



مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا
در گفت و گو با «دنیای خودرو»:
بدون حمایت مالی، قطعه‌سازان
نیمه دوم سال تاب نمی‌آورند



ارزان سازی

«گراند ویتارا» در هند ۶ صفحه

«اسکای ول هیبرید»؛ کراس اووری به سفارش ایران

«نیکاهیرید» آماده تحویل به مشتریان است

نیکا یکی از شرکت‌های فعال در عرصه واردات خودروهای هیبریدی و پاک به کشور است که با عرضه مدل اسکای ول نیکا هیبرید، تحولی اساسی در بازار خودرویی کشور ایجاد...

۹ صفحه

گرانی ۶۰ میلیون تومانی کاپرا دوکابین در بازار آیا شاخص تولید و فروش خودرو رشد کرده است؟

بر اساس تازه‌ترین داده‌های منتشرشده از سوی بازوی پژوهشی مجلس، در مردادماه امسال، شاخص تولید...

۷ صفحه

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد: بیمه خودروهای ترانزیتی؛ بحرانی که همچنان ادامه دارد

۲ صفحه

تمهیدات پلیس هم‌زمان با بازگشایی مدارس

سال گذشته ۳ هزار کودک در حوادث رانندگی جان باختند

۱۵ صفحه



ثبات گرمایی‌ها در مسیر تولید

۸ صفحه



امید محمدی

عضو شورای سردبیری

خصوصی سازی صنعت خودرو؛ راه دشوار اما اجتناب ناپذیر

خصوصی سازی صنعت خودرو در کشور ماه‌هاست که به یکی از بحث‌برانگیزترین موضوعات اقتصادی کشور تبدیل شده است. از یک سو، دولت‌ها با انبوهی...

۲ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

واکنش به افت فروش خودروهای برقی «کیا»:

بنزینی‌ها در گُرّه

هم ارز شمند شدند ۶ صفحه

موسو «گرنده» تمامی مجوزهای شماره گذاری را دریافت کرد ۴ صفحه

آیا اکنون زمان مناسبی برای خرید خودرو است؟ ۱۰ صفحه

یک کارشناس بازار سرمایه

مسیر تحول صنعت خودرو؛ از فناوری‌های نوین تا بورس کالا ۳ صفحه

نمایندگی بیمه پاسارگاد / چگینی کد ۹۱۹۴

۰۹۲۱-۱۰۰۴۵۳۰ / ۰۲۱-۷۳۴۵۷۱۶۹

تخفیف ویژه ۹۰ درصدی بیمه بدنه
تمامی خودروهای تویوتا، لکسوس و رنو



O P E L

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیاموبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro 021 4591



کربنی است. علاوه بر این، مشتریان می‌توانند کاپوت فیبر کربنی بدون رنگ را هم انتخاب کنند. مهم‌تر از آن، رنجروور چرخ‌های ۱۲۳ اینچی فیبر کربنی را ارائه می‌دهد که در مجموع ۷۶ کیلوگرم از وزن خودرو کم می‌کند. سیستم ترمز کربن سرامیکی با کالیپرهای هشت پیستونه در رنگ‌های مشکی، آبی، برنزی کربنی یا زرد نیز یکی دیگر از آپشن‌های قابل سفارش برای این نسخه است. طراحی فیبر کربنی به کابین نیز راه یافته و صندلی‌های پر فورمنس با پشتی فیبر کربنی و لوگوی SV نورانی همراه با روکش چرم و بندزور یا پارچه آنترا فایر یک ارائه می‌شود. تزئینات فیبر کربنی، پارکایی‌های چراغ‌دار و ترمیم کرومی مون‌لایت نیز در کابین دیده می‌شود.

رنجروور اسپرت SV کربن با پکیج کربنی و چرخ‌های ۱۲۳ اینچی، تا ۷۶ کیلوگرم وزن کم کرده و ظرف ۳.۷ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. هفته اتومبیل مونتری در راه است و خودرو سازان محصولات جدیدی را برای رونمایی در این رویداد آماده کرده‌اند. یکی از این خودروها، رنجروور اسپرت SV کربن است که به عنوان نهایت پر فورمنس سبک‌وزن معرفی شده و مجموعه‌ای از ارتقاها را به همراه دارد. همان‌طور که از نام این نسخه مشخص است، رنجروور اسپرت SV کربن به پکیج بیرونی فیبر کربنی مجهز شده است. این پکیج شامل تزئینات فیبر کربنی از جمله قاب دور جلو پنجره، ترمیم گلگیر و سیستم اگزوز با حاشیه‌های



کربن بیشتر برای شتاب بهتر رنجروور اسپرت «SV»



استارت

start

امید محمدی

عضو شورای سردبیری

خصوصی سازی صنعت خودرو؛ راه دشوار اما اجتناب ناپذیر

نیاز دارد که در آن بتواند بر اساس کیفیت، نوآوری و بهره‌وری رقابت کند. بنابراین حذف تدریجی قیمت‌گذاری دسترسی و جایگزینی آن با مکانیزم‌های نظارتی کارآمد، لازمه خصوصی سازی واقعی است. سومین نکته، توانمندسازی بخش خصوصی است. خصوصی سازی به معنای فروش صرف دارایی‌ها نیست؛ بلکه باید بخش خصوصی توان اداره، نوسازی و سرمایه‌گذاری داشته باشد. این‌جا دولت باید به‌جای دخالت مستقیم، نقش «تسهیل‌گر» را ایفا کند: ارائه تسهیلات مالی هدفمند، معافیت‌های مالیاتی برای سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین (مانند خودروهای برقی و هیبریدی) و حمایت از قطعه‌سازان کوچک و متوسط. در غیر این صورت، حتی اگر مالکیت تغییر کند، صنعت در همان مسیر فرساینده گذشته حرکت خواهد کرد. چهارمین و شاید مهم‌ترین بعد، حفظ حقوق نیروی کار و زنجیره تامین است. خصوصی سازی نباید مترادف با تعدیل گسترده نیرو و تضعیف قطعه‌سازان داخلی باشد. بلکه باید با برنامه‌های بازآموزی، ارتقای مهارت‌ها و قراردادهای الزام‌آور، هم اشتغال حفظ شود و هم کیفیت ارتقا یابد. در بسیاری از کشورها، خصوصی سازی صنعت خودرو با محوریت ارتقای بهره‌وری کارگران و تقویت زنجیره داخلی اجرا شد، نه با حذف و کوچک‌سازی صرف. در نهایت باید پذیرفت که خصوصی سازی صنعت خودرو، نه یک انتخاب سیاسی، بلکه یک ضرورت اقتصادی است. مدیریت دولتی طی دهه‌های گذشته نشان داده است که قادر به پاسخگویی به نیازهای بازار جهانی و حتی داخلی نیست. محصولاتی با کیفیت متوسط و قیمتی بالا، نارضایتی عمومی و زیان‌های انباشته، حاصل این ساختار معیوب است. در چنین شرایطی، ادامه وضع موجود به معنای اتلاف منابع ملی و عقب‌ماندگی صنعتی خواهد بود. فرجام سخن این که، خصوصی سازی، اگر با انصاف، تدبیر و نگاه بلندمدت انجام شود، می‌تواند نقطه آغاز یک تحول بزرگ باشد: ورود سرمایه‌های جدید، ارتقای فناوری، بهبود کیفیت، افزایش صادرات و در نهایت رضایت مشتریان. در نهایت راهی دشوار اما اجتناب ناپذیر پیش روی ماست؛ راهی که اگر درست پیموده شود، صنعت خودرو را از بن‌بست چند دهه‌ای خارج خواهد کرد.

خصوصی سازی صنعت خودرو در کشور ماه‌هاست که به یکی از بحث‌برانگیزترین موضوعات اقتصادی کشور تبدیل شده است. از یک سو، دولت‌ها با انبوهی از بدهی‌های انباشته و بنگاه‌های زیان‌ده مواجه هستند و به دنبال راهایی از بار سنگین مدیریت شرکت‌های خودرو سازی هستند؛ از سوی دیگر، افکار عمومی نگران آن است که خصوصی سازی به‌جای تحول، به «حراج دارایی‌های ملی» یا انتقال به شبه‌دولتی‌ها بینجامد. این دوگانه موجب شده است که هر بار سخن از خصوصی سازی ایران خودرو و سایپا به میان می‌آید، حساسیت‌ها افزایش یابد. اما واقعیت این است که اگر خصوصی سازی درست و هدفمند اجرا نشود، صنعت خودرو همچنان در دور باطل ناکارآمدی گرفتار خواهد ماند. پرسش اصلی این جاست: چگونه می‌توان با رعایت منافع عمومی، صنعت خودرو را از چنگال مدیریت دولتی رها کرد؟ پاسخ کوتاه این است: با تکیه بر بخش خصوصی واقعی، همراه با اصلاح ساختار و حمایت هوشمندانه. اولین گام در این مسیر، شفافیت کامل است. تجربه‌های گذشته خصوصی سازی، چه در صنایع فولاد و چه در پتروشیمی، نشان داد که نبود شفافیت در ارزش‌گذاری و واگذاری منجر به شکل‌گیری انحصارهای جدید و گاه فساد شده است. صنعت خودرو که مستقیم با زندگی میلیون‌ها شهروند در ارتباط است، بیش از هر حوزه دیگری به مزایده شفاف، حسابرسی مستقل و انتشار عمومی اطلاعات نیاز دارد. این فرآیند باید به گونه‌ای باشد که هم مردم بدانند دارایی‌شان چگونه واگذار می‌شود و هم بخش خصوصی مطمئن شود که با یک رقابت عادلانه روبه‌رو است. گام دوم، اصلاح قوانین و مقررات محدود کننده است. تازمانی که دولت همچنان در نقش «قیمت‌گذار» باقی بماند، هیچ سرمایه‌گذار خصوصی تمایلی به ورود جدی نخواهد داشت. سرمایه‌گذار به محیطی

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بیمه خودروهای ترانزیتی؛ بحرانی که همچنان ادامه دارد



مهتری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

«افزایش هزینه بیمه خودروهای سنگین و ترانزیتی در سال‌های اخیر به‌معلولی جدی برای کامیون‌داران تبدیل شده است. بیمه‌ای که قرار بود نقش سپر حمایتی برای رانندگان ایفا کند، امروز بیشتر به‌باری مضاعف بر دوش آنان بدل شده است. علیرضا مرادی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» تاکید کرد: «بحران بیمه کامیون‌داران دیگر صرفاً یک موضوع صنفی نیست و آثار آن بر کل شبکه حمل‌ونقل و اقتصاد کشور نمایان است.»

وی گفت: «ساختار فعلی محاسبه حق بیمه در ایران متناسب با واقعیت‌های کاری رانندگان طراحی نشده است. گرایه‌های حمل بار متناسب با هزینه‌های جاری رشد نکرده و در بسیاری از موارد با تاخیرهای طولانی پرداخت می‌شود. در چنین شرایطی راننده توان مالی کافی برای خرید بیمه ندارد و ناچار است یا به‌حداقل پوشش اکتفا کند یا به‌طور کلی از بیمه صرف‌نظر کند.» او افزود: «بخش مهمی از اعتراضات و اعتراضات کامیون‌داران نیز ریشه در همین مساله دارد. رانندگان بارها اعلام کرده‌اند که سهم حمایتی دولت کاهش یافته و همه بار مالی مستقیماً بر دوش آنان گذاشته شده است.» وی تصریح کرد: «وقتی راننده‌ای برای دریافت کرایه‌اش هفته‌ها منتظر می‌ماند، طبیعی است که نتواند هزینه سنگین بیمه را پرداخت کند. در چنین وضعیتی بیمه به نمدادی از فشار اقتصادی تبدیل می‌شود.» مرادی به کم‌کاری شرکت‌های بیمه نیز اشاره کرد و گفت: «بسیاری از این شرکت‌ها به‌جای طراحی خدمات متنوع و متناسب با شرایط رانندگان، تنها یک نسخه عمومی و پرهزینه عرضه می‌کنند. نبود بسته‌های حمایتی برای

ناوگان فرسوده، ضعف اطلاع‌رسانی درباره پوشش‌ها و تاخیر در پرداخت خسارت‌ها از جمله عواملی است که اعتماد کامیون‌داران به صنعت بیمه را کاهش داده است.» این کارشناس بیمه با انتقاد از اقدامات نیمه‌تمام و مقطعی مسئولان، این تلاش‌ها را بیشتر مُسکن‌های کوتاه‌مدت دانست و گفت: «تشکیل جلسات و تصویب طرح‌هایی برای اصلاح کرایه یا سهمیه سوخت اگرچه در ظاهر مثبت است، اما مشکل اصلی یعنی گرانی بیمه و نبود طرح متناسب همچنان حل نشده باقی مانده است.» او در ادامه آینده بیمه کامیون‌داران را نگران‌کننده توصیف کرد و هشدار داد: «در صورت ادامه روند موجود، شاهد افزایش خودروهای فاقد بیمه خواهیم بود. این وضعیت هم خطر حوادث جاده‌ای را بالا می‌برد و هم هزینه‌های مالی سنگینی بر دوش اقتصاد ملی می‌گذارد.» وی گفت: «چنین شرایطی می‌تواند بار دیگر زمینه اعتراضات صنفی رانندگان را فراهم کند.» راهکارهایی که او برای عبور از این بحران مطرح می‌کند، بر مشارکت جدی دولت و شرکت‌های بیمه برای کاهش هزینه‌ها و بازنگری ساختار بیمه‌نامه‌ها استوار است. او افزود: «بیمه‌نامه‌های اختصاصی باید برای خودروهای فرسوده و رانندگانی که در مسیرهای پرخطر فعالیت می‌کنند طراحی شود تا عدالت در حق بیمه رعایت شود. همچنین پرداخت خسارت‌ها باید با شفافیت و سرعت بیشتری انجام شود تا اعتماد از دست‌رفته رانندگان بازگردد.» مرادی تاکید کرد: «اصلاح سازوکار کرایه حمل بار نیز ضروری است؛ چرا که تنها در صورتی که درآمد راننده با هزینه بیمه تناسب داشته باشد، می‌توان انتظار داشت بیمه دوباره جایگاه اصلی خود را به عنوان یک ضرورت حیاتی باز یابد.» وی در پایان گفت: «بحران بیمه کامیون‌داران حاصل ترکیبی از فشارهای اقتصادی، کم‌کاری شرکت‌های بیمه و ضعف حمایت‌های دولتی است و تنها با اصلاح ساختاری و اجرای سیاست‌های پایدار می‌توان هم امنیت جاده‌ها را ارتقا داد و هم آرامش خاطر را به رانندگان بازگرداند.»



فونیکس



F8 PRO MAX IE

2.0 Lit TGD I AWD



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix_official



کاهش وابستگی «لامبورگینی» به «آئودی»



«تمار یونکستین محصول پایه لامبورگینی پس از چند دهه است که به صورت مستقل توسعه پیدا کرده؛ اما هنوز هم از برخی قطعات گروه فولکس واگن استفاده می کند. لامبورگینی تمار یو همچنان از قطعات گسترده گروه فولکس واگن بهره می برد؛ هر چند دیگر همتایی از آئودی ندارد. این ادعا را دکتر روون مور، مدیر فنی لامبورگینی مطرح کرده است. این خودرو که در نیمه اول سال ۲۰۲۶ راهی بازار می شود، با قیمت پایه نزدیک به ۴۰۰ هزار دلار به فروش می رسد و در جایگاه پایین تر از مدل پرچم دار V12 رولتو با قیمت ۶۰۸ هزار دلار قرار دارد. تمار یو از یک پیشران ۴ لیتری V8 تونین توربو با ردلاین

۱۰ هزار rpm و سه موتور الکتریکی در قالب یک سیستم پلاگین-هیبریدی بهره می برد که شتاب صفر تا صد را در ۲.۷ ثانیه و حداکثر سرعت ۳۴۳ کیلومتر بر ساعت فراهم می کند. این سوپراسپرت جدید جایگزین هوراگان شده که محصول پایه لامبورگینی بود و از پیشران ۵.۲ لیتری V10 تنفس طبیعی استفاده می کرد که در دو نسل از سوپراسپرت آئودی R8 نیز به کار رفته بود. هوراگان مانند سلف خود یعنی گالاردو، با آئودی R8 اشتراک داشت. با این حال، تولید R8 در سال ۲۰۲۴ به پایان رسید و تمار یو به اولین محصول پایه لامبورگینی پس از سه نسل تبدیل شد که پلت فرم مشترکی با آئودی ندارد.

خودروسازان و کاهش رضایت مصرف کننده می شود.

با فعال شدن مکانیزم ماشه و احتمال بازگشت تحریم ها، چه پیامدهایی برای دسترسی به فناوری های نوین، تامین قطعات، نرخ ارز و برنامه های توسعه ای خودروسازان پیش بینی می شود؟ چه اقداماتی می تواند اثرات منفی این تحولات را کاهش دهد؟

فعال شدن مکانیزم ماشه احتمال افزایش فشارهای اقتصادی و محدودیت دسترسی به فناوری ها و قطعات خارجی را بالا می برد. این وضعیت می تواند تولید را کند کرده و هزینه ها را افزایش دهد؛ به ویژه اگر نرخ ارز دچار نوسان شدید شود. برای کاهش اثرات منفی، توسعه فناوری های بومی، جایگزینی داخلی قطعات، مدیریت مالی هوشمند و استفاده از ابزارهای شفاف مالی مانند اوراق سلف خودرو ضروری است. ایجاد ذخایر استراتژیک مواد اولیه و قطعات کلیدی نیز می تواند ریسک ها را کاهش دهد.

اگر قرار باشد یک برنامه پنج ساله برای تحول پایدار صنعت خودرو تدوین شود، چه اهداف و اولویتهایی باید در صدر این نقشه راه قرار گیرند؟

نقشه راه پنج ساله باید شامل افزایش سهم خودروهای برقی و هیبریدی، ارتقای استانداردهای آلایندگی، بهبود کیفیت قطعات و محصولات، افزایش بهره وری تولید، توسعه صادرات و ایجاد زیرساخت های نوین باشد. این اهداف باید مرحله ای اجرا شوند؛ ابتدا توسعه قطعه سازی داخلی و جذب سرمایه برای فناوری های نوین، سپس ارتقای کیفیت تولید و در نهایت ورود رقابتی به بازارهای صادراتی. اجرای این برنامه می تواند صنعت خودرو ایران را از زیان دهی مزمن نجات دهد و جایگاه رقابتی آن را در منطقه تقویت کند.

یک کارشناس بازار سرمایه، در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

مسیر تحول صنعت خودرو؛ از فناوری های نوین تا بورس کالا

عرضه خودرو در بورس کالا چه مزایا و معایبی دارد؟ آیا این روش به تنهایی می تواند تعادل عرضه و تقاضا را تضمین کند یا نیازمند سیاست های مکمل و اصلاحات قانونی است؟

بورس کالا شفافیت و عدالت نسبی در قیمت گذاری ایجاد کرده و دست واسطه ها را کوتاه کرده است. مردم نیز با قیمت های نزدیک به واقعیت امکان خرید خودرو پیدا کرده اند. با این حال، بورس کالا به تنهایی نمی تواند تمام چالش های بازار را حل کند. برای کارایی کامل، باید سیاست های مکمل مانند نظارت بر تولید، حمایت از توسعه قطعه سازان داخلی و ایجاد سازوکارهای منع انحصار نیز اعمال شود. ترکیب این سیاست ها با بورس کالا می تواند بازار را به سمت تعادل و پایداری هدایت کند

در شرایط فعلی، دولت باید چه نقشی ایفا کند تا ضمن حمایت از تولیدکننده، رقابت سالم و کارایی بازار حفظ شود؟ چگونه می توان میان حمایت هدفمند و پرهیز از مداخلات مخرب تعادل برقرار کرد؟

دولت نباید در قیمت گذاری دخالت کند و نقش آن باید نظارتی و حمایتی باشد. حمایت هدفمند شامل ارائه تسهیلات مالی، ایجاد زیرساخت ها، تشویق به نوآوری و کاهش موانع اداری است. وقتی خودروسازان در محیط رقابتی و شفاف فعالیت کنند، کیفیت محصولات افزایش یافته و مصرف کننده نیز از قیمت های واقعی بهره مند می شود. دخالت مستقیم در قیمت گذاری، همان طور که تجربه سال های گذشته نشان داده است، باعث زیان

تامین برق پاک و استانداردهای زیست محیطی هنوز کامل نشده اند. برای تسریع گذار به خودروهای برقی، لازم است دولت و بخش خصوصی در توسعه شبکه شارژ سرمایه گذاری کنند، قوانین تشویقی برای مصرف کنندگان و تولید کنندگان اعمال شود و استانداردهای ملی با استانداردهای جهانی هماهنگ شود. این اقدامات نه تنها محیط زیست را بهبود می بخشد، بلکه جایگاه صنعت خودرو ایران در بازارهای صادراتی را نیز تقویت می کند.

انتشار اوراق سلف خودرو و سایر ابزارهای مالی چگونه می تواند منابع پایدار را برای توسعه صنعت خودرو فراهم کند؟ چه مکانیزم هایی باید تعریف شود تا این ابزارها به صورت شفاف و کارآمد عمل کنند و از سوءاستفاده های احتمالی جلوگیری شود؟

ابزارهایی مانند اوراق سلف خودرو امکان جذب نقدینگی گسترده از سرمایه گذاران خرد و کلان را فراهم می کنند. این ابزارها به خودروسازان اجازه می دهند پروژه های توسعه ای و بهبود کیفیت را بدون وابستگی به وام های بانکی پرهزینه تامین مالی کنند. برای موفقیت، شفافیت کامل در انتشار اوراق، مکانیزم بازپرداخت مشخص و نظارت دقیق نهادهای مالی ضروری است. همچنین باید تضمین شود که منابع جذب شده صرف توسعه تولید و فناوری شوند و نه پوشش زیان های گذشته.

تقویت شود؛ زنجیره تامین قطعات حساس داخلی سازی و استانداردهای ایمنی و زیست محیطی مطابق با معیارهای جهانی تعریف شود. بدون این اقدامات، سرمایه گذاری در فناوری های نوین ممکن است بازده کافی نداشته باشد و ریسک پروژه ها بالا رود.

نوسان نرخ ارز و محدودیت های ناشی از تحریم های بین المللی چگونه بر واردات قطعات و تولید داخلی تاثیر گذاشته اند و چه راهکارهایی برای کاهش وابستگی و تقویت تولید داخل پیشنهاد می کنید؟

تحریم ها و نوسانات ارزی باعث افزایش هزینه واردات قطعات و تاخیر در تولید شده اند. تمرکز بر تولید داخل و ایجاد زنجیره تامین مقاوم و انعطاف پذیر ضروری است. راهکارهایی مانند توسعه قطعه سازی داخلی، استفاده از فناوری جایگزین و همکاری با کشورهای همسایه می تواند وابستگی به واردات را کاهش دهد و ریسک تحریم ها را کنترل کند.

با توجه به بحران آلودگی هوا در کلان شهرها، آیا زیرساخت های شارژ، تامین برق و استانداردهای زیست محیطی کشور آمادگی پذیرش خودروهای برقی را دارند؟ چه سیاست هایی می تواند این گذار را تسریع کند؟

در حال حاضر زیرساخت ها محدود هستند و شبکه شارژ عمومی به اندازه کافی گسترده نیست. همچنین



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودرو ایران سال هاست با ساختارهایی مواجه بوده که مانع از رشد واقعی و رقابت پذیری آن شده است. قیمت گذاری دستوری، محدودیت در تامین قطعات و وابستگی به واردات و فشارهای اقتصادی، توان تولید کنندگان داخلی را کاهش داده و مصرف کنندگان را با مشکلات جدی در خرید خودرو مواجه کرده است. فردین آقازریگی، کارشناس بازار سرمایه در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» بر ضرورت تحولات بنیادین در صنعت خودرو ایران تاکید کرد و گفت: «رشد این صنعت بدون اصلاح ساختارهای قیمت گذاری، تامین مالی و فناوری امکان پذیر نیست و مسیر شفافیت و رقابت پذیری می تواند هم تولید کننده و هم مصرف کننده را منتفع کند.»

با توجه به روند جهانی حرکت به سوی خودروهای برقی، هیبریدی و هوشمند، این تحولات چه فرصت ها و چالش هایی را برای صنعت خودرو ایران ایجاد می کند و برای ورود به این عرصه تغییرات ساختاری باید به چه شکل باشد؟

ورود فناوری های نوین مانند خودروهای برقی و سیستم های هوشمند رانندگی می تواند نقطه عطفی برای صنعت خودرو کشور باشد. این فناوری ها کیفیت محصولات را ارتقا می دهند و امکان رقابت در بازارهای منطقه ای و بین المللی را فراهم می کنند. با این حال، کمبود زیرساخت، محدودیت دسترسی به فناوری های خارجی و نیاز به نیروی انسانی متخصص، چالش های اصلی هستند. برای موفقیت، لازم است ساختار تحقیق و توسعه



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرفی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلانتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نگاه

View



مصطفی طاهری

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

دولت برای اصلاح تعرفه واردات خودرو لایحه دوفوریتی ارائه دهد

«مصبوه هیات دولت برای تعیین تعرفه واردات خودرو با قانسون بودجه ۱۴۰۴ مغایرت دارد و ضروری است دولت برای اصلاح این بخش یک لایحه دوفوریتی به مجلس ارائه دهد. این درحالی است که تعیین یک عدد ثابت برای تعرفه واردات خودروها اقدام مناسبی است؛ اما در شرایط کنونی می‌توان تعرفه این بخش را براساس دو معیار به‌صورت پلکانی تعیین کرد. محاسبه پلکانی تعرفه‌ها باید این گونه باشد که خودروهای اقتصادی ارزان قیمت با مصرف سوخت کمتر یا خودروهای هیبریدی و برقی که ارز کمتری به آن‌ها تخصیص داده می‌شود، با تعرفه کمتر وارد شوند؛ اما تعرفه خودروهای پرمصرف با ارزبری بالاتر که غیرهیبریدی و غیربرقی هستند، بالاتر باشد. اگر تعیین تعرفه‌ها را یک زنجیره در نظر بگیریم، هر چقدر به‌صفر نزدیکتر شود، بهتر است؛ یعنی



خودروهای ارزان قیمت با سوخت کمتر یا خودروهای هیبریدی و برقی و برای خودروهای با قیمت و مصرف سوخت بالاتر، هرچقدر عدد تعرفه‌ها بزرگتر باشد بهتر است. از سویی، هیات بررسی تطبیق مصوبات دولت با قوانین مجلس، به‌این دلیل ایراداتی را به تعرفه واردات خودرو وارد دانسته که واقعا با قانون بودجه ۱۴۰۴ مغایرت دارد؛ کما این که دولت در لایحه بودجه آورده بود تعرفه واردات همه خودروها صد درصد باشد که تصویب شد. بنابراین هر اقدامی مغایر با آن انجام شود، خلاف قانون است؛ مگر دولت برای اصلاح قانون بودجه، لایحه دوفوریتی ارائه دهد. هم‌اکنون نمی‌توان در قالب صدور بخشنامه یا آیین‌نامه این اشکال را رفع کرد و همان‌طور که در ابتدای بحث به آن اشاره شد، لازم است دولت در قالب لایحه دوفوریتی کلمه «متوسط» را اضافه کند که متن به این صورت اصلاح شود که تعرفه واردات خودرو به‌طور متوسط صد درصد باشد تا بتواند بر اساس ارزآوری خودروهای وارداتی، برخی تعرفه‌ها را کاهش یا افزایش دهد. در مجموع باید گفت دولت در تعیین تعرفه واردات خودروها مغایر قانون اقدام کرده و هیات بررسی تطبیق مصوبات دولت با قوانین مجلس نیز در رد آن به‌درستی به‌تکلیف خود عمل کرده است.

و مک‌لارن W1 مقایسه کرد و جدولی را ارائه داد که در ادامه آورده‌ایم. در مقایسه با این دو، کوروت از نظر پرفورمنس به ازای قیمت، ارزشی فوق‌العاده دارد؛ زیرا اشتاب سریع تر، سقف سرعت بالاتر و قدرت قابل مقایسه را با ۱۰ برابر قیمت کمتر ارائه می‌کند. البته در تیپ‌های بالاتر، ZR1X کمی گران تر می‌شود؛ اما این سوپر کار آمریکایی با تمام آپشن‌ها هنوز هم ۱/۰ هابیر کار ۲۰۱ میلیون دلاری مک‌لارن W1 قیمت دارد. قیمت این کوروت هیبریدی در تیپ بالاتر 3LZ برای کوبه ۲۱۸ هزار و ۲۹۵ دلار و برای کانور تیبل ۲۲۸ هزار و ۳۹۵ دلار اعلام شده است.

«شورولت قیمت کوروت ZR1X را اعلام و هم‌زمان نسخه ویژه‌ای به‌نام کوپ سیلور را هم معرفی کرده است. این اولین کوروت کارخانه‌ای بالای ۲۰۰ هزار دلار است. ZR1X به اولین کوروت کارخانه‌ای تبدیل شده که قیمت پایه بالای ۲۰۰ هزار دلار دارد. شورولت قیمت پایه این خودرو را ۲۰۷ هزار و ۳۹۵ دلار اعلام کرده که این رقم در نسخه کانور تیبل به ۲۱۷ هزار و ۳۹۵ دلار می‌رسد. این قیمت‌ها برای خودرویی با لوگوی شورولت بالا به‌نظر می‌رسند؛ اما شورولت در اعلامیه قیمت‌گذاری خود از دو هابیر کار میلیون دلاری نام برده است. این شرکت ZR1X را مستقیما با فراری F80

مسیر تازه‌ای برای اصلاح بازار خودرو که باید به آن توجه شود:

عرضه خودرو در بورس؛ پایان رانت و آغاز شفافیت در بازار خودرو

شفافیت قیمت‌گذاری، حذف واسطه‌گری و ارتقای حقوق مصرف‌کننده از مهم‌ترین مزایای حضور خودروسازان در بورس کالا است



بورس کالا بستری است که در آن شفافیت قیمت‌ها تضمین می‌شود، معاملات در چارچوب قانونی و نظارت کامل انجام می‌گیرد و امکان سوءاستفاده واسطه‌ها به حداقل می‌رسد. ورود خودرو به بورس کالا، به معنای پایان دادن به قیمت‌گذاری دستوری و نزدیک شدن قیمت‌ها به واقعیت‌های بازار است. در این روش، عرضه و تقاضا تعیین‌کننده قیمت است و مصرف‌کننده نهایی می‌تواند با اطمینان بیشتری نسبت به خرید اقدام کند.

تجربه خودروسازان در بورس ایران خودرو و سایپا به‌عنوان دو خودروساز بزرگ کشور، بخشی از محصولات خود را در بورس کالا عرضه کرده‌اند. نتایج اولیه نشان داد که این سیاست علاوه بر ایجاد شفافیت، توانسته است اعتماد نسبی مشتریان را جلب کند. به‌عنوان مثال، عرضه محصولات پرتیراژ در بورس، اختلاف قیمت بازار و کارخانه را کاهش داده و شرایط را برای رقابتی‌تر شدن بازار فراهم کرده است.

کارشناسان اقتصادی بر این باورند که اگر عرضه در بورس کالا به‌صورت مستمر و همه‌جانبه ادامه یابد، نه تنها رانت‌های موجود از بین می‌رود، بلکه صنعت خودرو کشور نیز در مسیر اصلاح و توسعه قرار خواهد گرفت.

از سوی دیگر، کارشناسان اقتصادی بر اهمیت همراهی دولت تأکید دارند. به اعتقاد آنان، بورس کالا زمانی می‌تواند موفق عمل کند که دولت دخالت‌های دستوری را کنار گذاشته و اجازه دهد مکانیزم بازار تعیین‌کننده قیمت باشد. آینده عرضه خودرو در بورس با توجه به نتایج اولیه مثبت، انتظار می‌رود دامنه عرضه خودرو در بورس کالا گسترده‌تر شود. کارشناسان پیشنهاد می‌کنند تمامی محصولات پرتیراژ و حتی خودروهای وارداتی نیز از این مسیر عرضه شوند تا بازار به سمت تعادل واقعی حرکت کند.

چشم‌انداز بلندمدت این سیاست، ایجاد بازاری رقابتی، حذف کامل رانت و تقویت بنیه مالی خودروسازان است؛ بازاری که در آن، مصرف‌کننده با اطمینان خرید کند و خودروساز با توان مالی بیشتر به‌سمت ارتقای کیفیت و نوآوری حرکت کند. عرضه خودرو در بورس کالا، تحولی بنیادین در بازار خودرو ایران به‌شمار می‌رود. این سیاست توانسته است بخشی از مشکلات قدیمی را کاهش دهد و چشم‌انداز روشنی برای آینده بازار خودرو ترسیم کند. شفافیت، حذف واسطه‌گری، افزایش درآمد خودروسازان و حمایت از حقوق مصرف‌کننده، چهار ستون اصلی این تحول به‌شمار می‌رود. اگر دولت، مجلس و خودروسازان بر استمرار و تقویت این سیاست پافشاری کنند، می‌توان امیدوار بود که صنعت خودرو ایران از چرخه زیان و آشفتگی خارج شده و وارد مسیر توسعه و رقابت جهانی شود.

بازار خودرو در ایران سال‌هاست که به‌عنوان یکی از پرچالش‌ترین حوزه‌های اقتصادی کشور مطرح است؛ بازاری که درگیر دوگانگی میان عرضه محدود، تقاضای انباشته و سیاست‌های دستوری دولت‌ها بوده است. در این میان، خودرو نه تنها یک کالای مصرفی، بلکه به کالایی سرمایه‌ای و حتی ابزاری برای سوداگری تبدیل شده است. قیمت‌گذاری دستوری، اختلاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد، ایجاد صف‌های طولانی قرعه‌کشی، شکل‌گیری رانت‌های گسترده و نارضایتی مصرف‌کنندگان از جمله پیامدهای این ساختار معیوب بوده است.

در چنین شرایطی، عرضه خودرو در بورس کالا به‌عنوان یک راهکار اصلاحی و شفاف‌ساز مطرح شده و توانسته است در مدت کوتاهی، بخشی از مشکلات ساختاری بازار خودرو را کاهش دهد. تجربه عرضه برخی محصولات ایران خودرو و سایپا در بورس کالا نشان داد این سیاست می‌تواند با ایجاد شفافیت در قیمت‌ها، کاهش نقش واسطه‌ها و افزایش حقوق مصرف‌کنندگان، گامی مؤثر در جهت اصلاح بازار خودرو باشد.

چالش‌های سنتی بازار خودرو دهه‌هاست که صنعت خودرو ایران با مشکلات ساختاری دست‌وپنجه نرم می‌کند. قیمت‌گذاری دستوری که با هدف حمایت از مصرف‌کننده اجرا شد، عملاً نتیجه‌ای معکوس به همراه داشته است. اختلاف شدید میان قیمت کارخانه و بازار آزاد، انگیزه‌ای قوی برای سوداگری و واسطه‌گری ایجاد کرد و همین امر منجر به شکل‌گیری بازاری غیرشفاف و مملو از رانت شد.

از سوی دیگر، خودروسازان با زیان انباشته ناشی از فروش زیر قیمت واقعی مواجه شدند و همین امر توان سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و بهبود کیفیت را از آن‌ها سلب کرد. در واقع، سیاست‌های دستوری نه تنها به مصرف‌کننده نفعی نرساند، بلکه خودروساز و مشتری هر دو بازنده این بازی شدند.

بورس کالا؛ مسیر تازه‌ای برای اصلاح بازار با توجه به این شرایط، عرضه خودرو در بورس کالا از سوی دولت و مجلس به‌عنوان یکی از اصلاحات اساسی مطرح شد.

قیمت‌گذاری روی

ارزشمندترین «کوروت» کارخانه‌ای

پیگیری يك موضوع

Follow up



محمدرضا نجفی‌منش

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه

و قطعه‌سازان خودرو کشور

خصوصی‌سازی واقعی؛ تنها

راه نجات صنعت خودرو

«خصوصی‌سازی صنعت خودرو از سال گذشته مورد توجه و انتقادات فراوان قرار گرفته است. به‌نظر می‌رسد واگذاری خودروسازان به بخش خصوصی بتواند زمینه بهبود را ایجاد کند. از همین رو محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور به بیان نظرات خود در این باره پرداخت.

شما بارها از ضرورت خصوصی‌سازی

واقعی در صنعت خودرو صحبت

کرده‌اید. چرا این موضوع را حیاتی‌ترین راه‌حل می‌دانید؟

تجربه نشان داده هرچا مدیریت به بخش خصوصی سپرده شده، رشد و بهره‌وری حاصل شده است. اما خودروسازانی که همچنان زیر سایه دولت باقی مانده‌اند، با افت ۳۰ تا ۴۰ درصدی تولید روبه‌رو هستند. به‌همین دلیل معتقدم خصوصی‌سازی واقعی تنها راهی است که می‌تواند این صنعت را از زیان‌های سنگین و ناکارآمدی مزن نجات دهد.

با توجه به تکالیف اصل ۴۴ قانون

اساسی، چه بخش‌هایی از

خصوصی‌سازی در صنعت خودرو اجرا

نشده یا نیمه‌کاره مانده است؟

اصل ۴۴ به‌وضوح تأکید دارد که دولت باید مدیریت بنگاه‌ها را به بخش خصوصی واگذار کند. اما در عمل، بخش مهمی از این تکالیف یا اجرا نشده یا به‌شکل نیمه‌کاره رها شده است. در صنعت خودرو هم شاهد همین وضعیت هستیم.

برای ملموس‌تر شدن بحث،

می‌توانید مثالی از تفاوت عملکرد

خودروسازان خصوصی و دولتی بیاورید؟

بله؛ یکی از خودروسازان که به‌طور واقعی خصوصی‌سازی شده توانسته تعهدات خود را به‌طور کامل انجام دهد. در مقابل، یک خودروساز دولتی بیش از ۱۰ تا ۱۵ هزار میلیارد تومان چک برگشتی و معوقات به‌قطعه‌سازان دارد. این مقایسه به‌خوبی نشان می‌دهد که واگذاری واقعی چه تأثیری بر کارآمدی و پایداری به‌تعهدات دارد.

شما به موضوع قیمت‌گذاری

دستوری همواره انتقاد داشته‌اید.

مهم‌ترین چالش این سیاست چیست؟

بزرگ‌ترین مانع پیش روی صنعت خودرو همین قیمت‌گذاری دستوری است. طبق بند ۹۰ سیاست‌های کلی اصل ۴۴، دولت موظف است اگر تولیدکننده به‌واسطه قیمت‌گذاری زیان دید، آن را جبران کند.

«معاون بازاریابی و فروش صنایع خودروسازی «ایلیا» اعلام کرد: «پس از ماه‌ها تلاش و پیگیری‌های مستمر و گذراندن تست‌های متعدد (پلیس راهور ناجا، استاندارد و محیط‌زیست) در نهایت خودرو موسو گرند-خان موفق

به‌اخذ تمامی مجوزهای شماره‌گذاری شد.» عقیل مصطفایی گفت: «پیش‌تر این خودرو موفق به پاس کردن تست‌های مربوط به محیط‌زیست و استاندارد شده بود.»

زاپاس

Spare Tire

موسو «گرند-خان» تمامی مجوزهای شماره‌گذاری را دریافت کرد



وی ادامه داد: «به‌زودی شاهد تحویل خودروهای موسو گرند خان در دو تیپ ساهارا و سیگنیچر به‌مشتریان عزیزمان خواهیم بود.»

به‌زودی شاهد تردد یک مدل خودرو پیکاپ کره‌ای

لوکس در خیابان‌ها خواهیم بود.

از نکات قابل توجه در مورد خودرو موسو گرند-خان می‌توان به فروش جهانی این محصول به‌ویژه در اتحادیه اروپا و انگلستان، استرالیا و آمریکای لاتین اشاره کرد.

خودرو هم ۲۴ اینچی هستند. چهار در قیچی مانند از مرکز خودرو به سمت بیرون باز می شوند و حس تشریفاتی باشکوهی را هنگام ورود ایجاد می کنند. در عقب، الکترا اوربیت از یک جفت بال متحرک بهره می برد که از بدنه بالا آمده و در سرعت های بالا مقاومت هوا را بهبود داده و داون فورس ایجاد می کنند. با وجود طول زیاد، این خودرو تنها برای چهار سرنشین طراحی شده است. چیدمان ۲+۲ با تمرکز کامل بر راحتی سرنشینان، حول یک رابط الهام گرفته از کرم چاله فضایی شکل گرفته که به عنوان دستیار هوش مصنوعی عمل می کند؛ زیرا امروزه هر چیزی برای مر تبط بودن به هوش مصنوعی نیاز دارد.

«بیوک در آمریکا تا حد زیادی به فراموشی سپرده شده؛ اما در چین جایگاه ویژه ای دارد. برای اثبات این ادعا، کافی است نگاهی به جدیدترین کانسپت این برند بیندازید. الکترا اوربیت که کاملاً توسط مرکز طراحی پیشرفته جنرال موتورز چین توسعه یافته، از فضاپیماها، جت ها و کانسپت های بیوک دهه ۵۰ الهام گرفته است. خطوط نرم و پیوسته در جلو و آوور هنگ کشیده عقب، یادآور ماشین های پرنده است و رنگ متالیک فضایی هم به این حس کمک کرده است. الکترا اوربیت با طول حدود ۶ متر و عرض ۲ متر، خودرو بسیار بزرگی است که حتی از شورولت سابوین هم کشیده تر است. رنگ های دیسک مانند



کانسپت «بیوک» بر اساس فضاپیماها



ویژه ها



شاخص تولید و فروش خودرو در مردادماه افزایش شد



«بر اساس گزارش مرکز پژوهش های مجلس از پایش بخش صنعت در مرداد ۱۴۰۴ شاخص تولید صنایع رشد کرد؛ اما فروش عقب نشست. همچنین صنعت خودرو با افزایش تولید و فروش مواجه شد و قیمت شرکت های بورسی هم روند صعودی گرفت. بر این اساس، در مردادماه سال ۱۴۰۴، شاخص تولید و فروش رشته فعالیت خودرو و قطعات نسبت به ماه مشابه سال قبل افزایش ۰.۸ و ۰.۴ درصدی داشته است.

دیگه چه خبر؟



سرمایه گذاری در تولید در وضعیت «بقا» قرار دارد



«فرج الله معماری، رئیس کمیسیون اقتصاد کلان اتاق ایران از اختصاص اندک تسهیلات بانکی به بخش تولید انتقاد کرد و گفت: «سهم واقعی سرمایه گذاری به حد ناچیزی کاهش یافته و تولید در وضعیت «بقا» قرار دارد.» وی افزود: «نظام بانکی باید بازوی تامین مالی تولید باشد؛ اما بخش عمده تسهیلات در مدار تکالیف الزامی می چرخد و تنها بخش اندکی به سرمایه در گردش و بازپرداخت بدهی ها اختصاص می یابد.»

توئیتر!



پلت فرم خدمات استعلام و فروش خودرو راه اندازی می شود



«پرویز خوشکلام خسروشاهی، رئیس کل بیمه مرکزی گفت: «بحث راننده محوری در حوزه بیمه شخص ثالث دارای سه مرحله اصلی است. نخست طراحی نرم افزاری و تعیین شاخص های مورد نیاز برای محاسبه نمره ریسک راننده است. اصلاح آیین نامه های مربوطه نیز باید در شورای عالی بیمه مورد بررسی و تصویب قرار گیرد. هر حله سوم هم پیاده سازی و محاسبه حق بیمه سالانه و اجرای آن در حوزه خرید و فروش بیمه شخص ثالث است.»

آغاز شماره گذاری کاتالیست ها؛

گام بلند «سایپا» برای کاهش آلاینده گی خودروها



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir



«شرکت خودروسازی سایپا به عنوان نخستین خودروساز کشور موفق شد طرح ملی شماره گذاری کاتالیست ها را عملیاتی کند؛ اقدامی که از نگاه مسئولان سازمان حفاظت محیط زیست، نقطه شروعی برای تحولی جدی در کاهش آلاینده گی و ارتقای استانداردهای کیفی خودروهاست. این طرح که سال هادر دستور کار قرار داشت اما به مرحله اجرا نرسیده بود، حالا با پیشگامی سایپا به واقعیت پیوسته است. کاتالیست، قطعه ای کلیدی در خودرو است که وظیفه دارد گازهای آلاینده حاصل از احتراق را تا حد ممکن خنثی و از ورود مستقیم آن ها به هوا جلوگیری کند. کیفیت و اصال ت این قطعه مستقیماً با میزان آلاینده گی خودرو و در نتیجه با کیفیت هوا ارتباط دارد. پیش تر، به دلیل نبود امکان رهگیری و کنترل دقیق، برخی تخلفات در این حوزه اتفاق می افتاد؛ از جمله استفاده از کاتالیست های اجاره ای، غیراستاندارد یا جایگزینی موقت که نتیجه ای جز افزایش آلاینده گی و کاهش کیفیت نداشت. با اجرای طرح سایپا، هر کاتالیست دارای یک کد یکتا خواهد بود و امکان رهگیری و پایش مداوم عملکرد آن فراهم می شود. این سازوکار، امکان هر گونه سوءاستفاده را از بین می برد و باعث می شود هر خودرو تنها از کاتالیست اصلی و مختص خود استفاده کند. اجرای این طرح

دغدغه های خریداران بوده، اهمیت دوچندان پیدا می کند. از جهت کیفیت و رقابت پذیری، سایپا با این اقدام خود را یک گام جلوتر از سایر خودروسازان داخلی قرار داده است. استفاده از کاتالیست های اختصاصی و استاندارد، موجب می شود خودروهای تولیدی با ثبات بیشتری در عملکرد و مصرف سوخت همراه باشند و سطح آلاینده گی آن ها کاهش یابد. این امر نه تنها به رعایت دقیق تر استانداردهای ملی و بین المللی منجر می شود، بلکه زمینه ساز افزایش توان رقابتی سایپا در بازار داخلی و حتی بازارهای صادراتی خواهد بود. از منظر اقتصادی و عملیاتی نیز این طرح به کاهش هزینه های پنهان ناشی از افت کیفیت کمک می کند. جلوگیری از استفاده از کاتالیست های تقلبی یا اجاره ای، به کاهش مراجعات تعمیرگاهی و افزایش طول عمر خودروها منجر خواهد شد. این مساله هم برای مشتریان منفعت دارد و هم برای سایپا به معنای کاهش هزینه های ناشی از نارضایتی یا شکایات مشتریان خواهد بود. اقدام سایپا با استقبال جدی سازمان محیط زیست مواجه شده و مسئولان این سازمان تاکید کرده اند که سایر خودروسازان نیز باید مسیر مشابهی را در پیش بگیرند. چراکه تنها در صورت اجرای فراگیر این طرح می توان شاهد کاهش محسوس آلودگی هوا و ارتقای واقعی کیفیت خودروها در کشور بود. سایپا با اجرای این پروژه نشان داد که نگاهش به تولید خودرو صرفاً مبتنی بر تیراژ نیست؛ بلکه ارتقای کیفیت، مسئولیت پذیری اجتماعی و حرکت به سمت استانداردهای جهانی نیز بخشی از برنامه های کلیدی این شرکت است. درواقع، این طرح را می توان نه تنها اقدامی در جهت حفاظت از محیط زیست، بلکه حرکتی راهبردی برای آینده صنعت خودرو و کشور دانست.

اینفوگرافیک

Infography

رشد درآمد شرکت «مهر کام پارس»



شرکت «مهر کام پارس» در پنج ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۴ هزار و ۳۴۴ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چپ تلند؟



تعداد واحدهای صنعتی غیر فعال

«بررسی وضعیت واحدهای صنعتی مستقر در شهرک های صنعتی بر اساس آمارهای ارائه شده توسط سازمان صنایع کوچک و شهرک های صنعتی ایران نشان می دهد بیش از ۵۲ هزار واحد صنعتی در کشور به بهره برداری رسیده است که از این تعداد حدود ۴۵ هزار و ۴۹۸ واحد صنعتی فعال و حدود ۶ هزار و ۵۸۹ واحد صنعتی غیر فعال هستند.

چرا؟



کمبود نقدینگی؛ مهم ترین عامل تعطیلی ۵۰ درصد واحدهای صنعتی

«این درحالی است که بیش از ۵۰ درصد از ظرفیت بالقوه واحدهای صنعتی غیر فعال، به دلایلی همچون کمبود مواد اولیه، تنگنای مالی و ارزی، فرسوده بودن ماشین آلات و تجهیزات و عدم امکان به روزرسانی در فرآیند تولید و خلق ارزش افزوده نقشی ندارد و به کار گرفته نمی شود.

برای چه؟



محیط کسب و کار بی ثبات شده است

«بر اساس گزارش مرکز پژوهش های مجلس، با نقض برجام و بازگشت دور جدیدی از تحریم ها، محیط کسب و کار پیرامون فعالان اقتصادی بیش از گذشته متغیر، بی ثبات شد. اقتصاد کشور انواع شوک های قیمتی را تجربه کرد و این شرایط در کنار نارسایی در تامین مواد اولیه و مستهلک بودن ماشین آلات، آثار نامساعدی را بر بخش مولد اقتصاد کشور برجای گذاشت

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

پراید گران شد و بازار خودرو تکان خورد.

«حاضر جواب: یعنی کسی بود که فکر کند روزی گران شدن پراید، در کنار تکان خوردن کل بازار خودرو، ارزش تیر خبری شدن پیدا کند؟

گلایه های شهروندان مشـهدی از افزایش قیمت پارک حاشیه ای.

«حاضر جواب: اگر مختصری با شهروندان تهرانی صحبت کنند و از نرخ پارک حاشیه ای در پایتخت باخبر شوند، گلایه های شان یادشان می رود!

هوش مصنوعی گوگل، معمای صدساله فیزیک را گشود؛ راه حل هایی که برای هواشناسی و طراحی خودرو کاربرد دارند.

«حاضر جواب: این هوش مصنوعی گوگل خیلی مدعی است بگوید به جای این معماهای صد ساله، بیا باید و همین معمای چند ساله وضعیت تعرفه و ارز واردات و تولید خودرو ما را بدون هنگ شدن حل کند!

چرا «بحران» بـه واژه پر تکرار صنعت قطعه تبدیل شد؟

«حاضر جواب: البته درستش این است که «صنعت قطعه» تبدیل به واژه پر تکرار برای بحران شده است!

رئیس انجمن صنـعی صنایع لاستیک کشور از کاهش ۲۵ درصدی تولید تایر خبر داد و گفت افزایش ۱۰ درصدی قیمت برای جبران زیان تولید کنندگان ضروری است.

«حاضر جواب: مثل این که عواقب قیمت گذاری دستوری، کم کم گریبان صنعت تایر را هم می گیرد!

خودروسازی در تنگنای مواد اولیه...

«حاضر جواب: که البته کم کم این تیتـر را باید به این صورت اصلاح کرد که: «خودروسازی در آرزوی مواد اولیه!»

نایب رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس: «محدودیت های ارزی مانع رقابت پذیری در حوزه واردات خودرو است.»

«حاضر جواب: اگر انسان های چند هزار سال قبل می دانستند اختراع پول و ارز، این همه برای ما در سر ایجاد می کند، کلاً بی خیال ابداعش می شدند و اجازه می دادند کار به همان شیوه «مبادله پایاپای» جلو برود!

خودرو سواری ۷۰ میلیاردی قاچاق به مقصد نرسید. «حاضر جواب: قدیم ها می گفتند: «بار کج به مقصد نمی رسد!»، الان باید گفت: «خودرو قاچاق به گاراژ نمی رسد!»

تبدیل ماشین به طلا، یک راهکار جدید در اقتصاد پرنوسان ایران!

«حاضر جواب: در ایام گذشته فقط کیمیاگر ها سعی می کردند مس را به طلا تبدیل کنند؛ الان همه مردم در تلاش هستند هر چیزی را به طلا تبدیل کنند؛ حتی خودرو را که زمانی خودش حکم طلا را در بازار داشت!

افزایش وحشتناک قیمت خودرو بعد از مکانیسم ماشه؟

«حاضر جواب: البته مردم ما را دیگر کمتر افزایش قیمتی می تواند بترساند؛ ولی خب، گویا قیمت خودرو می خواهد به زودی همه تلاشش را در این زمینه انجام دهد!



تا حداکثر فشار مجاز باد شدند؛ کاوا اتاق بار به عقب اضافه شد؛ لاستیک زایاس حذف شد و برف پاک‌ها در پایین ترین موقعیت مجاز قرار گرفتند تا مقاومت هوا کاهش یابد. همچنین سیستم تهویه هم خاموش ماند. رانندگان در شیفت‌های یک‌ساعته با سرعت ۴۰ تا ۴۰ کیلومتر بر ساعت رانندگی کردند که نقطه بهینه کارایی خودرو بود. سرعت خودرو به اندازه کافی پایین بود تا مقاومت هوا را کاهش دهد؛ اما برای رانندگی شهری واقعی مناسب بود. این وانت تولیدی با برد تخمینی ۸۰۰ کیلومتر، در بخش خود پیشنهاد است؛ اما دستیابی به بیش از دو برابر این برد در شرایط واقعی به‌دقت، دمای ایده‌آل و تمرکز بی‌وقفه برای هدایت هر وات انرژی به‌سمت حرکت نیاز داشت.

شورولت سیلورادو EV با یک بار شارژ مسافت پاورنکردنی ۱۷۰۴ کیلومتر را طی کرد و رکورد بیشترین برد خودروهای الکتریکی را شکست. ایده این رکوردشکنی در اواخر ۲۰۲۴ از گفت‌وگوی غیررسمی مهندسان جنرال موتورز شکل گرفت. آن‌ها کنجکاو بودند بدانند که اگر متغیرهایی مثل شیوه رانندگی و آپرودینامیک طبق دفترچه راهنمای خودرو بهینه شوند، برد این پیکاپ چقدر خواهد شد. پیش‌بینی‌ها بین ۱۳۰۰ تا ۱۶۰۰ کیلومتر بود و این گفت‌وگو به آزمایشی تمام‌عیار تبدیل شد و برای این کار از نسخه تولیدی سیلورادو EV مکس رنج با باتری ۲۰۵ کیلووات-ساعت، بدون تغییر در سخت‌افزار یا نرم‌افزار استفاده شد. باین حال، مهندسان تغییراتی جزئی برای افزایش کارایی اعمال کردند. لاستیک‌ها



رکورد جدید «سیلورادو» این بار در پیمایش برقی

استراتژی متفاوت «هاوال» برای بازارهای صادراتی



هاوال H7 از سال ۲۰۲۳ در خارج از چین به فروش می‌رسد. اهالی چین این خودرو را با نام نسل دوم بیگ‌داگ (و در برخی مناطق هم با نام داگو) می‌شناسند. به علت استقبال مشتریان، تولید نسل اول این مدل نیز همچنان ادامه دارد. اکنون نسخه به‌روزرسانی شده از نسل دوم با لقب «بیگ‌داگ پلاس» در چین رونمایی شده است. چهره این خودرو به واسطه جلوپنجره جدید از جنس پلاستیک مشکی با دو نوار کرومی افقی که Haval را در خود جای می‌دهد، کمی متفاوت به نظر می‌رسد. در نمای عقب هم لوگوی GWM به معنای گریت وال موتور به جای نشان هاوال قرار دارد. ابعاد بدنه هاوال بیگ‌داگ پلاس در طول، عرض،

ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۷۰۵، ۱،۹۰۸، ۱،۷۸۱ و ۲،۸۱ متر اعلام شده که با مدل فعلی یکسان است. در کابین هاوال بیگ‌داگ پلاس با فرمان دوشاخه و تغییراتی در طراحی کنسول میانی، روبه‌رو هستیم. بنابر خبر نشریه آتوهم، هاوال بیگ‌داگ پلاس در چین با قوای حرکتی پلاگین-هیبرید عرضه می‌شود. این سامانه از پیش‌ران ۱،۵ لیتر توربوشارژ تشکیل شده است و در مجموع، ۳۲۶ تا ۳۷۸ اسب‌بخار قدرت و ۵۳۰ یا ۷۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند.

فولکس واگن «پولو» به سبک «ID»



کانسپت ID.2all در مارس ۲۰۲۳ توسط فولکس‌واگن معرفی شد. مخاطبان انتظار داشتند که این مدل در صورت تولید، به اسم ID.2 نامگذاری شود اما خودرو ساز آلمانی از یک نام آشنا یعنی پولو (Polo) برای معرفی این محصول جدید، استفاده کرده است. به اعتقاد مدیرعامل فولکس‌واگن آقای توماس شفر، نام این محصول جدید یعنی ID پولو می‌تواند یک اسم شناخته شده بین مشتریان را با آینده مرتبط کند. بنابر اظهارات وی، این مورد در محصولات بعدی فولکس‌واگن نیز تکرار خواهد شد، بنابر این بعید نیست که برای نامگذاری نسخه‌هایی از کانسپت ID.1 Every در مارس ۲۰۲۵ معرفی شدن نیز از اسم یکی

از مدل‌های قبلی فولکس‌واگن استفاده شود. فولکس‌واگن هم‌زمان با معرفی اولیه ID پولو، از عرضه تیپ GTI این خودرو نیز خبر داده است. در تصاویر می‌توان نمونه اولیه از هر دو مدل استاندارد و GTI را مشاهده کرد. به علت وجود روکش‌های استتاری، جزئیات طراحی قابل مشاهده نیست، اما می‌توان تناسب‌های کلی بدنه و فرم چراغ‌ها، آینه‌های جانبی و دستگیره درها را تشخیص داد. به نظر می‌رسد که بین چراغ‌های جلو، یک نوار و لوگوی نورانی هم قرار دارد.

واکنش به افت فروش خودروهای برقی «کیا»؛

بنزینی‌ها در کره هم ارزشمند شدند



مستقیماً بر فروش کیا در بازارهای بین‌المللی اثر گذاشته است. همچنین کیا برای مقابله با موج رکود بازار، اقدام به کاهش قیمت مدل‌های EV6 و EV9 و ارائه تخفیفات برای مدل‌های ۲۰۲۶ کرد. با این حال مستندات فروش و واکنش بازار نشان می‌دهد این سیاست هرگز نتوانسته به اندازه رقبای چینی که همچنان کف قیمتی پایین‌تری دارند، اثرگذار باشد و اساساً خریدار در بازار فعلی حاضر نیست صرفاً به اتکای تخفیف، پرداخت چند هزار دلاری بیشتری برای کیا EV6 داشته باشد. قیمت پایه کیا EV6 مدل ۲۰۲۵ در کره جنوبی حدود ۴۰ هزار و ۵۰۰ دلار و در آمریکا بالاتر از ۴۵ هزار و ۵۰۰ دلار برآورد می‌شود؛ حال آن‌که رقبای چینی با برد نزدیک و امکانات مشابه، اغلب زیر ۳۰ هزار دلار عرضه می‌شوند. تسلا مدل Y نیز با تعدیل قیمتی و پشتیبانی شبکه شارژ گسترده‌تر، برای خریدار اقتصادی جذابیت بیشتری دارد. این ضعف ارزش خرید، در کنار فاکتورهای اساسی فروش از جمله محدودیت‌های سوسپسید، نرخ بهره بالا (افزایش اقساط ماهانه وام)، مخاطرات ترومی و نیز رشد تعرفه واردات برای برخی مدل‌های وارداتی از کره جنوبی به ایالات متحده، مزید بر علت شده است که فروش متوقف بماند.

عمدتاً با پیشتازی و نفوذ برندهای چینی، ساختار بازار را متحول کرده است. برندهایی چون BYD، Nio، Xpeng و سایر خودروسازان چین، با قیمت‌گذاری شدید رقابتی و عرضه مدل‌های با امکانات و برد بیشتر، سهم قابل توجهی را از بازارهای اروپا و آسیا به‌ویژه از برندهایی چون کیا ربوده‌اند. چین با سهم بیش از نیمی از بازار جهانی خودروهای برقی (در ماه نخست ۲۰۲۵ بیش از ۶،۵ میلیون دستگاه با رشد ۲۹ درصد)، عملاً میدان اصلی رقابت در جهان را در دست دارد. معرفی انبوه محصولات ارزان‌تر، استفاده از زنجیره تامین پر قدرت داخلی و خدمات پس از فروش بهتر، نقاط ضعف خودروسازان غیر چینی، خصوصاً برندهای کره‌ای (کیا-هیوندای) را آشکار کرد. در اروپا نیز BYD برای نخستین بار از تسلا سبقت گرفته است.

خودروسازان چینی همچنین با عمودی‌سازی زنجیره تولید، قیمت تمام‌شده را کاهش داده‌اند و حتی توانسته‌اند در کشورهای آسیای جنوب شرقی، آمریکای لاتین و آمریکای شمالی با ساخت محلی و احداث کارخانه‌های مشترک حضور پیدا کنند. مقایسه قیمتی محصولات نشان می‌دهد به‌عنوان مثال EV5 کیا در چین با قیمت ۲۱ تا ۳۰ هزار دلار عرضه می‌شود؛ اما مشابه آن توسط BYD یا NIO با امکانات برابر و قیمت ۱۰ تا ۲۰ درصد کمتر ارائه می‌شود. در کنار این، فشار تعرفه‌های سنگین اتحادیه اروپا بر خودرو برقی ساخت چین در اواخر ۲۰۲۴ نیز نتوانست سرعت رشد برندهای چینی را کاملاً مهار کند. همچنین خودروسازانی چون فولکس‌واگن، رنو و پژو نیز در اروپا به‌صورت زنجیره‌وار قیمت‌ها را پایین آورده‌اند که

رقابتی، سیاست‌گذاری و واکنش مصرف‌کننده تشریح می‌شوند. بزرگ‌ترین زمینه افت فروش کیا، مرتبط با کند شدن رشد تقاضا و حتی سکون نسبی اقبال عمومی به خودروهای برقی خصوصاً در آمریکا و چین است. گزارش‌های تحلیلی متعدد نشان می‌دهد بازار جهانی EV در سال ۲۰۲۵، برخلاف سال‌های ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۴ که رشد ۳۰-۴۰ درصدی را تجربه می‌کرد، با کندی محسوس مواجه شده؛ به‌طوری‌که نرخ رشد جهانی از ۲۴ تا ۲۵ درصد به ۷ تا ۱۰ درصد رسیده است. بسیاری از دولت‌ها، خصوصاً چین و آمریکا، سیاست‌های یارانه‌ای خرید EV را تدریجاً حذف یا محدود کردند. در چین، حذف مشوق‌های دولتی در نیمه دوم سال ۲۰۲۵ باعث کاهش تقاضا و افت رشد ماهانه از ۳۶ به ۱۲ درصد شد. با کم‌رنگ شدن سوسپسیدها، قیمت واقعی خودروهای EV برای قشر متوسط بسیار بالاتر از مدل‌های بنزینی یا هیبریدی نمایان می‌شود. در اروپا به‌طور متوسط EVها تا ۳۰ درصد و در آمریکا ۲۷ درصد گران‌تر از هم‌رده‌های بنزینی هستند. رشد فروش سریع‌تر از توسعه زیرساخت، باعث ایجاد اضطراب برد و نگرانی عملی مالکان به‌ویژه در آمریکا شده است (دستاورد نصب شارژر ۲۰۵ هزار پورت در آمریکا تا انتهای ۲۰۲۴ اما نیاز واقعی بالغ بر ۴۰۰ هزار پورت است) و توقف توسعه زیرساخت با توقف سرمایه دولتی مواجه شده است. در نهایت باید افزود این روند نزولی در سال ۲۰۲۵ به علت فقدان سیاست‌های مشوق، رکود اقتصادی خفیف جهانی و افزایش نرخ بهره بانکی تا حدی تقویت شده است.

رقابت بی‌سابقه و تهاجمی چینی‌ها در بخش EV رقابت در بازار جهانی خودروهای برقی در سال ۲۰۲۵



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

سال ۲۰۲۵ برای صنعت خودروهای برقی و به‌ویژه شرکت کیا (Kia) یک نقطه بحرانی به‌شمار می‌رود. در حالی که کیا طی سال‌های اخیر با سرمایه‌گذاری گسترده روی توسعه خودروهای الکتریکی، به‌ویژه مدل‌های شاخصی چون EV6 و EV9، خود را با آینده‌ای برقی تطبیق می‌داد، اما آمار فروش هفت ماهه نخست سال ۲۰۲۵ نشان می‌دهد این خودروساز کره‌ای با یکی از بزرگ‌ترین افت‌های فروش بخش EV در تاریخ خود مواجه شده است. در سوی مقابل، مدل‌های بنزینی کیا همچنان پر فروش هستند و حتی رشد قابل توجهی را تجربه کرده‌اند. پرسش اصلی این است که چه عواملی باعث بروز این وضعیت نابسامان برای محصولات برقی کیا شده و این تحول چه تبعاتی برای استراتژی آینده این برند خواهد داشت؟ همان‌طور که مشخص است، سهم فروش محصولات بنزینی با رشد محسوس، کاهش شدید سهم برقی‌ها را در بازار به‌ویژه مدل‌های استراتژیک EV6 و EV9 با نرخ افت بیش از ۴۰ درصد طی مدت مشابه سال قبل به‌همراه داشت و این مساله آشکارا سبب به‌وجود آمدن بحران حوزه EV کیا شده است. در ماه‌های می و ژوئیه، افت فروش حتی ملموس‌تر بوده؛ EV6 در ماه می با کاهش ۷۰ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل و EV9 با افت حیرت‌انگیز ۹۸،۳ درصد در برخی بازارها (فروش تنها ۲۷ دستگاه در ماه می نسبت به هزاران دستگاه سال قبل) مواجه شده‌اند. در سوی مقابل، مدل‌های بنزینی مانند K5 و Carnival و کراس‌اوورها همچون اسپورتیج نه تنها افت نکردند، بلکه رشد چشمگیر داشته‌اند؛ تا آن‌جا که کیا در این سال به یک رکورد تاریخی فروش سالانه می‌رسد که بخش اعظم آن مدیون مدل‌های سنتی غیر برقی است.

دلایل افت فروش خودروهای برقی کیا در سال ۲۰۲۵ بروز چنین افت تاریخی در بازار خودرویی که تا همین اواخر، رشد چشمگیر و حرکت رو به جلویی را تجربه می‌کرد، ریشه در مجموعه‌ای از عوامل درون‌زا و بیرون‌زا دارد. در ادامه، این عوامل بر اساس محورهای بازار، کیفیت محصول، اقدامات



لینک اند کو ۰۸ یک کراس‌اوور کوپه براساس پلتفرم CMA ولوو است، که از سال ۲۰۲۳ در چین و از اوایل ۲۰۲۵ در اروپا به فروش می‌رسد. بنابر اعلام CAAM، فروش ۲۱ هزار و ۴۲۵ دستگاهی این خودرو در ۷ ماه نخست ۲۰۲۵ با ۴۸ درصد کاهش نسبت به مدت مشابه سال قبل، روبه‌رو شده است. همین امر، لینک‌اند کو را به‌روزرسانی این محصول، ترغیب کرد. تصاویر این مدل جدید در شبکه اجتماعی Weibo منتشر شده است، با مشاهده تصاویر می‌توان ابعاد بزرگتر هواکش‌های سپر جلو، لیدار بالای شیشه جلو و طراحی جدید رینگ‌ها را تشخیص داد، که البته تغییر اساسی به‌شمار نمی‌آید. به لطف این موارد، طول بدنه با ۵ میلی‌متر افزایش به ۴،۸۲۵ متر رسیده است. در فضای کابین لینک‌اند کو ۰۸، طراحی جدید پوشش

داخلی درها، تغییر در روکش صندلی‌ها، افزایش کیفیت روکش زیرآرنجی و حذف روکش جالووانی‌ها، جلب‌نظر می‌کند. مشخصات فنی لینک‌اند کو ۰۸ جدید با مدل قبل تفاوتی ندارد. بنابر این قوای حرکتی همچنان از سامانه هیبرید شامل پیش‌ران ۱،۵ لیتر ۳ سیلندر توربوشارژ با ۱۶۳ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۵ نیوتون‌متر گشتاور، یک موتور برقی با ۲۱۸ اسب‌بخار و ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور روی محور جلو و انتقال قدرت ۳ سرعته 3DHTeVO، تا ۱۸۰ کیلومتر در ساعت، ۳۹۶ تا ۲۱۲ کیلومتر در ساعت و ۱۲۱ نیوتون‌متر گشتاور در اختیار دارد. دو مجموعه باتری ۲۱۲ و ۳۹۶ کیلووات ساعت را می‌توان برای این خودرو انتخاب کرد که برد حرکتی برقی ۱۲۰ یا ۲۴۵ کیلومتر (بر مبنای CLTC) را فراهم می‌کند.

خبر

News

ارزان‌سازی «گراند ویتارا» در هند

شرکت ماروتی سوزوکی از محصول جدید خود به نام ویکتوریس (Victoris) رونمایی کرده است. این مدل را می‌توان همتای محصول دیگر سوزوکی در بازار هند یعنی گرند ویتارا دانست، هرچند که ویکتوریس از طریق شبکه فروش مجزا یعنی Nexa به فروش می‌رسد. چهره سوزوکی ویکتوریس نیز به ای-ویتارا شباهت دارد. فرم چند ضلعی چراغ‌های جلو با نوار نورانی بین آن‌ها، فرم افقی هواکش سپر جلو و قطعات پلاستیکی سپرها و هلالی گلگیرها، از مهمترین ویژگی‌های ظاهری سوزوکی ویکتوریس به‌شمار می‌آید. ابعاد بدنه سوزوکی ویکتوریس در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۳۶، ۱،۶۵۵، ۱،۷۹۵ و ۲،۶ متر اعلام



شده، که در طول و ارتفاع به ترتیب ۱۵ و ۱۰ میلیمتر از گراند ویتارا بیشتر است. در فضای داخلی سوزوکی ویکتوریس با طراحی متفاوت بخش میانی داشبورد و کنترل‌های تهویه روبه‌رو هستیم. این خودرو به‌صورت استاندارد به صفحه نشان‌دهنده ۴،۲ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۷ اینچ و شش کیسسه هوا مجهز شده است. در تیپ کامل، موارد دیگری شامل سقف بانوراما، در صندوق برقی، صفحه نشان‌دهنده ۱۰،۲۵ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۰،۱ اینچ، سردکن صندلی‌های جلو، شارژر بی‌سیم، دوربین ۳۶۰ کروز کنترل تطبیقی، هشدار حرکت بین خطوط و پایش نقاط کور هم به امکانات رفاهی اضافه می‌شود. مشخصات فنی سوزوکی ویکتوریس با گراند ویتارا تفاوتی ندارد. تیپ پایه به پیش‌ران ۱،۵ لیتر هیبرید-خفیف با ۱۰۳ اسب‌بخار قدرت و ۱۳۸ نیوتون‌متر گشتاور و گیربکس ۵ سرعته دستی یا شش سرعته اتوماتیک مجهز شده است. تیپ دوگانه‌سوز سوزوکی ویکتوریس به پیش‌ران سازگار با بنزین و متان مجهز می‌شود، که در این دو حالت به ترتیب، ۱۰۱ اسب‌بخار قدرت و ۱۳۷ نیوتون‌متر گشتاور و ۱۸۸ اسب‌بخار قدرت و ۱۲۱ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این مدل فقط با گیربکس ۵ سرعته دستی همراه می‌شود.



توانمندترین پیکاپ میان سایز جهان



« شرکت فورد با معرفی مشخصات و قیمت کامل مدل جدید رنجر سوپر دیوتی ۲۰۲۶، از سرسخت‌ترین و توانمندترین عضو خانواده وانت‌های رنجر خود پرده برداری کرد. این مدل که به‌عنوان یک ابزار کار حرفه‌ای طراحی شده، با ترکیبی از ظاهر عضلانی، قابلیت‌های حمل بار و بکسل استثنایی و مجموعه‌ای از تجهیزات آفرود، تعریف جدیدی از یک وانت کاری میان‌سایز ارائه می‌دهد. این وانت قدرتمند که از نظر قیمت حتی بالاتر از مدل پرچم‌دار رپتور قرار می‌گیرد، به‌طور خاص برای بازار استرالیا توسعه یافته و فورد در حال حاضر هیچ برنامه‌ای برای عرضه آن در آمریکای شمالی یا اروپا ندارد. رنجر سوپر دیوتی با جلونچرخه

و کاپوت منحصر به‌فرد، سپرهای آفرود، اسنورکل و لاستیک‌های ۳۳ اینچی آل‌ترین، چهره‌ای کاملاً متمایز و جنگنده دارد. قلب تپنده این غول کاری، یک موتور ۳ لیتری V6 نورویدزِل است که برای پاس کردن استانداردهای آلایندگی سخت‌گیرانه‌تر، بازنگری شده‌است. این پیشروانه اکنون ۲۰۷ اسببخار قدرت و حدود ۶۰۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. نیروی موتور از طریق یک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک به هر چهار چرخ منتقل می‌شود و سیستم 4WD تمام‌وقت به‌همراه قفل دیفرانسیل استاندارد جلو و عقب، توانایی‌های آفرود آن را تضمین می‌کند.



معرفی هیوندای «پالیسید NHL»



« هیوندای در آستانه شروع فصل جدید لیگ ملی هاکی (NHL)، از محصولی ویژه و انحصاری برای بازار کانادا رونمایی کرد که پالیسید NHL ادیشن نام دارد. این شاسی‌بلند سه‌ردیفه که تنها در ۵۰۰ دستگاه

تولید خواهد شد، با ویژگی‌های منحصر به‌فرد خود، مستقیماً طرفداران پر شور هاکی روی یخ را هدف قرار داده است. هیوندای با معرفی این مدل که برای جشن گرفتن بازگشت لیگ NHL در تاریخ ۱۵ مهر ۱۴۰۴ (۱۷ اکتبر ۲۰۲۵) طراحی شده، راه مدل موفق سانتافه NHL را ادامه می‌دهد. این نسخه بر پایه بالاترین تیپ پالیسید، یعنی ال‌تیمیت کالبرگرافی هیبرید ساخته شده و ترکیبی از تحمل، فناوری و ادای احترام به ورزش ملی کانادا است. نیروبخش این شاسی‌بلند، یک قوای محرکه هیبریدی است که از یک پیشروانه ۲.۵ لیتری توربوشارژ چهار سیلندر، دو موتور الکتریکی و یک باتری لیتیوم یون ۱.۶۵ کیلووات‌ساعتی تشکیل شده است. مصرف سوخت ترکیبی این مدل ۸.۱ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده است.

«پورشه»

تسلیم شد!

« پورشه در یک تغییر استراتژیک بزرگ، اعلام کرد که نسل بعدی مدل‌های محبوب ۷۱۸ پاکسترو و کیمن، در کنار نسخه‌های برقی، گزینه موتور بنزینی را نیز برای مدل‌های رده‌بالا حفظ خواهند کرد. علاوه بر این، تولید شاسی‌بلند پرچم‌دار برقی که با کد K1 شناخته می‌شد نیز لغو و این مدل با یک شاسی‌بلند هیبریدی جایگزین خواهد شد. این تصمیمات بخشی از بازنگری گسترده در برنامه‌های برقی‌سازی پورشه است. الیور بلوم، مدیرعامل پورشه، در یک نشست تلفنی با سرمایه‌گذاران این استراتژی جدید را تشریح کرد. او همچنین تأیید کرد که مدل‌های بنزینی



و پلاگین هیبریدی کائو و پانامرا نیز با به‌روزرسانی‌های اساسی تا اعماق دهه ۲۰۳۰ روی خط تولید باقی خواهند ماند. توقف توسعه پلتفرم SSP 61 گروه فولکس‌واگن که قرار بود زیربنای شاسی‌بلند K1 و نسل بعدی پانامرا و تایکان باشد، زبانی ۱.۸ میلیارد یورویی به پورشه تحمیل کرده است. بلوم دلایل این عقب‌نشینی را این‌گونه توضیح داد: ما شاهد کاهش واضحی در تقاضا برای خودروهای برقی بوده‌ایم و این موضوع را در تصمیمات خود لحاظ می‌کنیم. او همچنین به کاهش شدید تقاضا برای کالاهای لوکس در چین و افزایش تعرفه‌های واردات خودرو در آمریکا به‌عنوان عوامل تأثیرگذار بر سودآوری شرکت اشاره کرد. به گفته او، این شرایط حاشیه سود خالص شرکت را در سال جاری به حدود ۲ درصد کاهش می‌دهد، اما پیش‌بینی می‌شود با عرضه محصولات جدید، این رقم در میان‌مدت دوباره به بالای ۱۰ درصد بازگردد. یکی دیگر از نتایج این استراتژی جدید، معرفی یک شاسی‌بلند جدید با کد M1 است. این خودرو که در کنار ماکان برقی عرضه خواهد شد، برخلاف سنت پورشه، یک خودروی محرک جلو خواهد بود.

آلمانی

German

احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

« بر اساس تازه‌ترین داده‌های منتشر شده از سوی بازوی پژوهشی مجلس، در مردادماه امسال، شاخص تولید رشته فعالیت خودرو و قطعات بر مبنای شرکت‌های بورسی نسبت به مردادماه سال ۱۴۰۳، افزایش ۰.۸ درصدی و نسبت به تیرماه رشد ۸ درصدی داشته است. همچنین شاخص فروش این بخش نسبت به ماه مشابه سال قبل افزایش ۰.۴ درصدی و نسبت به ماه قبل رشد ۱۷.۳ درصدی را نشان می‌دهد. جزئیات این گزارش نشان می‌دهد نسبت به ماه قبل شاخص تولید و فروش تمام زیربخش‌ها افزایش یافته است. اما از طرف دیگر، نسبت به مرداد پار سال، شاخص تولید و فروش زیربخش «قطعات» کاهش یافته است. این روند کاهش در بخش قطعات را می‌توان به بدی دو خودروساز بزرگ به قطعه‌سازان نسبت داد که طبق جدیدترین آمار منتشر شده، به رقم ۶۲۰ همت رسیده که به‌معنای رکوردشکنی مجموع پدھی خودروسازان است.

در حالی تولید و فروش شرکت‌های بورسی در رشته فعالیت خودرو و قطعات در مردادماه امسال افزایشی بوده که این دو بخش در تیرماه با کاهش ۱۵.۸ درصدی و ۲۴ درصدی نسبت به‌ماه مشابه سال قبل مواجه شده بودند. آمار ماهانه تولید خودرو و توسط سه خودروساز بزرگ کشور در وب‌سایت کدال نیز روایتی مشابه با داده‌های منتشر شده از سوی مرکز پژوهش‌های مجلس از تولید و فروش شرکت‌های بورسی دارد. در حالی که سه خودروساز بزرگ کشور در پنج ماه ابتدای امسال ۱۴ درصد کمتر از مدت مشابه سال قبل خودرو سواری تولید کردند اما آمار ماهانه نشان می‌دهد ایران خودرو، سایپا و پارس‌خودرو در پنجمین ماه از سال ۱۲.۷ درصد بیشتر از تیرماه تولید سواری داشته‌اند.

بدین ترتیب، تولید خودروهای سواری از رقم ۵۵ هزار و ۱۱۷ دستگاه در تیرماه امسال با رشد حدود ۷ هزار دستگاهی به ۶۲ هزار و ۱۱۲ دستگاه در مردادماه رسید. هرچند نااطمینانی‌های اقتصادی و سیاسی و ادامه مباحثی همچون قیمت دستوری را می‌توان از جمله دلایل رکود تولید در پنج ماهه امسال برشمرد، اما رشد محقق شده در آمار مردادماه را می‌توان به‌وضعیت رکودی که خودروسازان در خرداد و تیرماه پشت سر گذاشتند، نسبت داد.

تولید خودرو سواری بر اساس آمار منتشر شده از سوی شامخ در ماه خرداد به کف یک‌ساله رسید و این ماه، لقب رکودی‌ترین ماه از ابتدای ثبت نظرسنجی شامخ یعنی از سال ۹۷ را به‌خود اختصاص داد. در ادامه وضعیت تولید در تیرماه نسبت به‌ماه قبل تا حدودی بهبود یافت؛ اما تولید باز هم در کف انجام می‌شد. در مردادماه وضعیت تولید خودرو سواری کمی رو به‌بهبود بود؛ البته ارقام منتشر شده نسبت به ماه‌های پیش از خرداد چندان تعریفی ندارند.

گرانی ۶۰ میلیون تومانی کاپرادو کابین در بازار

آیا شاخص تولید و فروش خودرو رشد کرده است؟



تولید خودرو سواری بر اساس آمار منتشر شده از سوی شامخ در ماه خرداد به کف یک‌ساله رسید و این ماه، لقب رکودی‌ترین ماه از ابتدای ثبت نظرسنجی شامخ یعنی از سال ۹۷ را به خود اختصاص داد. در ادامه وضعیت تولید در تیرماه نسبت به‌ماه قبل تا حدودی بهبود یافت؛ اما تولید باز هم در کف انجام می‌شد. در مردادماه وضعیت تولید خودرو سواری کمی رو به‌بهبود بود؛ البته ارقام منتشر شده نسبت به ماه‌های پیش از خرداد چندان تعریفی ندارند

علت کاهش تولید در دو ماه تیر و خرداد را می‌توان در دو عامل یعنی جنگ تحمیلی ۱۲ روزه و تعطیلی‌های تابستانه خودروسازان جست‌وجو کرد. اثر جنگ تحمیلی که در خردادماه امسال رخ داد را می‌توان در بخش تولید و فروش در خرداد و تیر مشاهده کرد. در ضمن، اولین تعطیلات خودروسازی هم در بحبوحه جنگ تحمیلی اعلام شد. خودروسازان برای بار دوم خطوط تولید خود را از ۲۱ تا ۲۵ مردادماه برای بازسازی تعطیل کردند؛ دو موضوعی که بر جریان تولید خودروسازان اثرگذار بودند.

این در حالی است که یکی از تبعات انحصار در بازار خودرو، پذیرش ناگزیر هزینه‌های ناشی از تصمیمات و سیاست‌های دولتی از سوی مصرف‌کنندگان است؛ هزینه‌هایی که مشتریان خودرو، چاره‌ای جز پذیرش آن ندارند؛ هزینه‌هایی که عمده‌تانه به‌بهبود کیفیت محصول منجر می‌شود و نه رضایت مصرف‌کننده را به‌دنبال دارد.

یکی از بارزترین نمونه‌ها در این زمینه، اعمال «استانداردهای ۸۵ گانه» است که طی سال‌های گذشته به‌عنوان شاخصی برای ارتقای کیفیت و ایمنی خودروهای داخلی معرفی شده و این در حالی است که مصرف‌کنندگان بارها این پرسش را مطرح کرده‌اند که چرا با وجود اعمال چنین استانداردهایی، کیفیت و ایمنی خودروهای ایرانی نه‌تنها ارتقا پیدا نکرده، بلکه همچنان در مقایسه با محصولات مشابه خارجی فاصله‌ای معنادار دارد. اکنون نیز سیاست‌گزاران از افزایش تعداد این استانداردها به ۱۲۲ مورد سخن می‌گویند؛ بدون آن که شفاف‌سازی کنند که این استانداردها چگونه قرار است به ارتقای محسوس کیفیت خودرو منجر شود.

افزایش قیمت دنباله‌دار در بازار خودرو

خودروهای داخلی روز گذشته افزایش قیمت یک تا ۶۰

برقی

EV

سوپربایک برقی «دوکاتی» با باتری حالت جامد

« دوکاتی در نمایشگاه خودروی مونخ از یک نسخه آزمایشی ویژه سوپربایک برقی خود رونمایی کرد که به فناوری انقلابی باتری‌های حالت جامد مجهز شده است. این فناوری که توسط شرکت آمریکایی کوآنتوم‌اسکیپ توسعه یافته، همان فناوری است که گروه فولکس‌واگن قصد دارد در خودروهای برقی آینده خود به کار گیرد و می‌تواند قواعد بازی را در صنعت حمل‌ونقل برقی تغییر دهد. این موتورسیکلت آزمایشی که بر پایه مدل مسابقه‌ای V21L (مورد استفاده در مسابقات قهرمانی جهان MotoE) ساخته شده، اکنون به‌عنوان یک آزمایشگاه متحرک برای



گروه فولکس‌واگن عمل می‌کند. دوکاتی که تحت مالکیت این غول خودروسازی آلمانی قرار دارد، با این اقدام نه‌تنها در صنعت موتورسیکلت پیشرو است، بلکه به تسریع توسعه باتری‌های نسل بعد برای خودروها نیز کمک می‌کند. در دل این دوکاتی ویژه، ۹۸۰ سلول باتری مدل QSE-5 ساخت کوآنتوم‌اسکیپ قرار گرفته است. این سیستم با باتری‌های لیتیوم-یونی رایج، مزایای چشمگیری دارد. افزایش چگالی انرژی، سرعت شارژ بسیار بالاتر، ایمنی بیشتر و طول عمر طولانی‌تر از جمله وعده‌های اصلی این فناوری جدید است. با این حال، دوکاتی هنوز جزئیاتی در مورد وزن باتری جدید یا میزان برد این موتورسیکلت منتشر نکرده است. کلودیو دومنیکالی، مدیرعامل دوکاتی، در این باره گفت: «ما در دوکاتی سابقه‌ای طولانی در جابه‌جایی مرزهای فناوری برای بهبود تجربه رانندگی در جاده و پیست مسابقه داریم. چگالی انرژی بالای حاصل از فناوری حالت جامد، کاملاً برای یک وسیله نقلیه پرپورمننس مانند یک موتورسیکلت اسپرت مناسب است.



ونویگیشن و سیستم مولتی مدیا است. از نظر مشخصات فنی 750i و 750iL از یک موتور پرتوان ۱۲ سیلندر وی-شکل به حجم ۵۳۸۰ سی سی اتمسفریک دارای ۴۸ سوپاپ بهره گرفته است. این موتور موسوم به M73B54 است که به لطف تکنولوژی ونوس های دوپل یاولو ترونیک و همچنین بهینه سازی اتاق احتراق، حداکثر ۲۲۶ اسب بخار قدرت را در ۵ هزار آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۹۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴ هزار آرپی ام به ارغمان می آورد. گیربکس ۵ سرعته اتوماتیک تیپ - ترونیک قدرت و گشتاور را به چرخ های عقب منتقل می کند.

بامو سری ۷ همواره در بازار سدان های پریموم حرف ها برای گفتن دارد. نسل سوم این سدان فول سایز لوکس باواریایی موسوم به E38 جزو یکی از نسل های پر فروش و محبوب سری ۷ به شمار می آید. این نسل که از آوریل ۱۹۹۴ میلادی تا جولای ۲۰۰۱ روی خط تولید بامو حضور داشت، در زمان خود یکی از پیشرفته ترین سدان های فول سایز بود. بر این اساس در نسخه 750iL این خودرو و همچنین 750i آن که سفارش بازار ایالات متحده نیز است؛ از نظر طراحی مشابه سایر نسخه ها بوده با این تفاوت که دارای سیستم شست و شوی چراغ های جلو



نگاهی به اسطوره
لوکس باواریایی!

عملکرد خودروسازان داخلی زیر ذره بین

ثبات کرمانی ها در مسیر تولید

دهند. در این گزارش عملکرد خودروسازان داخلی طی ۶ ماه اخیر را بررسی می کنیم تا بدانیم چگونه جایگاه خود را در مسیر ناهموار تولید تثبیت کرده اند.

نیز به عمق این چالش ها اضافه کرده است. با وجود چالش ها و سختی های بسیاری که در مسیر تولید خودروسازان داخلی وجود داشته و دارد، اما خودروسازان همچنان توانسته اند به تولید ادامه

خودروسازان داخلی در زمینه تولید همواره با چالش هایی از قبیل تامین مواد اولیه، ناترازی انرژی و عدم تخصیص به موقع ارز روبه رو هستند. از طرفی آثار ناشی از بحران جنگ ۱۲ روزه



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



هزار و ۶۰۰ دستگاه از ابتدای سال تا پایان مردادماه، از حفظ این جایگاه خبر می دهد. هر چند که در مدت مشابه سال گذشته ۲۶ هزار و ۴۸۰ دستگاه را به ثبت رساند. با وجود این که در ۵ ماهه نخست سال جاری، حدود ۱۹ درصد تولید کل نسبت به سال گذشته کاهش داشته است، اما کرمان موتور توانست به بهترین شکل، ثبات در روند تولیدش را حفظ کند و با کم ترین میزان تغییرات، مسیر تولید خود را پیش ببرد. کرمانی ها با استراتژی صحیح و رویکرد جدید توانسته اند به چنین ثباتی دست پیدا کنند. ناگفته نماند که در ۵ ماهه نخست سال جاری، تولید BACX3 PRO محصول خودروسازان بهم نسبت به سال گذشته حدود ۶۶ درصد رشد داشته است. با وجود چالش های متعدد اقتصادی و سیاسی که صنعت خودروسازی کشور با آن مواجه است، عملکرد مثبت و ثبات خودروسازان، گویای اهمیت مدیریت صحیح و برنامه ریزی هدفمند در مسیر رشد پایدار است. این موفقیت ها نشان می دهد با بهره گیری از استراتژی های دقیق و انعطاف پذیر، می توان حتی در شرایط دشوار، جایگاه صنعت خودرو را حفظ کرد و آینده ای روشن تر برای این بخش رقم زد.



مقایسه روند تولید در میان خودروسازان داخلی



بر اساس آمار منتشر شده از سوی وزارت صمت و انجمن خودروسازان، تا پایان مردادماه سال جاری تمام خودروسازان دولتی و خصوصی به صورت تجمیعی در ۶ بخش سواری، وانت، ون، مینی بوس و میدل باس، اتوبوس، کامیونت، کامیون و کشنده توانسته اند ۴۱۳ هزار دستگاه خودروسازان برسانند. بر این اساس ایران خودرو از ابتدای سال تا پایان مردادماه سال جاری ۲۰۴ هزار دستگاه خودرو، سایپا ۱۲۴ هزار دستگاه خودرو، مدیران خودرو ۲۵ هزار دستگاه خودرو و گروه بهمن ۱۵ هزار دستگاه خودرو تولید کرده اند. اما کرمان موتور تا پایان مردادماه سال جاری حدود ۲۴ هزار دستگاه خودرو تولید کرده است. در این میان، کرمان موتور نسبت به شرایط مشابه در سال گذشته، عملکرد مثبتی داشته که این موضوع به معنای حفظ ثبات در روند تولید در یکی از بازیگران اصلی صنعت خودروسازی کشور است. می توان گفت این شرکت با اتکا به زنجیره تامین کامل و مجهز و بهره گیری از دانش فنی داخلی، این هدف را محقق کرده است.

رشد تولید کرمان موتور

کرمان موتور به عنوان یکی از بازیگران اصلی صنعت خودرو کشور، تولید ۲۴ هزار و ۶۷۷ دستگاه خودرو را تا پایان مردادماه ثبت کرد. به عبارت دیگر این آمار تولید که نسبت به مدت مشابه سال گذشته کم ترین میزان تغییر را داشته است، از یک ثبات نسبی در خطوط تولید این خودروساز کرمانی خبر می دهد. با بررسی آمارهای موجود می توان گفت کرمان موتور طی ۴ ماهه نخست سال، با وجود مشکلات بیان شده توانست رشد ۶ درصدی را تجربه کند. این رشد در سایه چالش های ناگزیری حاصل شده که پیش تر در برنامه ریزی شرکت های خودروساز تعریف نشده بود. ناگفته نماند که کرمان موتور با توجه به تیراژ تولید ۷۹ هزار و ۹۷۵ دستگاهی تا پایان اسفند سال گذشته و همچنین رشد ۶ درصدی تولید طی چهار ماهه نخست سال جاری، در مقابل کاهش تولید سایر خودروسازان، از ثبات نسبی در مسیر تولید برخوردار است. حفظ ثبات آمار تولید و رسیدن این آمار به بیش از ۲۴

نگاهی به عملکرد چهار خودروساز بزرگ کشور

روند تولید خودرو، فرآیندی کاملاً محاسبه شده، مهندسی شده و بسیار دقیق است که در صورت بروز هرگونه اشکال در زنجیره تامین مانند تامین مواد اولیه، روند تولید با چالش مواجه می شود. البته خودروسازان داخلی همواره برنامه هایی برای پیشبرد اهداف خود و حفظ فرآیند تولید دارند. با توجه به آخرین آمار رسمی منتشر شده، گروه صنعتی ایران خودرو از ابتدای سال جاری تا پایان مردادماه امسال توانسته ۲۰۴ هزار و ۷۰۰ دستگاه خودرو، گروه خودروسازی سایپا در همین بازه زمانی ۱۲۴ هزار و ۴۰۰ دستگاه خودرو، مدیران خودرو ۲۵ هزار و ۴۰۰ دستگاه خودرو و کرمان موتور توانسته حدود ۲۴ هزار و ۶۰۰ دستگاه خودرو تولید کند. باید توجه داشت که این آمار و ارقام مربوط به شرایط پرچالش افزایش ناترازی انرژی در ماه های اخیر بوده که مشکلات عدیده ای برای تمام صنایع از جمله خودروسازی شکل گرفته است.

چالش های تولید خودرو در سال ۱۴۰۴



هر ساله چالش های بسیاری در مسیر خودروسازان کشور ایجاد می شود؛ اما امسال شرایطی ایجاد شد که ادامه مسیر تولید را برای تمام خودروسازان داخلی سخت و دشوار کرد. یکی از اصلی ترین چالش های تولید در سال ۱۴۰۴ علاوه بر عدم تخصیص ارز و قیمت گذاری دستوری، عدم وجود یک استراتژی جامع و از همه مهم تر ناترازی انرژی برای این صنعت بود. ناترازی انرژی در سال جاری و جنگ تحمیلی ۱۲ روزه نیز سبب شد برنامه ریزی های خودروسازان داخلی دچار مشکلاتی شود. از این رو بیشتر برنامه ها و اهداف تولید و فروش خودروسازان، یکی پس از دیگری با اختلال مواجه شد. در این میان وزارت صمت به عنوان سیاست گزار و متولی صنعت خودرو لازم است اموری از قبیل تخصیص ارز، تسهیل فرآیند واردات و تامین مواد اولیه و قطعات مورد نیاز برای خودروسازان را به خوبی ساماندهی کند و با فاصله گیری از قیمت گذاری دستوری، بستر مورد نیاز برای رشد و ارتقای صنایع خودروسازی فراهم شود.



موتور پرتوان ۶ سیلندر برای تویوتا «توندرا»



تویوتا توندرا جزو پیکاپ‌های عضلانی ژاپنی بازار جهانی است که تا به امروز سه نسل از آن روی خط تولید این خودرو ساز صاحب‌نام قرار گرفته است. توندرا نسل سوم موسوم به XK70 در ۱۸ ژوئن سال ۲۰۲۱ میلادی بر اساس زبان جدید طراحی تویوتا به جهان معرفی شد. نسل سوم توندرا از استایل عضلانی و تنومند تر برخوردار بوده که آن را بسیار هیجان‌انگیز کرده است.

طراحی کابین این مدل نیز مشابه پسرعمویش یعنی سکویا است که بسیار مدرن و لوکس است. اما آن چه که بسیار توندرا را به یک گزینه اسپرت خاص بدل می‌سازد، قلب

«اسکای ول هیبرید»؛ کراس اووری به سفارش ایران

«نیکا هیبرید» آماده تحویل به مشتریان است



عکس‌ها: روزنامه «دنیای خودرو»

قلب تپنده‌ای با مهندسی بی‌وای دی

هیبرید می‌بخشد. این خودرو به لطف فاصله محوری ۲۸۰۰ میلی‌متری، طول ۴۷۲۰ میلی‌متری و عرض ۱۹۰۸ میلی‌متری، فضای کاملاً راحت و جاداری را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد. از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی این خودرو می‌توان به: سیستم چهار چرخ دیسکی، سیستم ترمز ضد قفل، توزیع الکترونیکی نیروی ترمز، سیستم کنترل ترمز گوشه‌ای و توزیع نیروی ترمز بر اساس چرخش چرخ، کمک‌ترمز و کمک‌ترمز اضطراری، کنترل ضد لغزش (هرز گردی چرخ‌ها)، کنترل پایداری الکترونیکی، ایربگ سرنشین جلو و راننده، نمایشگر باد تایر TPMS، سیستم اتصال صندلی کودک، قابلیت تنظیم ارتفاع کمربند ریف جلو، هشدار باز شدن کمربند ایمنی، کروژ کنترل تطبیقی، دستیار کروژ هوشمند، کنترل حرکت در سربالایی، اتوهلد، کنترل حرکت در سربالایی، رادار پارکینگ جلو و عقب، دوربین ثبت وقایع، دید ۳۶۰ درجه خودرو (دارای چهار دوربین)، انتخاب حالت رانندگی نرمال و اسپرت، چراغ‌های جلو LED، تنظیم الکترونیکی چراغ‌های جلو، سیستم تابلوخوان، اتوپارک، رادار حرکت بین خطوط، هشدار احتمال برخورد از جلو، سیستم هشدار نقاط کور، سیستم ترمز فعال هوشمند، فرمان برقی، شیشه‌های برقی با تشخیص مانع، تنظیم برقی آینه‌های جانبی به همراه گرمکن، آینه‌های جانبی با قابلیت تاشو برقی، صندوق عقب برقی، سقف باز شونده پانورامیک، سیستم ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای، روکش فرمان چرمی، فرمان خودرو با کلیدهای چندمنظوره، تنظیمات چهار حالت فرمان، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک به همراه کانال‌های مجزا برای سرنشینان عقب، کول پاکس، کامپیوتر رانندگی، سیستم مولتی‌مدیا ۱۲.۸ اینچی لمسی با قابلیت اتصال به تلفن همراه، صفحه کیلومتر ۱۲.۳ اینچی، سیستم صوتی با ۸ بلندگو، شارژر قابل حمل، خروجی ۱۲ ولت و... اشاره کرد.

بر اساس آنچه شرکت نیکا خودرو اعلام کرده، قوای محرکه اسکای‌ول نیکا هیبرید توسط کمپانی بی‌وای دی توسعه یافته است. سیستم هیبریدی این بلند قامت چشم‌بادامی از یک تکنولوژی منحصر به فرد برخوردار است که هم‌زمان یک خودرو تمام برقی و یک خودرو هیبریدی به شمار می‌رود. به عبارت ساده‌تر عملکرد این مجموعه EREV (خودرو برقی با پیمایش بالاتر و مجهز به موتور بنزینی) و هیبریدی است. به عبارت دیگر، موتور بنزینی در زمان شارژ نگردانی به یک ژنراتور تبدیل شده تا انرژی الکتریکی لازم را فراهم سازد. بر این اساس یک موتور ۴ سیلندر ۱۵۰۰ سی‌سی زیر کاپوت اسکای‌ول نیکا هیبرید جا خوش کرده که ضمن همراهی با یک موتور الکتریکی نسل جدید پرتوان، می‌تواند قدرت و گشتاور مورد نیاز را فراهم کند. جالب است بدانید که طبق آن چه نیکا خودرو اعلام کرده، رانندمان مورد بنزینی ۴۲ درصد است. این عدد به معنای بهینه‌ترین حالت مصرف سوخت است. موتور بنزینی ۱۵۰۰ سی‌سی می‌تواند حداکثر ۱۱۰ اسب بخار قدرت و حداکثر ۳۵ نیوتون متر گشتاور فراهم آورد. در ادامه، موتور الکتریکی می‌تواند ۱۲۰ کیلووات (۱۷۴.۳ اسب بخار) قدرت و حداکثر ۳۰۰ نیوتون متر گشتاور را در اختیار راننده قرار دهد. مجموع قدرت تولید شده به صورت ترکیبی به ۲۸۶ اسب بخار می‌رسد. نکته بسیار مهم درباره اسکای‌ول نیکا هیبرید، یک باتری‌های آن است که تأمین انرژی الکتریکی را بر عهده دارند. بر این اساس یک باتری ۲۱.۶۸ کیلووات-ساعتی برای این خودرو در نظر گرفته شده است تا نیروی لازم برای حرکت به صورت تمام الکتریکی EV را تا ۱۱۵ کیلومتر مطابق چرخه NEDC فراهم کند. این میزان پیمایش به صورت الکتریکی با وزن ۱۸۲۰ کیلوگرمی اسکای‌ول نیکا هیبرید به فوق العاده است. همچنین بد نیست بدانید که در خودروهای تمام برقی و هیبرید، میزان شیب‌روی بسیار مهم است؛ بر این اساس این خودرو حداکثر شیب‌روی ۳۰ درصدی را با بهترین عملکرد ارائه می‌دهد. همچنین سیستم انتقال قدرت DHT با ساختار E-CVT در این خودرو به کار گرفته شده است. از سوی دیگر اسکای‌ول نیکا هیبرید با وزن ۱۸۲۰ کیلوگرم می‌تواند ظرف ۷.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند و حداکثر سرعت این خودرو به ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. حالت‌های مختلف نیروی حرکتی این خودرو، سه حالت انتخاب دستی را در اختیار راننده قرار می‌دهد. در حالت نخست که حالت هیبرید است، سیستم فوق هوشمند تصمیم می‌گیرد با توجه به شرایط لحظه‌ای، موتور بنزینی نیروی لازم را به چرخ‌ها برساند یا نیروی آن صرف شارژ باتری‌ها شود. به این معنا که موتور بنزینی یا به صورت مستقیم به چرخ متصل می‌شود یا باتری‌ها را شارژ می‌کند. همچنین در حالتی که موتور باتری‌ها را شارژ می‌کند، اسکای‌ول نیکا هیبرید به یک خودرو EREV بدل شده و میزان پیمایش آن افزایش می‌یابد. در این شرایط موتور بنزینی نقش ژنراتور را ایفا کرده و انرژی لازم برای حرکت را تأمین می‌کند. حالت بعدی، شکل تمام برقی یا EV بوده که انرژی لازم برای حرکت خودرو از سوی باتری‌ها تأمین می‌شود. یک حالت دیگر هم وجود دارد که Wending نامیده می‌شود. از این حالت زمانی استفاده می‌شود که خودرو از مناطق دارای آب عبور می‌کند. بر این اساس سیستم فوق هوشمند از روشن شدن موتور جلوگیری می‌کند تا به موتور و سیستم‌های الکتریکی و الکترونیکی خودرو آسیب جدی وارد نشود.

بررسی ساختار سیستم تعلیق



به لطف استفاده از سیستم تعلیق مک‌فرسون در جلو و سیستم مولتی‌لینک در عقب، سواری نرم و باکیفیتی در اختیار سرنشینان این خودرو قرار می‌گیرد. این سیستم تعلیق با سازه‌های ۲۳۵/۵۰ در افزایش کیفیت سواری بسیار اثرگذار بوده و میزان ارتعاشات وارده شده به کابین در اثر عبور از سطوح ناهموار را به شدت کم کرده و سواری نرم و باکیفیتی ایجاد می‌کند. همچنین استفاده از رینگ‌های ۱۹ اینچی آلومینیومی در ایجاد این کیفیت بالای سواری، بی‌تأثیر نیست. ساختار فنی ذکر شده، سیستم تعلیق کارآمد و خدمات پس از فروش بسیار مناسب، سبب برتری این محصول نیکادر بازار ایران خواهد شد.

نیکا یکی از شرکت‌های فعال در عرضه واردات خودروهای هیبریدی و پاک به کشور است که با عرضه مدل اسکای‌ول نیکا هیبرید، تحوی

اساسی در بازار خودرویی کشور ایجاد کرده است. خبر خوش این که شرکت نوین ماهان (نیکا) خودروهای نیکا هیبرید را به مرحله PDS یا بازار سی‌های قبل از تحویل به مشتری رسانده که پس از آن سال دعوت‌نامه و تکمیل وجه، خودروهای مربوطه به دست مشتریان خواهد رسید. در ادامه این اس‌ویوی کراس اوور هیبریدی را بررسی می‌کنیم که اختصاصاً برای بازار ایران شخصی سازی شده است.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

نیکا هیبرید در یک قدمی عرضه به مشتریان



شرکت نوین ماهان (نیکا) تمامی نسخه‌های اسکای‌ول نیکا هیبرید را به منظور کنترل و سروس قبل از تحویل خودرو به مشتری، به مرحله نهایی یا مرحله PDS که همان (Pre-Delivery Service) است، رسانده است. بر این اساس شرکت نیکا این خودرو را با ارسال دعوت‌نامه به مشتریانی که برای خرید این خودرو ثبت‌نام کرده و وجه لازم را نیز تکمیل کرده‌اند، تحویل می‌دهد. اما نکته بسیار مهم در مورد اسکای‌ول نیکا هیبریدی این است که خودرو برای شرکت نیکا از کشور چین شخصی سازی شده است. به این معنا که با نگاهی به سونچ خودرو، فرمان آن، کپه‌های رینگ و لوگوهای جلو و عقب خودرو همگی شاهدیج (نشان) لوگو نیکا هستیم که به ما یادآوری می‌کند این خودرو برای بازار ایران سفارش گذاری شده است. همچنین سیستم مولتی‌مدیا این خودرو به زبان فارسی تبدیل شده و دیگر مشتریان این خودرو نیاز به نصب اقترمارکت یا نصب زبان فارسی ندارند. شخصی سازی اسکای‌ول نیکا هیبرید برای بازار ایران اتفاق افتاده و همچنان مانند اسکای‌ول ET5 همان کیفیت رنگ بدنه و کیفیت ساخت را دارد. ناگفته نماند این خودرو همان مسیر برادر برقی خود را در بازار ایران خواهد رفت تا جایگاه خاصی را به خود اختصاص دهد. همچنین یکی دیگر از ویژگی‌های مثبت اسکای‌ول نیکا هیبرید، EREV (رنج اکستندر یا خودرو برقی با پیمایش بنزینی برای پیمایش بیشتر) است که آن را به یک گزینه بسیار خاص بدل می‌سازد.

بدنه مدرن و اسپرت، همگام با ترند طراحی روز جهان

یکی از دلایلی که سبب می‌شود نیکا هیبریدی در کلاس اس‌ویوی کراس اوورهای سایز متوسط موفق ظاهر شود، طراحی بدنه آن است. می‌توان گفت چنین خودرویی با این مشخصات در کشور ما بسیار نادر است. با نگاهی به پروفیل این خودرو شاهد طراحی خط تیز شخصیتی با مجموعه‌ای از سطوح تخت هستیم. از طرفی رینگ‌های ۱۹ اینچی و پوزه نسبتاً کشیده، کاراکتر جذاب و نافذی را برای این خودرو ایجاد می‌کنند.

در نمای جلو، چراغ‌های کشیده با گرافیک کریستالی و LED های L شکل، جلونچرهای که درون سپر تعبیه شده و خطوط تیز روی کاپوت، چهره بسیار جسورانه و اسپرتی به این خودرو می‌بخشد. در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده یکپارچه با گرافیک LED و حجم پردازشی (مشابه محصولات مرسدس بنز)، نمای چشم‌نواز و زیبایی به این بلند قامت هیبریدی می‌بخشد. نکته مهم درباره نیکا هیبریدی کیفیت رنگ این خودرو است که نسبت به بیشتر کراس اوورهای چینی موجود در بازار کشور، بهتر است.

فضای داخلی لوکس و پیشرفته

پس از باز کردن درهای اسکای‌ول نیکا هیبریدی، شاهد سبک طراحی بسیار مدرن و لوکس هستیم. اختصاص ترمیم دورنگ، فضای داخلی این خودرو را جذاب کرده است. بهره‌گیری از چرم باکیفیت، جیر مصنوعی و دکوراتیو چوب و کروم، فضای داخلی این خودرو را لوکس جلوه می‌دهد. طراحی یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی افقی در مقابل راننده برای کلاستر و استفاده از یک نمایشگر ۱۲.۸ اینچی افقی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی مولتی‌مدیا با دکمه‌های پیانویی زیر دودرچه میانی سیستم تهویه مطبوع، مدرن بودن فضای داخلی این خودرو را دوچندان می‌کند. در عین حال دورنگ بودن ترمیم داخلی، سقف پانورامیک و نورپردازی LED داخلی، جلوه خاص و زیبایی به کابین اسکای‌ول نیکا



تحریم‌ها، برخی از خودروسازان مطرح چینی که حضور پررنگی در بازارهای اروپایی و آمریکایی دارند، بازار خودرو کشور را ترک خواهند کرد و به‌مرور فعالیت‌شان را متوقف می‌کنند.

سخت شدن فرآیند واردات قطعات منفصله ناشی از تحریم‌ها، به‌خودی خود سبب کاهش تنوع و تولید خودروهای مونتاژی در آینده نزدیک خواهد شد. همچنین کارشناسان معتقدند با فعال شدن مکانیسم ماشه و بازگشت



کاهش تنوع خودروهای مونتاژی در بازار کشور

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

آیا اکنون زمان مناسبی برای خرید خودرو است؟

اکنون زمان مناسبی برای خرید خودرو است و مصرف‌کننده واقعی باید فرصت را غنیمت شمرده و تصمیم خود را هرچه سریع‌تر عملی کند.

شدن فرآیند واردات قطعات منفصله خودرو و کاهش تیراژ تولید، بالا رفتن قیمت انواع خودرو در بازار تا حد زیادی قابل پیش‌بینی خواهد بود. بنابراین به‌نظر می‌رسد

در حال حاضر با وجود افزایش بهای ارز، شاهد مقاومت بازار خودرو در برابر رشد قیمت‌ها هستیم. اما چنان‌چه این وضعیت ادامه داشته باشد و در صورت سخت

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۶۲	۲ میلیارد و ۱۱۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۱۰	۲ میلیارد و ۱۸۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۲۵	۳ میلیارد و ۲۴۰	۴۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۶۴	۲ میلیارد و ۹۳۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۱۷۰	۳۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۵ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۴۳	۴ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۳۲۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۴۲۰	۲۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۷۵۰	۲۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۹۸	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۱۵	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۰۰	۳۵	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۷۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۷۰۰	۲۰	▲
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۴۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۶۷	۱	▲
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۷۳	۱	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۷۲	۰	
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۳۵	۳	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۲۵	۱۷	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۵۲	۰	
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۶۵	۵	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۲۰	۵	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۶۲	۸	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۹۲	۴	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۷۴	۶	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۷۵	۶	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۹۲	۱۲	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۶۲	۷	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۶۰	۶	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۵۰	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۰۱	۶	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک‌میلیارد و ۳۱۰	۳	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۳۰۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۳۵۵	۱۰	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۶۷	۴	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۰۰	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۷۵	۰	
کارون (پاداردو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۵۰	۰	
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۸۹۰	۶۰	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۸۸	۳	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۱۷	۵	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۳۵۰	۱۸	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۳۵	۱۱	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۵۵	۲	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۱۳	۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۹۱۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ پانارامار تقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۷۰	۷	▲
پژو ۲۰۷ پانارامار تقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۹۲	۵	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۱۱۳	۱۵	▲
پژو ۲۰۷ پانورامار تقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۲۱۰	۱۱	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۹۲	۶	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۵۴۰	۱۹	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۸۳۰	۲۱	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۲۶۰	۵	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۳۰۰	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۲۷۳	۲	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۰۷	۲	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۷۳۰	۱۰	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۶۹	۱	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
جتا V57 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۶	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
هوندا گچی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد و ۰	۰	

کشف و خودرومربوطه نیز توقیف شد.» وی با اشاره به این که برابر اعلام کارشناسان، ارزش این محموله روغن ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال برآورد شده است، تصریح کرد: «در این رابطه یک منتهم دستگیر و با تشکیل پرونده تحویل مراجع قضائی شد.» جانشین انتظامی مراغه در پایان بیان این که پلیس با تمام توان و جدیت با قاچاق کالا و مخلن نظم و امنیت اقتصادی مقابله می کند، از هموطنان درخواست کرد در صورت اطلاع از هرگونه فعالیت های غیرقانونی، مراتب را در اسرع وقت از طریق تلفن ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.

جانشین انتظامی شهرستان مراغه از کشف ۱۰ تن روغن موتور قاچاق به ارزش ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال خبر داد. سرهنگ مستجاب فتحی گفت: «ماموران پلیس آگاهی این فرماندهی در راستای ارتقای امنیت اجتماعی و جلوگیری از ورود و خروج کالای فاقد مجوز قاچاق، هنگام پایش و تردهای خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون باری اسکانیا مشکوک و آن را متوقف کردند.» وی افزود: «در بازرسی از این خودرو مقدار ۱۰ تن روغن موتور شامل ۴۲۵ بطری، سطل و قوطی انواع روغن موتور خارجی که فاقد هرگونه مجوز قانونی بود،



توقیف محموله ۱۰ تنی روغن موتور قاچاق در مراغه



دلایل بخار شدن روغن موتور

وقتی روانکار پیشرانده دود می شود

بخار شدن روغن موتور جزو مشکلات جدی وسایل نقلیه است و مالک هر

خودرو باید به فکر رفع چنین مشکلی باشد. روغن موتور یکی از حیاتی ترین اجزای موتور خودرو است که نقش کلیدی در روان کاری قطعات متحرک، خنک سازی موتور و کاهش اصطکاک ایفا می کند. بدون روغن موتور مناسب، موتور خودرو نمی تواند به طور کارآمد عمل کند و ممکن است به سرعت آسیب ببیند. روغن موتور نه تنها در حفظ عملکرد روزانه خودرو نقش دارد، بلکه در افزایش عمر مفید موتور و کاهش هزینه های تعمیراتی نیز موثر است. انتخاب گزینه درست روغن موتور، بر اساس استانداردهای توصیه شده توسط سازنده خودرو، می تواند از مشکلات جدی مانند بخار شدن روغن موتور جلوگیری کند. برای مثال، روغن هایی با ویسکوزیته مناسب باید بر اساس مدل خودرو انتخاب شوند. استفاده از روغن های تقلبی یا نامناسب نه تنها کارایی موتور را کاهش می دهد، بلکه می تواند منجر به تبخیر زودرس یا سوختن روغن شود که این امر فشار اضافی بر سیستم وارد می کند. در دنیای امروز، با توجه به ترافیک سنگین و شرایط آب و هوایی متنوع، انتخاب روغن موتور با کیفیت بالا از برندهای معتبر ضروری است. روغن های سنتتیک، به دلیل مقاومت بالاتر در برابر حرارت و اکسیداسیون، گزینه بهتری برای جلوگیری از بخار شدن روغن موتور هستند. طبق تحقیقات، استفاده از روغن های نامرغوب می تواند تا ۳۰ درصد مصرف روغن را افزایش دهد و منجر به مشکلات فنی شود. علاوه بر این، تعویض منظم روغن (هر ۳ تا ۷ هزار کیلومتر بسته به نوع خودرو) و بررسی سطح روغن در هر سرویس، از بخار شدن روغن موتور جلوگیری می کند. در نهایت، آگاهی از اهمیت انتخاب درست روغن موتور می تواند صاحبان خودرو را از هزینه های غیرمنتظره نجات دهد و ایمنی رانندگی را هر چه بیشتر حفظ کند. در ادامه، به بررسی دقیق تر پدیده بخار شدن روغن موتور می پردازیم تا درک بهتری از این مشکل رایج داشته باشید.

فرآیندی در پاسخ به دمای بالا

بخار شدن روغن موتور فرآیندی است که در آن روغن روان کننده موتور به دلیل حرارت بالا یا عوامل مکانیکی، تبخیر شده یا می سوزد و از سیستم خارج می شود. این پدیده اغلب با خروج بخار از در روغن یا دود آبی از اگزوز همراه است و می تواند نشانه ای از عملکرد نادرست موتور باشد. بخار شدن روغن موتور نه تنها سطح روغن را کاهش می دهد، بلکه می تواند به قطعات داخلی آسیب بزند. در شرایط عادی، مقداری تبخیر طبیعی روغن (حدود ۰.۲ تا ۰.۳ لیتر در هر ۱۰۰۰ کیلومتر) رخ می دهد؛ اما اگر بیش از حد باشد، نیاز به بررسی فوری دارد. این مشکل در خودروهای قدیمی تر یا با کارکرد بالا شایع تر است؛ جایی که قطعات فرسوده اجازه می دهند روغن به محفظه احتراق نفوذ کند و بسوزد. عوامل محیطی مانند دمای بالای هوا یا رانندگی در ترافیک طولانی نیز می توانند بخار شدن روغن موتور را تشدید کنند. درک این پدیده کمک می کند تا مالکان خودرو با اتخاذ اقدامات پیشگیرانه، از تبدیل شدن آن به مشکلی بزرگ جلوگیری کنند. شناخت علائم بخار شدن روغن موتور به راننده کمک می کند قبل از وارد شدن آسیب جدی به موتور، مشکل را شناسایی و برطرف کند. وقتی روغن وارد محفظه احتراق شود و همراه با سوخت بسوزد، دود خروجی به رنگ آبی یا آبی خاکستری دیده می شود. این یکی از واضح ترین نشانه هاست. در برخی موارد، این دود فقط هنگام شتاب گیری یا روشن کردن صبحگاهی خودرو دیده می شود. اگر سطح روغن بین سرویس ها به طور غیرعادی پایین بیاید و مجبور باشید زود به زود روغن اضافه کنید، احتمال زیادی وجود دارد که بخشی از روغن در حال تبخیر باشد. گاهی راننده در کابین یا اطراف موتور بوی روغن سوخته احساس می کند. این موضوع یا به دلیل تبخیر داخلی روغن است یا ناشی از روغن روی قطعات داغ مثل منیفولد. وقتی روغن وارد محفظه احتراق شود، بخشی از آن نمی سوزد و به شکل دوده روی شمع ها، سوپاپ ها و سرسیلندر



رسوب می کند. این رسوبات عملکرد موتور را مختل می کنند. بخار شدن روغن موتور معمولاً همراه با کاهش راندمان احتراق است. در نتیجه خودرو شتاب کمتری دارد و مصرف سوخت افزایش می یابد.

ذره بین روی روانکار بخار شده

بخار شدن روغن موتور می تواند دلایل مختلفی داشته باشد که به دو دسته عوامل مرتبط با کیفیت روغن و عوامل مکانیکی و فنی تقسیم می شوند. روغن های تقلبی یا فاقد استاندارد مقاومت حرارتی کمی دارند و سریع تر تبخیر می شوند. انتخاب روغن با گرانروی پایین برای موتورهای قدیمی یا در مناطق خیلی گرم، باعث افزایش بخار شدن روغن می شود. نقص در سیستم خنک کننده (مثل خرابی واتر پمپ یا گرفتگی رادیاتور) دمای موتور را بالا می برد. دمای بیش از حد محیطی، رانندگی در ترافیک سنگین

و سربالایی ها هم تبخیر روغن را افزایش می دهد. رینگ پیستون وظیفه آب بندی سیلندر را بر عهده دارد. در صورت فرسودگی یا شکستگی، روغن به داخل محفظه احتراق نفوذ می کند و می سوزد. این موضوع در خودروهایی با کارکرد بالا بسیار شایع است. واشر سرسیلندر خراب مسیر ورود روغن به سیلندر یا سیستم خنک کننده را باز می کند. در این حالت علاوه بر بخار شدن روغن موتور، تغییر رنگ مایع خنک کننده و کاهش کمربس موتور هم مشاهده می شود. سیستم (PCV Positive Crankcase Ventilation) فشار داخل کارتل را تنظیم می کند. اگر سوپاپ PCV گیر کند یا خراب شود، فشار داخلی موتور افزایش می یابد و روغن بیشتری به بخار تبدیل می شود. روغنی که بیش از حد کار کرده باشد، خاصیت ضد سایش و مقاومت حرارتی خود را از دست می دهد. چنین روغنی زودتر تبخیر شده و مشکلات بعدی را به همراه دارد. حتی یک نشستی جزئی در اطراف واشرها می تواند روغن را روی منیفولد داغ بریزد و باعث بخار شدن آن شود. سوخت بی کیفیت با ایجاد احتراق ناقص، حرارت اضافی در محفظه احتراق تولید می کند. رانندگی پرشتاب یا بادور موتور بالا هم دمای موتور و میزان بخار شدن روغن را افزایش می دهد. بی توجهی به بخار شدن روغن موتور می تواند عواقب جبران ناپذیری برای خودرو به همراه داشته باشد. ابتدا، کمبود روغن منجر به افزایش اصطکاک بین قطعات می شود که باعث سایش سریع تر پیستون، رینگ ها و یاتاقان ها خواهد شد. این امر عمر موتور را به شدت کاهش داده و ممکن است نیاز به تعمیر اساسی یا اورهال ایجاد کند. علاوه بر این، بخار شدن روغن موتور باعث احتراق ناقص شده و مصرف سوخت را تا ۲۰ درصد افزایش می دهد و آلایندگی را بالا می برد. رسوبات کربنی در محفظه احتراق، عملکرد موتور را مختل کرده و ممکن است به سرسیلندر آسیب شدید وارد شود. در بلندمدت، آسیب به کاتالیزور اگزوز و سیستم های الکترونیکی نیز رخ می دهد. ایمنی رانندگی نیز تهدید می شود؛ زیرا موتور داغ ممکن است از کار بیفتد. در نهایت، عواقب مالی و زمانی تعمیرات، بی توجهی را پر هزینه می کند؛ بنابراین، نظارت مداوم ضروری است. بخار شدن روغن موتور تنها یک مشکل جزئی نیست، بلکه نشانه ای از ایرادات پنهان یا نگهداری نادرست خودرو است. این مساله در صورت بی توجهی می تواند به هزینه های سنگین و کاهش عمر موتور منجر شود. انتخاب روغن مناسب، سرویس منظم و توجه به نشانه های هشداردهنده، بهترین راهکار برای پیشگیری از این مشکل است.

MVM
مدیران خودرو

XS



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرفی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلاتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



دقیقه و حداکثر ۸۴۲ نیوتن متر گشتاور داد. در ۱۶۵۰۰ کیلووات به بارغان می آورد. موتور الکتریکی یکی بر توان که از تکنولوژی فرکانس بالا گرفته نشده؛ حداکثر ۱۶۲ کیلووات اسبی قدرت به سیستم می افزاید. این موتور به کمک باتری ۷،۴۵ کیلووات-ساعتی می تواند حداکثر یکماینش تا ۵ کیلومتر زافراهم آورد. ناگفته نماند که به صورت ترکیبی می تواند تا ۱۰۵ کیلووات اسبی قدرت نیز تولید کند. هر یکسری سارعت ده کلاچه اومتامیک با فناوری فرمولان اسبق قدرت نیز خواهد بود. این نوع انجام میدهد.

فراری هر له در دنیای پر هیجان خورده و سور پر ایزهای انعامی می کند که نظر همگان را به خود جلب می کند. این اسپر سنر توانایی، اخیراً از هابیر کا هیبریدی خود که بر پایه واسا مدل F80 شکل گرفته، رونمایی کرد. این اسپر سنر هیبریدی فراری با نام ۸۹۶ تستاروسا شناخته می شود. از نظر طراحی بسیار مشابه F80 بوده با این تفاوت که چراغ های جمع و جور عمودی در جلو و چراغ های شناور سه بعدی در نمای عقب. طراحی بسیار هیجانی و تیزتری به این هابیر کا شنیده شده است. از نظر فنی نیز از یک موتور ۱۰ سیلندر و ۱۰۰۰۰ سی سی حجم ۹۹۰۰ سی سی مزین به تکنولوژی توین توربو



هایپر کار جدید از اسب سرکش ایتالایی!

[illegible]

برای اینکه هنگام خرید خود راز دفاتر فروش به دام کلاهبرداران گرفتار نشوید، حتما به واحدهای مجاز دارنده پروانه کسب مراجعه کنید

هشدار!

انبار لاستیک‌های
قاجاق لورفت

وی ادامه داد: «ماموران پس از اخذ مجوز قضایی به بازرسی از انبار مورد نظر پرداختند و تعداد ۱۵۰ حلقه لاستیک و تیوب خارجی و قاجاق را کشف کردند و کارشناسان ارزش آن را بیش از ۱۰ میلیارد ریال برآورد می‌کنند.» فرمانده انتظامی شهرستان یزد خاطر نشان کرد: «در این راستا یک متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده به مراجع قانونی معرفی شد.»

فرمانده انتظامی شهرستان یزد گفت: «ماموران کلانتری ۱۷ رزمندگان یزد، ۱۵۰ حلقه لاستیک قاجاق را کشف کردند.» به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز یزد، سرهنگ اکبر شفیعی اظهار داشت: «ماموران کلانتری ۱۷ رزمندگان با کار اطلاعاتی از محل نگهداری لاستیک قاجاق در شهر یزد مطلع شدند.»

بازار تایر کشور در آستانه یک شوک بزرگ است!

کاهش جدی در تیراژ تولید لاستیک



سپهیل سیاواشی

s.siavashi@autoworld.ir

تولید تایر در کشور ۲۵ درصد کاهش یافته است. رئیس انجمن صنفی صنایع لاستیک خواستار صعود ۱۰ درصدی قیمت بابت جبران زیان تولیدکنندگان شد و از بی‌توجهی وزارت صنعت به مشکلات این صنعت انتقاد کرد. رئیس انجمن صنفی صنایع لاستیک کشور از کاهش ۲۵ درصدی تولید تایر خبر داد و تاکید کرد که افزایش قیمت تایر ضروری است تا از زیان تولیدکنندگان جلوگیری شود. وی اشاره کرد که این کاهش تولید ناشی از چالش‌های متعدد در صنعت تایر سازی است. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «تسنیم» محمدرضا گنجی، رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی صنایع لاستیک کشور با اشاره به این که تایر در کشور با وجود مشکلات بی‌شمار همچنان تولید می‌شود، گفت: «با تشدید چالش‌ها مجبوریم تولید را تا ۲۵ درصد کاهش دهیم.» وی افزود: «با وجود مکاتبات با وزارت صنعت و اعلام

مشکلات تولیدکنندگان تایر، متأسفانه هیچ اقدامی برای حل مسائل انجام نشد و تولیدکنندگان برای جلوگیری از زیان بیشتر، مجبور به کاهش تولید هستند.» رئیس انجمن صنفی صنایع لاستیک کشور با اشاره به افزایش هزینه‌های تولید گفت: «در حال حاضر تولیدکنندگان تایر با زیان کالا تولید می‌کنند. به همین دلیل برای جبران بخشی از زیان، افزایش ۱۰ درصدی قیمت تایر ضروری است.» وی پیش از این در خصوص وضعیت صنعت تایر سازی کشور اعلام کرده بود که ظرفیت منصوبه تایر سازان کشور ۳۵۰ هزار تن است و در سال گذشته ۳۰۰ هزار تن تولید شد. قرار بود به ازای هر کیلوگرم تولید، یک دلار به تولیدکنندگان تخصیص یابد؛ یعنی در مجموع ۳۰۰ میلیون دلار. اما تنها ۲۶۰ تا ۲۷۰ میلیون دلار تخصیص یافت و حدود ۲۵ میلیون دلار کسری باقی مانده است. رئیس انجمن صنفی صنایع لاستیک کشور افزود: «این ظرفیت ۳۰۰ هزار تنی حدود ۷۰ درصد نیاز کشور را تأمین می‌کند و تنها ۳۰ درصد نیاز باید از طریق واردات برطرف شود. با این حال، دولت ارز قابل توجهی را برای واردات اختصاص داد و به جای تایرهای معدنی و راهسازی، تایر خودروهای سبک نظیر پراید و پژو

وارد شد که به رقیب جدی تولید داخل تبدیل شدند.» گنجی با اشاره به مقایسه تخصیص ارز میان تولیدکنندگان واردکنندگان گفت: «ما برای ۳۰۰ هزار تن تولید، ۳۰۰ میلیون دلار ارز گرفتیم؛ اما واردکنندگان برای تنها ۳۰ هزار تن تایر، یک میلیارد دلار ارز دریافت کردند. با این میزان می‌شد پنج کارخانه تایر سازی در کشور ایجاد کرد؛ اما در عمل پنج کارخانه در چین فعال شدند و تولیدکنندگان

داخلی تحت فشار قرار گرفتند.» به گفته گنجی، درحالی که تولیدکنندگان ماه‌ها در انتظار دریافت ارز می‌مانند، تجار ظرف ۱۰ روز ارز دریافت می‌کنند. وی افزود: «با ادغام وزارت صنعت و بازرگانی، عملاً قدرت واردکنندگان بیشتر شد و تولیدکنندگان در صف‌های طولانی ارز قرار گرفتند.» به اعتقاد وی، هر چند واردات تایرهای ثبت سفارش شده در حال انجام است، اما از ابتدای ۱۴۰۴ با پیگیری‌های

صورت گرفته جلوی ثبت سفارش جدید گرفته شده است. با این وجود، بازار بارکود مواجه است و کاهش قدرت خرید مردم باعث شده برخی تایرها حتی ارزان‌تر از تولید داخلی عرضه شوند؛ به‌طور مثال قیمت یک جفت تایر پراید به ۳ میلیون تومان رسیده که برای مصرف‌کنندگان بسیار سنگین است. به گفته رئیس انجمن صنفی صنایع لاستیک، درحالی که تولیدکنندگان داخلی برای دریافت ارز ماه‌ها انتظار می‌کشند، واردکنندگان ظرف چند روز ارز دریافت کرده و به واردات اقدام می‌کنند. وی اشاره کرد که با ادغام وزارت صنعت و بازرگانی، واردکنندگان قدرت بیشتری پیدا کرده‌اند و صف‌های طولانی تخصیص ارز برای تولیدکنندگان داخلی مشکلات جدی ایجاد کرده است. رکود اقتصادی و کاهش قدرت خرید مردم تأثیر مستقیمی بر بازار تایر گذاشته است. با وجود کاهش تولید داخلی، بسیاری از تایرها حتی از تولید داخلی نیز ارزان‌تر عرضه می‌شوند. به‌طور مثال، قیمت یک جفت تایر پراید به ۳ میلیون تومان رسیده که فشار زیادی بر مصرف‌کنندگان وارد کرده است. وضعیت فعلی صنعت تایر کشور نشان می‌دهد چالش‌های داخلی و مشکلات وارداتی بر بازار این محصول تأثیر زیادی گذاشته است. کاهش تولید، زیان اقتصادی و رقابت با تایرهای وارداتی از جمله عواملی هستند که موجب بحرانی شدن این بخش شده‌اند. این شرایط نشان‌دهنده تفاوت قابل توجه در تخصیص ارز میان تولیدکنندگان داخلی و واردکنندگان است که از مهم‌ترین عوامل فشار بر صنعت داخلی به‌شمار می‌رود.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت- ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰- سایپا ۱۳۱- سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان- ریو- تیبا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲	
	KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶- پژو ۴۰۵- پرشیا	
	KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند- تندر ۹۰- دنا- ساندرو- ساندرواستپ وی- زانتیا	
	KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
	KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند- تندر ۹۰- دنا- ساندرو- ساندرواستپ وی	
	KB44	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس- دنا پلاس توربو	
	KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان- سراتو- جک- S3 چری- X22- تیوتا یاریس	
	KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60- ام وی ام X33	
	KB55	205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶- آریا	
	KB57	215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تیوتا کمری- سوناتا	
	KB66	215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S- هایما S5- خودرو فردا SX5	
	KB200	215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان- سراتو	
	KB700	225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵- سوزوکی ویترا- BYDS6	
	KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7	
	KB444	245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس- صحرا	
	KB900	265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو- پیکاپ فوتون- آسنا (آمیکو)	
	KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
	KB300	215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX- ری را- خودرو فردا T5- سوپا M4	
	KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک- S5- توسان- کوراندو	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج- دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷- ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)- رنو کولیسوس- SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه- اسپورتیج- هیوندای- IX55- لکسوس	
	KB900	265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا- T8 (کرمان خودرو)	
	KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S- اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو- لکسوس RX- تیوتا راو ۴- سورتو SX	
	KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
	KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
	KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی- رکتون	





تهران را پاک بگردیم



«الانترای» جدید، زیبا یا زشت؟!

«هیوندای الانترا به عنوان سدان کامپکت خانوادگی سگمنت C در هفتمین نسل خود توانست با تغییراتی گسترده در طراحی مواجه شود. اگرچه این تغییرات در طراحی محصولات هیوندای، شاهکار لوک دانکرولکه است؛ الانترا از اواخر سال ۲۰۲۱ میلادی وارد نسل هفتم شد و با استایل اسپرت به بازار آمد. مجموع خطوط تند و تیز و سطوح تخت منجر به آن شده تا استایل الانترا نسل هفتم بسیار جذاب تر از نسل های قبلی این خودرو باشد. اما ۲۷ فوریه سال ۲۰۲۳ میلادی بود که الانترا در زادگاهش با تغییرات گسترده در استایل مواجه شد. این روزها شاهد الانترای جدید در بازار جهانی نیز هستیم؛ از نظر طراحی با چراغ های باریک در جلو که با زاویه نسبتا خاصی طراحی

شده، در امتداد جلوپنجره و به صورت افقی قرار گرفته تا با جلوپنجره آبشاری؛ چهره سنگین تر به لحاظ بصری و استایل تنومندتری نیز به خود گیرد. در نمای عقب چراغ های پیوسته با گرافیک جدید طراحی شده تا ظاهری زیباتر به خود گیرد. این فیس لیفت با تغییراتی در بخش کابین نیز همراه شد و سیستم ار تباط کاربری هیوندای نیز به روز شده است. بر این اساس با رشد قیمتی حدود ۱۵۰۰ دلار مواجه شد. همچنین از نظر فنی تنها با تغییرات اندک توان و گشتاور مواجه شده که بخش سیستم انتقال قدرت این سدان جوان پسند بسیار مورد توجه قرار گرفته است ز یرا گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک و ۸ سرعته اتوماتیک قابل دسترس مشتریان است.

مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا در گفت و گو با «دنیای خودرو»؛

بدون حمایت مالی، قطعه سازان نیمه دوم سال تاب نمی آورند

زبان انباشته خودروسازان امروز به مرزهای خطرناکی رسیده و همین موضوع، تمام زنجیره تولید، قطعه سازی و حتی خدمات پس از فروش را تحت تاثیر قرار داده است



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«صنعت خودرو کشور طی دهه های گذشته بارها در معرض آزمون های سخت قرار گرفته است. از تحریم های خارجی گرفته تا سیاست های پرنوسان داخلی، از تورم افسار گسیخته تا محدودیت های ارزی و بانکی؛ همه و همه زنجیره ای از مشکلات ساخته اند که نه تنها خودرو سازان، بلکه قطعه سازان کشور را نیز در تنگنایی بی سابقه قرار داده است. امروز بسیاری از فعالان این حوزه با یک پرسش اساسی روبه رو هستند: آیا قطعه سازان می توانند نیمه دوم سال را تاب بیاورند یا این که بدون یک تصمیم اساسی، چرخ این صنعت به زودی از حرکت باز می ایستد؟

در نیمه نخست سال ۱۴۰۴، برخلاف برخی آمارهای ظاهر امیدوارکننده در حوزه تولید و عرضه، واقعیت پشت پرده آن است که صنعت خودرو همچنان در وضعیتی شکننده و بحران زده قرار دارد. در همین شرایط بود که دولت تصمیم گرفت با تزیق بخشی از منابع مالی، اندکی از بار بدهی و زیان انباشته شرکت ها را کاهش دهد. اما آیا این مسکن های مقطعی می تواند علاج دردهای ریشه دار باشد؟ یا صنعت خودرو همچنان در چرخهای معیوب گرفتار خواهد ماند؟ نگاهی به وضعیت فعلی نشان می دهد که مشکلات نقدینگی، مطالبات معوق، افزایش شدید هزینه تامین مواد اولیه و قرار دادهای ناعادلانه، عملا نفس قطعه سازان را به شماره انداخته است. در چنین شرایطی هر چند همت و تلاش تولیدکنندگان بخش خصوصی قابل تحسین است، اما واقعیت آن است که تداوم این روند بدون تغییر در سیاست های کلان اقتصادی و حمایت های جدی، امکان پذیر نیست، برای بررسی این موضوع با «سعید مدنی» مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا به گفت و گو پرداختیم؛

امروز تقریباً همه کارشناسان بر این باورند که زبان انباشته، بزرگترین تهدید برای بقای صنعت

خودروست. در چنین شرایطی، دولت اخیراً تصمیم گرفته با تزیق نقدینگی به خودرو سازان، بخشی از این زیان ها را جبران کند. به نظر شما این اقدام تا چه اندازه می تواند در کوتاه مدت و بلندمدت موثر باشد؟ آیا چنین حمایت هایی واقعا راه حل هستند یا صرفاً

مسکنی موقتی برای بیماری ای عمیق تر؟

واقعیت این است که زبان انباشته خودرو سازان امروز به مرزهای خطرناکی رسیده و همین موضوع، تمام زنجیره تولید، قطعه سازی و حتی خدمات پس از فروش را تحت تاثیر قرار داده است. وقتی یک شرکت خودرو ساز با ده ها هزار میلیارد تومان زیان انباشته مواجه می شود، طبیعتاً امکان سرمایه گذاری جدید، نوسازی خطوط تولید، بهبود کیفیت یا حتی انجام تعهدات جاری خود را از دست می دهد. تزیق نقدینگی توسط دولت، در ظاهر می تواند تنفسی کوتاه مدت ایجاد کند، مثلاً پرداخت بخشی از بدهی به قطعه سازان یا تامین سرمایه در گردش. اما باید توجه داشت که این پول ماعمولاً صرف پوشش زیان های گذشته می شود، نه اصلاح ساختار آینده.

به بیان دیگر، ما با «ریشه» مشکل مواجه هستیم، نه صرفاً با «علائم» آن. ریشه اصلی زیان انباشته در سیاست های قیمت گذاری دستوری نهفته است. وقتی خودرو ساز مجبور است محصولی را زیر قیمت تمام شده به فروش برساند، هر چه بیشتر تولید کند، بیشتر زیان می دهد. در چنین شرایطی، تزیق منابع مالی چیزی شبیه به ریختن آب در ظرف سوراخ است؛ ظرف پر نمی شود، چون ساختار معیوب است. اگر این معضل اساسی اصلاح نشود، هر میزان کمک دولتی هم در نهایت بی اثر خواهد بود.

شما به موضوع قیمت گذاری دستوری اشاره کردید؛ مسأله ای که سال ها ست به عنوان یک معضل ساختاری بر سر راه صنعت خودرو مطرح است. چرا با وجود این همه تاکید کارشناسان، دولت ها همچنان بر ادامه این سیاست اصرار دارند؟ و پیامدهای



محدود و تقاضا بالا می رود. بنابراین به جای حمایت از مصرف کننده، این سیاست تنها جیب دلالتان را پر می کند اگر این وضعیت در نیمه دوم ۱۴۰۴ ادامه پیدا کند، به نظر من باید انتظار کاهش جدی در توان تولید خودروسازان را داشته باشیم. چون تامین قطعات، پرداخت دستمزدها



کمبود نقدینگی یک مسأله چندلایه است. بخش مهمی از آن، همان طور که اشاره کردم، به زیان انباشته و قیمت گذاری دستوری باز می گردد. وقتی شرکت ها مجبورند محصولاتشان را زیر قیمت بفروشند، طبیعی است که منابع مالی کافی برای ادامه فعالیت نداشته باشند اما فراتر از این موضوع، باید به مشکلات سیستم بانکی هم اشاره کنم.

در ایران دسترسی به تسهیلات بانکی برای خودروسازان بسیار دشوار و پرهزینه است. نرخ های بهره بالا، وثیقه های سنگین و بوروکراسی پیچیده، باعث می شود که تامین نقدینگی از شبکه بانکی عملاً غیرممکن یا بسیار پرهزینه باشد. در حالی که در کشورهای پیشرفته، صنعت خودرو بانرخ های بسیار پایین و تسهیلات ویژه حمایت می شود.

از سوی دیگر، مطالبات معوق از دولت نیز بخش دیگری از ماجراست. بارها پیش آمده که دولت از خودروسازان برای



اجرای طرح های خاص (مانند فروش های حمایتی یا عرضه خودرو با شرایط ویژه) استفاده کرده، اما در عمل هزینه های آن را جبران نکرده است. این یعنی منابع خودرو ساز عملاً بلوکه می شود. بنابراین می توان گفت کمبود نقدینگی نتیجه یک زنجیره معیوب از سیاست ها و تصمیمات است، نه صرفاً یک مشکل درونی شرکت ها.

بسیاری از قطعه سازان می گویند به دلیل عدم پرداخت به موقع مطالبات از سوی خودروسازان، توان ادامه فعالیت ندارند. این موضوع چه تأثیری بر کل زنجیره صنعت دارد و آیا می تواند در نیمه دوم سال به بحرانی تازه تبدیل شود؟

قطعه سازی ستون فقرات صنعت خودرو است. اگر قطعه ساز نتواند فعالیت کند، خودرو ساز هم به طور کامل فلج می شود. متأسفانه تاخیر در پرداخت مطالبات قطعه سازان به یک روال دائمی تبدیل شده است. وقتی خودرو ساز نقدینگی کافی ندارد، طبیعی است که اولین جایی که فشار می آورد، پرداخت به قطعه ساز است.

نتیجه این وضعیت، کاهش تولید قطعه، افت کیفیت و حتی ورشکستگی بسیاری از واحدهای کوچک تر است. این در حالی است که ایران در زنجیره جهانی تامین قطعه جایگاه ضعیفی دارد و نمی تواند به راحتی جایگزین پیدا کند. بنابراین هر بحرانی در بخش قطعه سازی به سرعت به توقف خطوط تولید خودرو منجر می شود.

به نظر من، اگر چاره ای اندیشیده نشود، در نیمه دوم سال شاهد موج جدیدی از مشکلات در حوزه تامین قطعه خواهیم بود. این یعنی دوباره توقف خطوط، کاهش عرضه و افزایش فشار به بازار.

یکی دیگر از موضوعات مهم، بحث صادرات خودروست. برخی می گویند اگر صادرات تقویت شود، می تواند بخشی از مشکلات مالی خودروسازان را جبران کند. آیا با توجه به شرایط فعلی، چنین امکانی واقع بینانه است؟

صادرات خودرو یک ضرورت است، نه یک انتخاب. هیچ صنعتی بدون حضور در بازارهای بین المللی نمی تواند پایدار بماند. اما باید واقع بین باشیم. امروز کیفیت و قیمت خودروهای ایرانی در مقایسه با استانداردهای جهانی رقابتی نیست. علاوه بر این، محدودیت های ناشی از تحریم ها و مشکلات بانکی و حمل و نقل، صادرات را بسیار دشوار کرده است.

ما می توانیم در بازارهای منطقه ای و کشورهای همسایه فرصت هایی پیدا کنیم، اما این نیازمند اصلاح جدی در ساختار تولید، ارتقای کیفیت، و مهم تر از همه ثبات در سیاست های اقتصادی است. وقتی نرخ ارز هر روز تغییر می کند و سیاست های صادراتی ثابت نیست، هیچ شرکتی نمی تواند برنامه ریزی بلندمدت برای حضور در بازارهای خارجی داشته باشد. بنابراین تا زمانی که مشکلات داخلی حل نشود، صادرات نمی تواند ناجی صنعت خودرو باشد.

به آینده نیمه دوم ۱۴۰۴ بپردازیم. با توجه به تمام مشکلاتی که گفتید، از زبان انباشته و نقدینگی گرفته تا قیمت گذاری و تامین قطعه چشم انداز شما برای صنعت خودرو در این دوره چیست؟ آیا می توان امیدوار بود یا باید انتظار بحرانی عمیق تر داشت؟

واقعیت ها را هم نمی توان نادیده گرفت. اگر تغییرات اساسی در سیاست گذاری ها رخ ندهد، باید انتظار داشت نیمه دوم سال ۱۴۰۴ نیز با همان مشکلات نیمه اول همراه باشد، بلکه حتی شدیدتر. چون گذشت زمان، زیان ها انباشته تر می شود، توان تولید کاهش می یابد و فشار بر قطعه سازان بیشتر می شود.

اما اگر دولت واقعا تصمیم بگیرد به جای مسکن های موقتی، به سراغ اصلاحات ساختاری برود مثلاً پایان دادن به قیمت گذاری دستوری، تسهیل دسترسی به منابع مالی، حمایت واقعی از قطعه سازان و ایجاد ثبات در سیاست های ارزی آن وقت می توان امیدوار بود که صنعت خودرو مسیر تازه ای را آغاز کند.

به بیان دیگر، آینده صنعت خودرو بیش از آن که به توان شرکت ها وابسته باشد، به تصمیمات سیاست گزاران بستگی دارد. اگر این تصمیمات درست اتخاذ شود، هنوز هم می توان از ظرفیت های بزرگ این صنعت برای رشد و توسعه کشور استفاده کرد.

قابل استفاده نباشد و در ماه‌های آبان و آذر استفاده شود. به این ترتیب شهروندان باید مطلع باشند که این سهمیه رایگان را صرفاً در آبان و آذر ماه می‌توانند استفاده کنند. محسن هرمزی در ادامه تأکید کرد: «موضوع دوم بحث مدیریت پخش کالا بود که تمامی کامیون‌ها، کامیونت‌ها و وانت‌های که کار توزیع و پخش بار و کالا را در تهران عهده‌دار هستند، در دو هفته ابتدایی مهرماه اجازه تردد در معابر از ساعت ۶ صبح تا ۱۰ صبح را خواهند داشت. موضوع سوم که مصوب شد نیز بحث ممنوعیت برگزاری نمایشگاه در محدوده نمایشگاه بین‌المللی در دو هفته اول مهرماه بود.»

ایستنا: معاون حمل و نقل و ترافیک شهردار تهران از حذف سهمیه ۲۰ روزه تردد رایگان در محدوده طرح کاهش آلودگی هوای مهرماه خبر داد. محسن هرمزی در این باره گفت: «هشتاد و ششمین جلسه شورای ترافیک تهران برگزار شد که بخشی از آن مربوط به بحث مدیریت ترافیک مهرماه بود. موضوع نخست بحث حذف سهمیه تردد رایگان در طرح کاهش آلودگی هوا بود. مطابق مصوبات قبلی، هر خودرو ۲۰ روز در هر فصل سهمیه تردد رایگان در محدوده طرح آلودگی هوا دارد؛ اما با توجه به ازدحام ترافیکی مهرماه قرار بر این شد که این موضوع در ۲۰ روز در مهرماه



حذف سهمیه ۲۰ روزه تردد رایگان در محدوده طرح کاهش آلودگی هوا در مهرماه



تمهیدات پلیس هم‌زمان با بازگشایی مدارس

سال گذشته ۳ هزار کودک در حوادث رانندگی جان باختند

پلیس راهور تأکید کرد: «ضروری است والدین پیش از شروع سال تحصیلی، فرزندان خود را با علائم راهنمایی و رانندگی، نحوه صحیح عبور از عرض خیابان و استفاده از پیاده‌راه آشنا کنند. دانش‌آموزانی که به‌تنهایی مسیر خانه تا مدرسه را طی می‌کنند، باید صرفاً از گذرگاه عبور پیاده یا پل‌های عابر استفاده کنند.» سرهنگ شیرانی با بیان این که دانش‌آموزان باید فقط در زمان توقف کامل خودرو و از سمت پیاده‌راه سوار یا پیاده شوند، افزود: «بیرون بردن سر و دست از پنجره خودرو بسیار خطرناک است و عبور از جلو سرویس مدارس یا خودروهای بزرگ به‌دلیل محدود بودن میدان دید راننده ممنوع است.» وی در پایان گفت: «جابه‌جایی دانش‌آموزان بیش از ظرفیت خودرو و ایستادن در سرویس مدرسه ممنوع بوده و تهدیدی جدی برای جان دانش‌آموزان محسوب می‌شود.»

اجرای طرح «پلیس مهر» با همیاران نوجوان سخنگوی فراجه هم از هوشیارباش پلیس و افزایش گشت‌های انتظامی پیاده و موتورهای هم‌زمان با بازگشایی مدارس و آغاز سال تحصیلی در سراسر کشور خبر داد. سردار سعید منتظرالمهدی با اشاره به تعامل پلیس پیشگیری و پلیس راهور فراجه در روزهای آغازین سال تحصیلی جدید به‌منظور افزایش احساس امنیت خانواده‌ها، ارتقای سطح ایمنی و جلوگیری از بروز حوادث ناگوار، اظهار کرد: «پلیس از نخستین روز بازگشایی مدارس با بهره‌گیری از تجارب گذشته و استفاده از تمام ظرفیت‌ها و امکانات، طرح‌های انتظامی و ترافیکی را برای برقراری نظم و امنیت و ایجاد محیطی آرام برای جامعه دانش‌آموزی به‌اجرا خواهد گذاشت؛ به‌گونه‌ای که خانواده‌ها بدون دغدغه و با اطمینان خاطر فرزندان خود را راهی مدارس کنند.» معاون فرهنگی و اجتماعی فراجه در پایان گفت: «طرح «پلیس مهر» هم‌زمان با بازگشایی مدارس و با مشارکت همیاران پلیس نوجوان اجرا می‌شود تا مشکلات رفت و آمد و عبور و مرور دانش‌آموزان به حداقل برسد.»



در معابر شهری به‌ویژه در کلانشهرها بین ۲۰ تا ۳۰ درصد افزایش یابد و ضرورت دارد والدین، رانندگان و دانش‌آموزان در مدیریت تردد و تامین ایمنی همکاری بیشتری داشته باشند. سرهنگ احمد شیرانی افزود: «افزایش استفاده از خودروهای شخصی از مهم‌ترین عوامل ایجاد گره‌های ترافیکی در اطراف مدارس است. در همین راستا، بهره‌گیری از ناوگان حمل‌ونقل عمومی می‌تواند نقش موثری در کاهش بار ترافیک ایفا کند.» وی خطاب به والدین دانش‌آموزان اظهار کرد: «توقف خودروها هنگام ورود و خروج دانش‌آموزان باید در مکان‌های مجاز و بدون سد معبر انجام شود؛ چراکه توقف‌های نابه‌جا علاوه بر ایجاد گره ترافیکی، استرس بیشتری به دانش‌آموزان منتقل می‌کند.» رئیس مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک

خود کنند. این اقدامات، همراه با حضور میدانی مأموران، همکاری والدین و دستگاه‌های مرتبط، نقش کلیدی در کاهش حوادث و تصادفات دارد. سردار حسینی گفت: «میدواریم با تمهیدات ویژه پلیس، پوشش میدانی، آموزش مستمر و همکاری همه دستگاه‌ها و والدین، سال تحصیلی جدید با امنیت، نظم و آرامش برای همه دانش‌آموزان و شهروندان آغاز شود.»

خودروهای شخصی، مهم‌ترین عامل گره ترافیکی مهرماه

رئیس مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک پلیس راهور نیز با اشاره به آغاز سال تحصیلی جدید و بازگشایی مدارس گفت: «پیش‌بینی می‌شود حجم ترافیک صبحگاهی

معابر شهری همراه است. این افزایش، هم‌زمان با پایان تابستان و آخرین فرصت‌های سفر و همچنین آماده‌سازی خانواده‌ها برای بازگشت کودکان به‌مدارس، موجب شلوغی و جنب‌وجوش مضاعف در سطح شهر و جاده‌ها می‌شود.» رئیس پلیس راهور فراجه افزود: «تردد در ۶ ماهه دوم سال، به‌ویژه در روزهای ابتدایی بازگشایی مدارس، به‌طور طبیعی بیشتر است. سرویس مدارس هنوز به‌ثبات کامل نرسیده و بسیاری از والدین، روزهای اول فرزندان خود را شخصاً به‌مدرسه می‌رسانند. این موارد دست به دست هم داده تا شرایط ترافیکی ویژه‌ای ایجاد شود.» وی در خصوص اقدامات پلیس راهور گفت: «پوشش پررنگ و میدانی معابر، به‌ویژه مقابل مدارس، از ابتدای صبح تا حوالی ساعت ۹:۳۰ برقرار است. در سطح کشور بیش از ۴ هزار مدرسه تحت پوشش مستقیم مأموران پلیس قرار دارند که از این تعداد، ۲۹۹ مدرسه در شهر تهران فعال است.»

نقش مهم آموزش و پرورش و لزوم همکاری سایر دستگاه‌ها

رئیس پلیس راهور فراجه خاطر نشان کرد: «برای موفقیت در کاهش تصادفات و حفظ نظم شهری، همکاری دستگاه‌های مختلف، از جمله وزارت آموزش و پرورش، شهرداری‌ها و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ضروری است. کارشناسان پلیس راهور با دانش‌آموزان به‌صورت چهره‌به‌چهره جلسه آموزشی دارند و مفاهیم ایمنی را با زبان ساده منتقل می‌کنند.» وی افزود: «آموزش ایمنی باید از مهدکودک و پیش‌دبستانی آغاز شود و تا دانشگاه ادامه یابد تا کودکان و نوجوانان مفاهیم ایمنی را ملکه ذهن



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

بر اساس آمارهای منتشر شده، سال گذشته نزدیک به ۲۰ هزار نفر در تصادفات رانندگی جان باختند که متأسفانه حدود ۳ هزار نفر از این تعداد، کودکان بودند. این آمار تکان‌دهنده نشان می‌دهد حفاظت از جان کودکان به‌عنوان آینده‌سازان کشور باید اولویتی جدی برای همه مسئولان مربوطه و البته والدین باشد. با توجه به آغاز سال تحصیلی جدید، در ادامه موضوع ایمنی کودکان در حوادث ترافیکی را هم‌زمان با بازگشایی مدارس بررسی می‌کنیم.

آغاز سال تحصیلی با افزایش ۲۰ درصدی تردها روز گذشته، رئیس پلیس راهور فراجه با اشاره به تمهیدات ویژه این نیرو هم‌زمان با آغاز سال تحصیلی جدید افزود: «پلیس به‌تنهایی نمی‌تواند مسئولیت حفاظت از کودکان را بر عهده بگیرد؛ والدین، رانندگان و عابران پیاده باید با دقت و هوشیاری عمل کنند و نقش خود را در حفظ ایمنی کودکان به‌خوبی ایفا کنند.» سردار سید تیمور حسینی اظهار کرد: «با شروع ماه مهر و بازگشایی مدارس، پلیس راهور فراجه با تمهیدات ویژه در معابر شهری و مقابل مراکز آموزشی حضور یافته تا نظم، آرامش و ایمنی تردد را برقرار کند.» وی همچنین گفت: «آغاز سال تحصیلی به‌طور طبیعی با افزایش حدود ۲۰ درصدی تردها در



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرافی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلاتتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیا کی خودرو

«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

جای: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhdro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ ۱۷ آصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلپورد
Billboard

We've made it more aerodynamic.

The new, electric Audi A6 Sportback e-tron. Performance in a new light.

ما آیرودینامیک آن را ارتقا داده ایم!

سال ۲۰۲۴ میلادی بود که کمپانی آئودی از محصول تمام برقی اسپرت خود با نام A6 e-tron رونمایی کرد. این خودرو به لطف زبان جدید طراحی آئودی از ضریب درگ ۰.۲۴ برخوردار است که در بحث مرتبط با آیرودینامیک بی نظیر است. بر این اساس کمپانی آئودی در بیلپوردهای تبلیغاتی این خودرو در سال جاری، از عبارت «ما آیرودینامیک آن را ارتقا داده ایم» استفاده کرد.

CLEAR CHANNEL

اهمیت ایمن سازی جاده‌های کوهستانی در آستانه فصول پربارش



علی زراندوز
روزنامه نگار

بیشتر رانندگان و مسافران جاده چالوس، تجربه مشاهده ریزش سنگ از کوه در مسیر این جاده و حتی گاهی سقوط آن روی خودروهای عبوری را دارند. خطری که با آغاز فصل بارش‌های پاییزی و زمستانی بیش از پیش خواهد بود. به گفته کارشناسان، جاده‌های کوهستانی کشور مانند جاده هراز، چالوس و فیروزکوه که از محورهای مهم و پر تردد محسوب می‌شوند، در فصول مختلف سال (به‌ویژه در پاییز و زمستان) با مشکلات جدی در این زمینه مواجه هستند. در سال‌های اخیر چندین حادثه مرگبار به دلیل ریزش سنگ در این جاده گزارش شده که این مساله نشان می‌دهد لازم است دستگاه‌های مسئول، برای ایمن‌سازی این جاده‌ها به سرعت وارد عمل شوند. چندی پیش یکی از مقام‌های پلیس راهور با اشاره به این مساله اعلام کرد که برای حل این مشکل و جلوگیری از حوادث احتمالی در جاده‌های کوهستانی، نیاز است که وزارت راه و شهرسازی، سازمان مدیریت بحران، پلیس راهور، شهرداری‌ها و سازمان محیط‌زیست وارد عمل شوند. این نهادها باید با شناسایی نقاط حادثه‌خیز، نصب تابلوهای هشداردهنده، ایجاد دیوارهای محافظ و استفاده از سیستم‌های نظارتی، اقدامات لازم را برای ایمن‌سازی و افزایش تاب‌آوری این جاده‌ها انجام دهند.

در این میان گفته می‌شود برای تاب‌آور کردن جاده چالوس در برابر ریزش‌های مداوم سنگ، دو مانع وجود دارد: یکی اعتبار مالی برای اجرای عملیات مقاوم‌سازی و دیگری محدودیت در زمان انسداد مسیر. اما به نظر می‌رسد هزینه‌هایی که این پدیده در طول سال‌ها به جان و مال مردم وارد کرده، بیش از هزینه‌هایی باشد که برای مقاوم کردنش نیاز است و از طرفی می‌توان با مدیریت ترافیک، استفاده از راه‌های جایگزین و البته کمک گرفتن از مردم برای مدیریت سفرهای شان، جاده چالوس را برای مدتی که مقاوم‌سازی و تاب‌آوری کامل آن انجام می‌شود، مسدود کرد.

روز گذشته قیمت خودرو در بازار افزایش یافت



ام‌وی‌ام آریزو ۵ با ۱۰ میلیون تومان افزایش در بازار یک میلیارد و ۶۸۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



جک J4 با ۲۰ میلیون تومان افزایش در بازار یک میلیارد و ۱۲۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



سایپا ۱۵۱ با ۵ میلیون تومان افزایش در بازار ۴۶۷ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



وانت آریسان با یک میلیون تومان افزایش در بازار ۶۶۸ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

AMICO NEW
M2631 D
Engine power 400 horsepower
EURO 5 EEV STANDARD
Exhaust and engine retarder brake