

مدیرعامل شرکت خدمات شارژ مینا (شارینت)
مطرح کرد:

خودرو برقی یا هیبریدی
کدام یک مناسب کشور است؟



«CL63 AMG» زنده و جاودان

صفحة ١

استارت
Start



مید محمدی

مضو شورای سردبیری

بازار خودرو، اسیر چرخه معیوب قیمت گذاری

در اقتصاد ایران، بازار خودرود دیگر صرفاً محلی برای عرضه و تقاضا نیست؛ بلکه به صحنه‌ای برای جدال میان سیاست‌های دستوری و واقعیت‌های ...

صفحة ٢

تیتترهای امروز

..... Titles

افزایش سرمایه‌گذاری کرده‌ای‌ها در خاورمیانه می‌تواند معادلات تجاری را برهم بزند؛

«هیوندای» و «کیا» در کمین ناجوتخت «تویوتا» در عربستان

سید

اثر محسوس بهای ارز و تاثیر آن بر قیمت انواع خودرو

١٠ صفر

**تفاهم‌نامه واگذاری هزار دستگاه
وانت سایا ۱۵۱ به مددجویان
کمیته امداد امضا شد**

معضل ترافیک در نهران بزرگ؛
راه‌بندان‌هایی که تمامی ندارد!

صفحه ۱۵

نمایندگی لوکانو 740 اتو خسروانی

سعدت آباد- پایین تر از میدان کاج نبش کوچه میرزایی پلاک ۴۸

အတိအကျမသိရသေးပါ။

حس خوب، خرید مطمئن

ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO™

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

www.coraltire.com 821-74549



پژدقاير 7



یزدتایر تولید کننده انواع تایرهای موتورسیکلت و دوچرخه

www.yric.com



مدیر طراحی بوگاتی در مصاحبه‌ای اظهار داشت که تعداد بالای سفارش‌ها، برنامه‌ریزی برای آینده را برای بوگاتی آسان کرده است. هیل افزود که اتمام تولید مدل بولید و آغاز ساخت توربیون، این شرکت را برای چهار سال آینده کاملاً مشغول نگه می‌دارد و تمام تولیدات بوگاتی تا سال ۲۰۲۹ کاملاً فروخته شده است. این وضعیت به بوگاتی زمان کافی می‌دهد تا برای مدل‌های پس از توربیون برنامه‌ریزی کند. توربیون یک هایپر کار هیبریدی چشمگیر است که با سه موتور برقی و یک پیشراننده ۸.۴ لیتری V16، قدرتی معادل ۱۸۰۰ اسب بخار تولید می‌کند. این قدرت خارق‌العاده به خودرو امکان می‌دهد تنها در ۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد.

بوگاتی اعلام کرد که به دلیل تقاضای فوق‌العاده برای هایپر کارهای جدید توربیون ۱۸۰۰ اسب بخاری، تمام تولیداتش تا سال ۲۰۲۹ به فروش رفته است. صنعت خودرو پر از نوسانات است؛ از فناوری‌های نوظهور گرفته تا تغییر قوانین دولتی و سلیقه‌های بی‌ثبات مصرف‌کنندگان. همین پیچیدگی‌ها باعث می‌شود بسیاری از خودروسازان راه محتاطانه‌ای در پیش بگیرند؛ اما در این میان، نام‌هایی چون بوگاتی خود را از قاعده مستثنی می‌کنند. تقاضا برای جدیدترین هایپر کارهای این برند آن قدر بالاست که خریداران باید سال‌ها در انتظار بمانند و شاید اصلاً فرصت سفارش یکی را پیدا نکنند. این خبر برای خودروساز لوکسی چون بوگاتی، خبر بسیار خوبی است. فرانک هیل،



لیست سفارش «بوگاتی» تا سال ۲۰۲۹ پر شد!

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

ایده فرانشیز پلکانی؛ گامی نو برای اصلاح رفتار رانندگان



مهتری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

در حالی که ضریب خسارت در بیمه شخص ثالث همچنان بالاتر از ۹۰ درصد گزارش می‌شود، کارشناسان بیمه بر این باورند که بدون اصلاح رفتار رانندگان و بازنگری در ساختار حق بیمه‌ها، کاهش ریسک برای شرکت‌های بیمه و افزایش ایمنی در جاده‌ها دشوار خواهد بود. در این میان، طرحی موسوم به «فرانشیز پلکانی» به‌عنوان یک پیشنهاد سیاستی در حال بررسی در محافل کارشناسی است؛ طرحی که بر اساس آن، میزان فرانشیز پرداختی راننده در صورت تکرار تخلف یا تصادف افزایش می‌یابد.

محمدرضا منصوری، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» توضیح داد: «در ساختار فعلی بیمه شخص ثالث، معیار محاسبه حق بیمه بیشتر بر اساس نوع وسیله نقلیه است تا رفتار راننده. در نتیجه، یک راننده پرخطر و یک راننده محتاط، حق بیمه مشابهی می‌پردازند. ایده فرانشیز پلکانی می‌تواند این وضعیت را تغییر دهد و بیمه را از حالت «وسيله‌محور» به «رفتارمحور» تبدیل کند. چنین مدلی نه تنها در جهت عدالت بیمه‌ای است،

بلکه به اصلاح انگیزه‌ها و کاهش تصادفات نیز کمک می‌کند.» وی افزود: «در بسیاری از کشورها، سهمی از خسارت تصادف توسط راننده متخلف پرداخت می‌شود. این سازوکار باعث می‌شود افراد با احتیاط بیشتری رانندگی کنند. هرچند در ایران هنوز طرح رسمی برای اجرای فرانشیز پلکانی از سوی بیمه مرکزی ابلاغ نشده، اما بررسی‌های کارشناسی نشان می‌دهد اجرای چنین مدلی می‌تواند نسبت خسارت را به شکل قابل توجهی کاهش دهد. اگر ضریب خسارت فعلی حدود ۹۰ درصد است، در صورت اجرای دقیق سیاست‌های رفتارمحور می‌توان آن را به زیر ۸۰ درصد رساند.» منصوری درباره الزامات فنی اجرای چنین مدلی گفت: «اجرای عادلانه فرانشیز پلکانی نیازمند زیرساخت داده‌محور است. سامانه سنهاب در حال حاضر بخشی از اطلاعات بیمه‌ای را ثبت می‌کند، اما

بازار خودرو، اسیر چرخه معیوب قیمت‌گذاری

سرمایه‌گذاری در خودرو کاهش می‌یابد و تقاضای واقعی نمایان می‌شود. با این حال، آزادسازی قیمت باید با سیاست‌های حمایتی هوشمندانه همراه باشد. اگر قیمت‌ها ناگهانی به سطح بازار آزاد برسد، فشار مستقیم به مصرف‌کننده واقعی وارد می‌شود. بنابراین، لازم است دولت نظارت کند تا در آمد حاصل از اصلاح قیمت‌ها به جای افزایش هزینه‌های جاری، صرف توسعه فناوری، نوسازی خطوط تولید و ارتقای کیفیت شود.

نگاه دولت باید از کنترل مصنوعی به سمت مدیریت پایدار بازار تغییر کند. تجربه نشان داده که قیمت‌گذاری دستوری نه تنها مانع گرانی نشده، بلکه به کمبود، رانت و بی‌اعتمادی دامن زده است. در نقطه مقابل، اگر عرضه و تقاضا به تعادل برسند، خود بازار قادر است قیمت را تعیین کند. در چنین حالتی، تولیدکننده بدون مشتری نمی‌ماند و مصرف‌کننده نیز در برابر قیمت ناعادلانه، حق انتخاب خواهد داشت.

در نهایت باید پذیرفت که بازار خودرو در ایران، نه از کمبود ظرفیت تولید رنج می‌برد و نه از نبود تقاضا؛ بلکه از سوءمدیریت در تنظیم قیمت‌ها و سیاست‌های غیرواقعی ضربه می‌خورد.

تا زمانی که خودرو، به جای وسیله حمل‌ونقل، نقش سپهر تورمی سرمایه را ایفا کند، هیچ طرحی از قرعه‌کشی گرفته تا واردات نمی‌تواند بازار را آرام کند.

راه نجات صنعت خودرو در اعتماد به مکانیسم بازار، شفافیت مالی خودروسازان و پایان دادن به تصمیمات دستوری است. تنها در این صورت است که می‌توان امید داشت خودرو از کالای سرمایه‌ای به کالای مصرفی بازگردد و بازار پس از سال‌ها روی آرامش را به خود ببیند.

در اقتصاد ایران، بازار خودرو دیگر صرفاً محلی برای عرضه و تقاضا نیست؛ بلکه به صحنه‌ای برای جدال میان سیاست‌های دستوری و واقعیت‌های اقتصادی تبدیل شده است. هر بار که دولت برای کنترل قیمت‌ها وارد میدان می‌شود، نتیجه چیزی جز شکل‌گیری صف‌های طولانی، دلالتی سازمان‌یافته و افزایش التهاب بازار نیست.

واقعیت این است که بخش عمده تقاضای فعلی خودرو، مصرفی نیست؛ بلکه سرمایه‌ای است. هیچ کشوری ۶ میلیون متقاضی واقعی خودرو ندارد. این حجم از تقاضای نامانی شکل می‌گیرد که تفاوت قیمت کارخانه و بازار، خودرو را از کالای مصرفی به ابزار حفظ ارزش تبدیل می‌کند.

در چنین شرایطی، سیاست قرعه‌کشی و فروش‌های سامانه‌ای، نه تنها بازار را تنظیم نکرده، بلکه آن را از منطق اقتصادی دور کرده است. این شیوه، عملاً دلالتی را رسمی و سود غیرمولد را تقویت کرده است. متقاضی امروز نه برای رفت‌وآمد، بلکه برای سود چند ده میلیونی در قرعه‌کشی شرکت می‌کند. نتیجه روشن است: تقاضای غیرواقعی، تورم قیمتی و نارضایتی عمومی.

راهکار اما از جنس دستور و بخشنامه نیست. واقعی‌سازی قیمت خودرو، تنها مسیر اصلاح این چرخه معیوب است. تا زمانی که حاشیه سود میان قیمت کارخانه و بازار پابرجاست، انگیزه سوداگری از بین نمی‌رود. با حذف این فاصله، انگیزه



استارت

Start

امید محمدی

عضو شورای سردبیری

X22 PRO

MVM

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



معرفی هاوال «رپتور» مدل ۲۰۲۶



هاوال رپتور ۲۰۲۶، شاسی بلند پلاکین-هیبرید گریت وال موتور، با قدرت ۴۴۰ اسب بخار، برد الکتریکی ۲۰۰ کیلومتر و با قیمت ۲۴ هزار دلار در چین عرضه می شود. شرکت گریت وال موتور به طور رسمی از شاسی بلند پلاکین-هیبرید هاوال رپتور (که با نام رپتور Hi4 شناخته می شود) مدل ۲۰۲۶ خود در چین رونمایی کرد. این خودرو جدید در ۶ پیکربندی مختلف عرضه شده و قیمت رسمی آن از ۱۷۲ هزار و ۸۰۰ یوان (تقریباً ۲۳ هزار و ۷۲۰ دلار آمریکا) آغاز می شود. هاوال رپتور ۲۰۲۶ در طراحی بیرونی به ویژه در جلو پنجره، چراغ های جلو و چراغ های عقب، به روزسانی های چشمگیری را تجربه کرده است. نمای جلو خودرو

اکنون با چراغ های مربعی شکل و جلو پنجره ای کمی کوچک تر که ۶ عنصر مستطیلی مشکی دارد، متمایز می شود. یک نوار LED سراسری هم در زیر لوگوی Haval قرار گرفته است. در قسمت عقب، لوگوی Haval با نشان GWM جایگزین شده است. چراغ های عقب نیز از دو عنصر مربعی جداگانه به یک واحد یکپارچه تبدیل شده اند که حاوی ۳۰۰ لامپ LED قرمز است. ویژگی های بیرونی مانند پرچ های نمایان روی گلگیر های چرخ مشکی، در عقب باز شو جانبی و نردبان جانبی از مدل قبلی حفظ شده اند. این خودرو با رنگ های جدید ۱۹ اینچی چند پره مشکی و لاستیک های سایانگ عرضه می شود.

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

سیاست های دستوری خودروسازی را فرسوده کرده است



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در حالی که صنعت خودرو ایران در گیر چالش های مژمن ناشی از نوسانات ارزی، محدودیت های ناشی از تحریم و رکود در زنجیره تامین است، کارشناسان بر این باورند که بخش بزرگی از مشکلات کنونی ریشه در سیاست گذاری های غیر منسجم و تصمیم های کوتاه مدت دارد. کاهش قدرت خرید مردم، انباشت بدهی خودروسازان به قطعه سازان و بی ثباتی در تامین مواد اولیه، زمینه را برای بحرانی عمیق در ساختار تولید فراهم کرده است.

سعید مدنی، مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» با انتقاد از تدویم بی ثباتی ارزی و قیمت گذاری های دستوری تاکید می کند: «در شرایطی که صنعت خودرو زیر فشار تحریم های بین المللی، سیاست های چندرخی ارز و ساختار مالی ناپایدار قرار گرفته، مدیران باسابقه این حوزه نسبت به آینده تولید هشدار می دهند. ریشه اصلی مشکلات نه در تحریم، بلکه در ساختار معیوب تصمیم گیری و نبود شفافیت مالی در زنجیره تولید است.» او معتقد است: «اگر سیاست های ارزی و نظام پرداخت ها اصلاح نشود، چرخه بدهی و رکود در قطعه سازی ادامه یافته و توان تولید در صنعت خودرو بیش از پیش تحلیل خواهد رفت.» مدنی راه برون رفت از وضعیت کنونی را در باز تعریف رابطه میان خودروساز و قطعه ساز، حمایت هدفمند از تامین کنندگان کوچک و حرکت به سمت نظام قیمت گذاری شاخص محور می داند؛ مدلی که به باور او می تواند اعتماد از دست رفته و پایداری تولید را به این صنعت بازگرداند.

با توجه به نوسانات مداوم نرخ ارز و تدویم محدودیت های بین المللی، تولید خودروسازان داخلی در سال های اخیر چه میزان از ثبات و برنامهریزی بلندمدت فاصله گرفته است؟



بی ثباتی ارزی در سال های اخیر عملاً برنامهریزی بلندمدت را از صنعت خودرو سلب کرده است. خودروسازان بزرگ کشور دیگر نمی توانند بر مبنای قیمت های ثابت مواد اولیه، قطعات وارداتی و نرخ دستمزد تصمیم گیری کنند. تغییرات ناگهانی ارز باعث شده حتی قراردادهای داخلی با قطعه سازان به صورت کوتاه مدت و ناپایدار بسته شود. این وضعیت، علاوه بر کاهش بهرهوری، موجب افزایش هزینه تولید و در نهایت رشد مصنوعی قیمت خودرو شده است. از سوی دیگر، محدودیت های ناشی از تحریم ها

جریان واردات مواد اولیه، تجهیزات تولید و حتی انتقال فناوری را مختل کرده است. وقتی یک خودروساز مجبور است به جای تامین مستقیم از شرکت اصلی، از مسیرهای غیررسمی و واسطه های خرید کند، طبیعتاً هزینه و ریسک بالا می رود. نتیجه این شرایط، توقف پروژه های توسعه ای و عقب ماندن از فناوری روز دنیا است.

آیا سیاست های ارزی دولت در عمل باعث بی ثباتی در تامین قطعات و مواد اولیه مورد نیاز صنعت خودرو شده است؟

بله؛ سیاست های چندرخی ارز و تخصیص نامنظم منابع ارزی عملاً زنجیره تامین خودرو را با اختلال مواجه کرده است. در بسیاری از مواقع، قطعه سازان ماه ها در صف تخصیص ارز می مانند؛ در حالی که باید قطعات خود را به موقع تحویل دهند. همین تاخیرها باعث افزایش هزینه مالی و کاهش کیفیت محصول نهایی می شود. نکته مهم تر این است که سیاست های ارزی دولت با واقعیت های تولید صنعتی همخوانی ندارد. صنعت خودرو یک بخش زمان محور است؛ یعنی تاخیر در تامین هر قطعه، می تواند کل خط تولید را متوقف کند. بنابراین تا زمانی که ارز به صورت باثبات و قابل پیش بینی تخصیص داده نشود، نمی توان از خودروساز انتظار افزایش تیراژ یا ارتقای کیفیت داشت.

در شرایطی که بخش زیادی از مواد اولیه و قطعات نیم ساخته از خارج وارد می شود، راهکار موثر برای کاهش وابستگی و ارتقای داخلی سازی چیست؟

راهکار اصلی، نه شعار خودکفایی بلکه تقویت واقعی



اگر سیاست های ارزی و نظام پرداخت ها اصلاح نشود، چرخه بدهی و رکود در قطعه سازی ادامه یافته و توان تولید در صنعت خودرو بیش از پیش تحلیل خواهد رفت

زیرساخت های فناوریانه و مالی قطعه سازی است. باید به شرکت های توانمند داخلی امکان دسترسی به سرمایه، فناوری و بازار صادراتی داده شود تا تولید داخلی از نظر کیفیت و قیمت قابل رقابت با نمونه خارجی باشد. سیاست های فعلی بیشتر حالت دستوری دارند تا حمایتی؛ در حالی که صنعت نیازمند انگیزه اقتصادی است، نه اجبار اداری. از طرف دیگر، همکاری های مشترک میان قطعه سازان داخلی و شرکت های دانش بنیان می تواند بخشی از این وابستگی را کاهش دهد. در برخی حوزه ها مثل الکترونیک خودرو یا سیستم های کنترل موتور، هنوز فاصله قابل توجهی با استاندارد جهانی داریم. ایجاد مراکز تحقیق و توسعه مشترک میان دولت، دانشگاه ها و صنعت می تواند گام مهمی در این مسیر باشد.

برخی کارشناسان اعتقاد دارند تحریم ها در بسیاری از موارد بهانه ای برای ناکارآمدی مدیریتی و ضعف ساختار تولید بوده اند. آیا با این تحلیل موافقت می کنید؟

تا حدی بله. تحریم ها واقعا اثر گذار بوده اند، اما نمی توان همه ناکامی ها را به آن نسبت داد. در بسیاری از موارد، نبود شفافیت در تصمیم گیری، تغییرات مکرر مدیران و سیاست زدگی در سطوح اجرایی صنعت، به مراتب آسیب زننده تر از خود تحریم ها بوده است. اگر ساختار مدیریتی بر پایه کارآمدی و بهرهوری طراحی می شد، می توانستیم اثر تحریم ها را تا حد زیادی کاهش دهیم. مشکل دیگر، نبود نظام پاسخگویی است. وقتی پروژه های با هزینه زیاد آغاز می شود ولی به نتیجه نمی رسد، هیچ سازوکاری برای ارزیابی و اصلاح وجود ندارد. در چنین شرایطی، تحریم ها تنها بهانه ای می شوند برای پنهان کردن ضعف مدیریتی. بنابراین تا زمانی که نظام حکمرانی صنعتی شفاف و مبتنی بر بهرهوری نباشد، تحریم ها صرفاً نقش تشدید کننده خواهند داشت، نه عامل اصلی.

X5

MVM
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 ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



می شوند؛ اما این بار قضیه فرق می کند. فروشنده ادعا می کند این خودرو پولاریس RZR چیزی فراتر از یک پروتوتایپ عادی است. این حاصل یک همکاری محرمانه با پورشه اینجینیرینگ بوده و حالا امکان خرید آن وجود دارد. این هیولای آفرود همچنان اساسا یک پولاریس RZRXP توربو S مدل ۲۰۱۸ است که از یک پیشران ۰.۹ لیتری ۲ سیلندر با قدرت ۱۶۸ اسب بخار و یک گیربکس CVT بهره می برد؛ اما غیر از این، همه چیز با یک RZR استاندارد تفاوت اساسی دارد. پورشه اینجینیرینگ این خودرو را به گونه ای اصلاح کرده که هرگز قرار نبوده عموم مردم آن را ببینند.

یک آفرودر تک ساخت عجیب که گفته می شود حاصل همکاری مخفیانه پورشه و پولاریس است، ناگهان در یک حراجی برای فروش ظاهر شده است. خودرویی که هرگز قرار نبود کسی از وجودش باخبر باشد، ناگهان سر از یک حراجی در آورده است. این دقیقا داستان یک آفرودر تک ساخت رموز است که بنا بر گزارش ها، توسط پورشه اینجینیرینگ ساخته شده و حالا با ترکیبی عجیب از قطعات سوپراسپرت برای فروش گذاشته شده است. معمولا خودرو سازان مدل های توسعه ای را می سازند که هرگز از مرحله آزمایش فراتر نمی روند و اغلب پس از اتمام کار، اسقاط یا به موزه ها منتقل

همکاری مخفیانه

«پورشه» و «پولاریس»



خودروسازان و مسئولیت در قبال قطعه سازان

زنجیره تامین؛ قلب تپنده ای که صنعت خودرو بدون آن دوام نمی آورد

امروز قطعه سازان کشور بیش از هر زمان دیگری نیازمند حمایت هدفمند، تسهیلات بانکی ارزان و سیاست های پایدار از سوی دولت و خودروسازان هستند تا از مسیر تولید ملی خارج نشوند



غیررسمی می شوند؛ روندی که هم ایمنی خودرو را تهدید می کند و هم به افزایش هزینه های نگهداری منجر می شود. برای جلوگیری از این وضعیت، لازم است حمایت ها به نحوی طراحی شود که تولید کننده داخلی بتواند نیاز همزمان خطوط تولید و بازار خدمات پس از فروش را پاسخ دهد. بدون این رویکرد دوگانه، صنعت خودرو کشور همیشه با پدیده تکراری «کمبود قطعه» روبه رو خواهد بود.

راهکارهای پایدار برای عبور از بحران کارشناسان تاکید دارند که بازسازی زنجیره تامین بدون تزریق نقدینگی کافی و اصلاح ساختار پرداخت ها ممکن نیست. ایجاد صندوق های حمایتی مشترک بین دولت، خودروسازان و انجمن های تخصصی، پرداخت تسهیلات سرمایه در گردش با نرخ ترجیحی و تدوین قراردادهای بلندمدت تامین قطعه از جمله راهکارهایی است که می تواند به پایداری این زنجیره کمک کند. در کنار این موارد، باید فضای اعتماد میان بخش های مختلف صنعت تقویت شود. شفاف سازی در قیمت گذاری، به روزرسانی قراردادهای با توجه به نرخ واقعی ارز و مواد اولیه و شفافیت به استفاده از فناوری های نو در تولید قطعه، می تواند مسیر توسعه این صنعت را هموار کند. صنعت خودرو ایران اگر قرار است در مسیر رشد و صادرات گام بردارد، ناگزیر باید به قطعه سازان به چشم شریک راهبردی نگاه کند، نه پیمانکار موقت. هر ربالی که امروز در حمایت از زنجیره تامین هزینه شود، فردا به شکل افزایش تولید، کاهش وابستگی ارزی و رضایت مصرف کننده بازخواهد گشت. احیای توان قطعه سازان، یعنی تضمین دوام صنعت خودرو؛ صنعتی که قلب آن نه در سالن های مونتاژ، بلکه در کارگاه ها و کارخانه های قطعه سازی کشور می تپد.

بی دریی در تعرفه واردات مواد اولیه، باعث شده هزینه تمام شده قطعات داخلی به شکل نگران کننده ای افزایش یابد. این موضوع نه تنها تولید کننده را در تنگنا قرار داده، بلکه خودروساز را نیز در تامین قطعه برای خطوط تولید دچار چالش کرده است.

خودروسازان و مسئولیت در قبال زنجیره تامین در سال های اخیر، نگاه خودروسازان به تامین کنندگان تغییراتی مثبت داشته، اما هنوز با استانداردهای جهانی فاصله دارد. در دنیا، شرکت های مادر از قطعه سازان خود به عنوان بازوی توسعه یاد می کنند و برای آن ها تسهیلات ویژه، آموزش های فنی، قراردادهای بلندمدت و حتی حمایت های مالی مستقیم در نظر می گیرند.

در ایران اما هنوز بخش مهمی از تعامل خودروساز و قطعه ساز در قالب روابط مقطعی و دستوری باقی مانده است. این روند عملا موجب شده تولید کننده قطعه همیشه در حالت انتظار برای دریافت مطالبات یا اصلاح قیمت ها بماند و امکان برنامه ریزی میان مدت و سرمایه گذاری را از دست بدهد.

تغییر این رویکرد، تنها از مسیر همکاری واقعی و شفاف میان خودروساز و تامین کننده ممکن است. حمایت از زنجیره تامین نباید به شعار محدود شود؛ بلکه باید در قالب پرداخت های منظم، پیش پرداخت پروژه ها، تسهیلات کم بهره و تضمین قراردادهای بلندمدت تحقق یابد.

بازار لوازم بدکی؛ آیینیه وضعیت تولید نقص در زنجیره تامین، تنها در کارخانه ها باقی نمی ماند. بازار لوازم بدکی نخستین جایی است که آثار آن را نشان می دهد. هر بار که قطعه ای در خطوط تولید کم می شود، همان قطعه در بازار آزاد نایاب و گران می شود. در چنین شرایطی، بخشی از مصرف کنندگان ناچار به استفاده از قطعات متفرقه یا وارداتی از مسیرهای

صنعت خودرو بدون قطعه سازان، معنایی ندارد. هر خودرویی که از خط تولید خارج می شود، حاصل همکاری صدها شرکت تامین کننده است که در شرایط دشوار اقتصادی، با سرمایه محدود و انبوهی از چالش های مالی به کار ادامه می دهند. با وجود وعده های متعدد برای حمایت از تولید داخل، کمبود نقدینگی، تاخیر در پرداخت مطالبات و نوسانات قیمت مواد اولیه، باعث شده توان مالی بسیاری از شرکت های قطعه سازی کاهش یابد و استمرار تولید در برخی موارد با خطر مواجه شود.

این در حالی است که هر گونه وقفه در تامین قطعات، تنها خطوط تولید خودروسازان را تهدید نمی کند؛ بلکه اثر دومینویی آن مستقیما به بازار لوازم بدکی و خدمات پس از فروش منتقل می شود. نتیجه آن، افزایش هزینه تعمیرات، کمبود قطعه در بازار و نارضایتی مصرف کنندگان است؛ مسیری که در صورت بی توجهی، می تواند به بحرانی ملی در حوزه حمل و نقل منجر شود.

قطعه سازان در میانه کمبود نقدینگی و سیاست های ناپایدار قطعه سازی صنعتی سرمایه بر و حساس است؛ اما در عمل، از کمترین حمایت های مالی و اعتباری بهره می برد. در حالی که بخش های دیگر تولید با تسهیلات ویژه و معافیت های مالیاتی رشد کرده اند، تولید کنندگان قطعات با انبوهی از بدهی های بانکی و پرداخت های معوق مواجه اند.

بسیاری از تامین کنندگان خودرو گزارش می دهند که مطالباتشان از خودروسازان ماه ها عقب افتاده و در نتیجه، توان خرید مواد اولیه یا پرداخت حقوق نیروی کار را از دست داده اند.

از سوی دیگر، سیاست های ناپایدار ارزی و تغییرات

پیگیری يك موضوع

Follow up



عادل دمشقی

مدیر عامل شرکت خدمات شارژ مینا (شارینت)

خودرو برقی یا هیبریدی، کدام یک مناسب کشور است؟

در شرایطی که بسیاری از کشورهای پیشرو مسیر خودروهای هیبریدی را پشت سر گذاشته اند، صنعت خودرو در داخل کشور هنوز در مرحله تصمیم گیری میان این دو فناوری است. از همین رو عادل دمشقی، مدیر عامل شرکت خدمات شارژ مینا (شارینت) به بیان نظرات خود در این باره پرداخت:

در پروژه جدید هیبریدی که گروه صنعتی ایران خودرو دنبال می کند، چقدر صرفه جویی در مصرف سوخت حاصل می شود؟

بر اساس اطلاعاتی که دارم و تا حدی هم در یکی از بخش های فنی این پروژه مشارکت داریم، باتری مورد استفاده حدود ۸ کیلووات-ساعت ظرفیت دارد. به این ترتیب، خودرو در هر ۱۰۰ کیلومتر احتمالا بین ۴.۵ تا ۶ لیتر مصرف سوخت خواهد داشت. این تفاوت به کیفیت قطعات و نوع موتور بنزینی بستگی دارد؛ اما در هر حال بهتر از ۴.۵ لیتر نخواهد شد. بنابراین، کاهش مصرف سوخت نسبت به خودروهای معمولی ملموس است، ولی این صرفه جویی به هیچ وجه توجیهی برای توقف در مسیر برقی سازی نیست.

به نظر شما سرمایه گذاری در هیبریدی ها می تواند ما را به فناوری برقی نزدیک کند؟

دقیقا، دنیا امروز در مرحله ای است که ما شاید ۱۵ تا ۲۰ سال از آن عقب تر هستیم. خودروسازان جهانی، چه در اروپا و چه در شرق آسیا، از هیبرید عبور کردند. مسیر فعلی ما شبیه حرکتی است که آن ها سال ها پیش تجربه کردند. ما باید از خودروهای برقی به عنوان سکویی برای توسعه پلتفرم، دانش فنی، قطعات و زیرساخت های جدید استفاده کنیم. اما انتخاب هیبرید به ویژه از نوع غیر پلاگین، ما را به عقب بر می گرداند. حتی در معماری فنی، این نوع هیبرید بر اساس طراحی های قدیمی است و نه تنها از نظر مهندسی پیشرفتی ندارد، بلکه در آینده برای تامین قطعات نیز وابستگی شدیدی ایجاد می کند.

در وضعیت فعلی کشور، حرکت به سمت خودروهای هیبریدی بهتر است یا خودروهای تمام برقی؟

برای پاسخ دقیق باید ابتدا انواع هیبرید را بشناسیم؛ خودروهای هیبریدی در چند دسته قرار می گیرند. در حال حاضر، نوع رایج در کشور ما «هیبریدهای غیر پلاگین» هستند که ظرفیت باتری کمی دارند و صرفا موجب صرفه جویی در مصرف بنزین می شوند. اما هیبریدهای پلاگین خودشان به دو دسته تقسیم می شوند.

به گزارش «سایپانیز» در راستای برنامه های راهبردی گروه سایپا برای ارتقای سطح خدمات فروش و پس از فروش، مجموعه ای از دوره های تخصصی و مهارتی با محوریت رفتار سازمانی، مدیریت منابع انسانی، مدیریت مالی، مدیریت شبکه و الزامات ممیزی و استاندارد، برای مدیران و کارکنان نمایندگی های سراسر کشور برگزار شده است. علی اکبر مرادعباسی با اعلام این خبر گفت: «در فضای رقابتی امروز، کیفیت محصول تنها بخشی از رضایت مشتری را تضمین می کند؛ بخش مهم تر، نحوه ارائه خدمات فروش و پس از فروش است که تاثیر مستقیم بر تصویر برند سایپا در ذهن مشتریان دارد. به همین دلیل، توانمندسازی

زاپاس

Spare Tire

آغاز طرح سراسری توانمندسازی شبکه نمایندگی های «سایپا» با هدف ارتقای رضایت مشتریان

به الزامات ارزیابی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) گفت: «این شرکت شاخص هایی همچون کیفیت خدمات، نحوه پاسخگویی، شفافیت اطلاع رسانی و رفتار حرفه ای کارکنان را ارزیابی می کند و برگزاری این دوره ها نیز بر همین اساس طراحی شده تا نقاط ضعف در این شاخص ها بهبود یابد.» وی تصریح کرد: «از ۱۵ شهرپورما تاکنون، بیش از ۳۰۰ نفر از مدیران و کارکنان نمایندگی های فروش و خدمات پس از فروش در استان های



خراسان رضوی، آذربایجان شرقی و غربی، اصفهان، فارس، خوزستان، مازندران و تهران در دوره های آموزشی حضوری شرکت کرده اند. همچنین برنامه آموزشی «پنجشنبه های آموزشی» با مشارکت بیش از ۸۸۵ نفر در دوره های آنلاین و ۲۸۰ نفر در سمینارها و دوره های حضوری برگزار شده است. معاون منابع انسانی گروه سایپا با اشاره به استفاده از ظرفیت های داخلی در این طرح گفت: «تمامی مراحل از طراحی محتوا تا اجرای دوره ها و آزمون نهایی، به صورت کامل در داخل گروه سایپا انجام شده است. این اقدام ضمن افزایش اثربخشی آموزشی، منجر به صرفه جویی قابل توجهی در هزینه های سازمانی شده است.»

با ۱۰۰۰ اسب بخار قدرت عرضه می کنند. چه چیزی والها با ۱۰۸۰ اسب بخار قدرت را از باقی مدل ها متمایز می کند؟ بر این اساس می توان گفت والها بسیار جذاب است. البته از نظر دینامیکی چند ایراد کوچک دارد؛ به عنوان مثال فرمان کمی سبک و بدون حس است؛ اما نرم افزار ها هنوز ۸۵ درصد تکمیل شده و آستون مار تین در حال نهایی کردن تنظیمات و سیستم هاست. والها نقش و جایگاه خود را بهتر از فراری SF90 درک می کند. این سوپر کار بریتانیایی نه به اندازه فراری وحشی و واکنشی است و نه به اندازه لامبورگینی رولنتو V12 آشوبگر و دیوانه وار؛ اما متعادل تر و روان تر از هر دوی آن ها هدایت می شود.

آستون مار تین والها با ۱۰۸۰ اسب بخار قدرت، بدنه فیبر کربن، پیشبرانه پلاگین-هیبریدی و طراحی خیره کننده، فصلی نو برای این برند بریتانیایی رقم می زند. آستون مار تین به یک پیروزی نیاز دارد. منظور تیم فرمول یک نیست، بلکه بخش خودروسازی این شرکت به یک موفقیت در فروش نیاز دارد. آستون مار تین اخیرا ۴۰۶ درصد سهام خود در تیم فرمول یک را به مبلغ ۱۴۶ میلیون دلار فروخت؛ حرکتی که نشان دهنده تلاش برای تامین مالی است. خوشبختانه خودرو جدید این شرکت تقریبا تضمین کننده در آمدی یک میلیارد دلاری است. در حالی که فراری، مک لارن، سازندگان خودروهای الکتریکی و حتی شورولت خودروهایی



تجربه رانندگی با آستون مار تین «والها»



ویژه ها

نامه رسمی ایدرو به دولت برای حفظ ۲۰ درصد سهم نظارتی در خودروسازان



سهم های تودلی ایران خودرو و سایپا که بخش مهمی از ساختار مالکیتی این دو خودروساز را تشکیل می دهد، این روزها به موضوعی حساس در فرآیند خصوصی سازی تبدیل شده است. سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران (ایدرو) در تازه ترین اقدام، با ارسال نامه ای به دبیر هیات دولت خواستار حفظ حداقل ۲۰ درصد از این سهام به عنوان سهم نظارتی دولت شد.

دیگه چه خبر؟

حفظ پایداری تولید در اولویت وزارت صمت است



سعید شجاعی، معاون برنامه ریزی، هوشمندسازی و نوآوری وزارت صنعت، معدن و تجارت از تدوین برنامه ای برای مدیریت شرایط مختلف اقتصادی خبر داد و گفت: «این برنامه در سه سناریو شامل شرایط واقع بینانه، خوش بینانه و بدبینانه طراحی شده است. در هر سه سناریو، پیش بینی های لازم انجام شده و هدف گذاری اصلی ما این است که در هر شرایطی، جریان ارزآوری کشور را در صنایعی که توان صادراتی دارند، حفظ کنیم.»

توئیتر

رسوب مواد اولیه تولید در گمرکات افزایش یافته است



رئیس سازمان توسعه تجارت درباره طولانی شدن فرآیند ترخیص کالا هشدار داد و گفت: «زمان ترخیص کالا در گمرکات افزایش یافته و رسوب کالاها بیشتر شده است؛ زیرا در نظارت ها، تمرکز بر افراد نیست و به خود کالا منتقل شده است.» محمدعلی دهقان دهنوی افزود: «اگرچه تحریم ها و محدودیت های خارجی وجود دارند، اما شایسته نیست که خودمان هم موانعی ایجاد کنیم که توان رفع آن ها وجود دارد.»

با توجه به ثبت درآمد ۱,۱ همتی در شهریور ماه رقم خورد؛

رشد ۸۳ درصدی درآمد

شرکت «محورسازان ایران خودرو»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت صنعتی محورسازان ایران خودرو وابسته به گروه صنعتی ایران خودرو که سهام آن با نام «خوساز» در بورس تهران معامله می شود، در تازه ترین گزارش خود به سامانه کدال، عملکردی قابل توجه در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ به ثبت رسانده است. بر پایه این گزارش، درآمد شرکت از محل فروش محصولات و خدمات در ۶ ماهه منتهی به شهریور ۱۴۰۴ به رقم ۴ هزار و ۶۴۵ میلیارد تومان رسیده که در مقایسه با ۳ هزار و ۴۴۳ میلیارد تومان دوره مشابه سال گذشته، رشد ۳۵ درصدی را نشان می دهد. این افزایش درآمد، نشانه ای از بهبود وضعیت تولید و فروش شرکت در شرایطی است که بخش قطعه سازی کشور همچنان با چالش هایی نظیر افزایش هزینه مواد اولیه، نوسانات نرخ ارز و محدودیت های زنجیره تامین مواجه است. محورسازان ایران خودرو توانسته با بهبود بهره روری خطوط تولید، افزایش تیراژ قطعات پرفروش و گسترش همکاری با ایران خودرو و شرکت های تابعه، سهم خود را از بازار قطعات خودرویی افزایش دهد. در بررسی عملکرد شهریور ماه نیز، روند رشد قابل توجهی دیده می شود. شرکت در شهریور ۱۴۰۴ درآمدی معادل یک هزار و ۱۴۵ میلیارد تومان ثبت کرده که نسبت به درآمد ۶۳۷

سهم و رشد ارزش بازار شرکت شود. با وجود چالش های عمومی صنعت خودرو، گزارش عملکرد شهریور ماه محورسازان ایران خودرو نشان می دهد این شرکت مسیر رشد خود را با ثبات طی می کند و توانسته از شرایط تورمی و پریسک بازار فرصت بسازد. اگر روند فعلی حفظ شود، می توان انتظار داشت این شرکت در نیمه دوم سال نیز به عنوان یکی از شرکت های موفق گروه قطعه سازی در بازار سرمایه حاضر باشد. در ادامه بررسی عملکرد محورسازان ایران خودرو، نکته مهمی که باید به آن توجه داشت، مدیریت بهینه منابع و تمرکز شرکت بر تولید قطعاتی با حاشیه سود بالاتر است. در سال های اخیر، رقابت شدید میان قطعه سازان و افزایش بهای تمام شده محصولات باعث شده بسیاری از شرکت ها با افت سودآوری مواجه شوند؛ اما محورسازان با رویکردی هدفمند و کنترل دقیق هزینه ها توانسته است حاشیه سود خود را حفظ کند و حتی در برخی بخش ها بهبود بخشد. این موضوع نشان می دهد که شرکت علاوه بر افزایش حجم فروش، در بهینه سازی ساختار مالی نیز عملکرد مثبتی داشته است. افزایش درآمد در شهریور ماه همچنین می تواند به معنای رشد تقاضای خودروسازان داخلی برای محصولات این شرکت باشد. محورسازان یکی از تامین کنندگان اصلی قطعات محور، اکسل و سیستم تعلیق برای خودروهای سواری گروه ایران خودرو است و افزایش تولید در خطوط مونتاژ ایران خودرو به طور مستقیم بر رشد فروش این شرکت تاثیر گذاشته است. علاوه بر این، محورسازان در سال های اخیر اقدام به توسعه سبد محصولات خود کرده و قطعاتی برای پلت فرم های جدید خودروهای داخلی طراحی کرده است که می تواند در ماه های آینده منبع درآمد جدیدی برای شرکت باشد. از منظر راهبردی، افزایش درآمد و تقویت جریان نقدی محورسازان، زمینه را برای سرمایه گذاری در پروژه های توسعه ای و نوسازی تجهیزات تولید فراهم می کند. این امر به شرکت امکان می دهد ضمن ارتقای کیفیت محصولات، ظرفیت تولید خود را افزایش دهد و از اتکالی بیش از حد به چند محصول خاص بکاهد. ورود به تولید قطعات جدید با فناوری بالاتر — نظیر محورها سبک تر با مقاومت بیشتر یا قطعات مناسب خودروهای برقی — می تواند مسیر تازه ای برای رشد بلندمدت محورسازان ترسیم کند.



میلیارد تومانی در شهریور سال گذشته، بیش از ۸۰ درصد افزایش نشان می دهد. این جهش عمدتاً به واسطه رشد تولید و فروش اکسل عقب پژو ۲۰۶ بوده است که با فروش ۳۵۲ میلیارد تومانی، بیشترین سهم از درآمد ماه را به خود اختصاص داده است. افزایش قابل توجه درآمد در نیمه نخست سال برای شرکتی با سرمایه ثبت شده حدود ۱۱۲ میلیارد تومان، بیانگر رشد چشمگیر نسبت فروش به سرمایه است؛ شاخصی که می تواند در ارزیابی بازدهی و جذابیت سهم برای سرمایه گذاران اثرگذار باشد. این عملکرد، موقعیت مالی محورسازان را در میان قطعه سازان بورسی تقویت کرده و توان شرکت برای سرمایه گذاری در طرح های توسعه ای را افزایش می دهد. از منظر اقتصادی، رشد فروش و درآمد این شرکت می تواند پیامدهای مثبتی همچون افزایش ظرفیت تولید، اشتغال زایی پایدار و ارتقای توان تحقیق و توسعه در ساخت قطعات پیشرفته تر را به همراه داشته باشد. همچنین افزایش سودآوری در دوره های بعد می تواند منجر به بهبود سیاست تقسیم سود، افزایش نقدشوندگی



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

۴۱ نماینده خواستار بررسی علت گرانی خودروهای مدیران خودرو شدند
حاضر جواب: شنیده ها حاکی است که نمایندگان محترم پس از مشاهده قیمت جدید خودروها، لحظه ای گمان کردند «ارزش افزوده» با «ارزش افزون تر» اشتباه شده است. کارشناسان می گویند علت گرانی، پیچیده تر از آن است که در صحن علنی جا شود، چون در این بازار هر پیچ قیمت، خودش به چند پیچ تنظیم احتیاج دارد. در همین راستا یکی از نمایندگان گفته: «ما می خواستیم ببینیم چرا خودروهای اقتصادی به قیمت سرمایه گذاری طلا معامله می شوند.» پاسخ ساده است: چون هر دو، در صندوق عقب ذخیره ارزش دارند!

نبرد بر سر صنعت خودرو؛ دولت عقب نشینی می کند یا می ماند؟

حاضر جواب: این تیرتیر بیشتر شبیه گزارش زنده از رالی داکار است تا خبر اقتصادی! تفاوتش فقط در این است که در داکار خودروها حرکت می کنند، اما در ماجراهای ما، فقط حرف ها دور می زنند. یکی می گوید واگذار کنیم، دیگری می گوید نگه داریم؛ وسطش هم سهام خودروسازان مثل مسافر وسطی پراید، نه جایی برای نشستن دارد، نه اجازه پیاده شدن! البته شاید اگر دولت عقب نشینی کند، بازار جلو برود؛ ولی تجربه نشان داده معمولاً همه با هم در دنده عقب اند.

آمار دهان پرکن واردات خودرو / خودرو به دست مصرف کننده واقعی نرسید

حاضر جواب: این یکی از آن آمارهایی ست که باید با دهان بسته شنید! چون اگر باز باشد، تعجب می پرد توی گلو. طبق گزارش ها، هزاران خودرو وارد شده، ولی هیچ کس آن را ندیده؛ مثل «خودروی کوانتومی» که تا به آن نگاه نکنی، وجود دار! مصرف کننده واقعی هم فعلاً در صف ثبت نام مانده و فقط عکس خودرو را در فضای مجازی لمس کرده است. در این میان، بعضی از واردکنندگان برای بالا بردن سرعت تحویل، تصمیم دارند به جای خودرو، «بسته امید» بفروشند که مصرفش هم ساده تر است!

کاهش مصرف، توجیهی برای توقف برقی سازی نیست

حاضر جواب: کاملاً درست است. ما که در هر شرایطی بهانه ای برای توقف داریم، این یکی را نداشته باشیم! حالا که خودروهای هیبریدی کمتر بنزین می خورند، بعضی ها می گویند دیگر نیازی به برقی ها نیست. این مثل آن است که بگوییم چون رژیم گرفته ایم، دیگر لازم نیست ورزش کنیم! در دنیا، خودروسازان دنبال ساخت خودروهای پرواز کننده اند، ما هنوز داریم درباره شارژر حرف می زنیم. البته جای امید هست؛ اگر برق قطع نشود، احتمالاً اولین خودروی برقی ما تا ۱۴۱۰ روشن خواهد شد.

قیمت ال ۱۹۰ ایرانی و سهند دوگانه سوز مشخص شد
حاضر جواب: بعد از سال ها، دوباره نام ال ۹۰ برگشته؛ آن هم در قالبی تازه و قیمتی که خودش نیاز به دوگانه سوز شدن دار! سهند هم دوگانه سوز معرفی شده، تا مشتری بتواند با خیال راحت بین دو سوخت، دو قسط و دو لیخنه انتخاب کند. البته کارشناسان هشدار داده اند که در این بازار، دوگانه سوز بودن فقط برای خودرو نیست؛ گاهی جیب مشتری هم دوگانه سوز می شود: بنزین برای ماشین، آه برای دل!

اینفوگرافیش

Infography

افت درآمد شرکت «پلاسکوکار سایپا»

میزان درآمد
شهریور ماه

422
میلیارد تومان



پلاسکوکار سایپا

میزان افت درآمد
۶ ماهه

12%
میلیارد تومان

میزان درآمد
۶ ماهه

2.379
میلیارد تومان

شرکت «پلاسکوکار سایپا» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۲ هزار و ۳۷۹ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

برای چه؟

مشکل اصلی، فاصله زیاد قیمت کارخانه با بازار است

سرپرست دفتر صنایع خودرو، برداشتن شرط سپرده بلو که شده در پیش فروش را عامل افزایش متقاضیان اعلام کرد؛ اما تحلیل روند بازار نشان می دهد مشکل اصلی، فاصله زیاد قیمت کارخانه با بازار و سیاست های مداخله گرانه است. این در حالی است که کارشناسان صنعت خودرو تاکید دارند.

چرا؟

سیاست های دستوری، ریشه اصلی التهاب بازار

کارشناسان بر این باورند که سیاست های دستوری وزارت صمت و فاصله قیمتی کارخانه و بازار، آزاد، انگیزه ورود سرمایه ای متقاضیان را به بازار افزایش داده است. ثبت نام های میلیونی در قرعه کشی ها، بدون ارتباط با مصرف واقعی خودرو، نشان دهنده عدم تناسب قیمت ها با واقعیت های اقتصادی است.

چند تلخ؟

بازگشت تقاضای کاذب خودرو

براساس آمار، کشور به حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو نیاز دارد؛ اما در طرح مهر ماه ایران خودرو بیش از ۶ میلیون متقاضی ثبت نام کردند. این مساله، شکل گیری دوباره پدیده «تقاضای کاذب» و دلالتی سازمان یافته در بازار خودرو را به وضوح نشان می دهد.



تیپ قدرتمند نیسمو گران ترین عضو این خانواده نیست. درحقیقت این نخستین باری است که قیمت آرمادا از مرز ۸۰ هزار دلار عبور می‌کند؛ رکوردی که به تیپ فول آپشن پلا تینیوم رزرو با سیستم چهار چرخ محرک تعلق دارد. آرمادا که در بازارهای خارج از آمریکا با نام پاترول شناخته می‌شود، اکنون با تیپ SV و دیفرانسیل عقب از قیمت ۵۸ هزار و ۸۴۰ دلار آغاز می‌شود که نسبت به نسل قبلی یک هزار و ۳۲۰ دلار افزایش یافته است. این بزرگ‌ترین افزایش قیمت در بین تمام تیپ‌هاست. قیمت آرمادا نیسمو که از یک پیش‌ران ۴۶۰ اسب‌بخاری بهره می‌برد، ۷۹ هزار و ۵۳۰ دلار تعیین شده و آن را به گزینهای بسیار جذاب تبدیل می‌کند.

نسل جدید نیسان آرمادا با وجود افزایش قیمت تمامی تیپ‌ها، ازان‌تر از انتظار ظاهر شده و از رقبایی مثل شورولت تاهو قیمت کمتری دارد. پس از انتظاری نسبتاً طولانی و درحالی که تقریباً دو ماه از رونمایی رسمی نیسان آرمادا نیسمو می‌گذرد، خودرو ساز ژاپنی سرانجام قیمت کامل خانواده این شاسی بلند فول سایز خود را برای مدل ۲۰۲۶ اعلام کرد. این نسل از آرمادا پیشرفت‌های چشمگیری نسبت به مدل‌های قبلی داشته و تیپ‌های بالارده آن با امکانات لوکس، بدون رسیدن به قیمت سرسام‌آور اینفینیتی QX80، پاسخگوی نیازهای بسیاری از خریداران هستند. برای مدل ۲۰۲۶، تمامی نسخه‌های آرمادا با افزایش قیمت مواجه شده‌اند. نکته غافلگیرکننده این‌جاست که بر خلاف تصور،

استراتژی خاص

«نیسان» در مورد

شاسی بلندهای فول سایز



داستر با برند «نیسان» در هند عرضه می‌شود



طراحی سپر جلو و نوار کرومی دوتایی در جلو پنجره، می‌توان شباهتهایی بین این دو محصول، مشاهده کرد. در حال حاضر هیچ تصویری از فضای داخلی نیسان تکتون در دسترس نیست. البته موارد دیگری نیز وجود دارد که نیسان فعلاً اشاره به آن‌ها خودداری می‌کند. بنابر خبرها، نیسان تکتون براساس نسل سوم رنو داستر شکل گرفته و احتمالاً از نظر مشخصات فنی هم به آن شبیه است. این واقعیت با مشاهده تصویر نمای جانبی نیسان تکتون، کاملاً به چشم می‌آید.

شعبه نیسان در هند با انتشار چند تصویر و برخی اطلاعات، از محصول جدید خود رونمایی کرده است. نام این مدل یعنی تکتون (Tekton)، کلمه‌ای با ریشه یونانی است که به مفهوم ساخت، اشاره دارد. نیسان قصد دارد تکتون را در هند تولید کند اما همچون مگنیت، تکتون نیز علاوه بر هند، در برخی کشورهای دیگر نیز عرضه خواهد شد. به نظر می‌رسد که نیسان، کشورهای آفریقا، خاورمیانه و آمریکای جنوبی را به عنوان بازار هدف این محصول، مدنظر قرار می‌دهد. بنابر اعلام نیسان، طراحی بدنه تکتون با الگویبرداری از شاسی بلند بزرگ و با سابقه این برند یعنی پاترول طراحی شده است. با مشاهده چراغ‌های دلباتی C-شکل، طراحی سپر جلو و نوار کرومی دوتایی در جلو پنجره، می‌توان شباهتهایی بین این دو محصول، مشاهده کرد. در حال حاضر هیچ تصویری از فضای داخلی نیسان تکتون در دسترس نیست. البته موارد دیگری نیز وجود دارد که نیسان فعلاً اشاره به آن‌ها خودداری می‌کند. بنابر خبرها، نیسان تکتون براساس نسل سوم رنو داستر شکل گرفته و احتمالاً از نظر مشخصات فنی هم به آن شبیه است. این واقعیت با مشاهده تصویر نمای جانبی نیسان تکتون، کاملاً به چشم می‌آید.

افزایش سرمایه‌گذاری کره‌ای‌ها در خاورمیانه می‌تواند معادلات تجاری را برهم بزند؛

«هیوندای» و «کیا» در کمین تاج و تخت «تویوتا» در عربستان



جدید کیا تاسمان نشان می‌دهد این شرکت به دنبال افزایش سهم خود در بخش وانت‌بارها و رقابت مستقیم با هایلوکس تویوتا است که در دهه‌های اخیر پر فروش‌ترین وانت بازار این کشور بوده است.

پروژه ساخت کارخانه هیوندای در عربستان؛ آغاز عصری نو

یکی از مهم‌ترین نقاط عطف دوران جدید بازار خودرو عربستان، کلید خوردن پروژه احداث کارخانه تولیدی بزرگ هیوندای در این کشور است. این پروژه که به طرز بی‌سابقه‌ای از حمایت دولت سعودی و صندوق سرمایه‌گذاری عمومی پادشاهی (PIF) برخوردار است، در سه‌ماهه پایانی ۲۰۲۶ به بهره‌برداری خواهد رسید و ظرفیتی معادل تولید سالانه ۵۰ هزار دستگاه خودرو را خواهد داشت.

تاسیس این کارخانه نقطه عطفی استراتژیک است. نخستین بار، یک خودرو ساز کره‌ای خارج از خاک وطن خود، چنین سرمایه‌گذاری مستقیمی را در بازار عربستان رقم می‌زند تا نه تنها نیازهای بازار داخلی سعودی بلکه بازارهای مجاور خاورمیانه را نیز هدف قرار دهد.

این کارخانه در شهر اقتصادی ملک عبدالله واقع شده و متناسب با رویکرد Vision 2030 عربستان، به عنوان نخستین سایت کامل تولید خودرو (و نه صرفاً مونتاژ) در منطقه عمل خواهد کرد. مهم‌تر آن که محصولات تولیدی هم شامل مدل‌های احتراقی و هم خودروهای الکتریکی خواهد

که در نیمه نخست سال ۲۰۲۵ در عربستان به فروش رفته، حدود ۹۵ هزار دستگاه متعلق به هیوندای و کیا بوده است که سهمی معادل ۲۳ درصد را برای این دو شریک کره‌ای رقم می‌زند. این رقم در حالی ثبت شده که تویوتا با سهم ۲۸ درصدی همچنان رتبه نخست را حفظ کرده، اما آن‌چه تحلیلگران را شگفت‌زده ساخته، کاهش فاصله فروش کره‌ای‌ها با صدرنشین بازار و تثبیت جایگاه هیوندای و کیا به عنوان مجموعه دوم بازار عربستان است.

این موفقیت، نتیجه تدوین استراتژی هدفمند برای توسعه شبکه فروش و خدمات پس از فروش، تطبیق پویای محصولات با سلیقه مخاطبان محلی و ارائه طیف گسترده‌ای از مدل‌ها از خودروهای اقتصادی گرفته تا مدل‌های لوکس است. هیوندای با فروش مدل اکسنت به میزان ۱۹ هزار و ۸۰ دستگاه و کیا با مدل پگاس با فروش ۱۵ هزار و ۵۳۰ دستگاه، به پر فروش‌ترین مدل‌های خود در این بازار دست یافته‌اند. این آمار نه تنها بیانگر موفقیت قابل توجه دو برند در بخش خودروهای اقتصادی و شهری است، بلکه نشان می‌دهد بخش عمده‌ای از تمایل بازار روی مدل‌های مقرون به صرفه و کم‌مصرف متمرکز است؛ به گونه‌ای که رقابت با تویوتا تنها به حدود خودروهای میان‌رده یا لوکس محدود نشده و در تمام حدود قیمتی، حضور پررنگ این دو برند به چشم می‌خورد. افزون بر اکسنت و پگاس، دیگر مدل‌های هیوندای و کیا نیز در حال گسترش نفوذ خود در سایر سگمنت‌های بازار هستند. به طور خاص، اعلام عرضه قریب‌الوقوع وانت پیکاپ



سپیل سیواشی

s.sivashi@autoworld.ir

تحولات اخیر بازار خودرو عربستان سعودی، صحنه رقابت بی‌سابقه‌ای میان برندهای بین‌المللی و به ویژه هیوندای و کیا به عنوان نمایندگان کره جنوبی با تویوتا، غول سنتی ژاپنی را به رمغان آورده است. اتفاقی که نه تنها آینده این سه برند را در پادشاهی سعودی دچار دگرگونی می‌کند، بلکه الگوی جدیدی از توسعه صنعتی در خاورمیانه را به نمایش می‌گذارد. سال‌هاست تویوتا نام اول بازار خودرو عربستان سعودی بوده است. این برند ژاپنی با تکیه بر شهرت بالای کیفیت، گستره متنوعی از سدان‌ها، شاسی‌بلندها و وانت‌های پیکاپ، اعتماد بالایی نزد مصرف‌کنندگان سعودی به دست آورده بود. تویوتا تنها در بخش خودروهای اقتصادی بلکه در بازار خودروهای تجاری و مدل‌های نیمه‌لوکس نیز سلطه خود را تثبیت کرده بود. در سال ۲۰۲۴، تویوتا با فروش ۱۰۸ میلیون دستگاه در سراسر جهان و سهم بزرگی از بازار عربستان سعودی همچنان پادشاهی خود را حفظ کرد؛ هرچند نشانه‌هایی از کاهش تدریجی سهم بازار این شرکت در سراسر دنیا و منطقه به چشم می‌خورد. با این حال، تحولات چند سال گذشته نشان داد که این سلطه سنتی دیگر بی‌رقیب نیست. ورود پدربرت هیوندای و کیا با رویکردی تهاجمی‌تر و سرمایه‌گذاری‌های کلان در حوزه فروش، خدمات پس از فروش و اخیراً تولید در داخل پادشاهی، خودرو ساز ژاپنی را به چالشی جدی واداشته است. در نیمه نخست سال ۲۰۲۵، تویوتا همچنان ۲۸ درصد سهم بازار خودرو عربستان را در اختیار داشت. اگرچه این رقم قابل توجه است، اما فاصله آن با هیوندای و کیا که در مجموع به ۲۳ درصد رسیده‌اند، به شکلی بی‌سابقه کاهش یافته و زنگ خطر را برای مدیران تویوتا به صدا در آورده است.

شتاب نفیگیر هیوندای و کیا

هیوندای و کیا طی سه سال اخیر با شتابی خیره‌کننده به رقبای جدی در بازار عربستان بدل شده‌اند. بنابر آمار رسمی، از مجموع فروش ۴۱۲ هزار و ۹۲۰ دستگاه خودرویی



نسخه اختصاصی فورد «برانکو» برای بازار چین



کمپینگ در سال‌های اخیر هواداران زیادی بین اهالی چین پیدا کرده است و به همین علت، بسیاری از خودروسازان قصد دارند نظر مشتریان را به محصولات خود جلب کنند. حالا شعبه فورد در چین هم تصاویر تیپ جدیدی از برانکو را منتشر کرده است، که تجهیزاتی همچون چادر سقفی و صندلی‌های تاشو برقی را به همراه دارد تا به یک کمپر تبدیل شود. برخی رسانه‌ها از این خودرو با نام فورد برانکو بیس کمپ (Basecamp) یاد می‌کنند. سقف بالارونده این خودرو تا ۳۶۰ میلی‌متر به سمت بالا می‌رود، در حالی که با فشردن یک دکمه، صندلی‌های جلو و عقب تا می‌شوند تا فضای بزرگ برای خواب سر نشینان ایجاد شود.

لوازم آشپزخانه کمپینگ شامل میز تاشو، نوار مغناطیسی برای نصب چاقوهای آشپزی، جالبیوانی و بطری بازن که هم در بخش داخلی در صندوق نصب شده است. ابعاد بدنه فورد برانکو بیس کمپ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵۰۲۵، ۱۹۶، ۱۸۱۵ و ۲۰۹۵ متر اعلام شده است. این خودرو در تیپ برقی، دو موتور برقی را به همراه دارد، که در مجموع ۴۴۵ اسب بخار قدرت تولید می‌کند. این خودروی ۲،۶۳۰ کیلوگرمی به کمک مجموعه باتری ۱۰۵،۴ کیلووات ساعت، برد حرکتی ۶۵۰ کیلومتر (بر مبنای CLTC) را ارائه می‌کند.

خبر

News

به روزرسانی برای محصولات «داجیا»

نسل سوم داجیا ساندرو، ساندرو استپ‌وی و لوگان از سال ۲۰۲۰ در بازار حضور دارد. داجیا جاگر هم به عنوان همتای استیشن واگن این دو مدل هم از سال ۲۰۲۱ تاکنون به فروش می‌رسد. داجیا در طول سه سال گذشته، لوگوی جدید را به پیشانی محصولات خود نشانده و سامانه‌های جدید ایمنی را هم به آنها اضافه کرده است. در میان محصولات این برند اهل رومانی، داجیا ساندرو در دو تیپ عادی و استپ‌وی، از استقبال بیشتری برخوردار است تا جایی که با فروش ۳۱۰ هزار دستگاه، توانست لقب پر فروش‌ترین خودروی اروپا در سال ۲۰۲۴ را نیز به دست آورد. این خودرو از سال ۲۰۱۷ تاکنون، لقب محبوب‌ترین خودرو دست دوم را نیز در اختیار دارد. حالا داجیا



برای سال ۲۰۲۶، تمام محصولات خود را به روزرسانی کرده است. در چهره داجیا ساندرو و لوگان با طراحی جدید سپر و جلو پنجره، تغییر در جزئیات چراغ‌ها با فرم T-شکل در جلو و پیکسلی در عقب و اضافه شدن آنتن کوسه‌ای، روبهر و هستیم. علاوه بر این باید به نوار مشکی مات روی در صندوق ساندرو استپ‌وی و قطعات پلاستیکی مشکی در بدنه این مدل و جاگر اشاره کرد، ضمن این که برای تمام مدل‌ها می‌توان در رنگ جدید زرد Amber و خاکستری Sandstone را هم انتخاب کرد. در فضای کابین محصولات داجیا می‌توان طراحی جدید فرمان، نوارهای T-شکل روی درپچه‌های تهویه و همچنین روکش پارچه‌ای جدید را تشخیص داد که بنابر ادعای سازنده، دوام بیشتری دارد. در تیپ پایه داجیا ساندرو، لوگان و جاگر از نمایشگر خبری نیست و کاربران باید تلفن هوشمند را روی هولدر قرار بدهند، اما در تیپ کامل، نمایشگر ۸ اینچ با نمونه ۱۰ اینچ با پشتیبانی از اپل کاربلی و اندروید اتو تعویض شده است. علاوه بر این باید به گرافیک جدید کلاستر ۱۷ اینچ و اضافه شدن تجهیزات جدید شامل تاشو برقی آینه‌ها، شارژر بی‌سیم، سنسور نور و دوربین ۳۶۰ اشاره کرد. همچون گذشته، می‌توان برخی لوازم جانبی همچون قطعه مازولر YouClip را هم سفارش داد.

«مانیفستو» محصول اختصاصی «لامبو»

این خودروی مفهومی با نام مانیفستو (Manifesto)، ویژگی‌های ذاتی بالقوه محصولات آینده این برند را به همراه دارد. نام این مدل هم با هوشمندی انتخاب شده است چرا که به کلمه «بیانی» اشاره دارد. آقای بور کرت در اظهار نظری جالب، ادعا می‌کند که لامبورگینی قصد ندارد از ترندهای طراحی دنباله‌روی کند چرا که ترندها توسط این برند خلق می‌شود. ایشان همچنین به لزوم توجه به آینده نزدیک و دور مثلاً ۲۰ سال آینده، تأکید کرده است. فرم کوسه‌ای دماغه و جزئیات Y-شکل چراغ‌های لامبورگینی مانیفستو به محصولات فعلی این برند شباهت دارد. اما شیشه جلو با زاویه تند و فرم حبابی شکل سقف شیشه‌ای که زاویه تندی در طرفین دارد را تاکنون در کمتر خودرویی مشاهده کرده‌ایم.

شرکت لامبورگینی به مناسبت بیستمین سالگرد تأسیس استودیو طراحی Centro Stile، یک مدل مفهومی را معرفی کرده است تا مخاطبان را با زبان طراحی محصولات خود در سال‌های آینده، آشنا کند. معرفی مانیفستو بخشی از برنامه‌های لامبورگینی برای گرامیداشت تأسیس استودیو طراحی Centro Stile است. نخستین محصول این استودیو در سال ۲۰۰۵ تکمیل شد. جدیدترین محصولات لامبورگینی یعنی تمراریو و روولتو نیز در طی دو سال اخیر معرفی شده‌اند. به نظر می‌رسد که چندین طرح دیگر از خودروهای سفارشی و تک-ساخت مشابه مانیفستو نیز توسط این استودیو معرفی شود. بنابر اظهار مدیر بخش طراحی لامبورگینی یعنی میتیا بور کرت (Mitja Borkert) در شبکه اجتماعی اینستاگرام،

تایرهای مسابقه‌ای که کمتر از ۶۵ کیلومتر دوام می‌آورند، نمادی از یک ماشین پیست خاص بود؛ اما لانتانته قصد دارد این قواعد را تغییر دهد. اگر کسی از عهده چنین کاری بر آید، آن شرکت بی‌شک لانتانته است. این شرکت سابقه‌ای در خشان در احیای اسطوره‌های مسابقه‌ای برای جاده‌های عمومی دارد. از مکلارن F1 GTR گرفته تا پورشه ۹۳۵ مدرن، مثال‌های فراوانی از تخصص لانتانته وجود دارد. جدیدترین پروژه آن‌ها که در فستیوال سرعت گودودامسال رونمایی شد، شاید دیوانه‌وارترین آن‌ها باشد. دین لانتانته، رئیس این شرکت، در مصاحبه‌ای تأیید کرده است که بوگاتی بولاید DNA مناسبی برای تبدیل به یک خودرو جاده‌ای دارد.

هرچند بوگاتی بولاید فقط برای پیست طراحی شده اما شرکت بریتانیایی لانتانته قصد دارد این هیولای ۱۶۰۰ اسب‌بخاری را به خودرویی جاده‌ای تبدیل کند. بوگاتی بولاید، هیولای ۱۶۰۰ اسب‌بخاری که تصور می‌شد هرگز از پیست خارج نخواهد شد، حالا در کمال ناپاوری در حال آماده‌سازی برای ورود به جاده‌های عمومی است. این خودرو بی‌نظیر که صرفاً برای ثبت رکورد و مسابقات طراحی شده بود، به‌زودی مجوز تردد شهری را دریافت خواهد کرد. این پروژه بلندپروازانه توسط متخصصان بریتانیایی لانتانته انجام می‌شود؛ شرکتی که شهرت خود را مدیون تبدیل خودروهای مسابقه‌ای به نمونه‌های جاده‌ای است. بوگاتی بولاید با بدنه‌ای از فیبر کربن سبک و



نسخه جاده‌ای
بوگاتی «بولاید»



رشد ۲۷ درصدی واردات خودرو در مقایسه با سال گذشته

قیمت خودرو و همچنان افزایش می‌یابد!

بازار خودرو همچنان صعودی

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۱۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیون و ۴۷۰ میلیون تومان، نیسان دوگانه آیشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیون و ۵۵ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان افزایش ۹۸۴ میلیون تومان، سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش ۸۸۸ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان افزایش یک میلیون و ۲۶۷ میلیون تومان، و تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان افزایش ۳۲۰ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که اکسپریم TXL (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۶۶۰ میلیون تومان، کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیتو ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۸۸۰ میلیون تومان، اسکای‌ول ET5 (۲۰۲۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۴۶۰ میلیون تومان و هایما S5 پرو (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۹۲۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۱۰۰ و ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۲) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، هیوندای کونا (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی افزایش به ۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، افزایش به ۵۰ میلیون تومان، E-Power پلاس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان و تویوتا توبین هیبرید (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان رسید.



ارز و بی‌ثباتی فضای اقتصادی کشور موجب شده است مردم و سرمایه‌گذاران، خودروهای خارجی را به‌عنوان کالایی با حفظ ارزش تلقی کنند.

بنابراین بخشی از این رشد واردات ممکن است نه به قصد مصرف نهایی، بلکه با هدف سرمایه‌گذاری و حفظ ارزش دارای صورت گرفته باشد. در این میان، ابهام در سیاست‌گذاری دولت عاملی است که می‌تواند در ادامه مسیر واردات تأثیر چشم‌گیری داشته باشد. بلاکلیفی در تعیین تعرفه نهایی و عدم تخصیص ارز رسمی عملاً مانع برنامه‌ریزی بلندمدت واردکنندگان می‌شود. اگر این وضعیت تداوم یابد، ممکن است در نیمه دوم سال شاهد افت محسوس در روند واردات باشیم؛ چرا که ثبت‌سفارش‌های پیشین به‌پایان رسیده و موج جدیدی از واردات بدون تعیین تکلیف تعرفه و ارز، عملاً امکان‌پذیر نخواهد بود.

داده نشده است. بر این اساس می‌توان گفت خودروهای وارد شده تنها با ارز اشخاص بوده است.

در سایه این اتهامات و موانع برای واردات خودرو رشد ۱۶ درصدی در تعداد خودروهای وارد شده و ۲۷ درصدی در ارزش آن‌ها کمی عجیب به‌نظر می‌رسد و نشان می‌دهد بازار نوعی عطش برای خودروهای وارداتی دارد که به‌رغم همه این موانع باز هم این خودروها راه خود را به بازار ایران پیدا می‌کنند. این عطش بازار را می‌توان در چند سطح تحلیل کرد. نخست، از منظر تقاضای انباشته در بازار خودروهای وارداتی؛ چرا که طی سال‌های اخیر به‌دلیل محدودیت‌های متعدد در واردات، تقاضای بالقوه‌ای شکل گرفته که حالا با هر روز نه‌ای از امکان واردات، خود را نشان می‌دهد. در سطح دوم، باید به نقش انتظارات تورمی اشاره کرد. نوسانات نرخ

در این باره، باز هم مجلس تعرفه جدید را نیز خلاف قانون تشخیص داد. پس از آن نیز شاهد خبر جدیدی در این حوزه نبودیم؛ بنابراین هنوز تعرفه واردات خودرو بلا تکلیف است و این خودروها با تعرفه سال گذشته وارد کشور شده‌اند. از طرف دیگر ثبت‌سفارش برای واردات خودرو نیز هنوز بسته است که این موضوع به‌دلیل اختلافات قانونی اتفاق افتاده است. بنابراین می‌توان گفت هر خودرویی که در ۶ ماه ابتدایی امسال وارد کشور شده، مربوط به ثبت‌سفارش‌های سال گذشته است. همچنین با گذشت بیش از نیمی از سال هنوز ارز جدیدی به واردات خودرو اختصاص داده نشده است. سید حامد عاملی، معاون ماشین‌آلات و صنایع حمل‌ونقل وزارت صمت اواسط شهریورماه در «همایش استراتژی صنعت خودرو در سایه جنگ» عنوان کرد که در سال جاری حتی یک دلار برای واردات خودرو تخصیص



احسان ناصرایی

e.naseri@autoworld.ir

آخرین آمار گمرک از واردات خودرو در نیمه ابتدایی سال جاری نشان می‌دهد واردات خودرو طی این مدت نسبت به مدت مشابه سال گذشته با رشد حدود ۱۶ درصدی مواجه بوده است. همچنین واردات خودرو از نظر ارزش، رشدی معادل ۲۷ درصد داشته است.

بر اساس این آمار از ابتدای سال جاری تا انتهای شهریورماه در مجموع بیش از ۲۵ هزار و ۷۰۰ دستگاه خودرو وارد کشور شده است. در مدت مشابه سال گذشته این رقم به ۲۲ هزار و ۲۵۳ دستگاه می‌رسید. بنابراین در مدت زمان یادشده تعداد خودروهای وارد شده به کشور رشد ۱۶ درصدی داشته است. اما از لحاظ ارزشی مجموع خودروهای وارد شده در نیمه ابتدایی امسال ۵۵۷ میلیون دلار بوده است. از ابتدای سال گذشته تا انتهای شهریورماه همان سال اما این میزان به ۴۳۸ میلیون دلار می‌رسید. بر این اساس در این مدت زمان ۱۱۹ میلیون دلار یعنی ۲۷ درصد واردات خودرو رشد داشته است.

این افزایش در تعداد خودروهای وارداتی در حالی رقم خورده که ابهامات حول واردات در سال جاری، با گذشت نیمی از سال هنوز ادامه دارد. در حالی هفتمین ماه از سال را پشت سر می‌گذاریم که میزان تعرفه واردات خودرو هنوز به صورت نهایی مشخص نیست. در واقع پس از آن که دولت در آیین‌نامه واردات خودرو که در تیرماه امسال ابلاغ شد تعرفه پلکانی ۲۰ تا ۱۹۰ درصد برای واردات خودرو در نظر گرفت، نهادهای نظارتی این تعرفه را خلاف تعرفه قیدشده در قانون بودجه امسال یعنی تعرفه ۱۰۰ درصدی در نظر گرفتند. پس از آن دولت اصلاحیه‌ای داد و میزان تعرفه را کمی تغییر داد؛ اما باز هم پلکانی بوده و تنها میانگین آن به ۱۰۰ درصد می‌رسد. در آخرین خبر شهریورماه امسال

تفاهم‌نامه واگذاری هزار دستگاه وانت سایپا ۱۵۱ به مددجویان کمیته امداد امضا شد

این موفقیت‌ها حاصل همین رویکرد حمایتی است. «در ادامه علی‌شیرزاده، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با ابراز خرسندی از مشارکت در این طرح ملی و مردم‌پسند گفت: «گروه سایپا همواره تلاش کرده است در کنار فعالیت‌های صنعتی، در انجام مسئولیت‌های اجتماعی نیز پیشگام باشد؛ بنابراین از تمام ظرفیت قابل تخصیص برای واگذاری خودروهای کار به مددجویان محترم کمیته امداد امام خمینی (ره) استفاده خواهیم کرد.»

وی افزود: «خوشحالم که با اجرای این طرح، خودروها مستقیماً به دست مصرف‌کنندگان واقعی می‌رسد؛ افرادی که با پشتکار خود و با استفاده از این خودروها، مسیر جدیدی برای زندگی و معیشت خانواده‌شان می‌گشایند.» مدیرعامل سایپا با تأکید بر تداوم این مسیر خاطرنشان کرد: «هدف ما این است که بخش قابل توجهی از تولید وانت‌های سایپا به دست کسانی برسد که این خودروها برایشان ابزار کار و وسیله تأمین معیشت است. این تفاهم‌نامه نقطه آغاز همکاری‌های گسترده‌تر با کمیته امداد است و اجرای آن به‌صورت پایلوت می‌تواند در سایر محصولات اقتصادی سایپا نیز گسترش یابد.» شیرزاده با بیان این که کمیته امداد سرمایه‌ای اجتماعی و مایه امید در جامعه است، تأکید کرد: «تخصیص خودرو به مددجویان را به‌عنوان یک افتخار و تکلیف اجتماعی انجام می‌دهیم و امیدواریم این مسیر هم‌افزایی میان صنعت و نهادهای حمایتی تداوم پیدا کند.»



به گزارش «سایپانویز» آیین امضای تفاهم‌نامه واگذاری یک‌هزار دستگاه وانت سایپا ۱۵۱ به مددجویان کمیته امداد امام خمینی (ره) با حضور سیدمرتضی بختیاری، رئیس کمیته امداد امام خمینی (ره) و علی‌شیرزاده، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا برگزار شد.

در این مراسم، رئیس کمیته امداد امام خمینی (ره) با تأکید بر ضرورت ایجاد اشتغال پایدار برای خانواده‌های تحت حمایت کمیته امداد گفت: «در گام نخست، با همکاری گروه خودروسازی سایپا، یک‌هزار دستگاه وانت سایپا ۱۵۱ به مددجویان شناسایی شده واگذار می‌شود و در مراحل بعد نیز با پرداخت تسهیلات و حمایت مدیرعامل سایپا، این طرح ادامه خواهد یافت تا زمینه اشتغال پایدار برای خانواده‌های بیشتری فراهم شود.»

وی اقدام گروه سایپا را نمونه‌ای از کار خالصانه در مسیر خدمت به نیازمندان دانست و افزود: «با اجرای این طرح، هزار خانوار عزتمندانه به استقلال مالی می‌رسند. همان‌طور که در روایات آمده، بهترین عمل آن است که انسان بارفعلت فقر، دست‌نیامندی را بگیرد و برای او زمینه اشتغال فراهم کند.»

رئیس کمیته امداد امام خمینی (ره) گفت: «حمایت مجموعه‌هایی مانند سایپا در مسئولیت‌های اجتماعی، نتایج ارزشمندی به همراه داشته است. امسال بیش از سه هزار نفر از مددجویان در کنکور سراسری پذیرفته شده‌اند که بخشی از

مالکان خودروهای M3 و M4 و نسخه‌های کامپیتیشن آن‌ها می‌توانند با مراجعه به نمایندگی‌های این خودروساز باواریایی درخواست ارتقای توان موتور را به‌ثبت برسانند تا تغییرات در این بخش هزینه‌ای حدود ۲ هزار و ۵۰۰ پوند باید از سوی دارندگان این خودروهای پرفورمنسی پرداخت شود. از سوی دیگر از کیت هدیه بامو به‌مالکان این دسته از خودروها تنها به بریتانیا محدود نشده و قرار است در آمریکای شمالی نیز این تصمیم اجرایی شود.

به گزارش مجله حمل‌ونقل بریتانیا، نمایندگی بامو بریتانیا به مشتریان اسپرت‌دوست خود هدیه خاصی را ارائه خواهد کرد. بر این اساس کیت ارتقای قدرت به دارندگان تمام خودروهای M3 و M4 اتاق G80 و G82 و G83 ارائه خواهد شد. به عبارت دیگر نسخه قوی‌تر از M4 که همان M4 CSL است، با قدرت ۵۵۱ اسب‌بخار (۴۱ اسب‌بخار ارتقای توان) با همان گشتاور یکسان به تولید رسیده که با اندکی تغییرات در پروگرامینگ ECM و نصب قطعات تیتانیومی و کیت‌گزوز اسپرت این ارتقای قدرت صورت گرفته است. بنابراین

کیت ارتقای بامو «M4»



AMG CL63 است. زیر کاپوت کشیده CL63 AMG یک موتور هشت سیلندر با آرایش و قرارگیری وی شکل به حجم ۶۲۰۸ سی‌سی اتمسفریک جاخوش کرده است. این پیشرانه موسوم به M156E63 است که جزو قوی‌ترین پیشرانه‌هایی است که کمپانی مرسدس‌بنز تاکنون طراحی و تولید کرده. این پیشرانه دارای بدنه تمام آلومینیوم است که زوایای هشت سیلندر این موتور به صورت ۹۰ درجه قرار گرفته تا بتواند راندها را بالایی را فراهم آورد.

این موتور به لطف استفاده از سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها که یک سیستم منحصر به فرد مرسدس‌بنز است در کنار فناوری سیستم متغیرسازی ورودی هوا یا همان متغیرسازی مانیفولد هوا (VIM) معرفی می‌شود؛ حداکثر توان و گشتاور را به ارمان می‌آورد. همچنین بدنیست بدانید که این پیشرانه دارای سیستم سوخت‌رسانی پاشش مستقیم داخل سیلندرهای وی شکل است که به لطف کاهش ارتعاش اتاق احتراق و مدیریت هوشمند در تمام شرایط سیستم جرقه‌زنی قدرت و گشتاور بالایی را ایجاد می‌کند. بر این اساس حداکثر قدرت خروجی در پیشرانه M156E63 به ۵۲۵ اسب‌بخار قدرت در ۶۸۰۰ دور در دقیقه و حداکثر گشتاور خروجی به ۶۳۰ نیوتون‌متر در ۵۲۰۰ دور در دقیقه. یکی از پارامترهای اثرگذار در توان و گشتاور بالا این موتور؛ نسبت تراکم ۱۱٫۳ به یک است، چرا که اتاق احتراق به گونه‌ای طراحی شده که می‌تواند به بهترین شکل ممکن هوا-سوخت داخل سیلندر را متمرکز و در نهایت به راندها و گشتاور بالا منتج شود. نکته دیگر در طراحی این پیشرانه استفاده از روکش تیتانیوم برای سوپاپ‌های هوا و دود و میل سوپاپ‌ها است؛ این متریال سبب می‌شود که تنش حرارتی کاهش و در نهایت میزان استهلاک موتور به کم‌ترین میزان خود در دوره‌های بالا برسد.

ناگفته نماند که یکی دیگر از ویژگی‌های مکانیکی این پیشرانه حداکثر سرعت دور موتور است، به عبارت دیگر پیشرانه M156E63، ۶۲۰۸ سی‌سی هشت‌سیلندر دور موتور یا آرپی‌ام است. به گونه‌ای که حداکثر دور موتور بین ۷۲۵۰ تا ۸ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) است که قابلیت ارتقا قدرت و گشتاور را به این موتور می‌بخشد. از سوی دیگر این قدرت و گشتاور بالا به کمک گیربکس ۷ سرعته اسپیدشفت جی-ترونیک مرسدس‌بنز به هر چهار چرخ منتقل می‌شود. استفاده از سیستم دیفرانسیل بالغزش محدود و قفل الکترونیکی e-LSD سبب می‌شود تا پرفورمنس بالایی را برای این کوپه لوکس به ارمان آورد. بر این اساس برای این که تجربه خاص از شتاب اولیه داشته باشید، تنها کافی است که حالت رانده را در مد (وضعیت) اسپرت پلاس قرار دهید تا در ۴٫۵ ثانیه شما را به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برساند. همچنین اگر بخواهید تخت گاز کنید می‌تواند تا سرعت ۲۶۵ کیلومتر بر ساعت سرعت بگیرد. شتاب ۴٫۵ ثانیه‌ای برای کوپه لوکس و اسپرت ۲۳۱ کیلوگرمی فوق‌العاده است.

سواری بسیار نرم، هندلینگ بی‌نظیر

از نظر سواری به دلیل استفاده از ساختار دابل ویشیون با دامپرهای بادی قابل تنظیم و همچنین استفاده از سیستم فایولینک به همراه دامپرهای بادی قابل تنظیم سبب شده که احساس کنید سوار بر یک سدان فول‌سایز لاکچری هستید. چرا که سباز تایر هادر محور جلو ۲۵۵/۳۵ رینگ‌های ۲۰ اینچی آلایزی AMG است و در محور عقب ۲۷۵/۳۵ رینگ‌های ۲۰ اینچی آلایزی AMG استفاده شده است تا در کیفیت سواری بسیار اثرگذار باشد. همچنین به لطف استفاده از فرمان هیدرالکترونیکی و هندسه ساختار سیستم تعلیق، هندلینگ این کوپه بسیار عالی است که این مهم را باید م‌هرون توزیع وزن عالی و مرکز ثقل بالا دانست.

ارزش ستاره جاودان اشتوتگارتی

مرسدس‌بنز CL63 AMG در حال حاضر ۲۶ هزار و ۵۰۵ دلار ارزش دارد که جزو پرفرمدترین کوپه‌های لوکس کارکرده مرسدس‌بنز است.

کوپه برای مرسدس‌بنز چه معنایی دارد؟

«CL63 AMG» زنده‌و جاودان

سال ۲۰۰۶ میلادی بود

که مرسدس‌بنز آخرین نسل خودرو گرند تور لوکس و البته اسپرت خود را معرفی کرد. این کوپه همان CL کلاس است که

از سال ۱۹۹۲ میلادی تا اواخر سال ۲۰۱۴ روی خط تولید مرسدس‌بنز قرار داشت. هر چند که پس از به پایان رسیدن CL کلاس؛ S کلاس کوپه جایگزین آن شد. در این مطلب به بررسی نسخه‌های - پرفورمنسی آن یعنی CL63 AMG مدل ۲۰۱۱ خواهیم پرداخت.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

اصالت با ویژگی‌های اسپرت مرسدس‌بنز

CL کلاس از سال ۲۰۰۶ تا سال ۲۰۱۰ با یک چهره خاص به بازار آمد، اما سال ۲۰۱۰ میلادی بود که در موتور شوی پاریس این خودرو کوپه دستخوش تغییرات طراحان مرسدس‌بنز قرار گرفت. هر چند که نسل آخر CL کلاس موسوم به C216 شاهکار دیگر از گوردن واگنر مدیر طراحی مرسدس‌بنز است. قوی‌ترین نسخه از این خودرو با نام CL65 AMG معرفی می‌شود، اما در این مطلب ما به بررسی نسخه CL63 AMG می‌پردازیم که پس از CL65 AMG به عنوان قوی‌ترین و پرفورمنسی‌ترین نسخه از CL کلاس به حساب می‌آید. با نگاهی به پروفیل بدنه این کوپه جذاب و محبوب ستاره‌اشوتگارتی؛ شاهد استفاده از رینگ‌های ۱۹ و ۲۰ اینچی فورج پنج پره و طراحی یک خط تیز نسبتاً زاویه‌دار افقی روی بدنه با حجم‌های متورم شده روی گلگیر که حالت ماهیچه‌ای ایجاد کرده هستیم که کاراکتر فوق اسپرت و خاصی به CL63 AMG می‌دهد. ناگفته نماند که تمام نسخه‌های CL کلاس دارای یک طراحی مشخصی هستند، با این تفاوت که سایز رینگ‌های استفاده شده در آن‌ها متفاوت است. کشیده شدن ستون C به منظور فضای بهتر سر نشینان داخل کابین است، پوزه کشیده و پشت کوتاه نیز به ایجاد کاراکتر اسپرت این خودرو کمک به‌سزایی می‌کند. چراغ‌های زیبا مشابه حالت اباگرافیک خاص و یک حجم متورم شده کاپوت با جلو پنجره پنج ضلعی با خط افقی کروم که در میان آن لوگوی مرسدس‌بنز قرار گرفته؛ چهره کاملاً جسور و اسپرتی به CL63 AMG می‌بخشد. در نمای عقب نیز چراغ‌های مشابه D و با یک طراحی سیال به‌دور از خطوط و احجام اغراق شده؛ زیبایی چشم‌نوازی از CL63 AMG را به نمایش می‌گذارد. البته که طراحی اگزوزهای مربع شکل دویل در طرفین سپرو دیفیوزر میانی آن‌ها چاشنی حالت اسپرت را در این کوپه سرکش مرسدس‌بنز دوچندان می‌کند. هر چند که فیس‌لیفت در CL کلاس تنها به به‌روزرسانی گرافیک چراغ‌های خودرو و استفاده از LED افقی برای دی‌الایت زیر سپر جلو محدود می‌شود.

موتوری که پر توان و پرمصد است

پیش از این که به مشخصات فنی این کوپه لوکس اشتوتگارتی اشاره کنیم؛ باید گفت که قوی‌ترین نسخه این خودرو اسپرت و لوکس مرسدس‌بنز CL65 AMG است که از یک پیشرانه ۱۲ سیلندر بهره می‌برد. اما نسخه‌ای دیگر از این کوپه وجود دارد که قدرت و گشتاور بالایی نیز دارد. این نسخه همان



کابینی که هرگز خسته‌کننده نمی‌شود!

با ورود به کابین CL63 AMG به عنوان یک خودرو کوپه ۲+۲ فضای کاملاً راحت و فوق لوکس در اختیار سر نشینان قرار می‌گیرد. با نگاهی به جزئیات کابین CL63 AMG شاهد المان‌هایی خواهیم بود که از زمان طراحی خود حدود یک دهه جلوتر است. یکی از این المان‌ها استفاده از کلاستر (مجموعه پشت آمپر) تمام دیجیتال و یک نمایشگر ۱۸٫۷ اینچی برای سیستم اطلاعات سرگرمی است که از سال ۲۰۱۶ به بعد ترند طراحی شد. همچنین طراحی داشبورد خلوت و استفاده از دکمه‌های پیانوئی کروم در زیر درچه‌های میانی سیستم تهویه مطبوع؛ المان جدید دیگر در طراحی داخلی این کوپه است. استفاده از چرم با کیفیت مینو و دکوراتیو کروم، چوب یا فیبر کربن به انتخاب مشتری‌بان و طراحی یک سقف بزرگ ساتروف و درچه‌های دوز نقه‌ای شکل میانی سیستم تهویه مطبوع و درچه‌های مستطیل شکل در طرفین داشبورد؛ فضای کاملاً دلنشین را فراهم آورده است. هر چند که طراحی غریب‌لک فرمان چهارشاخه با پدال‌های شیفتر آلومینیومی بزرگ در پشت آن و سندنل‌های اسپرت راننده و سر نشین جلو، رانندگی با این کوپه اسپرت را هیجان‌انگیز می‌کند. CL63 AMG دارای امکانات رفاهی و ایمنی است که می‌تواند با به‌روزترین خودرو و سدان خانوادگی لوکس مقایسه شود. آپشن‌هایی از جمله سیستم پایش نقاط کور، سیستم دید در شب، سیستم PRE-SAFE (سیستم ترمز اضطراری خودکار)، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم هشدار خواب‌آلودگی و توجه راننده، سیستم پیش‌گیری از برخورد، سیستم تعلیق با دامپرهای پنوماتیکی قابل تنظیم، سیستم پارک الکترونیکی، کروز کنترل تطبیق پدیر، دوربین ۳۶۰ درجه، ۹ ایربگ به صورت استاندارد، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو منطقه‌ای و مجزا برای سر نشینان عقب، سیستم پشت‌سری فعال و فرمان الکترومکانیکی و دوربین دید عقب اشاره کرد.



ویژگی‌های مینی‌ون لوکس «ولوو»



«مینی‌ون لوکس ولوو سال ۲۰۲۲ میلادی همراه با تکنولوژی منحصر به فرد و وزن کمتر در مقایسه با نسخه قبلی معرفی شد. بر این اساس کمپانی ولوو برای EM90 مانند EX90 از سازه شاسی و بدنه تمام آلومینیوم بهره گرفته تا مجموع وزن آن را به ۲۷۶۳ کیلوگرم برساند. هر چند که در گزارش‌ها آمده که با توجه به گفته‌های مدیران ارشد

واحد تحقیق و توسعه R&D این کمپانی، به دلیل استفاده از مازول‌های نسل جدید و باتری لیتیوم-یونی، این خودرو ناگزیر دارای چنین وزنی است. این مهم به خوبی سبب افزایش ایمنی و از سوی دیگر منجر به کاهش وزن و افزایش رانندگی و بهبود عملکرد در این خودرو شده است.

گزینه‌ای بالقوه برای بازار ایران که می‌تواند حمل و نقل را متحول کند

«Farizon SV»؛ ون برقی آینده‌نگر چینی

Farizon SV نمادی از آینده خودروهای تجاری برقی است؛ آینده‌ای که در آن هوشمندی، پایداری زیست‌محیطی و بهره‌وری عملیاتی محور تصمیم‌گیری‌ها هستند



□ فرصت‌های بالقوه برای بازار ایران
ورود Farizon SV به بازار ایران می‌تواند تحولی در حوزه ون‌های تجاری ایجاد کند. با وجود کهنه بودن بسیاری از مدل‌های موجود، استفاده از این ون با فناوری‌های پیشرفته و برد مناسب می‌تواند هزینه‌های سوخت را کاهش دهد و کیفیت خدمات شهری را ارتقا بخشد. طراحی بدون ستون B و فضای بار وسیع، امکان استفاده چندمنظوره از ون را فراهم می‌کند و تطبیق آن با سیاست‌های زیست‌محیطی، ارزش آن را در بازار ایران دوچندان می‌کند.

□ چالش‌های ورود به ایران
با وجود مزایا، عرضه Farizon SV در ایران با محدودیت‌هایی روبه‌رو است. زیرساخت شارژ سریع هنوز به اندازه کافی توسعه نیافته و هزینه خرید ون‌های برقی بالاست. فناوری‌های پیشرفته آن نیازمند آموزش رانندگان و تجهیزات تخصصی برای خدمات پس از فروش هستند. همچنین تطبیق با مقررات واردات و استانداردهای ایمنی ضروری است. با این حال، حمایت دولت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی می‌تواند این چالش‌ها را کاهش دهد و امکان بهره‌برداری بهینه از مزایای Farizon SV را فراهم کند.

□ مقایسه با دیگر ون‌ها
رقابت جهانی Farizon SV با سایر ون‌های برقی مانند Renault Master EV و Ford E-Transit نشان می‌دهد که فضای بار وسیع، فناوری‌های مدرن و برد حرکتی مناسب، مزیت‌های کلیدی این ون هستند. هر چند هزینه اولیه و نیاز به زیرساخت تخصصی از چالش‌های آن محسوب می‌شوند، در ایران Farizon SV می‌تواند جایگزینی مناسب برای مدل‌های قدیمی باشد و با فناوری‌های هوشمند، بهره‌وری عملیاتی را به‌طور چشمگیری افزایش دهد.

□ چشم‌انداز و نقش در ناوگان شهری
Farizon SV نمادی از آینده خودروهای تجاری برقی است؛ آینده‌ای که در آن هوشمندی، پایداری زیست‌محیطی و بهره‌وری عملیاتی محور تصمیم‌گیری‌ها هستند. استفاده از چنین ون‌هایی در ناوگان شهری و بین‌شهری می‌تواند استانداردهای جدیدی ایجاد کند و الگویی برای گذار به فناوری‌های نوین در ایران باشد. تمرکز بر آموزش رانندگان، توسعه زیرساخت شارژ و ایجاد شبکه خدمات پس از فروش تخصصی، از ضرورت‌های موفقیت این محصول هستند. Farizon SV بیش از یک وسیله نقلیه برقی، نماینده نسلی تازه از خودروهای تجاری است که با ترکیبی از نوآوری، بهره‌وری و طراحی هوشمند، استانداردهای جهانی را دنبال می‌کند. معرفی این محصول به ایران می‌تواند به مدرن‌سازی ناوگان حمل و نقل کمک کند و تجربه عملی استفاده از فناوری‌های نوین را برای کسب‌وکارهای ایرانی فراهم آورد. با توجه به چالش‌ها و فرصت‌ها، Farizon SV گزینه‌ای جدی و ارزشمند برای بازار ایران محسوب می‌شود و می‌تواند نقشی کلیدی در تحول صنعت ون‌های تجاری کشور ایفا کند.

می‌کند. پشتیبانی از شارژ سریع نیز باعث می‌شود ناوگان‌های تجاری بتوانند در کوتاه‌ترین زمان دوباره آماده بهره‌برداری شوند.

□ امکانات داخلی و تجربه رانندگی مدرن
کابین Farizon SV با ترکیبی از طراحی مینیمال و عملکردی، امکانات هوشمندی را در اختیار راننده قرار می‌دهد. داشبورد دیجیتال و نمایشگر بزرگ مرکزی، ارتباطات هوشمند و سیستم‌های کمکی راننده نظیر هشدار برخورد و کنترل پایداری، ایمنی و راحتی راننده را تضمین می‌کنند. این مجموعه امکانات نه تنها تجربه رانندگی را ارتقا می‌دهد، بلکه Farizon SV را به گزینه‌ای جذاب برای شرکت‌های لجستیک و خدمات شهری تبدیل می‌کند.

□ مشخصات فنی، امکانات و تیپ‌بندی
Farizon SV با تمرکز بر عملکرد، انعطاف‌پذیری و کاربری متنوع، در چند تیپ مختلف عرضه می‌شود که هر یک برای نیازهای متفاوت ناوگان‌های تجاری طراحی شده‌اند. توان موتور بین ۱۵۰ تا ۲۰۰ کیلووات و گشتاور آن حدود ۳۵۰ نیوتون‌متر است، که باعث شتاب و پاسخگویی سریع خودرو در محیط شهری می‌شود. شتاب صفر تا صد کیلومتر برای تیپ‌های بالاتر کمتر از ۱۰ ثانیه است و برد حرکتی بسته به ظرفیت باتری بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ کیلومتر متغیر است. سیستم شارژ سریع این امکان را فراهم می‌کند که باتری در کمتر از یک ساعت به ظرفیت عملیاتی باز گردد. Farizon SV همچنین از سیستم بازپایی انرژی هنگام ترمزگیری بهره می‌برد که مصرف انرژی را بهینه و رانندگی عملیاتی را افزایش می‌دهد. کابین ون به گونه‌ای طراحی شده که راحتی راننده و کاربری حرفه‌ای هم‌زمان فراهم شود. نمایشگر دیجیتال بزرگ، کنترل‌های لمسی، ارتباطات هوشمند و سیستم‌های ناوبری پیشرفته، تجربه رانندگی مدرن را به اپراتورها ارائه می‌کنند. سیستم‌های کمکی راننده شامل هشدار برخورد، کنترل پایداری و دستیار پارک خودکار هستند و ایمنی راننده و بار را تضمین می‌کنند. ظرفیت بار Farizon SV بسته به تیپ انتخابی بین ۱ تا ۱.۵ تن متغیر است و طول و ارتفاع محفظه بار قابل انعطاف است. مدلهایی با سقف بلند و قابلیت نصب تجهیزات تخصصی، برای کاربردهای ویژه طراحی شده‌اند، از جمله یخچال‌ها، تجهیزات پزشکی یا بارهای حجیم، که این تیپ‌بندی متنوع را به گزینه‌ای ایده‌آل برای کاربردهای شهری و بین‌شهری تبدیل می‌کند.

□ جایگاه جهانی و رقابت بین‌المللی
Farizon SV توانسته جایگاه خود را در بازار جهانی تثبیت کند و با ورود به رقابت‌های بین‌المللی مانند نامزدی در جایزه «Van of the Year 2026» توجه کارشناسان صنعت را جلب کند. حضور در این رقابت‌ها نشان‌دهنده کیفیت ساخت، نوآوری و توان رقابتی این ون در میان محصولات اروپایی و آمریکایی است. بازار چین با ظرفیت تولید بالا و مصرف گسترده خودروهای برقی، بستری مناسب برای ظهور محصولاتی مانند Farizon SV فراهم کرده است.

□ بازار خودروهای کار و تجاری طی سال‌های اخیر دستخوش تغییرات بنیادین شده است. اگر در گذشته تمرکز اصلی صنعت خودرو بر وسایل نقلیه سواری برقی بود، اکنون توجه تولیدکنندگان به ون‌ها و خودروهای تجاری سبک و متوسط معطوف شده است. در این میان، چین با پیشتازی در فناوری‌های نوین و ظرفیت عظیم تولید، نقش پیشگام را در توسعه خودروهای برقی ایفا می‌کند. شرکت «Farizon Auto»، زیرمجموعه گروه خودروسازی «Geely»، با معرفی ون برقی «Farizon SV»، محصولی نوآورانه را به بازار جهانی ارائه کرده که نه تنها استانداردهای جدیدی در طراحی ون‌های تجاری تعیین می‌کند، بلکه می‌تواند الگویی برای بازار ایران نیز باشد.

□ طراحی بدنه و افزایش کارایی بار
یکی از ویژگی‌های برجسته Farizon SV طراحی بدنه بدون ستون B است، که فضای بارگیری را به شکل چشمگیری افزایش می‌دهد و دسترسی به محفظه بار را ساده‌تر می‌کند. این طراحی نه تنها باعث می‌شود عملیات بارگیری و تخلیه سریع‌تر انجام شود، بلکه امکان استفاده از درهای کشویی بزرگ را نیز فراهم می‌آورد. در شرایطی که سرعت و کارایی در لجستیک شهری اهمیت بالایی دارد، این ویژگی یک مزیت عملیاتی قابل توجه محسوب می‌شود. کابین ون نیز با هدف ترکیب راحتی راننده و بهره‌وری عملیاتی طراحی شده و تجربه‌ای مدرن از رانندگی تجاری را ارائه می‌کند.

□ فناوری Drive-by-Wire و آینده رانندگی
در حوزه فناوری، Farizon SV از سیستم «Drive-by-Wire» بهره می‌برد. این فناوری به جای اتصالات مکانیکی سنتی، فرمان، ترمز و شتاب خودرو را از طریق سیگنال‌های الکترونیکی کنترل می‌کند. مزایای این طراحی شامل دقت بیشتر، پاسخ سریع‌تر به دستورات راننده و هماهنگی بهتر با سیستم‌های کمکی و نیمه‌خودران است. این قابلیت همچنین امکان یکپارچه‌سازی آسان با نرم‌افزارهای مدیریت انرژی و بهینه‌سازی مصرف باتری را فراهم می‌کند، که برای خودروهای تجاری برقی اهمیت حیاتی دارد.

□ باتری پیشرفته و برد حرکتی مناسب
باتری Farizon SV بر اساس معماری پیشرفته «Cell-to-Pack» ساخته شده است که سلول‌های باتری مستقیماً به یک متصل می‌شوند و از مازول‌های میانی صرف‌نظر شده است. چنین طراحی‌ای تراکم انرژی بالاتر، وزن کمتر و ایمنی بیشتر را فراهم می‌آورد. برد حرکتی این ون بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ کیلوواتر برآورد شده که برای استفاده روزمره شهری و حتی سفرهای کوتاه بین‌شهری کفایت



رقابت داغی بین شرکت‌ها برای فروش محصولات برقی وارداتی هستیم. به خصوص این رقابت در بخش خودروهای برقی شاسی‌بلند بسیار داغ است.

در روزهایی که وضعیت بازار خودرو در اکثر بخش‌ها تعریف چندانی ندارد و روند معاملات تحت تاثیر تورم و تحریم همچنان رو به کاهش است، شاهد



رقابت داغ بر سر فروش برقی‌ها

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

افت محسوس بهای ارز و تاثیر آن بر قیمت انواع خودرو

با این حال ثبات سیاسی و اقتصادی کشور آرامش بازار را به دنبال خواهد داشت و همین مساله به خودی خود سبب افت بهای ارز و به تبع آن قیمت خودرو در آینده نزدیک خواهد شد.

و اقتصادی کشور می‌دانند که به گمانه‌زنی‌ها در این رابطه دامن می‌زند و در نتیجه شاهد مقاومت بازار خودرو در برابر کاهش قیمت هستیم.

طی دوروز گذشته بهای ارز در بازار سیر نزولی به خود گرفته؛ با این حال تاثیر این موضوع بر بازار خودرو ناچیز بوده است. فعالان بازار از جمله دلایل این امر را مبهم بودن فضای سیاسی

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
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۸۰	۲ میلیارد و ۳۳۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۱۸	۲ میلیارد و ۳۲۰	۰	
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲۰	▼
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۱۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۳ میلیارد	۳۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۸۵۰	۲۰	▼
فونیکس FX پرمیوم AWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۸۶۲	۲ میلیارد و ۹۲۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۶۶۰	۴۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۴۵۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۶۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۸۸۰	۳۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۸۸۰	۰	
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۹۸	یک میلیارد و ۹۲۰	۱۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۳۶۰	۰	
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد	۳۰	▼
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۸۷۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۶۰	۲۰	▲

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 ۸۰۰	۱۰۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۴ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
کیا سلتنوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۳ میلیارد	۵۰	▲
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۶	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۸۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
هوندا H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۵	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۲۲	۲	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۱۴	۳	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۶۸	۳	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۸۴	۳	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۲۲	۴	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۳۵	۸	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۳۹	۱	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۰۹	۴	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۷۷	۳	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۳۶	۵	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۳۵	۱	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۵۵	۱	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۳۰	۵	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۳۸	۸	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۳۱	۲	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۴۷	۷	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۱۶۰	۵	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۲۰۰	۲	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۴۷۰	۱۰	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۹۷	۲	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۵۵۰	۱۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۹۹	۱	▲
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۹۹۰	۹	▲
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۳۶۰	۶	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۵۸	۳	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۸۸	۸	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۵	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۸۴	۹	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۹۸	۳	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۷۳	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	یک میلیارد و ۱۰۰	۴	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک میلیارد و ۸۵۰	۲	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک میلیارد و ۱۱۰	۴	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۲۶۷	۷	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۳۶۰	۵	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک میلیارد و ۶۱۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۹۷۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۱۲۴	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۳۳۹	۷	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک میلیارد و ۸۵۰	۵	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۳۲۰	۵	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۷۵	۰	
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۷۹۰	۵	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۷۴	۴	▲



کشف ۶۰ هزار لیتر روغن موتور تقلبی در رباط کریم

«نیروهای سپاه حضرت امام حسن مجتبی (ع) در پی عملیات‌های اطلاعاتی خود علیه قاچاق سوخت و فرآورده‌های نفتی، موفق به کشف یک انبار بزرگ حاوی روغن موتور تقلبی در رباط کریم شدند. به گزارش «مهر» نیروهای سپاه حضرت امام حسن مجتبی (ع) در رباط کریم طی یک عملیات دقیق اطلاعاتی، یک انبار بزرگ حاوی روغن موتور تقلبی را شناسایی و مقدار ۶۰ هزار لیتر روغن موتور تقلبی را کشف و ضبط کردند. براساس این گزارش، سربازان گمنام امام زمان (عج) با

هماهنگی دستگاه‌های قضائی و امنیتی این عملیات را با موفقیت به پایان رساندند. این حجم از روغن موتور تقلبی در صورت ورود به بازار می‌توانست خسارات مالی و فنی گسترده‌ای به مصرف‌کنندگان وارد کند. مقامات سپاه اعلام کرده‌اند که جزئیات بیشتری در باره این عملیات و دستگیری متخلفان متعاقباً اعلام خواهد شد. همچنین این اقدام در راستای حفظ حقوق مصرف‌کنندگان و مقابله با سودجویی‌های غیرقانونی انجام شده است.

چرا انتخاب صحیح روغن گیربکس حیاتی است؟

طول عمر گیربکس اتوماتیک وابسته به روانکار مخصوص



گیربکس دو کلاچه DCT

گیربکس‌های دو کلاچه، پیچیده‌ترین نوع از جعبه‌دنده‌های امروزی هستند. این سیستم در واقع دو گیربکس نیمه‌مستقل دارد که به صورت متناوب دنده‌ها را درگیر می‌کنند. روغن در این نوع گیربکس‌ها، علاوه بر خنک‌کاری چرخ‌دنده‌ها، وظیفه دارد کنترل عملکرد کلاچ‌های ترو خشک را نیز بر عهده گیرد. در گیربکس‌های دو کلاچه خشک (Dry DCT)، معمولاً روغن مخصوص چرخ‌دنده‌ها استفاده می‌شود، اما در مدل‌های تر (Wet DCT) باید از روغن‌هایی استفاده کرد که اصطکاک دقیق بین صفحات کلاچ را تنظیم کنند. استفاده از روغن اشتباه در DCT، به سرعت موجب

«در دنیای امروز که فناوری خودروها با شتابی سرسام‌آور پیش می‌رود، نقش «روغن گیربکس» دیگر صرفاً یک روان‌کننده مکانیکی نیست. این سیال دقیق و مهندسی‌شده، در گیربکس‌های مدرن نقشی مشابه خون در بدن انسان دارد؛ کوچک‌ترین اشتباه در انتخاب یا تعویض آن می‌تواند منجر به مرگ تدریجی گیربکس شود. به‌ویژه در خودروهایی با گیربکس CVT، تیپ‌ترونیک و دو کلاچه (DCT)، روغن نه تنها وظیفه روان‌سازی دارد بلکه کنترل دما، انتقال نیرو و حتی هماهنگی الکترونیکی سیستم را بر عهده گرفته است.

شناخت ماهیت گیربکس‌های مدرن

گیربکس CVT، خبری از دنده‌های سنتی نیست. انتقال نیرو از طریق دو پولی مخروطی و یک تسمه یا زنجیر فلزی انجام می‌شود. از عملکرد نرم و بدون ضربه این سیستم، در اصطکاک کنترل شده بین پولی‌ها و تسمه نهفته است. بنابراین، روغن باید بتواند در هر لحظه تعادل دقیقی میان چسبندگی و لغزندگی ایجاد کند. اگر روغن بیش از حد لیز باشد، تسمه سر می‌خورد و اگر بیش از اندازه چسبیده باشد، سایش افزایش می‌یابد. از همین رو، تنها روغن‌هایی با فرمول اختصاصی CVT Fluid برای این گیربکس‌ها مناسب هستند؛ استفاده از ATF‌های معمولی در این سیستم حکم تزریق خون اشتباه به بدن را دارد.

گیربکس تیپ‌ترونیک AT (با حالت دستی)

دمای روغن است. در صورت مشاهده چنین علائمی، باید فوراً روغن تخلیه و با نمونه استاندارد جایگزین شود. حتی چند صد کیلومتر رانندگی با روغن نامناسب می‌تواند منجر به هزینه‌های چند ده میلیونی شود.

توصیه‌های نگهداری و تعویض

۱. از تاییدیه سازنده خودرو پیروی کنید. همیشه نوع روغن در دفترچه راهنما مشخص شده و حتی برندهای مجاز معرفی می‌شوند.
۲. تعویض منظم را جدی بگیرید. برخلاف باور عمومی، بسیاری از گیربکس‌ها «عمر نامحدود روغن» ندارند. در کارکرد شهری و ترافیکی، تعویض در بازه‌های ۴۰ تا ۶۰ هزار کیلومتر توصیه می‌شود.

زمان تعویض روغن: نه زود، نه دیر

یکی از باورهای اشتباه میان رانندگان این است که روغن گیربکس «عمر دائمی» دارد. در حالی که حتی در بهترین شرایط، اکسیداسیون، حرارت و آلودگی فلزی به تدریج خواص روانکاری روغن را از بین می‌برد.

در خودروهای با کارکرد شهری و ترافیک سنگین، توصیه می‌شود روغن گیربکس بین ۴۰ تا ۶۰ هزار کیلومتر تعویض شود. برای خودروهای مجهز به گیربکس CVT و DCT، توجه به بازه زمانی تعیین‌شده توسط کارخانه اهمیت دوچندان دارد، چراکه تأخیر در تعویض روغن باعث کاهش کیفیت تعویض دنده، افزایش مصرف سوخت و استهلاک سریع پمپ هیدرولیک می‌شود.

چرا روغن مخصوص هر گیربکس حیاتی است؟

سازندگان خودروها، برای هر نوع گیربکس، روغنی با ترکیب شیمیایی و افزودنی‌های دقیق تعریف کرده‌اند. افزودنی‌هایی مانند ضد کف، ضد اکسیداسیون، مواد افزایش‌دهنده شاخص گرانشی و اصلاح‌کننده اصطکاک، همگی به‌طور خاص با نیازهای آن گیربکس طراحی می‌شوند. به بیان ساده‌تر، روغن گیربکس CVT نمی‌تواند در گیربکس تیپ‌ترونیک یا DCT کار کند؛ زیرا پارامترهای اصطکاک، دمای کاری و فشار هیدرولیک در هر کدام متفاوت است. برای نمونه، روغن CVT باید اصطکاک را کاهش دهد تا تسمه نلغزد، در حالی که روغن DCT باید اصطکاک را افزایش دهد تا صفحات کلاچ درگیر شوند. این تضاد، نشان می‌دهد که استفاده از روغن جایگزین، حتی اگر از نظر ویسکوزیته مشابه باشد، می‌تواند مخرب باشد.

نشانه‌های هشدار دهنده در استفاده از روغن نامناسب

تغییر رفتار تعویض دنده‌ها: تأخیر، ضربه یا لغزش در هنگام شتاب‌گیری.
افزایش صدا و لرزش در حین حرکت: نشانه کمبود یا کاهش خاصیت روان‌کاری روغن.
افزایش دمای گیربکس: روغن اشتباه معمولاً توان خنک‌کاری کافی ندارد.
روشن شدن چراغ خطای گیربکس یا Check Transmission: یکی از اولین نشانه‌های خطا در فشار یا





تیای خودرو

چهارشنبه ۲۳ مهرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم

باشش سوخت انژکتوری حداکثر توان خروجی این موتور را به ۲۰۵ اسببخار می‌رساند. البته کمپانی اموی آگوستا اعلام کرده که با تغییراتی در پروگرام ECU می‌توان قدرت را به ۲۰۹ اسببخار نیز رساند. این پیشرانه مجهز به انژکتور تیتانیومی با سیستم مکش متغیر برای سیلندر هاست که طراحی آن دو سیستم سبب افزایش راندمان شده است. از سوی دیگر مدیرت هوشمند چرخ‌زنی شمع‌ها نیز در راستای بهبود عملکرد موتور بسیار تأثیرگذار بوده است.

اموی آگوستا یکی از معروف‌ترین سازندگان موتورسیکلت است. این کمپانی ایتالیایی در زون سال ۲۰۲۰ موتورسیکلت استریت فایتر خود را با نام راش ۱۰۰۰ به جهان معرفی کرد. این موتورسیکلت اسپرت ایتالیایی از یک پیشرانه قدرتمند بهره می‌گیرد؛ یک موتور ۴ سیلندر موازی به حجم ۹۹۸ سی‌سی بنزینی مزین به ۱۶ سوپاپ بر دو میل سوپاپ می‌تواند قدرت بالایی را تولید کند. پارامترهایی مانند نسبت کورس پیستون به قطر پیستون ۷۹ میلی‌متر در ۵۰۹ میلی‌متری و نسبت تراکم ۱۳٫۴ به یک و

پیشرانه قدرتمند ایتالیایی جسور!



تلگرام

Telegram

دلایل رشد نامتعارف قیمت قطعات خودرو

پس از جنگ تحمیلی ۱۲ روزه، ظرف کمتر از ۴ ماه، قیمت قطعات خودرو در بازار بارش چشمگیری مواجه شد. حال سوال این است که دلیل اصلی این رشد بهای ناگهانی چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

این موضوع بسیار ساده است که عدم تعادل میان عرضه و تقاضا می‌تواند روی روند معاملات در بازار قطعات یدکی تأثیر منفی بگذارد. به بیان دیگر قیمت قطعات خودرو متأثر از جنگ ۱۲ روزه حدود ۱۰ درصد رشد داشته است. بر این اساس تنها دلیل رشد بهای قطعه در بازار در مدت زمان کوتاه، عدم توزیع به موقع محصول از سوی قطعه‌سازان عنوان شده است.

صمدی

معمولاً روند فعالیت صنایع در شرایط ویژه و خاص تا حدی کند می‌شود و متأسفانه عده‌ای سودجو نیز با سوءاستفاده از شرایط نامطلوب، با هدف کسب سود حداکثری تلاش می‌کنند قیمت محصولات قطعه‌سازی را در بازار تا هر اندازه که امکان دارد، افزایش دهند. این مساله به خودی خود روی روند معاملات تأثیرات منفی و نامطلوبی دارد. در نهایت در این رابطه می‌توان به سه عامل مهم و کلیدی اشاره کرد. نخست عدم توزیع قطعه به قدر کافی از سوی تولیدکنندگان است. همچنین در شرایط اضطراری، معمولاً تقاضا از عرضه پیشی می‌گیرد که همین امر سبب بالا رفتن قیمت قطعه در بازار می‌شود. در آخر این که عدم نظارت و کنترل موثر روی فرایند معاملات در بازار توسط نهادهای مربوطه فرصتی را برای سودجویان فراهم می‌کند تا هر چه بیشتر قیمت محصول را در بازار افزایش دهند، به امید این که از این طریق به سود حداکثری برسند.

منتی‌بور

Message

صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

عیب‌یابی نادرست



خودرو خارجی مدل ۲۰۱۲ دارم و مدتی بود صدای زیادی از بخش بالای موتور آن به گوش می‌رسید. متأسفانه برای عیب‌یابی و تعمیر خودرویم به یک مرکز تقریباً گمنام در سطح شهر مراجعه کردم و تکنسین این مرکز پس از بررسی خودرویم تشخیص داد که برای رفع مشکل، باید سرسیلندر خودرو تعویض شود. اما به رغم تعویض این قطعه و صرف هزینه هنگفت، باز هم مشکل برطرف نشد! این بار برای عیب‌یابی خودرویم به تعمیرگاهی مراجعه کردم که خوشنام است و تکنسین این مرکز نیز مشکل را ناشی از بی‌کیفیت بودن روغن موتور دانست که البته با تعویض آن، ایراد خودرو به‌طور کلی برطرف شد.

۰۹۲۲*۰۱۳۳

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۱۶

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۴۱۷

کدام مورد می‌تواند خرابی‌های خودرو را به پایین‌ترین سطح خود برساند؟

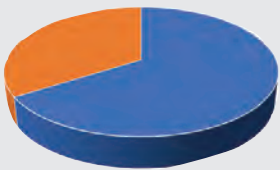


- ۱- تأمین قطعات از مراکز معتبر
- ۲- تعمیر خودرو و تأمین قطعات در نمایندگی‌ها
- ۳- رانندگی با سرعت استاندارد

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم تأثیر کدام مورد در کاهش تصادفات جاده‌ای بیشتر است؟

در پاسخ به این پرسش ۶۶ درصد به گزینه یک یعنی سخت‌گیری بیشتر پلیس راهور و ۳۴ درصد به گزینه دوم یعنی افزایش نرخ جریمه‌های الکترونیکی رأی داده بودند

گزینه ۱ ۶۶ درصد
گزینه ۲ ۳۴ درصد



پیامک

SMS

موتورسیکلت

موتورسیکلت ۱۶۰ سی‌سی مدل ۹۰ دارم و مدتی است هنگام تعویض دنده‌ها صدای زیادی از عقب و قسمت پایینی موتور شنیده می‌شود؛ علت چیست؟

۰۹۲۳*۰۱۳۵۴

این مشکل دو علت عمده دارد. ابتدا این که اگر تنها هنگام تعویض دنده‌ها چنین صدایی شنیده می‌شود، باید گفت صدای تولیدشده از عقب موتور به زنجیر مربوط می‌شود. در این حالت ممکن است زنجیر شل باشد و صدا تولید کند. بنابراین با سفت کردن زنجیر مشکل رفع می‌شود. اما صدای تولیدشده از قسمت پایین موتور می‌تواند به خرابی چرخ‌دنده مربوط شود. به عبارت دیگر اگر چرخ‌دنده مربوطه به اصطلاح تیز کرده باشد و یا ساییدگی زیادی برای آن به‌وجود آمده باشد، در این حالت سبب برخورد چرخ‌دنده‌ها با یکدیگر می‌شود. در نتیجه در این حالت صدا تولید می‌کند. برای رفع چنین مشکلی باید به تعمیرگاه‌های موتورسیکلت مراجعه کنید و گیربکس موتور شما با هدف بررسی بیشتر باز شود. در این صورت ممکن است یکی از چرخ‌دنده‌ها معیوب شده باشد که در این صورت باید تعویض شود. ناگفته نماند در بسیاری از موارد که خرابی در بخش موتور یا سیستم انتقال قدرت به‌وجود می‌آید، تنها دلیل آن تغییرات غیراصولی از سوی مالک است. به عبارت دیگر یک پیچ تنظیم برای سفت یا شل کردن زنجیر انتقال قدرت به چرخ عقب در نظر گرفته شده و در بسیاری از موارد، مالکان موتورسیکلت‌ها به‌صورت غیر استاندارد مقدار سفت یا شل بودن آن را تنظیم می‌کنند. این مهم می‌تواند تا حد بسیاری در افزایش خرابی اثرگذار باشد. بر این اساس همواره توصیه می‌شود برای تنظیم و استاندارد سازی موتور یا سیستم انتقال قدرت به تعمیرگاه مراجعه کنید.

طراحی سوپاپ

در مقاله‌ای خواندم که موتورهای ۸ سیلندر مجهز به ۳۲ سوپاپ هستند؛ آیا موتور ۸ سیلندر با تعداد سوپاپ کمتری وجود دارد؟

۰۹۲۵*۰۱۳۴۸

راندمان و گشتاور دو مولفه مهم در طراحی پیستون موتور است. به عبارت دیگر یکی از راه‌های افزایش قدرت در موتور طراحی سوپاپ بیشتر است. طراحی سوپاپ‌های بیشتری می‌تواند به بهبود هوای ورودی به موتور و خروج دود و در نهایت افزایش راندمان کمک بسزایی کند. در دهه‌های قبل مانند دهه ۷۰ طراحی موتورهای پیستونی بر این اساس بود که موتورهای ۸ سیلندر با دو سوپاپ در هر سیلندر یعنی در مجموع ۱۶ سوپاپ تولید می‌شدند. پس از طراحی سیستم الکترونیکی جدید، سوخت‌رسانی موتورهای دچار تغییراتی شد که نتیجه آن افزایش سوپاپ به تعداد سیلندر بود. محصولات کمپانی جنرال موتورز نیز از طراحی جدید برخوردارند؛ اما موتورهای این کمپانی از تعداد کمتر سوپاپ بهره می‌برند. یکی از محصولات این کمپانی که مانند خودروهای قدیمی دارای تعداد سوپاپ کمتر است، شورولت مدل سیلورادو است. پیش‌رانه این خودرو با توجه به این که یک موتور ۸ سیلندر وی شکل است، دارای ۱۶ سوپاپ است. البته لازم به ذکر است هر کمپانی خودروسازی بنا بر نیاز بازار کشور خود محصولاتش را طراحی می‌کند و بر این اساس بازار آمریکایی بیشتر متقاضی خودروهای با حجم موتور بالا و عضلانی است. بنابراین تمامی خودروهای آمریکایی عضلانی طراحی شده و با موتورهای با حجم بالا روانه بازار می‌شوند. حتی در حال حاضر نیز شورولت سیلورادو با موتور ۸ سیلندر ۱۶ سوپابه راهی بازار می‌شود و یکی از مزایای تعداد سوپاپ کمتر استهلاک بسیار پایین است و خودرو از نظر هزینه نگهداری مقرون به‌صرفه‌تر است.

«تویوتا» با ساده‌ترین استراتژی بازار را در اختیار گرفت؛ نگاهی به «یاریس» جدید



اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی تویوتا نسل چهارم یاریس آتیورادر تایلند معرفی کرد. این خودرو که یک سدان کوچک ساب‌کامپکت سگمنت B و البته اقتصادی مقرون به‌صرفه است، در برخی از بازارها با نام Vios شناخته می‌شود. یاریس تا به امروز جزو پر فروش‌ترین محصولات تویوتا در کلاس سدان‌ها معرفی می‌شود.

نگاهی به طراحی خارجی

از نظر استایل ظاهری، تویوتا یاریس آتیو یا ویوس جدید، اساساً شبیه یک سدان کروای کوچک است. به عبارت دیگر، در نمای جلو سپری با یک دهانه ورودی هوای بزرگ که سطح زیادی از آن را پوشانده و توسط دو چراغ با فرمی تهاجمی و شارپ که از طریق یک قطعه تریم به هم وصل شده‌اند، احاطه شده است. در حقیقت فرم طراحی چراغ‌های جلو و خطوط تیز روی کاپوت، پوزه یاریس جدید را مشابه برادر بزرگ‌ترش یعنی کمری کرده است. این سبک آلمان زبان جدید طراحی تویوتا است. استایل فوق‌بازنگری کاملی که تیم طراحی در نسبت‌های بدنه داشته، بهبود چشمگیری داشته است. چرا که رینگ‌های ۱۶ اینچی، فرم کلی بدنه یاریس را عضلانی‌تر و خاص‌تر کرده است. با نگاهی دقیق‌تر به نمای جانبی می‌توان خط تیز افقی شخصیتی را دید که با سطوح تخت و تناسب‌بهرت‌بدنه، کاراکتر اسپرت و نافذی به این سدان ساب‌کامپکت تویوتا بخشیده است. ناگفته نماند که طراحی چراغ‌های مستطیل شکل که با کروم مشکی پیانویی به هم متصل شده است، فرم پیوسته به چراغ‌های عقب داده تا با یک حجم پردازشی صریح، نمای زیبا از یک سدان را به نمایش بگذارد. کمپانی تویوتا همچنین یکجی از قطعات الحاقی اسپرت بدنه را به عنوان بخشی از یک اختیاری Presto ارائه می‌کند؛ اما جمله این قطعات می‌توان به سپر و رکاب جانبی و یک اسپویلر روی صندوق عقب اشاره کرد.



فضای داخلی زیبا و مدرن

در داخل کابین یاریس جدید با یک طراحی کاملاً مدرن روبه‌رو هستیم و به لطف فرم ساده داشبور و دو مواد ممتاز و باکیفیت برای روکش‌ها مانند چرم مصنوعی قرمز کاملاً جذاب به‌نظر می‌رسد. تیم طراحی کمپانی تویوتا به خوبی از پس فضای داخلی زیبا و جذاب این خودرو برآمده‌اند. در عین حال نمایشگر ۱۷ اینچی تمام‌بجی‌تالی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و نمایشگر ۹ اینچی لمسی با تمام ویژگی‌های امروزی و مدرن برای سیستم اطلاعات-سرگرمی کابین را مدرن جلوه می‌دهد. طراحی داشبور دمنیمال و ساده با درپچه‌های مستطیل شکل افقی در طرفین و دو درپچه مستطیل شکل در وسط داشبور و حجم نسبتاً برآمده داشبور نیز جذاب و زیباست. همچنین غربلک فرمان جدید اسپرت با دسته‌دنده اسپرت، امکان رانندگی هیجان‌انگیزی را برای شما فراهم می‌کند. از مهم‌ترین امکانات یاریس جدید می‌توان به ۶ ایربگ به‌صورت استاندارد، سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی با سیستم‌های ABS، ESP، TCS، EBD، فرمان الکترومکانیکی، کروز کنترل تطبیقی، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس)، استارت دکمه‌ای، سیستم استارت-استاپ، ترمز اضطراری خودکار، سیستم ترمز پارک برقی، دوربین ۳۶۰ درجه‌ای، سامانه پیشگیری از برخورد، سامانه هشدار انحراف از مسیر، سیستم پایش هشدار نقاط کور با شناسایی عابر پیاده، سیستم کمکی رانندگی پیشرفته، سیستم تهویه مطبوع دوگانه و مجزا برای سرنشینان عقب، خروجی AUX و USB برای سرنشینان جلو و عقب، سانروف ۶ حالته، مگرکن و سردکن صندلی‌ها و... اشاره کرد.

مشخصات فنی

یاریس جدید زیر کاپوت خود یک موتور ۴ سیلندر ۱٫۲ لیتری مزین به سیستم Dual VVT-iE با تنفس طبیعی را جاداده است. این پیشرانه موسوم به 3NR-VE است که با توجه به سیستم پاشش سوخت چند نقطه‌ای اصلاح‌شده EFi تغییراتی در سیستم تأمینک متغیر سوپاپ‌ها می‌تواند حداکثر ۹۴ اسببخار قدرت و ۱۱۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. کمپانی تویوتا اعلام کرده است به‌زودی نسخه GR از یاریس جدید نیز روانه بازار خواهد شد. این موتور منحصراً با یک گیربکس Super CVT-i اتوماتیک ترکیب شده و نیرو را به محور جلو انتقال می‌دهد.

لاستیک‌های قاچاق به بازار
نرسید

رئیس پلیس امنیت اقتصادی از کشف انبار لاستیک قاچاق در جنوب تهران خبر می‌دهد. به گزارش «فارس» ۹ هزار و ۳۵۶ حلقه لاستیک سواری قاچاق در انباری در مهریزک کشف و ضبط شد. این خبر را رئیس پلیس امنیت اقتصادی پایتخت سردار مهدی افشاری می‌گوید. در پی اقدامات اطلاعاتی مشخص شد لاستیک‌های سواری

قاچاق خارجی به ارزش ۱۱ میلیارد تومان توسط خودروهای شونی از شهرهای جنوبی به اطراف تهران منتقل و سپس توسط وانت در انباری در مهریزک دپو شده که فاقد هر گونه اسناد و مدارک گمرکی بوده است که در ادامه با تشکیل پرونده به همراه متهم به مرجع قضائی معرفی شد.

چالش‌هایی که می‌تواند در روند تولید ایجاد شود؛

صنعت تایر و دوران پساماشه



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

صنعت تایر ایران در ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۴ بالغ بر ۱۵۰ هزار تن انواع محصولات تایری تولید کرده است و با ادامه این روند تا پایان سال ۳۰۰ هزار تن وعده هر ساله این صنعت احتمالاً محقق خواهد شد. برآوردهای اولیه نشان می‌دهد مبلغ فروش تولیدکنندگان تایر در نیمه اول سال، بالغ بر ۲۷ همت و قیمت تمام‌شده ۲۴ همت بوده است. البته ذکر این نکته ضروری است که این میزان فعالیت اقتصادی در تمام شرکت‌های عضو انجمن متوازن نبوده و جور تولید و البته حلاوت سود، عمدتاً توسط برخی شرکت‌های پیشرو صورت پذیرفته و متأسفانه تعدادی از شرکت‌های تایر سازی در این گستره زمانی اوضاع خوبی نداشته و با ظرفیت‌های اسمی خود فاصله معناداری داشته‌اند. اما واکنش صنعت تایر در ۶ ماهه دوم سال در برابر فعال شدن مکانیسم ماشه و بازگشت تحریم‌های سازمان ملل چیست؟ می‌توان پیش‌بینی کرد که هزینه‌های تامین نهاده‌های تولید، تا حدی افزایش یابد که به تبع آن قیمت تمام‌شده محصولات نیز رشد محسوسی خواهد داشت، به‌باور سعید تقوایی، رئیس مرکز فناوری و نوآوری یزد تایر در هفته‌نامه اطلاعات بورس، دلایل اصلی این امر در چند جمله نهفته است؛ دشواری

در تخصیص ارز به صنعت تایر برای واردات مواد اولیه با توجه به کاهش فروش نفت و کاهش ذخایر ارزی کشور، افزایش ریسک و پر هزینه شدن انتقال وجه که سابق بر این به‌طور عمده از ترکیه و امارات صورت می‌پذیرفت و در شرایط پساماشه با محدودیت‌های جدی در این خصوص مواجهیم. افزایش نرخ ارز و پیشی گرفتن نرخ تسعیر ارز نسبت به تورم که منجر به افزایش شدید ریالی قیمت تمام‌شده تایر می‌شود، افزایش هزینه‌های حمل و نقل دریایی و بیمه کشتیرانی به‌دلیل اعمال تحریم‌های جدید علیه کشتیرانی جمهوری اسلامی و این که بر اساس اعلام بانک مرکزی نرخ تورم در شهریورماه به ۴۵ درصد رسیده است. پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که در ۶ ماهه دوم سال روند رشد نرخ تورم سرعت خواهد گرفت و این امر تایر سازان را به سمت افزایش نرخ تایر سوق می‌دهد که صد البته با مخالفت‌های نهادهای حاکمیتی همچون سازمان حمایت مواجه خواهند شد. احتمالاً تا پایان سال جاری، تایر سازان برای فراهم کردن امکان حیات خود و تداوم تولید، مجبورند دور تا سبه بار در خواست افزایش قیمت بدهند تا بلکه از تالطم سهمگین تورم عقب نیفتند که البته در این مسیر با چالش‌های بسیاری مواجه خواهند شد. اما نکته قابل تامل این که در هر صورت پیش‌بینی می‌شود در سه ماهه پایانی سال، علاوه بر کاهش تولید و کاهش عرضه محصول به‌بازار، قیمت تایر در بازار آزاد رشد قابل ملاحظه‌ای داشته باشد؛ چه تایر سازان بتوانند نرخ مصوب خود را افزایش دهند و چه نتوانند. بنابراین شکاف قیمت بازار و نرخ‌های مصوب در پایان سال، پدیده‌ای



قابل انتظار است. مشکلات طرح‌شده در بالا از سویی دیگر موجب اجرای سیاست‌های انقباضی شرکت‌ها در بازسازی و نوسازی ماشین‌آلات می‌شود و تامین قطعات یدکی به‌ویژه با منابع خارجی به سختی و بسیار پرهزینه صورت می‌گیرد؛ بنابراین با افت کارایی ماشین‌آلات تولید مواجه خواهیم بود که تأثیر اول آن، افزایش ضایعات تولید و محصول است. در ۶ ماهه اول سال، صنعت تایر حداقل ۷۰۰ میلیارد تومان ضایعات محصول و آمیزه لاستیکی و نیمه ساخته‌ها مواجه بوده است که پیش‌بینی می‌شود این عدد به‌دلیل ذکر شده، در ۶ ماهه دوم رشد قابل ملاحظه‌ای داشته باشد. افزایش هزینه‌های تامین نهاده‌های تولید و همچنین افزایش ضایعات به‌دلیل کهنسالی ماشین‌آلات و عدم امکان به‌روزرسانی و نگهداری و تعمیرات نامساعد، موجب افزایش قیمت تمام‌شده محصول با رشد قابل ملاحظه خواهد شد. شاید به روال قبل برخی از تولیدکنندگان، راه برون‌رفت از بحران‌های پیش رو را کاهش تولید بدانند که این خود نیز دردی بر آلام می‌افزاید؛ چنان که در حال حاضر شاهد این هستیم که ظرفیت تولید برخی شرکت‌های تایر سازی به زیر ۳۰ درصد ظرفیت اسمی‌شان رسیده است و با بحران بقا مواجه هستند. با توجه به ریسک‌های سیستماتیک و غیر سیستماتیک موجود، در شرایط پساماشه تنها راهی که کورسوی امیدی در ادامه کسب و کار در صنعت تایر ایجاد می‌کند، افزایش بهره‌وری تولید، کاهش ضایعات و دقت کردن به این امر مهم است که تایر کیلویی تولید می‌شود و حلقه‌ای به فروش می‌رسد. در این راستا بسیج و همدلی مدیران تامین، تولید، تکنولوژی و فنی شرکت‌ها باطلایه‌داری مدیران عامل، شاید موجب شود که در جبهه جنگ اقتصادی امروز، قدری از خاگر یزهایمان که نتیجه سال‌ها تلاش مدیران و کارشناسان و کارگران زحمتکش بوده حفظ شود تا بلکه نشان ماشه‌ها از سرزمینمان روی برگرداند.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو 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- تیبیا
	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		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس- دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان- سراتو- جک S3 چری- X22- تیوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60- ام وی ام X33
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵- آریزو ۶- آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تیوتا کمری- سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S- هایما S5- خودرو فردا SX5
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان- سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵- سوزوکی ویتارا- BYD S6
	KB700		235/65R17	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 (آمیگو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX- ری را- خودرو فردا T5- سوبا M4
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5- توسان- کوراندو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج- دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷- ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)- رنو کولیوس- SWM
	KB700		235/60R18	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		225/55R19	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- سورنتو 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- رکستون



تهران را پاک بگردیم





محور عقب اهرم‌بندی پنج اتصالی همراه است. البته استفاده از دامپرها یا پنوما تیکی سواری این خودرو را با کیفیت و نرم کرده است. به طوری که سواری اس‌بیوی‌های آفرودی اغلب خشک و با کوبش بالا است. اما با طراحی دامپرهای پنوما تیکی سواری این خودرو نسبت به نسل قبل با کیفیت و نرم شده است. با توجه به کیت قابل سفارش TRD PRO این امکان در اختیار مشتری‌بان قرار گرفته تا با رینگ‌های ۲۰ اینچی فورج‌شده بتوانند خودرو و اسپرتی را خریداری کنند. علاوه بر این موارد کیت آفرودی TRD PRO نیز در دسترس مشتری‌بان است.

تویوتا اسکویا یکی از اس‌بیوی‌های آفرودی تویوتا ست که در نسل جدید از یک موتور بر توان ۶ سیلندر برخوردار شده است. این موتور بنزینی با هماهنگی موتور الکتریکی و سیستم هیبریدی می‌تواند ۴۴۳ اسب‌بخار قدرت و ۷۹۰ نیوتون‌متر گشتاور به‌ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک جعبه‌دنده ۱۰ سرعته دایرکت‌شفت اتوما تیک به چهار چرخ منتقل می‌شود. سیستم چهار چرخ محرک مبتنی بر مدیریت سیستم توزیع گشتاور می‌تواند بر فورمنس خودرو را بهبود بخشد. از سوی دیگر سیستم تعلیق این خودرو در محور جلو با ساختار دابل ویشبون و در



موتور پرتوان توربو «تویوتا»

در گفت‌وگوی عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور با «دنیای خودرو» مطرح شد نقدینگی، ارز و انرژی؛ سه ضلع فشار بر قطعه‌سازان

تداوم محدودیت‌های انرژی، نوسانات ارزی و کندی روند تخصیص ارز سبب کاهش سرعت تولید و افت ظرفیت فعالیت در واحدهای قطعه‌سازی شده است



در حالی که تحریم‌ها، نوسانات ارزی و بحران انرژی سایه سنگینی بر صنعت خودرو انداخته، قطعه‌سازان کشور با وجود فشار شدید نقدینگی و سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری، همچنان در تلاش برای حفظ تولید هستند. این فعالان صنعتی از دولت می‌خواهند برای پایداری زنجیره تامین، از بنگاه‌داری و کنترل قیمت‌ها دست بردارد و با اصلاح سیاست‌های مالی و بانکی، مسیر واقعی حمایت از تولید را هموار کند؛ چرا که ادامه این وضعیت، آینده اشتغال و تولید ملی را با خطر جدی روبه‌رو می‌سازد

وابستگان به واردات زیر فشار ارز و گمرک سیامک مقتدری، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور در توضیح وضعیت فعلی صنعت قطعه‌سازی به «دنیای خودرو» گفت: «به عنوان یک قطعه‌ساز فعال در حوزه پرس‌کاری، بخش عمده مواد اولیه مورد نیاز ما مستقیماً توسط مشتری، یعنی خودرو سازها تامین می‌شود و بخش دیگری را نیز از طریق بورس خریداری می‌کنیم. از آن‌جا که این مواد تولید داخل کشور هستند، خوشبختانه در تامین آن‌ها با مشکل خاصی روبه‌رو نیستیم. زنجیره تامین صنعت پرس‌کاری به شکل مستقیم با تولید داخلی در ارتباط است؛ به همین دلیل در شرایط تحریم و محدودیت واردات، تامین مواد اولیه از ثبات و پایداری نسبی برخوردار است و فعالیت واحدهای تولیدی این حوزه توانسته با کمترین نوسان ادامه پیدا کند».

وی اضافه کرد: «در مقابل، همکاری که وابسته به مواد اولیه وارداتی هستند، در وضعیت سختی قرار دارند. مشکلات مربوط به تخصیص ارز، فرآیندهای گمرکی و پیچیدگی‌های اداری کار را برای آن‌ها بسیار دشوار کرده است. این شرایط باعث شده تامین مواد اولیه برای واحدهای صنعتی وابسته به واردات با تاخیر و هزینه‌های بالا انجام شود و تولیدشان تحت فشار قرار گیرد. اما برای ما پرس‌کارها چنین چالش‌هایی وجود ندارد؛ چرا که بخش عمده مواد اولیه مورد نیاز از طریق خودروسازها تامین می‌شود و به دلیل محدودیت‌های صادراتی، عرضه در بازار داخلی وضعیت نسبتاً مطلوبی دارد».

این مقام صنفی در پاسخ به پرسشی درباره وضعیت بازگشت سرمایه در صنعت قطعه و شرایط نقدینگی توضیح داد: «مشکل نقدینگی، مساله‌ای است که همیشه وجود داشته، اما در حال حاضر تشدید شده است. البته اگر بخواهیم کلی صحبت کنیم، شاید چندان دقیق نباشد، چون شرایط شرکت‌ها متفاوت است. ایران خودرو و وضعیت نسبتاً بهتری دارد و تا امروز بارانه چک‌های مدت‌دار که قابل تنظیم از طریق بانک‌ها هستند، روند پرداخت را مدیریت کرده است. خوشبختانه چک‌های ایران خودرو تا این لحظه مشکلی نداشته‌اند. اما در سوی دیگر، گروه خودرو ساز دیگر متأسفانه با مشکلات جدی مواجه شده و بسیاری از همکاران نتوانسته‌اند چک‌هایشان را در موعد مقرر دریافت کنند».

نقدینگی؛ گروه کور قطعه‌سازی مقتدری درباره بحران نقدینگی قطعه‌سازان گفت: «نقدینگی را باید جدی‌ترین چالش امروز صنعت قطعه‌سازی دانست. زمانی که ایران خودرو چک صادر می‌کند، قطعه‌سازان با اعتبار شخصی خود آن را در بانک تنظیم می‌کنند، اما بانک‌ها به دلیل محدودیت‌های داخلی به سختی تسهیلات می‌دهند. در نتیجه، تولیدکنندگان برای تامین سرمایه در گردش و ادامه فعالیت، دائماً با مشکلات بانکی و اعتباری درگیرند و همین مساله در عمل روند تولید را با دشواری مواجه کرده است».

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور در پاسخ به پرسشی درباره تأثیر تشدید تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز بر فعالیت قطعه‌سازان توضیح داد: «همکاری که برای تامین مواد اولیه نیازمند ارز هستند، این روزها با چالش‌های جدی مواجه‌اند. تخصیص ارز فعلاً با نرخ نیمایی انجام می‌شود و از این جهت افزایش نرخ ارز تأثیر مستقیم و شدیدی بر هزینه‌های آن‌ها نداشته



معامله‌ده‌چهار ضرر اقتصادی است، طبیعی است که قطعه‌ساز یافته و انگیزه سرمایه‌گذاری در توسعه و به‌روزرسانی خطوط تولید از میان می‌رود. این وضعیت نه تنها بر بهره‌وری نیروی انسانی و کیفیت تولید اثر منفی می‌گذارد، بلکه در نهایت کل زنجیره تامین صنعت خودرو را تحت فشار قرار می‌دهد و تداوم فعالیت بنگاه‌های کوچک و متوسط این حوزه را با تهدید جدی روبه‌رو می‌کند».

وی به چالش اختصاصی صنعت قطعه اشاره کرد و افزود: «مهم‌ترین مغل در این بخش، سیاست قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو است. خودروسازان به دلیل زبان‌های انباشته ناشی از تعیین قیمت‌های غیر واقعی، توان مالی کافی برای پرداخت مطالبات یا تعدیل قیمت قرار داده‌ها را ندارند. در چنین شرایطی، وقتی طرف اصلی حوزه را با تهدید جدی روبه‌رو می‌کند».

فرسایش سرمایه و کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری این مقام صنفی با اشاره به چالش‌های گسترده صنعت قطعه‌سازی گفت: «مشکلات این صنعت را می‌توان به دو بخش اصلی تقسیم کرد: نخست، چالش‌های عمومی تولید در کشور است که همه صنایع با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند. در این بخش، عملکرد نظام بانکی، نحوه اخذ مالیات، الزامات سنگین تامین اجتماعی و رشد پیوسته هزینه‌های نیروی انسانی از مهم‌ترین عوامل فشار بر تولیدکنندگان محسوب می‌شود. در شرایط تورمی فعلی، هزینه‌های جاری واحدهای تولیدی به‌طور مداوم افزایش می‌یابد و جذب یا حفظ نیروی کار به یکی از دشوارترین امور تبدیل شده است. این در حالی است که نرخ‌های تعیین شده برای خدمات اجرایی قطعه‌سازان ثابت باقی مانده و با رشد تورم همسو نمی‌شود؛ مساله‌ای که به‌طور مستقیم توان مالی و عملیاتی تولیدکننده را برای حفظ اشتغال و ادامه فعالیت اقتصادی کاهش می‌دهد».

مقتدری تأکید کرد: «وقتی یک واحد تولیدی مجبور است با هزینه‌های فزاینده، بدون امکان تعدیل قیمت خدمات

فعالیت کند، طبیعی است که حاشیه سود به شدت کاهش یافته و انگیزه سرمایه‌گذاری در توسعه و به‌روزرسانی خطوط تولید از میان می‌رود. این وضعیت نه تنها بر بهره‌وری نیروی انسانی و کیفیت تولید اثر منفی می‌گذارد، بلکه در نهایت کل زنجیره تامین صنعت خودرو را تحت فشار قرار می‌دهد و تداوم فعالیت بنگاه‌های کوچک و متوسط این حوزه را با تهدید جدی روبه‌رو می‌کند».

وی به چالش اختصاصی صنعت قطعه اشاره کرد و افزود: «مهم‌ترین مغل در این بخش، سیاست قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو است. خودروسازان به دلیل زبان‌های انباشته ناشی از تعیین قیمت‌های غیر واقعی، توان مالی کافی برای پرداخت مطالبات یا تعدیل قیمت قرار داده‌ها را ندارند. در چنین شرایطی، وقتی طرف اصلی حوزه را با تهدید جدی روبه‌رو می‌کند».

فرسایش سرمایه و کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری این مقام صنفی با اشاره به چالش‌های گسترده صنعت قطعه‌سازی گفت: «مشکلات این صنعت را می‌توان به دو بخش اصلی تقسیم کرد: نخست، چالش‌های عمومی تولید در کشور است که همه صنایع با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند. در این بخش، عملکرد نظام بانکی، نحوه اخذ مالیات، الزامات سنگین تامین اجتماعی و رشد پیوسته هزینه‌های نیروی انسانی از مهم‌ترین عوامل فشار بر تولیدکنندگان محسوب می‌شود. در شرایط تورمی فعلی، هزینه‌های جاری واحدهای تولیدی به‌طور مداوم افزایش می‌یابد و جذب یا حفظ نیروی کار به یکی از دشوارترین امور تبدیل شده است. این در حالی است که نرخ‌های تعیین شده برای خدمات اجرایی قطعه‌سازان ثابت باقی مانده و با رشد تورم همسو نمی‌شود؛ مساله‌ای که به‌طور مستقیم توان مالی و عملیاتی تولیدکننده را برای حفظ اشتغال و ادامه فعالیت اقتصادی کاهش می‌دهد».

مقتدری تأکید کرد: «وقتی یک واحد تولیدی مجبور است با هزینه‌های فزاینده، بدون امکان تعدیل قیمت خدمات

فعالیت کند، طبیعی است که حاشیه سود به شدت کاهش یافته و انگیزه سرمایه‌گذاری در توسعه و به‌روزرسانی خطوط تولید از میان می‌رود. این وضعیت نه تنها بر بهره‌وری نیروی انسانی و کیفیت تولید اثر منفی می‌گذارد، بلکه در نهایت کل زنجیره تامین صنعت خودرو را تحت فشار قرار می‌دهد و تداوم فعالیت بنگاه‌های کوچک و متوسط این حوزه را با تهدید جدی روبه‌رو می‌کند».

این ارتباط عملاً قطع شده است. وی ادامه داد: «بخش مهمی از توسعه فناوری به مراد به زنجیره تامین جهانی وابسته است، ولی امروز نه سرمایه‌گذار خارجی علاقه‌ای به حضور در ایران دارد و نه تامین‌کنندگان خارجی حاضرند مرادات کاری داشته باشند. در چنین وضعی، انتقال فناوری، سرمایه‌گذاری و تبادل دانش فنی متوقف می‌شود و تحریم‌ها به صورت مستقیم مسیر پیشرفت صنعت قطعه را تحت تأثیر قرار می‌دهند».

قطعی‌های ۶۶ ساعته برق در دل هفته کاری مقتدری درباره وضعیت انرژی مورد نیاز واحدهای تولیدی و مشکلات ناشی از قطعی برق و گاز به «دنیای خودرو» گفت: «ما در شهرک صنعتی سپهر شهرستان نظرآباد فعالیت داریم و شرایط اینجا تقریباً مشابه دیگر شهرک‌های صنعتی کشور است. در تابستان امسال به‌طور میانگین ۶۶ ساعت قطعی برق در هفته داشتیم؛ آن هم در ساعت‌های مفید کاری روز. به عنوان مثال برق ساعت ۱۲ شب یا یک بامداد وصل می‌شد. خب، شما نمی‌توانید در آن ساعت به کار بگره بکوبید یا سپهر کار. بنابراین در عمل، این گونه قطعی‌ها ضرر به مستقیم به برنامه تولید می‌زند و امکان جبران هم وجود ندارد».

وی درباره محدودیت‌های ناشی از تامین سوخت توضیح داد: «از طرف دیگر، گازوئیل به اندازه مورد نیاز در اختیار واحدها قرار نمی‌گرفت. واحدهایی که ژنراتور نداشتند عملاً فلج شدند و هیچ کاری نمی‌توانستند انجام دهند. سال گذشته در زمستان، به خصوص در ماه بهمن، گاز اکثر تولیدکنندگان قطع شد و چون گازوئیل هم به آن‌ها داده نمی‌شد، مجبور شدند از بازار آزاد سوخت تهیه کنند. این کار از نظر قانون، خلاف است؛ در واقع تامین گازوئیل از بازار آزاد مصداق قاچاق محسوب می‌شود، اما تولیدکننده چاره‌ای جز این نداشت».

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره مشکلات فصلی و تفاوت شرایط تابستان و زمستان بیان کرد: «در تابستان وقتی برق می‌رود، حداقل فقط دستگاه تولید از کار می‌افتد؛ بحث گرمایش مطرح نیست. اما در زمستان هم گرما برای سالن‌های تولید لازم است و هم دستگاه‌ها به انرژی نیاز دارند. وقتی گاز قطع شود و گازوئیل هم نرسد، نه می‌توان محیط کار را گرم کرد و نه دستگاه‌ها را راه‌انداخت. در مجموع شرایط بسیار دشواری ایجاد می‌شود».

وی با اشاره به چشم‌انداز پیش رو تأکید کرد: «اگر امسال هم مثل پارسال باشد، با مشکلات زیادی روبه‌رو خواهیم شد. من بعید می‌دانم در فاصله این مدت اقدام خاصی برای بهبود وضعیت انجام شده باشد؛ بنابراین احتمالاً در فصل سرما مجدداً با چالش‌های جدی مواجه می‌شویم».

ضرورت‌هایی دولت از بنگاه‌داری و کنترل قیمت‌ها این عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور، در پاسخ به پرسشی درباره خواسته‌ها و راهکارهای مورد انتظار از مسئولان برای بهبود شرایط صنعت خودرو و قطعه‌سازی به «دنیای خودرو» گفت: «به نظر من دولت باید بنگاه‌داری را رها کند و کنترل قیمت‌ها را کنار بگذارد. باید اجازه دهد مکانیسم بازار و عرضه و تقاضا، قیمت خودرو را تعیین کند تا پول تولیدکننده به جای این که در جیب واسطه‌ها برود، در مسیر واقعی تولید گردش پیدا کند. در چند سال اخیر، خودروسازان به خاطر همین سیاست‌ها حدود ۶۰۰ هزار میلیارد تومان ضرر کرده‌اند و ضرر آن‌ها یعنی ضرر کل زنجیره تامین و قطعه‌سازان».

وی تأکید کرد: «خواست اول ما این است که قیمت‌های دستوری برداشته شود. دوم این که بانک‌ها باید در این شرایط سخت همراهی کنند. متأسفانه بانک‌ها در عمل نقش فعال و موثری در تامین منابع مالی برای تولید ندارند و این خودش مانع بزرگی در ادامه کار است».

مقتدری اضافه کرد: «اگر تولید خودرو در کشور لازم است - که قطعاً لازم است، چون چند صد هزار نفر در این حوزه اشتغال دارند و این صنعت محرک بسیاری از صنایع دیگر نیز هست - باید حمایت واقعی از تولید صورت گیرد و سیاست‌گذاری‌ها به گونه‌ای باشد که تولیدکننده بتواند نفس بکشد و چرخه اقتصادی صنعت خودرو و قطعه‌سازی به درستی بچرخد».



پیامک لحظه‌ای تخلفات سرعت فعال شد



«اکیبر اختیاری، سرپرست شرکت کنترل ترافیک تهران اعلام کرد: «در راستای دستیابی به مدیریت ایمنی، کنترل سرعت در بزرگراه‌ها و معابر افزایش بازدارندگی تخلفات، از این پس به محض ثبت تخلف سرعت غیرمجاز توسط سامانه‌های هوشمند، پیامکی فوری به تلفن همراه راننده ارسال خواهد شد.» وی افزود: «هتن پیامک ارسالی، وضعیت تخلف را «در حال بررسی» اعلام می‌کند.

این فرآیند بدین معناست که اعمال جریمه نهایی منوط به بررسی و تایید پلیس راهور خواهد بود و در صورت بروز هرگونه خطا یا اشتباه در ثبت اولیه، تخلف مذکور اعمال نخواهد شد.» بر اساس گزارش روابط عمومی شرکت کنترل ترافیک تهران، این اقدام در گام‌های بعدی برای سایر دوربین‌های ترافیکی و سامانه‌های هوشمند نیز عملیاتی خواهد شد تا گستره نظارت هوشمند و اطلاع‌رسانی آنی افزایش یابد

معضل ترافیک در تهران بزرگ؛

راه‌بندان‌هایی که تمامی ندارد!



علی علمی
a.elmi@autoworld.ir

سیاست‌های بازدارنده برای کنترل ورود خودروها و کاهش بار ترافیکی، مسیرهای جدید و بازگشایی‌ها فقط به تشدید این چرخه معیوب کمک کرده است.

زمانی که از دست می‌رود

ترافیک وقت زیادی از شهروندان می‌گیرد. زمانی که می‌تواند به امور مهم‌تر اختصاص یابد، اما در راه‌بندان و شلوغی معابر به راحتی از دست می‌رود. سردار تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور کشور در همایش بین‌المللی مدیریت ایمنی و ترافیک اظهار کرد: «به‌طور معمول روزانه ۲۰ میلیون نفر در سطح تهران از نقطه‌ای به نقطه دیگر جابه‌جا می‌شوند و این عدد اگر بر ۲۴ ساعت تقسیم شود، بیش از ۸ هزار و ۵۰۰ ساعت را شامل خواهد شد که بخش زیادی از آن در ترافیک شهری هدر می‌رود.»

فرشاد خرازی، کارشناس ترافیک و خودرو در این باره می‌گوید: «شبکه عبور و مرور تهران برای پاسخگویی به نیازهای ترافیکی روزانه کافی نیست. بسیاری از خیابان‌ها و بزرگراه‌ها کارایی لازم را ندارند. سیستم حمل‌ونقل عمومی تهران شامل اتوبوس، مترو، تاکسی و ون‌ها هنوز نتوانسته به‌طور کامل نیازهای شهروندان را برآورده کند. هرچند که مترو توسعه یافته، اما هنوز با ازدحام مواجه است. تعداد فراوان خودروهای شخصی یکی از عوامل اصلی ترافیک است. بسیاری از خانواده‌ها هم بیش از یک خودرو دارند. ضمن این که بسیاری از خودروهای شخصی در تهران قدیمی و ناکارآمد هستند. این خودروها بیشتر دچار خرابی و توقف در خیابان‌ها می‌شوند که باعث ایجاد ترافیک می‌شود.



مدیریت و کنترل جریان ترافیک، چراغ‌های راهنمایی هوشمند و تنظیم چراغ‌های راهنمایی بر اساس حجم ترافیک نیز در کنار اجرای قوانین و نظارت سختگیرانه‌تر می‌تواند در بهبود وضعیت ترافیک موثر باشد. ارائه تخفیف‌ها و مشوق‌ها برای استفاده از حمل‌ونقل عمومی نیز از دیگر روش‌های خوب و مناسب در راستای کاهش بار ترافیک شهری است. همچنین توسعه مسیرهای دوچرخه‌سواری در نقاط شلوغ و پرازدحام موجب ترغیب به استفاده از دوچرخه و کاهش استفاده از خودرو شخصی می‌شود. همین‌طور ایجاد پارک‌سوارها در اطراف ایستگاه‌های مترو برای کاهش ترافیک در مرکز شهر هم می‌تواند مفید باشد. ترکیب این راه‌حل‌ها و اجرای هم‌زمان آن‌ها می‌تواند به کاهش بحران ترافیک تهران کمک کند و کیفیت زندگی شهری را بالا ببرد.

طرح‌های ناقص و نامناسب

سال‌هاست طرح‌های مختلفی چون «طرح زوج و فرد»، «طرح ترافیک»، «طرح جریمه از مبدأ» و... برای کنترل و کاهش بار ترافیک از سوی راهنمایی‌وراندگی مورد استفاده و توجه قرار گرفته است. با این حال مواردی از این دست نتوانسته گر‌های از کلاف سردرگم ترافیک شهری باز کند.

راهکار حل بحران چیست؟

کارشناسان شهری معتقدند بحران ترافیک تهران یک مساله پیچیده و چندوجهی است که نیازمند راه‌حل‌های جامع و هماهنگ است. به‌عنوان مثال توسعه و بهبود حمل‌ونقل عمومی، گسترش شبکه مترو، افزایش تعداد خطوط مترو و توسعه ایستگاه‌ها در مناطق مختلف شهر. افزایش ناوگان اتوبوسرانی، بهبود کارایی و سرعت خطوط اتوبوسرانی هم از گزینه‌های دیگر است. از موارد دیگر می‌توان افزایش ظرفیت شبکه حمل‌ونقلی، تعمیر و نگهداری به‌موقع گذرگاه‌های شهری و برطرف کردن خرابی‌ها و گلوگاه‌های بحرانی نام برد. سیستم‌های مدیریت ترافیک هوشمند، استفاده از سیستم‌های هوشمند برای

راهکارهای آزموده‌شده در جهان ترافیک بحران تازه‌ای برای شهرهای بزرگ جهان نیست. بسیاری از کلانشهرها در مقطعی با همین شرایط دست‌وپنجه نرم کرده‌اند؛ اما تفاوت در آن جاست که برخی کشورها با تصمیمات جسورانه و سیاست‌گذاری دقیق توانسته‌اند این گره را باز کنند. در اروپا، شهرهایی مانند پاریس، برلین و بارسلونا با کاهش دسترسی خودرو به مرکز شهر، گسترش مسیرهای دوچرخه‌سواری و سرمایه‌گذاری عظیم روی حمل‌ونقل عمومی توانستند جریان ترافیک را مهار کنند. پاریس حتی بخشی از خیابان‌های تاریخی خود را به‌روی خودروها بست تا شهروندان بتوانند با پای پیاده یا دوچرخه تردد کنند. در برلین، استفاده از سیستم‌های هوشمند مدیریت ترافیک و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، زمان سفرها را کاهش داد. ابوظبی نیز رویکردی مدرن‌تر به این مساله داشته است. این شهر بانصب چراغ‌های راهنمایی مبتنی بر هوش مصنوعی، توانست جریان خودروها را ریه‌بند کند و میانگین زمان انتظار در تقاطع‌ها را پایین بیاورد. الگوریتم‌ها به‌طور لحظه‌ای حجم خودروها را رصد کرده و به شکل پویا چراغ‌ها را تنظیم می‌کنند؛ اقدامی که از هدررفت زمان و سوخت جلوگیری می‌کند.



فونیکس





افایکس برقی

در مسیر آینده

FXEV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

@fownix-official



Autoworld.ir

چهارشنبه ۲۳ مهرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۱۷

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhdro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب 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

بیلбор
Billboard

تویوتا پریوس؛ پرافتخار و ایمن

پریوس سدان فست‌بک موفق هیبریدی کمپانی صاحب‌نام تویوتا است. این خودرو که در بازار هیبریدی‌ها و پلاگین-هیبریدی‌ها خوش درخشیده، در نسل پنجم خود بالاترین سطح تکنولوژی تویوتا و با زبان جدید طراحی آن به تولید رسید. پریوس نسل جدید در موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS بالاترین سطح ایمنی یعنی TOP SAFETY PICK+ را از آن خود کرده تا به عنوان ایمن‌ترین خودرو سال ۲۰۲۵ معرفی شود.

کاهش آمار تصادفات
در سایه رعایت قوانین
راهنمایی‌وراندگیحرف آخر
The Last Word
حمید محمدی

روزنامه نگار



ایمنی خودروها تنها محدود به سازه و مهندسی شاسی، بدنه به‌روز و سیستم‌های الکترونیکی هوشمند به‌کار رفته در آن‌ها نیست؛ بلکه احترام رانندگان به قوانین راهنمایی‌وراندگی نیز در کاهش تصادفات منجر به جرح و مرگ نقش چشمگیر و غیر قابل انکاری دارد. این مساله به‌خصوص در مورد خودروهای سنگین اهمیت زیادی دارد. درواقع مالکان و رانندگان این مدل خودروها باید به این امر توجه داشته باشند که هرگونه سهل‌انگاری آن‌ها حین راندگی با توجه به حجم و ابعاد خودروهای سنگین می‌تواند برای آن‌ها و سایر خودروهای عبوری و حتی عابران پیاده به‌شدت خطرناک و حادثه‌آفرین باشد. بر این اساس با توجه به این که سیستم ترمز خودروهای سبک از نوع اصطکاکی بوده و در خودروهای کار و تجاری از سیستم پنوماتیک بهره گرفته می‌شود، ماهیت این سیستم به‌گونه‌ای است که پس از مدت نسبتاً کوتاهی در مدارهای به‌کارگرفته‌شده در آن، افت فشار و دبی به‌وجود می‌آید. در این صورت توانایی سیستم ترمز کاهش می‌یابد و در صورتی که راننده در یک موقعیت خاص و اضطراری مجبور به کاهش سرعت خودرو باشد، سیستم ترمز به‌خوبی عمل نخواهد کرد و همین امر گاه سبب بروز تصادفات سنگین و منجر به جرح و مرگ می‌شود. فرجام سخن این که حین قرار گرفتن پشت فرمان هر وسیله نقلیه‌ای همواره به این مساله توجه داشته باشیم که حرکت با سرعت مجاز و رعایت قوانین راهنمایی و راندگی در حفظ جان خود و هم‌عوانمان نقش چشمگیر و قابل توجهی خواهد داشت.

قیمت خودرو روز گذشته در بازار کاهش یافت

قیمت کی‌ام‌سی T9
با ۶۰ میلیون تومان کاهش
به ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان
رسیدقیمت ام‌وی‌ام X55 پرو
با ۱۰ میلیون تومان کاهش به
۲ میلیارد و ۷۰ میلیون تومان رسیدقیمت ساین S
با یک میلیون تومان کاهش
به ۶۱۰ میلیون تومان رسیدقیمت وانت آریسان با
۱۱ میلیون تومان کاهش به ۶۶۳
میلیون تومان رسید

ECHO

WWW.LAMARI.IR

A
ARIAN PARS
MOTOR

LAMARI