

به روزرسانی دارایی های نارنجی پوشان کلید خورد؛

گام بلند مدیریت «سایپا» برای خصوصی سازی

شرکت سایپا در راستای شفاف سازی در سامانه کدال اعلام کرد: «شرکت سایپا در راستای اجرای ماده ۲۸ دستورالعمل حاکمیت شرکتی و جزء ۲ بند ۵ صفحه ۵»

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

تفاوت بیمه خودروهای داخلی و خارجی

با افزایش مداوم قیمت خودرو و قطعات یدکی در سال های اخیر، بیمه خودرو بیش از هر زمان دیگری...

صفحه ۲

عضو اسبق فراکسیون محیط زیست مجلس در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو»:

نزدیک به نیمی از خودروهای در حال تردد کشور فرسوده هستند

صفحه ۳

آینده همکاری های چین و ترکیه در صنعت خودرو همچنان مبهم است:

وعده بزرگ «BYD» در ترکیه روی کاغذ ماند!

تاخیر در ساخت کارخانه BYD در ترکیه، موجی از ابهام و بحث رانندگان آنها در محافل اقتصادی و صنعتی...

صفحه ۶

خودروسازی در پایان برجام به کجای می رسد؟

نوسان قیمت در بازار آزاد همچنان ادامه دارد

صفحه ۷



استقبال روزافزون از نسخه های برقی در بازار وارداتی ها

صفحه ۱۰

«آریا»: محصول متفاوتی از «سایپا»

صفحه ۴

کورالتایر

ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO™

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

www.coraltire.com | ۰۲۱ - ۷۴۵۴۹



@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



حفاظت بی وقفه
عمر بیشتر موتور

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸
فروشگاه مرکزی قطعات



O P E L

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیاموبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM

www.persiakhodro.ir
Persiakhodro 021 4591



محصولات هیوندای N باشد. با این حال، GV60 ماگما از نظر سخت‌افزاری به‌برادر خود، هیوندای آیونیک N 5 بسیار نزدیک خواهد بود. این یعنی ما شاهد یک کراس‌اوور برقی دومو‌توره با قدرتی در حدود ۶۰۰ اسب‌بخار و سیستم توزیع گشتاور پیشرفته خواهیم بود که ویژگی‌های جذابی مانند تعویض دنده مجازی و صدای موتور شبیه‌سازی شده را نیز به‌ارث می‌برد. جنسینس برای اثبات جدیت خود، یک برنامه گسترده در موتوراسپرت رانیز تدارک دیده است. تیم جنسینس ماگما ریسینگ سال آینده با هابیر کار اختصاصی خود به نام GMR-001 وارد مسابقات قهرمانی استقامت جهان (WEC) خواهد شد و در سال ۲۰۲۷ نیز در مسابقات IMSA آمریکا شرکت خواهد کرد.

جنسینس با معرفی زیربرند ماگما رسماً وارد قلمرو خودروهای پرفورمنس بالا شده و قصد رقابت با مرسدس AMG و بامو M را دارد. جنسینس، بازوی لوکس هیوندای، با معرفی رسمی زیربرند پرفورمنس خود با نام جنسینس ماگما، شمشیر را برای رقابت با سابقه آلمانی یعنی مرسدس AMG، بامو M و آتودی RS از رو بسته است. این برند کره‌ای قصد دارد با ترکیبی از خودروهای خیابانی قدرتمند و یک برنامه جدی در مسابقات اتومبیل‌رانی، از این بازار هیجان‌انگیز سهمی به دست آورد. نخستین سرباز این ارتش جدید، شاسی‌بلند برقی GV60 ماگماست که پس از رونمایی به‌عنوان یک مدل مفهومی، اکنون در آستانه تولید انبوه قرار دارد؛ اما ماگما قرار نیست صرفاً یک نسخه بزرگ‌شده از



برنامه‌های «ماگما» در جنسینس جدی‌تر خواهد شد

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

تفاوت بیمه خودروهای داخلی و خارجی



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

با افزایش مداوم قیمت خودرو و قطعات یدکی در سال‌های اخیر، بیمه خودرو بیش از هر زمان دیگری اهمیت یافته است. کارشناسان معتقدند نوع بیمه و میزان پوشش آن باید با توجه به ارزش خودرو، نوع کاربری و سطح ریسک انتخاب شود؛ زیرا بی‌توجهی به این موضوع می‌تواند زیان‌های سنگینی به مالکان وارد کند. مرتضی آدینه‌وند، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با اشاره به تغییرات اخیر در قوانین بیمه‌ای گفت: «در سال ۱۴۰۴ نرخ بیمه شخص ثالث برای تمام وسایل نقلیه موتوری طبق مصوبه جدید بیمه مرکزی، به‌صورت یکسان تعیین شده و تنها بر اساس کاربری خودرو (شخصی، عمومی یا حمل‌ونقل) و سوابق راننده در عدم خسارت متغیر است. اما تفاوت اصلی میان خودروهای داخلی و خارجی در میزان پوشش بیمه بدنه و سقف تعهدات مالی نهفته است.»

وی توضیح داد: «در خودروهای داخلی نظیر محصولات ایران خودرو و سایپا، بیمه بدنه با هزینه‌ای نسبتاً پایین، پوشش‌های قابل قبولی در برابر خسارت‌های ناشی از

تصادف، سرقت جزئی یا کلی، آتش‌سوزی و بلایای طبیعی ارائه می‌دهد.»

او گفت: «با توجه به ارزش پایین‌تر خودروهای داخلی، میزان خسارت‌های پرداختی نیز محدودتر است؛ اما این نوع بیمه برای حفظ امنیت مالی مالکان کفایت می‌کند.»

این کارشناس حوزه بیمه افزود: «در مقابل، خودروهای خارجی و وارداتی به‌دلیل قیمت بالا و هزینه سنگین تعمیر یا تامین قطعات، نیازمند بیمه‌ای جامع‌تر و با پوشش‌های تکمیلی هستند. بسیاری از مالکان خودروهای لوکس، مانند بنز، بامو یا لکسوس، در صورت بروز حادثه جزئی، با خسارت‌هایی چند صد میلیونی روبرو می‌شوند. از این رو بیمه بدنه برای این خودروها نه یک انتخاب، بلکه ضرورتی حیاتی است.»

ارز گمشده در جاده تولید خودرو

می‌کند و قطعه‌سازان نیز میان این دو نهاد، قربانی تاخیر و بلاتکلیفی می‌شوند. در چنین فضایی، هیچ برنامه تولیدی قابل اتکا نیست. از سوی دیگر، بخش مهمی از مواد اولیه و قطعات واسطه‌ای همچنان نیازمند واردات است. با وجود خودکفایی، واقعیت آن است که صنعت خودرو کشور مانند سایر خودروسازان در دنیا نیازمند ارتباط با شرکت‌های خارجی جهت تامین مواد اولیه و قطعات است. نادیده گرفتن این واقعیت، همان اشتباهی است که بارها تکرار شده و هر بار هزینه سنگینی بر دوش تولیدکنندگان گذاشته است. وقتی سیاست‌گذار ارزی، واردات مواد اولیه را در اولویت پایین‌تری از کالاهای مصرفی قرار می‌دهد، در حقیقت، سرمایه‌گذاری و اشتغال داخلی را به تعویق می‌اندازد. در این میان، قطعه‌سازان کوچک و متوسط نخستین قربانیان این بی‌نظمی هستند. آن‌ها نه ذخیره مالی کافی دارند و نه توان برای تسریع در تخصیص ارز دارند. هر روز تاخیر، برای آن‌ها معادل توقف خط و تعدیل نیرو است. اثر این بحران به‌سرعت به خودروسازان بزرگ منتقل می‌شود و در نهایت، بازار و مصرف‌کننده با کمبود قطعه و افزایش قیمت روبرو می‌شوند. چرخه‌ای معیوب که بارها هشدار داده شده، اما هنوز علاج قطعی نیافته است. صنعت خودرو برای بقا، به سیاست‌ارزی شفاف، پایدار و پیش‌بینی‌پذیر نیاز دارد. بدون چنین اصلاحی، هیچ وعده‌ای از جهش تولید یا ثبات بازار عملی نخواهد شد. ایجاد سامانه واحد تخصیص ارز برای صنایع مادر، بازتعریف اولویت‌ها بر مبنای تولید و تعهد به استمرار عرضه ارز صنعتی، حداقل گام‌هایی است که می‌تواند این چرخه را از رکود نجات دهد. فراموش نکنیم: ارز برای صنعت، همان جریان خون در رگ‌های بدن است. اگر این جریان کند یا متوقف شود، قلب تولید از تپش می‌افتد. امروز، آینده صنعت خودرو نه در خطوط تولید، بلکه در اتاق‌های تصمیم‌گیری ارزی تعیین می‌شود.

صنعت خودرو ایران، امروز در پیچ خطرناک سیاست‌های ارزی گرفتار شده است؛ پیچی که هر روز تعداد بیشتری از خطوط تولید را به توقف می‌کشاند و نفس زنجیره تامین را به شماره می‌اندازد. در حالی که پیش‌بینی‌ها و شنیده‌ها نوید از افزایش تیراژ در نیمه دوم سال را می‌دهند، واقعیت میدانی کارخانه‌ها و قطعه‌سازی‌ها، چیز دیگری را روایت می‌کند: توقف خطوط، کمبود مواد اولیه، بدهی انباشته و بلاتکلیفی در صف تخصیص ارز.

فرآیند تخصیص ارز برای خودروسازان و قطعه‌سازان، امروز به چرخه‌ای فرسایشی و مبهم تبدیل شده است؛ چرخه‌ای که گاه تا ۲۰۰ روز به طول می‌انجامد و در این فاصله، تولیدکننده میان سامانه‌های اداری، وعده‌های تکراری و دستورالعمل‌های متغیر سرگردان می‌ماند. نتیجه روشن است: توقف خطوط، انباشت بدهی، کمبود قطعه در بازار و افزایش قیمت برای مصرف‌کننده. در واقع، زنجیره تولید خودرو در نقطه‌ای متوقف شده که تصمیم‌گیری اقتصادی باید سریع و قاطع باشد، اما در عمل، به کندترین شکل ممکن پیش می‌رود. مشکل تنها کمبود منابع نیست، بلکه ناهماهنگی نهادی میان بانک مرکزی، وزارت صمت و سایر دستگاه‌های مرتبط است. هر کدام از این نهادها بخشی از یازل سیاست‌ارزی را در اختیار دارند، اما هیچ‌کدام تصویر کامل را نمی‌بینند. بانک مرکزی از محدودیت منابع سخن می‌گوید، وزارت صمت از اولویت تولید دفاع



استارت

start

امید محمدی

عضو شورای سردبیری

X22 PRO

MVM

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

ظاهری در نمای جلو در طراحی جلوی پنجره و سپر، قابل مشاهده است. در کنار این‌ها، رنگ‌های جدیدی برای بدنه و طراحی‌های تازه‌ای برای رینگ‌ها نیز در دسترس قرار گرفته است. درون کابین، نئسان سنگ تمام گذاشته و ایکس تریل را به یک سیستم اطلاعات-سرگرمی جدید با پشتیبانی داخلی گوگل مجهز کرده است. استفاده از مواد باکیفیت‌تر و اضافه شدن دوربین‌های جدید که نمای ۳۶۰ درجه و قابلیت نوآورانه کاپوت نامرئی را فراهم می‌کنند، از دیگر بهبودهای داخلی است. در بخش فنی اما پیشرفته‌های آشنای قبلی شامل سیستم هیبریدی برادفای e-Power و موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ تراکم متغیر، بدون تغییر باقی مانده‌اند.

فیس لیفت ایکس تریل علاوه بر تغییرات جزئی ظاهری، با تیپ‌های جدید و مختلفی همراه است تا به هر نیاز و سلیقه‌ای پاسخ دهد. نئسان از چهره جدید شاسی‌بلند محبوب خود، ایکس تریل، برای بازار ژاپن برده برداری کرد. این به‌روزرسانی که سه سال پس از معرفی نسل فعلی از راه می‌رسد، نه تنها ظاهری مدرن‌تر به این خودرو بخشیده، بلکه با ارائه نسخه‌هایی کاملاً متفاوت شامل نئسموی اسپرت، آتک لوکس (Autech) و راک کریک (Rock Creek) تلاش می‌کند تا توجه طیف وسیع تری از خریداران را به خود جلب کند. این فیس لیفت، ایکس تریل را به برادر دوقلوی آمریکایی‌اش یعنی روگ که در اواخر سال ۲۰۲۳ به‌روز شد، نزدیک‌تر می‌کند. مهم‌ترین تغییرات



تنوع بیشتر برای نئسان «ایکس تریل»



عضوا سبق فراکسیون محیط زیست مجلس در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»؛

نزدیک به نیمی از خودروهای در حال تردد کشور فرسوده هستند



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

با نزدیک شدن به فصل سرد سال و افزایش غلظت آلاینده‌ها در کلان‌شهرها، موضوع فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل بار دیگر به یکی از دغدغه‌های اصلی کشور تبدیل شده است. آلودگی ناشی از خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده نه تنها سلامت عمومی را تهدید می‌کند، بلکه منجر به آتلاف گسترده منابع انرژی، افزایش هزینه‌های ملی و تشدید اثرات تغییرات اقلیمی نیز می‌شود. در همین زمینه سمیه رفیعی، عضو اسبق فراکسیون محیط زیست مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با تأکید بر ضرورت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور، اجرای دقیق قوانین موجود را «کلید حل بحران آلودگی هوا و کاهش مصرف سوخت» دانست.

بر اساس گزارش‌های رسمی در سال ۱۴۰۴، بیش از ۴۵ درصد خودروهای در حال تردد در کشور فرسوده هستند. چرا روند نوسازی ناوگان به‌رغم وعده‌های مکرر دولت‌ها هنوز متوقف مانده است؟

اصلی‌ترین مشکل، نبود اراده اجرایی منسجم و عدم تأمین منابع مالی پایدار برای طرح‌های نوسازی است. قانون هوای پاک که از سال ۱۳۹۶ تصویب و ابلاغ شد، تکالیف روشنی برای نهادهای مختلف از وزارت صمت تا سازمان محیط زیست تعیین کرده است؛ با این حال، به دلیل کمبود اعتبارات، ناهماهنگی نهادی و گاه مقاومت دستگاه‌ها در اجرای وظایف خود، این قانون در عمل به‌مرحله اجرا نرسیده است. بر اساس آمار جدید سازمان محیط زیست، در حال حاضر بیش از ۹ میلیون وسیله نقلیه سبک و

والکتریکی حرکت کرده، بخش زیادی از تولیدات داخلی هنوز با فناوری دهه‌های گذشته مونتاژ می‌شوند. در سال‌های اخیر، برخی خودروسازان داخلی با ادعای تولید محصولات مطابق با استاندارد یورو ۵ یا یورو ۶ وارد

تولیدات داخلی را به نمایش درآوردند.



در حال حاضر بیش از ۹ میلیون وسیله نقلیه سبک و سنگین فرسوده در کشور در حال تردد هستند و تنها در تهران بیش از یک میلیون خودرو شخصی از عمر مفیدشان گذشته است

بازار شده‌اند؛ اما باید بپذیریم که این استانداردها تنها روی کاغذ معنا دارند. تا زمانی که سوخت کشور هنوز در بسیاری از مناطق از کیفیت لازم برخوردار نیست، حتی بهترین خودرو نیز آلاینده خواهد بود. کیفیت بنزین و گازوئیل در برخی کلان‌شهرها، طبق داده‌های وزارت نفت، هنوز با استانداردهای جهانی فاصله دارد. از سوی دیگر، نظارت بر اجرای دوره‌ای معاینه فنی نیز کافی نیست. بخش قابل توجهی از خودروهای شخصی و تجاری بدون معاینه فنی معتبر در تردد هستند. اگر نظارت جدی‌تر شود، بسیاری از خودروهای فرسوده از چرخه مصرف کنار خواهند رفت و این موضوع تأثیر مستقیمی بر کاهش آلاینده‌ها خواهد داشت.

برخی کارشناسان معتقدند واردات خودروهای کارکرده می‌تواند بخشی از ناوگان فرسوده را جایگزین کند؛ آیا شما این سیاست را موثر می‌دانید؟

اگر سیاست واردات خودروهای کارکرده به‌درستی طراحی شود، می‌تواند راهکاری موقت اما موثر در کاهش آلودگی و نوسازی ناوگان باشد. در کشورهای منطقه، خودروهای کارکرده سه تا پنج ساله با استاندارد یورو ۶ همچنان از کیفیت بالایی برخوردارند و ورود آن‌ها می‌تواند میان مدت بخشی از ناوگان آلاینده را جایگزین کند. اما خطر اصلی، نبود نظارت دقیق است. اگر اجازه دهیم

خودروهایی با عمر بالا یا آلاینده‌گی زیاد وارد شوند، به جای بهبود وضعیت، بحران را تشدید می‌کنیم. در کنار آن، باید به نظام مالیاتی سبز توجه شود. به این معنا که واردات خودروهای کم‌مصرف و برقی باید از مالیات معاف شود و در کنار آن خودروهای پرمصرف و آلاینده مالیات بیشتری بپردازند. این سیاست در بسیاری از کشورها باعث شده مصرف‌کنندگان و واردکنندگان به سمت فناوری‌های پاک‌تر سوق داده شوند.

از نگاه شما، راهکار پایدار برای کاهش آلودگی هوا و حذف خودروهای فرسوده از چرخه مصرف چیست؟

حل این بحران نیازمند نگاه ملی، فراهشی و بلندمدت است. هیچ اقدام کوتاه‌مدتی نمی‌تواند به‌تنهایی کارساز باشد. ما به یک برنامه جامع نوسازی ناوگان نیاز داریم که در آن دولت، خودروسازان، نظام بانکی و شهرداری‌ها نقش فعال داشته باشند. یکی از موثرترین روش‌ها، اعطای تسهیلات کم‌بهره برای جایگزینی خودروهای فرسوده و اعمال مشوق‌های بیمه‌ای و مالیاتی برای مالکان است. همچنین باید از خودروسازان داخلی خواسته شود بخشی از سود خود را به باز یافت و از رده خارج‌سازی محصولات قدیمی اختصاص دهند؛ همان‌طور که در کشورهای اروپایی انجام می‌شود. در این کشورها، شرکت‌های خودروسازی موظف هستند خودروهای فرسوده خود را جمع‌آوری و قطعات قابل استفاده را باز یافت کنند. در کنار این موضوع، توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی پاک، از جمله اتوبوس‌های برقی و خودروهای هیبریدی، حیاتی است. امروز بیش از ۲۵ درصد آلودگی هوای شهرها مربوط به موتورسیکلت‌های کاربراتوری است. اگر دولت بتواند برنامه جایگزینی این موتورسیکلت‌ها با مدل‌های برقی را اجرایی کند، تأثیر آن حتی از نوسازی خودروها نیز بیشتر خواهد بود.

X5

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۵

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



ریمک به دنبال ادعاهای هاپیرکار «بی‌وای‌دی» می‌رود

پیگیری يك موضوع

Follow up



احمد نعمت‌بخش دبیر انجمن خودروسازان ایران

رشد تیراژ تولید خودرو در سایه تامین ارز

«هر ساله در ماه‌های پایانی تابستان، وعده جهش تولید خودرو در نیمه دوم سال مطرح می‌شود؛ اما سایه مشکلات ساختاری مانند ناترازی ارزی، قیمت‌گذاری دستوری و محدودیت‌های انرژی، این هدف را با ما و اگرهایی روبه‌رو کرده است. از همین رو احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران به بیان نظرات خود در این باره پرداخت:

آیا می‌توان امیدوار بود که در نیمه دوم سال تیراژ تولید خودرو افزایش یابد؟

امیدواریم که چنین شود؛ ما از ابتدای نیمه دوم سال تلاش کردیم تیراژ تولید را افزایش دهیم و شهر یورماه هم نشانه‌های خوبی از شروع این روند داشت؛ هر چند هنوز به نیمه دوم نرسیده بودیم. اما نکته مهم این است که تامین ارز به‌موقع انجام شود. فرآیند تخصیص ارز متأسفانه طولانی است و معمولاً تامین ارز خودروسازان تا ۲۰۰ روز طول می‌کشد و همین موضوع فشار زیادی به تولیدکنندگان وارد می‌کند. در جلساتی که با مسئولان داشتیم، تاکید کردم اگر ارز به‌شکل مستمر و پایدار تامین نشود، نمی‌توان انتظار جهش در تولید را داشت. بخشی از مواد اولیه و قطعات ما همچنان وابستگی ارزی دارند و نمی‌توان همه‌چیز را صرفاً داخلی دانست. اگر بانک‌مرکزی و وزارت صمت در تخصیص ارز هماهنگ باشند، قطعاً در نیمه دوم سال افزایش تولید محقق خواهد شد.

وزارت صمت برنامه تولید ۱/۵ میلیون دستگاه خودرو را برای امسال اعلام کرده است؛ آیا دستیابی به این هدف را ممکن می‌دانید؟

به وضعیت فعلی تامین ارز، بعید می‌دانم. به‌تازگی جلسهای با آقای محمدصادق مفتح، قائم‌مقام وزیر صمت داشتیم. همان‌جا عرض کردم که برخی پرونده‌های تخصیص ارز ما هنوز مربوط به اسفندماه سال گذشته است. وقتی تامین ارز برای واردات قطعات و مواد اولیه با تاخیر چندماهه انجام می‌شود، طبیعی است که تولید به هدف‌گذاری‌ها نرسد. اگر بتوانیم اندکی بیش از سال گذشته تولید کنیم، دستاورد بسیار خوبی تلقی می‌شود.

به‌عنوان دبیر انجمن خودروسازان ایران، چه درخواستی از بانک‌مرکزی دارید؟

انتظار داریم فرآیند تخصیص ارز تسهیل شود. ما از آقای فرزین، رئیس کل بانک‌مرکزی خواستیم که اجازه واردات «بدون انتقال ارز» را صادر کند. در چنین شرایطی اگر در کارخانه قطعه‌ای شکسته شود و نیاز فوری به جایگزین داشته باشیم، نمی‌توانیم چند هفته منتظر طی مراحل اداری تخصیص ارز بمانیم و در این صورت خط تولید متوقف می‌شود.

مت ریمک با اشاره به محدودیت‌های باتری و چسبندگی، ادعای قدرت ۲۹۷۷ اسب‌بخاری هاپیرکار یانگ‌وانگ U9 ترک‌ادیشن را زیر سؤال برده است. اخیراً اطلاعاتی از وزارت صنعت چین منتشر شد که نشان می‌دهد یانگ‌وانگ U9 ترک‌ادیشن توانایی تولید ۲۹۷۷ اسب‌بخار قدرت را دارد. این رقم، ۸۷۰ اسب‌بخار از ریمک‌نورا R بیشتر است؛ اما مت ریمک، مدیرعامل بوگانی ریمک، این ادعا را زیر سؤال برده و معتقد است ممکن است تبلیغ دروغین یا سوء تعبیر شده باشد. ریمک در فیس‌بوک اظهار داشت که اکثر خودروهای الکتریکی

کراس‌اوور ملی نارنجی پوشان، رقبا را به چالش می‌کشد؛

«آریا»؛ محصول متفاوتی از «سایا»

آریا، نخستین کراس‌اوور ملی گروه خودروسازی سایپا، با طراحی مدرن، امکانات کامل رفاهی و ایمنی و بیش‌از ۲ لیتری گامی تازه در مسیر توسعه سبد نارنجی پوشان به شمار می‌رود



کند. این نیرو از طریق گیربکس اتوماتیک ۶ سرعته به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. ترکیب موتور و گیربکس به‌گونه‌ای است که به‌جای تاکید بر شتاب بالا، تمرکز بر نرمی و دوام دارد. مصرف ترکیبی حدود ۷.۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر، با توجه به وزن و ابعاد خودرو قابل قبول است. سیستم تعلیق جلو مک‌فرسون و تورش‌بیم است که در عین سادگی، پایداری و استهلاک پایین‌تری نسبت به برخی سیستم‌های پیچیده‌تر ارائه می‌دهد. درآزمون‌های داخلی، فرمان برقی آریا عملکردی نرم و دقیق داشته و هندلینگ خودرو به‌لطف مرکز ثقل مناسب، قابل قبول است. درمجموع، آریا بیش از آن که به‌دنبال هیجان باشد، بر اعتماد، دوام و راحتی رانندگی شهری تمرکز کرده است، ویژگی‌ای که خریداران ایرانی بیش از هر چیز به آن نیاز دارند.

رقابت در بازار؛ از ری‌تا کراس‌اوورهای وارداتی بازار کراس‌اوورهای جمع‌وجور کشور اکنون به‌شدت رقابتی است. ایران‌خودرو با محصول ری‌تا نخستین رقیب مستقیم آریاست. از نظر امکانات و طراحی داخلی، دو خودرو تقریباً هم‌سطح هستند و هر دو دارای نمایشگرهای بزرگ، فرمان D شکل و امکانات دیجیتال روز هستند. درمقایسه با کراس‌اوور فرانسوی سیتروئن C3-XR، آریا با موتور قدرتمندتر و امکانات رفاهی بیشتر، امتیاز بالاتری دارد. درحالی‌که C3-XR از موتور ۳ سیلندر ۱.۲ لیتری توربو یا ۱۱۶ اسب‌بخار قدرت استفاده می‌کند، آریا ۱۳۸ اسب‌بخار نیرو و تولید می‌کند و از شارژر بی‌سیم، ترمز پارک برقی و سیستم نقطه‌ست نیز بهره می‌برد؛ تجهیزاتی که در نسخه فرانسوی وجود ندارند. از دیدگاه اقتصادی، آریا می‌تواند جایگاه جدیدی برای سایپا در بازار ایجاد کند؛ مدلی که ضمن حفظ تولید داخلی، قادر است بخش قابل توجهی از تقاضای بازار برای کراس‌اوورهای روز را پاسخ دهد و نیاز بخش قابل توجهی از مشتریان به‌چنین محصولی را مرتفع کند. آریا نه فقط یک خودرو، بلکه بیانیه‌ای از تغییر است؛ تغییری در نگرش مهندسی، در زبان طراحی و در تنوع سبد محصول سایپا. این کراس‌اوور می‌تواند نخستین گام واقعی سایپا در ورود به قلمرو محصولات مدرن و جهانی باشد.

مشترک با محصولات پیشین دیده نمی‌شود. ترکیب دو نمایشگر بزرگ در قالب یک پنل پیوسته، حس حضور در کابین یک خودرو مدرن با فناوری‌های جدید را القا می‌کند. نمایشگر نخست به‌عنوان پشت‌آمبر دیجیتال عمل می‌کند و دومی مرکز کنترل سیستم چندرسانه‌ای و تنظیمات خودرو است. استفاده از متریال نرم و دوخت چرم مصنوعی در ترکیب رنگ مشکی-قهوه‌ای، فضایی فراتر از انتظار از یک خودرو داخلی خلق کرده است. کنسول مرکزی عریض، دسته‌دنده الکترونیکی، غربیل فرمان D شکل و نورپردازی مخفی محیطی، نشان از ختگی طراحی و تلاش برای جذب نسل جدید خریداران دارد. صندلی‌های جلو از نوع چرم مصنوعی و تنظیم برقی هستند و فضای سر نشینان عقب نیز به‌لطف ابعاد مناسب خودرو، برای خانواده‌ها رضایت‌بخش خواهد بود. کیفیت تولید و سطح طراحی داخلی آریا در تراز جدیدی از محصولات نارنجی پوشان قرار گرفته است.

امکانات رفاهی و ایمنی؛ ورود به باشگاه مدرن‌ها فهرست تجهیزات آریا نشان می‌دهد گروه خودروسازی سایپا درک درستی از مفهوم «ارزش در برابر قیمت» پیدا کرده است. سیستم کنترل پایداری الکترونیکی (ESC)، ترمز ضدقفل (ABS)، کمک‌حرت در سراسیمبی، دوربین و سنسور پارک عقب، سیستم هشدار نقطه‌کور، ورود و استارت بدون کلید، شارژر بی‌سیم تلفن همراه، آینه‌های تاشو برقی با گرم‌کن، کروژ کنترل، سانروف پانوراما، ترمز پارک برقی و Auto Hold از جمله امکاناتی است که آریا را به‌روز و رقابتی جلوه می‌دهد.

قوای فنی نشان از تعادل میان توان و دوام دارد؛ پیش‌رانه ۲ لیتری ۱۶ سوپاپ تنفس طبیعی آریا می‌تواند ۱۳۸ اسب‌بخار قدرت و ۱۸۹ نیوتون‌متر گشتاور تولید

در سال‌هایی که بازار خودرو ایران میان رکود، محدودیت واردات و فشارهای ارزی دست‌وپا می‌زند، «گروه خودروسازی سایپا» با معرفی خودرو کراس‌اوور «آریا» نشان داده است که می‌خواهد مسیری جدید را در بازار خودرو دنبال کند. محصولی که بر پایه پلت‌فرم خودرو «شاهین» توسعه یافته اما در جزئیات طراحی، کابین و فناوری‌های رفاهی، چهره‌ای متفاوت و مدرن دارد.

آریا قرار است نه تنها پرچمدار جدید سایپا در کلاس کراس‌اوورهای شهری باشد، بلکه نشانه‌ای از تغییر نگرش مهندسی در بزرگ‌ترین خودروساز دولتی کشور است.

طراحی یخته و همسو با نیازهای بازار در نگاه نخست، امضای طراحی سایپا در آریا حفظ شده اما این بار با چاشنی بلوغ، فرم جلونچرخه، چراغ‌ها و خطوط اصلی بدنه یادآور شاهین است؛ اما تناسب‌ها و جزئیات ارتقا یافته‌اند. ارتفاع بیشتر از سطح زمین، سپرهای عضلانی‌تر و خط شخصیت کشیده‌تر، چهره‌ای اسپرت‌تر و هماهنگ‌تر از شاهین پدید آورده است. طراحی کراس‌اوور نارنجی پوشان جاده‌مخصوص همسو و منطبق با نیاز مشتریان در بازار است.

کابین؛ گامی بزرگ در کیفیت و فناوری طراحی کابین آریا نقطه عطف تغییرات سایپا است. طراحی داشبورد کاملاً جدید است و دیگر نشانی از قطعات

نگاه View



بهمن ضیاءمقدم

دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت

چرا موتورسیکلت‌های برقی در ایران جایگاهی ندارند؟

سال‌هاست که بحث تولید و استفاده از موتورسیکلت‌های برقی مطرح است و تولیدکنندگان آمادگی خود را برای تولید و عرضه این نوع از موتورسیکلت‌ها اعلام کرده‌اند؛ اما به‌دلیل عدم حمایت و ایجاد زیرساخت‌های لازم، متقاضی موتورسیکلت برقی وجود ندارد و از مشکلات و چالش‌هایی که در این زمینه وجود دارد و باعث شده تا این طیف از موتورسیکلت‌ها نتوانند در جامعه مورد استقبال و استفاده قرار گیرند، قیمت محصول، محدودیت‌ها و نوع کاربری موتورسیکلت در کشور است که بالای ۹۰ درصد از مردم به‌عنوان منبع کسب درآمد از موتورسیکلت استفاده می‌کنند و ترجیح آن‌ها استفاده از مدل‌هایی است که اقتصادی‌تر بوده و توانایی لازم برای جابه‌جایی افسرد و کالا و بار را داشته و از محدودیت در پیمایش برخوردار نباشند. این درحالی است که در موتورسیکلت‌های برقی، محدودیت در پیمایش وجود دارد و اگر قرار باشد پاسخگوی کاربری غالب در کشور باشد، باید در آن‌ها از باتری‌های بالای ۳۰۰۰ وات استفاده شود؛ اما در حال حاضر حداکثر پیمایش موتورسیکلت‌های برقی کمتر از ۱۰۰ کیلومتر است. درحالی‌که موتورسیکلت‌های بنزینی که برای کار استفاده می‌شوند، مانند پیک‌های موتوری در طول روز بیشتر از ۲۰۰ الی ۲۵۰ کیلومتر پیمایش دارند. مورد دیگر به‌قیمت تمام‌شده محصول باز می‌گردد. برای مثال در موتورسیکلت‌های برقی با توان ۳۰۰۰ وات و بالاتر، حداقل قیمت بازار ۲۰۰ میلیون تومان است که حدود نیمی از قیمت آن هزینه باتری این‌گونه موتورسیکلت‌هاست که پس از حدود ۳ سال باید تعویض شود. با این حال، اخیراً برنامه‌هایی از سوی برخی از ارگان‌ها و سازمان‌ها در دست تهیه و اجراست تا مالکیت باتری از مالک وسیله سلب شود و دولت یا پیمانکار، باتری را تامین کند و مکان‌ها و ایستگاه‌هایی برای تعویض باتری‌هایی که شارژ آن تمام شده با باتری شارژ‌شده ایجاد شود که در این شرایط قیمت باتری از بهای تمام‌شده کسر می‌شود. درصورت تحقق این برنامه، سیستم تعویض و شارژ باتری در سطح مناطق جایگذاری می‌شود و خریدار دیگر مالک باتری نخواهد بود؛ اما اجرای این برنامه مستلزم آن است که کارگروهی متشکل از نماینده تولیدکنندگان و سایر ارگان‌ها و سازمان‌های ذیربط تشکیل شود تا نسبت به بررسی ابعاد، توان و نوع باتری موتورسیکلت‌ها که با یکدیگر مشابه باشند، تصمیم‌گیری کنند.

زاپاس

Spare Tire

بانک صادرات ایران در مسیر تقویت زنجیره تامین صنعت خودرو



اصلی تولید در کشور هستند و بانک صادرات ایران به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین و اثرگذارترین بانک‌های کشور، همواره پشتیبان صنعت خودرو بوده است. «او با اشاره به برنامه‌های توسعه‌ای این شرکت افزود: «پارس خودرو به‌عنوان سومین خودروساز بزرگ کشور، با هدف تولید محصولات جدید و ورود به پلت‌فرم‌های نوین، روی حمایت‌های مالی و بانکی بانک صادرات ایران حساب ویژه‌ای باز کرده و این همکاری را زمینه‌ساز جهش تولید در صنعت خودرو می‌داند.»

به اهمیت ایجاد زنجیره مالی و تامین تأمل‌حرف مصرف‌کننده نهایی افزود: «بانک صادرات ایران در نظر دارد مدل‌های نوین همکاری را در صنعت خودرو پیاده‌سازی کند تا با تزریق بهینه منابع و استفاده از ابزارهای مالی نوین، بتوان بیشترین بهره‌وری را از کمترین نقدینگی به‌دست آورد و زمینه رشد تولید و اشتغال را فراهم ساخت.» در این دیدار بهمن حسین‌زاده، مدیرعامل پارس خودرو نیز با قدردانی از حمایت‌های بانک صادرات ایران گفت: «بانک‌ها بازوی

همکاری‌های مالی و سرمایه‌ای میان دو مجموعه تاکید کرد. وی گفت: «پارس خودرو یکی از برندهای معتبر و پرافتخار صنعت خودروسازی کشور است و تولیدات این شرکت ظرفیت ارزشمندی برای توسعه صنعتی کشور به‌شمار می‌رود. بانک صادرات ایران نیز با تکیه بر تجربه و توان کارشناسی خود در حوزه تامین مالی، آماده است در مسیر توسعه ظرفیت‌های زیرساختی و تنوع‌بخشی به محصولات جدید این شرکت گام‌های موثری بردارد.» سیفی با اشاره

مدیرعامل بانک صادرات ایران با تاکید بر نقش این بانک در پشتیبانی از تولید ملی و توسعه زیرساخت‌های صنعتی کشور، از آمادگی کامل بانک برای تامین مالی و ارتقای زنجیره تامین صنعت خودرو خبر داد. به گزارش روابط عمومی بانک صادرات ایران، محسن سیفی در جریان بازدید از خطوط تولید شرکت پارس خودرو و دیدار با بهمن حسین‌زاده، مدیرعامل این شرکت، ضمن قدردانی از توان فنی و مدیریتی مجموعه پارس خودرو، بر گسترش

بازتولید فراری ۵۵۰ توسط «تورینگ سوپر لگرا»



«شرکت تورینگ سوپر لگرا محصول جدید خود را با نام ولوچی ۱۲ بارچتا معرفی کرده که تفسیری رویار و مدرن از فراری ۵۵۰ ماراتلو دهه ۹۰ میلادی است. در دنیای خودرو، گاهی نگاه به گذشته الهام‌بخش‌ترین مسیر برای خلق آینده است. شرکت اتاق‌سازی مشهور ایتالیایی، تورینگ سوپر لگرا با رونمایی از جدیدترین شاهکار خود با نام ولوچی ۱۲ بارچتا (۱۲ Barchetta Veloce)، بار دیگر این فلسفه را به نمایش گذاشته است. این خودرو دست‌ساز و خیره‌کننده، یک رستوماد مدرن و رویار بر پایه فراری ۵۵۰ ماراتلو دوست‌داشتنی دهه ۹۰ میلادی است که لذت رانندگی در هوای آزاد را با غرش یک موتور



ویژه‌ها

«ایران خودرو» محصولات خود را تا ۱۰ درصد گران کرد



«گروه صنعتی ایران خودرو در اطلاعیه‌ای در سامانه کدال اعلام کرد: «بر اساس مصوبه هیات‌مدیره گروه صنعتی ایران خودرو، بدینوسیله فهرست قیمت محصولات تولیدی شرکت اعلام می‌شود. قیمت‌های مذکور بهای کارخانه بوده و مواردی نظیر مالیات بر ارزش افزوده، بیمه شخص ثالث، شماره گذاری و سایر عوارض و پرداخت‌های قانونی به مبالغ مذکور اضافه می‌گردد. همچنین لازم به ذکر است قیمت‌های مذکور به تعهدات این شرکت در طرح‌های قبلی که وجوه آن دریافت شده است، تعلق نمی‌گیرد.»

دیگه چه خبر؟

تامین مالی هوشمند در مدار تولید



«فرج‌الله معماري، رئیس کمیسیون اقتصاد کلان اتاق ایران تامین مالی هوشمند را زمینه تقویت تولید عنوان کرد. وی افزود: «رونق تولید زمانی آغاز می‌شود که پول در مدار واقعی اقتصاد حرکت کند. بنگاه‌های کوچک و متوسط، ستون‌های پنهان تولید هستند و اگر نقدینگی به آن‌ها برسد، پویایی می‌آفرینند. تامین مالی زنجیره، سرمایه را از توقف در حساب‌های بیرون می‌کشد و با جریان کالا هم‌مسیر می‌کند. وقتی پول همراه کالا حرکت می‌کند، اعتماد جای وثیقه را می‌گیرد و هزینه تولید کاهش می‌یابد.»

توئیتر!

باید در حوزه خودرو به شرکت‌های دانش‌بنیان میدان داد



«احمد آریایی‌نژاد، نماینده مردم ملایر در مجلس در انتقاد به تداوم تولید خودروهای بی‌کیفیت و افزایش قیمت آن‌ها در بازار گفت: «هم‌اکنون لازم است همه مسئولان مربوطه دست به دست هم دهند تا بتوانیم خودروهای با کیفیت داخلی با قیمت مناسب به‌دست مردم برسانیم؛ چرا که قطعاً واردات خودروهای دست‌دوم خارجی در شأن آن‌ها نیست. ما باید به شرکت‌های دانش‌بنیان میدان دهیم تا نسبت به تولید خودروهای باکیفیت اقدام کنند.»

به‌روزرسانی دارایی‌های نارنجی پوشان کلید خورد؛

گام بلند مدیریت «سایپا» برای خصوصی سازی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت سایپا در راستای شفاف‌سازی در سامانه کدال اعلام کرد: «شرکت سایپا در راستای اجرای ماده ۲۸ دستورالعمل حاکمیت شرکتی و جزء ۲ بند ب ماده ۵ قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران در نظر دارد سهام شرکت سایپا را در تملک شرکت‌های فرعی خود پس از تعیین قیمت کارشناسی و طی تشریفات قانونی واگذار کند. در همین راستا تفاهمی با مرکز و کارشناسان رسمی و مشاوران خانواده قوه قضائیه جهت ارزیابی دارایی‌های گروه سایپا منعقد شده که نتیجه پس از تعیین قیمت نهایی ارزش کارشناسی سهام سایپا از طریق سامانه کدال به اطلاع عموم خواهد رسید. این شفاف‌سازی نشان می‌دهد که مدیریت سایپا می‌خواهد سهام این شرکت به بها و قیمت واقعی به بخش خصوصی واگذار شود که این مساله از اهمیت بسزایی برخوردار است. از سویی، به‌روزرسانی ارزش دارایی‌ها و تعیین قیمت واقعی سهام، اقدامی کلیدی برای موفقیت در فرآیند خصوصی‌سازی است. در سال‌های گذشته، بخشی از واگذاری‌های صنعتی کشور به‌دلیل نبود ارزیابی واقعی دارایی‌ها یا قیمت‌گذاری غیرشفاف با چالش‌هایی نظیر کاهش ارزش واقعی سهام و نارضایتی سرمایه‌گذاران مواجه شد. سایپا با اجرای این طرح، تلاش دارد از تکرار این تجربه جلوگیری کرده و زمینه جذب سرمایه‌گذاران واقعی و بلندمدت را فراهم کند. از منظر مالی، تعیین ارزش کارشناسی دقیق دارایی‌ها موجب می‌شود وضعیت

واقعی تر از نامه شرکت مشخص شود و شکاف میان ارزش دفتری و ارزش روز دارایی‌ها کاهش یابد. این امر می‌تواند باعث افزایش شفافیت در صورت‌های مالی، ارتقای اعتبار سایپا در بازار سرمایه و بهبود تصمیم‌گیری سهام‌داران شود. همچنین شفاف‌سازی در مالکیت و ارزش دارایی‌ها، به سرمایه‌گذاران امکان می‌دهد دید بهتری نسبت به چشم‌انداز واقعی شرکت و بازدهی سرمایه‌گذاری خود داشته باشند. همچنین به‌روزرسانی قیمت دارایی‌ها نه تنها زمینه را برای واگذاری صحیح و سالم فراهم می‌کند، بلکه به سایپا این فرصت را می‌دهد تا ساختار سرمایه خود را بازآرایی و منابع حاصل از فروش سهام را در بخش‌های مولد و توسعه‌ای هزینه کند. این اقدام می‌تواند در نهایت منجر به کاهش بدهی‌های بین‌شرکتی، افزایش نقدینگی و بهبود شاخص‌های مالی گروه شود. از سوی دیگر، واگذاری سهام شرکت‌های زیرمجموعه به

قیمت واقعی به بخش خصوصی، می‌تواند گام موثری در جهت افزایش بهره‌وری و کارایی بنگاه‌های وابسته باشد. در بسیاری از کشورها، تجربه خصوصی‌سازی موفق با واگذاری به سرمایه‌گذاران متخصص و واقعی گره خورده است؛ فرآیندی که در صورت اجرای درست، منجر به ارتقای کیفیت مدیریت، افزایش نوآوری و رشد رقابت‌پذیری در صنعت می‌شود. این تصمیم علاوه بر جنبه اقتصادی، از منظر حکمرانی شرکتی نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. رعایت اصول شفافیت، پاسخ‌گویی و انضباط مالی، از ارکان اصلی حاکمیت شرکتی محسوب می‌شود و اجرای دقیق آن توسط سایپا می‌تواند الگوی مناسبی برای سایر بنگاه‌های بزرگ کشور باشد. در صورتی که این روند با دقت و نظارت ادامه یابد، سایپا نه تنها از منظر مالی سود خواهد برد، بلکه به یکی از نمونه‌های موفق اصلاح ساختار در اقتصاد ایران تبدیل می‌شود.



سایپا

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

تأثیر سیاست‌های ارزی بر آینده صنعت خودرو
«حاضر جواب: در این روزها نرخ ارز به قدری بالا و پایین می‌شود که آدم احساس می‌کند پشت فرمان خودرویی نشسته که پدال گاز و ترمز را با هم اشتباه گرفته! هر بار که دلار بالا می‌رود، خودروسازان به هم نگاه می‌کنند و می‌پرسند: «لان باید ترمز بگیریم یا دنده عوض کنیم؟» بازار خودرو در این نوسان‌ها مثل راننده‌ای است که هنوز نمی‌داند مقصدش کجاست، اما امیدوار است بنزین تا آخر راه برسد.

دیه، محور اصلی تعهدات بیمه‌ها در تصادفات فوتی
«حاضر جواب: در کشور ما بیمه‌ها درست مثل کمر بند ایمنی‌اند؛ همیشه باید باشند، ولی تا زمانی که تصادفی نشود، کسی یادشان نمی‌آید. با این حال عدد دیه هر سال مثل کیلومتر شمار عمر بالای می‌رود و بیمه‌ها هم باید توان پرداختش را حفظ کنند. رانندگان می‌دانند که رعایت قانون، بهترین بیمه است و گاهی ترمز به‌موقع از هر پوشش بیمه‌ای ارزشمندتر است.

خطر توقف تولید صنایع خودروسازی در پی هفت ماه بلا تکلیفی ارزی

«حاضر جواب: در خطوط تولید، صدای دستگاه‌ها آرام شده و نگاه کارگران به تابلوی «تخصیص ارز» است. همه منتظر چراغ سبز سیاست‌گذاری‌اند تا دوباره چرخ‌ها بچرخد. قطعه‌سازان می‌گویند این سکوت طولانی، شبیه توقف در چراغ قرمز بی‌پایان است. با این حال امید دارند که بالاخره سبزی می‌شود، چون هیچ صنعتی با توقف، معنا پیدا نمی‌کند.

مصائب کسب و کار بادو چرخ

«حاضر جواب: موتورسواران این روزها قهرمانان خیابان‌اند؛ آن‌ها بار، پیام، غذا و حتی امید را جابه‌جا می‌کنند. در ترافیک سنگین شهر، دو چرخ‌شان از هزار اسب‌بخار موثرتر است. اما در کنار سرعت و خدمت، سختی کارشان هم فراموش نمی‌شود؛ باران، سرما، خستگی و خطر همیشه همراهشان است. کاش روزی برسد که موتورسواران‌ها نه برای بقا، بلکه با آرامش و امنیت کار کنند.

بازار خودروهای وارداتی در انتظار ثبات ارزی

«حاضر جواب: بازار وارداتی‌ها مثل مسافری است که در فرودگاه منتظر پروازی با مقصد مشخص است، اما هنوز بلیت صادر نشده! فروشنده‌گان نمی‌دانند باید گران بفروشند یا منتظر کاهش قیمت بمانند. خریداران هم ترجیح می‌دهند فعلاً تماشا کنند تا نرخ ارز از این پرش‌های ناگهانی دست بکشد. به قول قدیمی‌ها: «صبر هم خودش نوعی سرمایه است.»

ارتقای استانداردهای اجباری قیمت خودروها را افزایش می‌دهد

«حاضر جواب: افزایش استانداردها یعنی ایمنی بیشتر، آسایش بالاتر و البته هزینه بالاتر. خودروسازان می‌گویند این تغییرات مثل نصب آتش‌نشان‌های جدید روی خودروست؛ ظاهرش جذاب است، اما قبضش سنگین‌تر می‌شود! شاید راه میانه آن باشد که در کنار استانداردهای، بهینه‌سازی هزینه هم جدی گرفته شود تا هم ایمنی بماند، هم جیب مردم سبک نشود.

رشد درآمد شرکت «نور ایستا پلاستیک»



شرکت «نور ایستا پلاستیک» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۴۶۳ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چپ تلند؟

مبنای واگذاری سهام خودروسازان

«رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، درباره نحوه واگذاری سهام دولت در شرکت‌های خودروساز گفت: «با توجه به سابقه مدیریتی خود در بخش خصوصی و دولتی، تاکید ما این است که فرآیند واگذاری نباید بر خلاف سیاست‌های مصوب کشور انجام شود. مبنای این تاکید، سیاست‌های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی است.»

چرا؟

۸۰ درصد از سهام خودروسازان قابلیت واگذاری دارد

«فرشاد مقیمی با اشاره به تقسیم‌بندی این آیین‌نامه افزود: «گروه نخست بنگاه‌هایی هستند که باید صد درصد واگذار شوند. در این چارچوب تاکنون بیش از ۱۵ شرکت از طریق ایدرو واگذار شده و هیچ ابهامی درباره آن‌ها وجود ندارد. اما دو شرکت ایران خودرو و سایپا در گروهی قرار می‌گیرند که تنها تا سقف ۸۰ درصد از سهامشان قابلیت واگذاری دارد.»

برای چه؟

ایدرو مخالف اصل خصوصی سازی نیست

«مقیمی خاطر نشان کرد: «موضوع ایدرو مخالف با اصل خصوصی‌سازی نیست، بلکه تاکید بر اجرای دقیق قانون و سیاست‌های مصوب است.» به گفته او از سایپا تنها حدود ۱۶٫۶۷ درصد و از ایران خودرو حدود ۵٫۷ درصد سهام باقی مانده که بخش «تودلی» آن باید به بخش خصوصی واگذار شود. با این حال، حدود ۲۰ درصد از سهام باید در مالکیت دولت بماند.



که کارلکس بیش از یک سال پیش معرفی کرد و شامل مجموعه‌ای از بهترین شاسی‌بلندهای لوکس جهان مانند لامبورگینی اوروس، آستون مار تین DBX707 و رولز رویس کالینان می‌شود. حالا نوبت به G کلاس رسیده تا با یک استایل دورنگ خیره‌کننده، خودنمایی کند. بخش بالای بدنه با رنگ قهوه‌ای عمیق و بخش پایینی با رنگ سفید پوشانده شده که تضادی چشم‌نواز خلق کرده است. این اما فقط یک رنگ آمیزی ساده نیست و یک کیت بدنه پهن، سپرهای جلو و عقب اختصاصی، جلوپنجرهای با برند کارلکس، چراغ‌های دودی و رینگ‌های آلایازی جدید که به تنهایی یک اثر هنری هستند نیز چهره این غول آلمانی را به کلی دگرگون کرده‌اند.

تیبونر لهستانی کارلکس دیزاین از جدیدترین ساخته خود با نام هیمالیا دایموند رونمایی کرده که یک مرسدس G63 با ظاهری کلاسیک و کابینی بی‌نهایت لوکس است. دنیای تیونینگ خودرو همیشه صحنه نبرد خلاقیت و مهندسی بوده است؛ جایی که بهترین خودروهای جهان، یک بار دیگر زیر تیغ جراحی می‌روند تا خاص‌تر و قدرتمندتر شوند. حالا، شرکت لهستانی و مشهور کارلکس دیزاین از جدیدترین اثر هنری خود با نام مرسدس G63 هیمالیا دایموند پرده‌برداری کرده است. این شاسی‌بلند نمادین با الهام از طراحی‌های کلاسیک و با کیفیتیتی فوق‌العاده، به سطحی جدید از شکوه و جذابیت رسیده است. این پروژه، بخشی از سری هیمالیاست



روحیه کلاسیک برای مرسدس بنز «G63»

رنو «کوئید» برزیلی به‌روز شد



یک سال پس از تغییر چهره داجیا اسپرینگ، این خودرو مدتی پیش از نظر ظاهری و تجهیزات با برخی تغییرات همراه شد. حالا نوبت به همتای این خودرو با برند رنو یعنی کوئید E-Tech رسیده است. این خودرو در آمریکای جنوبی به فروش می‌رسد و به همین علت بوده که در برزیل رونمایی شده است. داجیا اسپرینگ و رنو کوئید E-Tech براساس یک هاج‌یک اقتصادی مخصوص بازار کشورهای در حال توسعه یعنی رنو کوئید شکل گرفته‌اند. رنو کوئید E-Tech از نظر ظاهری به همتای اروپایی خود شباهت دارد، ولی در مقایسه با مدل قبلی، در طراحی سپر ها، کاپوت، چراغ‌ها و در صندوق، تفاوت دارد. تعداد رنگ‌های قابل انتخاب نیز افزایش یافته است. در فضای کابین رنو کوئید E-Tech نیز با موارد مشابه با داجیا اسپرینگ روبه‌رو هستیم، که طراحی جدید فرمان، بخش داشبورد، کلاستر ۱۷ اینچ و متریل با کیفیت بالاتر را به همراه دارد. ابعاد نمایشگر هم از ۷ به ۱۰ اینچ افزایش یافته و یک انتخابگر کوچک نیز مسئول تعویض دنده است. رنو کوئید E-Tech به بازار برزیل در تیپ Techno به فروش می‌رسد. این تیپ علاوه بر دو نمایشگر دیجیتال، مواردی شامل دوربین عقب، شش کیسه هوا، کروز کنترل، ترمز اضطراری، تشخیص خطوط و حسگر تابلو خوان را به همراه دارد.

قیمت پایین شورولت «بولت» در آمریکا



نیسان در هنگام رونمایی از نسل سوم لیف، آن را به عنوان ارزان‌ترین خودرو برقی ایالات متحده توصیف کرد. اما به نظر می‌رسد که نیسان لیف دیگر نمی‌تواند این لقب را برای مدت زیادی حفظ کند. تیپ پایه نیسان لیف یعنی S، با قیمت ۳۱ هزار و ۴۸۵ دلار در آمریکا به فروش می‌رسد، اما حالا شورولت از عرضه نسل جدید بولت در اوایل ۲۰۲۶ با قیمت پایه ۲۹ هزار و ۹۹۰ دلار خبر داده است. تیپ LT این خودرو نیز به فاصله چند ماه بعد و با قیمت ارزان‌تر ۲۸ هزار و ۹۹۵ دلار، عرضه خواهد شد. تریم اسپرت این خودرو به نام RS هم با قیمت ۳۲ هزار دلار عرضه خواهد شد. احتمال دارد که تیپ ارزان‌تر نیسان لیف یعنی S با

قیمت ارزان‌تری عرضه شود اما حداقل تا آن زمان، لقب ارزان‌ترین خودرو برقی آمریکا در اختیار شورولت بولت ۲۰۲۷ قرار می‌گیرد. وعده تسلا برای عرضه خودرویی با قیمت ۲۵ هزار دلار هم عملی نشد و ارزان‌ترین محصولات این برند یعنی تیپ استاندارد از مدل ۳ و مدل ۷ با قیمت ۳۸ و ۴۱ هزار دلار به فروش می‌رسند. البته فورد و برند تازه وارد Slate قصد دارند با پیکاپ برقی به محدوده قیمت ۳۰ هزار دلار وارد شوند. نسل جدید شورولت بولت علاوه بر قیمت مناسب، ویژگی‌های مثبت زیادی دارد.

آینده همکاری‌های چین و ترکیه در صنعت خودرو همچنان مبهم است؛

وعده بزرگ «BYD» در رکیه روی کاغذ ماند!

چالش رقابت و منافع متضاد دولت ترکیه

ترکیه از طرفی به سرمایه‌گذار خارجی و بهبود تراز تجاری نیازمند است و از طرف دیگر موظف به صیانت از صنعت داخلی، به‌ویژه برند ملی TOGG به‌عنوان نماد استقلال صنعتی است. دولت در سال گذشته، تعرفه واردات خودروهای چینی را تسهیل کرد. اما در صد افزایش داد؛ اما هم‌زمان برای برندهایی که در داخل سرمایه‌گذاری کنند معافیت‌هایی لحاظ کرد.

این سیاست دوگانه باعث ابهامات فراوان برای شرکت‌های چینی شده است: از یک سو حضور در ترکیه مسیر صادراتی را باز می‌کند و از سوی دیگر ریسک دخالت‌های ناگهانی و احتمال تغییر حمایت‌های دولتی را برنمی‌داند. همواره وجود دارد، همین تضاد، فضای نامطمئنی برای سرمایه‌داران چینی ایجاد کرده که نمونه آن تاخیر در پروژه BYD است.

محدودیت‌های لجستیکی، زنجیره تامین و انتقال فناوری

برای عبور از مقررات اتحادیه اروپا و بهره‌مندی از مشوق‌های دولتی، BYD ناگزیر باید سهم قابل توجهی از قطعات و مواد اولیه خودرو را در ترکیه یا از مسیر تامین کنندگان داخلی تهیه کند.

با توجه به‌جوان بودن صنعت قطعه‌سازی خودرو برقی در ترکیه و محدودیت ظرفیت فنی و فناوریانه، فرآیند انتقال دانش فنی و یافتن شرکات‌های محلی با کندی پیش می‌رود و همین عامل زمان‌بر، پیشرفت اجرایی پروژه را متوقف کرده است.

ابهام در روابط ژئوپلیتیکی و جنگ تعرفه‌ای چین و غرب دادوستد پُرسبک ترکیه با چین و غرب نیز از عوامل اصلی توقف پروژه محسوب می‌شود. سیاستمداران ترکیه مجبور هستند میان دوراهی همکاری با چین به‌عنوان پشیران سرمایه‌گذاری و ماندگاری در بلوک غرب و رعایت حساسیت‌های اتحادیه اروپا و آمریکا تعادل برقرار کنند. این وضعیت «انتظار و تردید» را در تصمیم سرمایه‌گذاران چینی معیّت می‌کند؛ به‌ویژه وقتی که اتحادیه اروپا علائم تازه‌ای مبنی بر بازنگری مجدد رژیم تعرفه‌ای یا حتی فشار برای اعمال سیاست‌های سخت‌گیرانه‌تر فرامرز ارسال می‌کند.



قابل پیش‌بینی هستند؛ اما شرایط فعلی ترکیه گهگاه با تصمیمات دفاعی و دستوری همراه بوده و همین امر عامل بازدارنده‌ای برای آغاز جدی پروژه به‌شمار می‌رود.

انگیزه‌های مبارزه با تعرفه‌های اتحادیه اروپا و با الزام به ایجاد زنجیره تامین داخلی

افزایش تعرفه‌های موقت تا ۳۸ درصد بر خودروهای برقی وارداتی از چین به اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۴، یکی از اصلی‌ترین مشوق‌های ساخت کارخانه BYD در خاک ترکیه بوده است. ترکیه به‌دلیل توافق اتحادیه گمرکی با اروپا، محل مناسبی برای صادرات بدون تعرفه به این قاره محسوب می‌شود. با این حال، طبق مقررات ضد دامپینگ اروپا، مونتاژ ساده یا سهم پایین قطعات داخلی، امکان معافیت کامل از این تعرفه‌ها را ناممکن می‌کند و شرکت‌های چینی را ملزم می‌سازد بخش عمده‌ای از زنجیره ارزش را نیز به ترکیه منتقل کنند. تحقق این هدف به سرمایه‌گذاری سنگین و ایجاد زیرساخت‌های لجستیکی و فنی گسترده نیاز دارد؛ امری که BYD به‌نظر فعلا در آن با احتیاط و محافظه‌کاری گام برداشته است. این روند، باعث کندی در تصمیم‌گیری نهایی، جذب تامین کنندگان داخلی و آغاز ساخت‌وساز شده است

در فاز نخست حدود یک میلیارد دلار برآورد شد. با وجود شروع پروژه با تبلیغات گسترده و حمایت سیاسی و رسانه‌ای بی‌سابقه، پیشرفت عملیات ساختمانی به کندی رخ داده و همان‌طور که خبرنگاران محلی و بین‌المللی گزارش داده‌اند، محل پروژه تا امروز صرفاً میزبان چند کانتینر و ماشین‌آلات خاک‌برداری محدود بوده است و از سازه‌های صنعتی و زیرساخت‌های تولید خبری نیست. این وقفه و توقف نسبی، موجب نگرانی جدی در میان بازیگران بازار خودرو و همچنین دولت ترکیه شده است.

پیچیدگی‌های محیط کسب و کار ترکیه یکی از مهم‌ترین دلایل تاخیر پروژه را باید در نااطمینانی‌ها و پیچیدگی‌های اقتصادی، حقوقی و سیاست‌گذاری ترکیه جست‌وجو کرد. در یک سال اخیر، ترکیه شاهد نوسانات شدید در سیاست‌های تعرفه‌ای بر خودروهای چینی، تغییرات ناگهانی در قوانین مربوط به محتوای داخلی و عدم شفافیت کافی در فرآیند تصمیم‌گیری‌های کلان (از جمله نحوه اعطای معافیت‌ها به سرمایه‌گذاران خارجی) بوده است. سرمایه‌گذاران، از جمله BYD، برای ایفای نقش بلندمدت نیازمند ثبات سیاسی و سیاست‌های



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

تاخیر در ساخت کارخانه BYD در ترکیه، موجی از ابهام و بحث را نه تنها در محافل اقتصادی و صنعتی ترکیه، بلکه در کل منطقه اروپا و بازار جهانی خودروهای برقی به‌دنبال داشته است. این رویداد که در پی توافقی تاریخی میان یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان جهان و دولتی با جاه‌طلبی‌های صنعتی بلندپروازانه رخ داد، به‌موضوعی محوری برای تحلیلگران، سیاست‌گذاران، خودروسازان رقیب و حتی افکار عمومی تبدیل شده است. نخستین‌بار در تابستان ۲۰۲۴ با حضور رئیس‌جمهور ترکیه و مدیرعامل BYD قرارداد تأسیس این کارخانه با ظرفیت ۱۵۰ هزار دستگاه خودرو و حدود پنج هزار شغل مستقیم در شهر مانیسای امضا شد. اما اکنون، پس از گذشت بیش از یک سال و در شرایطی که بازار خودروهای برقی در ترکیه شتابی بی‌سابقه به‌خود گرفته، عملیات عمرانی پروژه با کندی و وقفه جدی مواجه شده است. آینده این سرمایه‌گذاری که قرار بود نقطه عطفی در سیاست صنعتی ترکیه و راهکاری هوشمندانه برای دور زدن جنگ تعرفه‌ای میان چین و اتحادیه اروپا باشد، در هاله‌ای از ابهام قرار گرفته است.

آغاز پروژه BYD در ترکیه

قرارداد احداث کارخانه BYD در ترکیه در تابستان ۱۴۰۳ (۲۰۲۴ میلادی)، با حضور رجب طیب اردوغان رئیس‌جمهور ترکیه و خبرنگاران معتبر جهانی، دستاوردی تاریخی و الگویی برای همکاری‌های آینده میان صنعت خودروسازی چین و ترکیه قلمداد شد. این قرارداد، شامل احداث کارخانه‌ای در شهر مانیسای با ظرفیت تولید سالانه ۱۵۰ هزار خودرو (ترکیبی از مدل‌های تمام‌برقی و پلاگین-هیبریدی)، مرکز تحقیقات و توسعه و ایجاد اشتغال مستقیم برای بالغ بر ۵ هزار نفر بود؛ با اهداف صادرات به بازارهای منطقه و اروپا و تأمین بخشی از تقاضای بازار داخلی رو به رشد ترکیه. طبق این توافق، تولید انبوه خودروها از اواخر ۲۰۲۶ برنامه‌ریزی شده بود و ارزش کل سرمایه‌گذاری

برد ۱۴۰۰ کیلومتری برای اکسید «RX» هیبرید

قراری می‌گیرد. همچون مدل فعلی، در کابین اکسید یائو گوانگ گلوبال ادیشن نیز دو نمایشگر دیجیتال ۱۲.۶ اینچ با رابط کاربری Lion ۵.۰، دکمه چرخان کنترل، ۸ اسپیکر سونی، شارژر بی‌سیم ۵۰ وات، نورپردازی ۲۵۶ رنگ و کنسول تاشوی عقب ارائه شده است. مدل فعلی اکسید یائو گوانگ با همان اکسید RX در تیپ هیبرید به پشیرانه ۱.۵ لیتر توربوشارژ، دو یا سه موتور برقی (بسته به تیپ) و انتقال قدرت سه سرعته DHT، مجهز شده است. این ترکیب فنی در نسخه گلوبال ادیشن هم وجود دارد با این تفاوت که خریدار می‌تواند یک موتور برقی دیگر برای محور جلو را نیز سفارش بدهد. پشیرانه ۱.۵ لیتر توربوشارژ، ۱۵۴ اسب‌بخار قدرت و ۲۲۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند.

شرکت چری، نسخه گلوبال ادیشن از شاسی بلند میان‌سایز اکسید یعنی یائو گوانگ را معرفی کرده است. با توجه به لقب این مدل، به نظر می‌رسد که چری قصد دارد آن را در بازارهای خارج از چین هم عرضه کند. طراحی بدنه اکسید یائو گوانگ گلوبال ادیشن با مدل فعلی تفاوتی ندارد. نوار LED بین چراغ‌های جلو، فرم عمودی دو دیلایت در طرفین سپر، چراغ سرتاسری عقب و خروجی دوتایی اگزوز، بدون تغییر باقیمانده در حالی که تریم مشکی در نمای عقب و امکان سفارش ترکیب دو رنگ برای بدنه، اضافه شده است. ابعاد بدنه اکسید یائو گوانگ گلوبال ادیشن در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴.۶۷۸، ۱.۹۲، ۱.۶۷۱ و ۲.۸۱۵ متر اعلام شده است. بسته به تجهیزات، وزن این خودرو بین ۱۹۱۳ تا ۲۱۷۱ کیلوگرم



خبر News

سوپراسپرت میلیون دلاری با گیربکس دستی

سابقه شرکت آلمانی کاپریکورن (Capricorn) به سال ۱۹۳۳ بازمی‌گردد. این شرکت در طراحی و ساخت قطعات های-تک برای بدنه، پیش‌ران و شاسی خودروهای مسابقه‌ای تخصص دارد. این قطعات از جنس مواد کامپوزیت یا آلایزهای فلزی، به روش‌های نوین از جمله چاپ ۳ بعدی ساخته می‌شود. به نظر می‌رسد که کاپریکورن قصد دارد با استفاده از تجارب و توانایی خود در زمینه مهندسی، به صنعت خودروسازی هم وارد شود چراکه یک سوپراسپرت موتور-وسط به نام ۰۱ زاگاتو را معرفی کرده است. در دورانی که مشتریان خودروهای سوپراسپرت هم از قوای حرکتی برقی یا هیبرید و انبوه سیستم‌های الکترونیکی و هوش مصنوعی دلزده شده‌اند، کاپریکورن ۰۱ زاگاتو با



متریال و مهندسی مدرن ولی همراه با ویژگی‌های سنتی خودروهای اسپرت، وارد میدان می‌شود. استودیو زاگاتو با پرهیز از طرح‌های متداول این روزهای صنعت خودرو و ویژگی‌های عجیب همچون باله بزرگ، بدنه کاپریکورن ۰۱ زاگاتو را به نحوی شکل داده است که از نظر ایرودینامیک هم کارآمد باشد. بدنه این خودرو براساس شاسی مونوکوک فیبر کربنی مشابه خودروهای کلاس LMP1 طراحی شده و ساب-فریم جلو و عقب از فیبر کربن و اتصالات آن‌ها نیز از فلز ساخته شده است. درهای گالوینگ، از دیگر ویژگی‌های ظاهری این خودرو ۱.۲۰۰ کیلوگرمی به‌شمار می‌آید. در فضای کابین کاپریکورن ۰۱ زاگاتو از نمایشگرهای دیجیتال خبری نیست. صفحه پشت فرمان از سه صفحه عقربه‌ای تشکیل شده و تمامی دکمه‌ها و کلیدها از جنس فلز ساخته شده‌است. تنها عنصر دیجیتال کابین این خودرو یعنی دوربین عقب نیز در هنگام نیاز، ظاهر می‌شود. روکش چرم طبیعی Connolly برای صندلی‌ها، کمربندهای ایمنی ۴-قطعه‌ای و قابلیت تنظیم فرمان، پدال‌ها و اهرم دنده، از دیگر ویژگی‌های کابین این خودرو به‌شمار می‌آید. محفظه ۱۱۰ لیتری زیر کاپوت هم برای قرار دادن دو کیف مسافرتی، کفایت می‌کند.

نمایندگان فروش این شرکت در لاس وگاس اعلام شد. بازگرداندن نام اکسترا بخشی از برنامه جامع نیسان برای خروج از بحران فروش و رقابتی کردن دوباره محصولاتش در برابر رقبای قدرتمندی چون تویوتا و هیوندای است. اکسترا که تولید آن در سال ۲۰۱۵ متوقف شد، همواره به عنوان یک آفرودر جان سخت و قابل اعتماد شناخته می شد و حالا قرار است با هویتی مدرن باز گردد. هیجان انگیزترین بخش یک ماجر، قوای محرکه احتمالی این شاسی بلند است. گفته می شود اکسترای جدید به یک پیشران هیبریدی V6 مجهز خواهد بود. علاوه بر این، احتمال عرضه یک مدل پلاگین-هیبریدی با قابلیت پیمایش تمام الکتریکی حدود ۱۲۰ کیلومتر هم وجود دارد.

نیسان اعلام کرده است شاسی بلند محبوب اکسترا (رونیز) پس از ۱۳ سال غیبت، در سال ۲۰۲۸ با پیشران هیبریدی برای رقابت با تویوتا فورانر باز خواهد گشت. سرانجام پس از سال ها شایعه و انتظار، نیسان رسماً تأیید کرد که نسل جدید شاسی بلند آفرودی و محبوب اکسترا در سال ۲۰۲۸ باز خواهد گشت. اکسترا همان خودرویی است که زمانی با نام رونیز در کشورمان مونتاژ می شد. نسل جدید اکسترا که مستقیماً برای رقابت با تویوتا فورانر طراحی شده، قرار است روی یک پلتفرم جدید شاسی مستقل ساخته شود و با پیشرانهای مدرن هیبریدی، جانی دوباره به سبد محصولات نیسان ببخشد. این خبر مهم در جریان نشست سالانه نیسان با



رقابت نیسان و تویوتا با «رونیز» ادامه پیدا می کند



خودروسازی در پایان بر جام به کجا می رسد؟

نوسان قیمت در بازار آزاد همچنان ادامه دارد



۲۰ میلیون تومان کاهش یکمیلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۴۸۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یکمیلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، کیا K5 توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان، تویوتا کراولا-۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان و نیسان سیلفی E-POWER مکس ادیشن (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش یکمیلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان رسید.

کنار این مزیت‌ها، فاصله تکنولوژیک با جهان نیز به‌روشنی در گزارش دیده می‌شود. مکنزی با اشاره به بهرهوری پایین نیروی انسانی در صنعت خودرو و یادآور شده بود که به‌ازای هر کارگر ایرانی کمتر از سه دستگاه خودرو تولید می‌شود؛ در حالی که در آن زمان در کشورهای توسعه‌یافته این رقم بین ۱۲ تا ۱۵ دستگاه بود. به‌عبارت دیگر، حتی مزیت دستمزد پایین هم نمی‌تواند شکاف عظیم بهرهوری را جبران کند. در مقابل، اگر این صنعت بتواند از طریق مشارکت با برندهای جهانی، بازسازی ساختار مدیریتی، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و افزایش ظرفیت تحقیق و توسعه، سطح فناوری خود را بالا ببرد، می‌تواند نه‌تنها بازار داخلی را متنوع‌تر و رقابتی‌تر کند، بلکه به‌صادرکننده منطقه‌ای خودرو تبدیل شود.

رسمی ایالات متحده را از برجام خارج و تحریم‌های جدیدی علیه ایران وضع کرد. ناگهان تمامی آن گشایش‌ها به یکباره به‌پایان رسید و درهای باز شده دوباره بسته شدند. از آن زمان تاکنون صنعت خودرو ایران به‌تبع شرایط سیاسی و اقتصاد کلان و همچنان ضعف مدیریت که بر این صنعت حاکم بوده فراز و نشیب زیادی را طی کرده؛ اما در یک تصویر دورنما راه رشد قابل توجهی را طی نکرده است. بر این اساس در سال ۹۵ موسسه مکنزی فرصت‌های پیش روی صنعت خودرو کشور را به‌تصویر کشید و این صنعت را موتور محرک رشد اقتصادی کشور نامید.

تحلیل این موسسه بر پایه این باور شکل گرفته بود که ایران از مجموعه‌ای از مزیت‌های نسبی بهرمنداست؛ یعنی نیروی کار فنی و مهندسی فراوان، هزینه نیروی کار پایین‌تر از میانگین منطقه، دسترسی به انرژی ارزان و موقعیت جغرافیایی مطلوب برای صادرات به‌خاورمیانه و آسیای مرکزی. در

ریزش قیمت جزئی مونتاژی‌ها در بازار خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا



روز گذشته با انقضای مهلت اجرای قطعنامه ۲۲۳۱ شورای امنیت سازمان ملل عمر برجام عملاً به پایان رسید. توافق‌نامه‌ای که از بدو تولد خودامیدهای زیادی را در صنعت خودرو کشور بیدار کرده بود؛ اما پایان خوشی نداشت در همان سال یک موسسه بین‌المللی یکی از جامع‌ترین بررسی‌های بین‌المللی درباره ساختار اقتصادی ایران پس از توافق برجام را انجام داد. این گزارش بخشی مفصل را به صنعت خودرو کشور اختصاص داده بود. این موسسه صنعت خودرو را نه فقط به‌عنوان یک حوزه تولیدی، بلکه به‌عنوان یکی از موتورهای محرک رشد اشتغال، فناوری و صادرات در اقتصاد غیرنفتی ایران معرفی می‌کرد. این موسسه در گزارش خود با معرفی برخی پیش‌نیازها، آینده بسیار روشنی را برای صنعت خودرو ایران ترسیم کرده بود؛ اما آن‌چه در عمل اتفاق افتاد، فاصله‌ای کجکشان با این اهداف دارد. البته به‌رجام برای صنعت خودرو کشور، آغاز خوبی داشت. قبل از انعقاد این تفاهیمه شرکای خارجی کاملاً ایران را ترک کرده بودند، راه‌های واردات بسیار تنگ شده بود و به‌طور کلی صنعت خودرو در وضعیت خوبی به‌سر نمی‌برد. اما بعد از انعقاد برجام گویی ورق کاملاً برگشت؛ به‌طوری که سرمایه‌گذاران و شرکای خارجی راهی ایران شدند و قراردادهای خوبی نیز منعقد شد. در همین حال راه ورود فناوری به صنعت خودرو کشور نیز هموار و واردات هم رونق گرفت. از سوی دیگر ورود خودروهای خارجی فضای بازار خودرو ایران را رقابتی‌تر کرد. اما بعد از حدود دو سال ورق برگشت. دونالد ترامپ که آن زمان نامزد محافظه کار ریاست‌جمهوری ایالات متحده بود، توانست نظر شهروندان آمریکایی را به‌خود جلب کرده و نخستین دوره ریاست‌جمهوری خود را آغاز کند. زمان زیادی از روی کار آمدن ترامپ نگذشت که وی به‌طور

عرضه گواهی سپرده خودرویی «KMCT9» در بورس کالا؛ گامی نوین در سرمایه‌گذاری بدون واسطه



کارآمد

گرمایه‌موتور

بورس کالای ایران

نقدشوندگی بالا و قابلیت معامله مانند سهام؛ - فراهم شدن فرصت سرمایه‌گذاری سودده و مطمئن؛ - عدم وجود ریسک‌ها و خطرات احتمالی معامله خودرو در بازار آزاد.

کارشناسان بازار و صنعت خودرو عقیده دارند با توجه به شرایط کنونی بازار خودرو، عرضه گواهی سپرده خودرویی KMCT9 می‌تواند به‌صورت هم‌زمان برای خریداران و سرمایه‌گذاران فرصت مناسبی باشد تا در محیطی قانونمند و قابل اعتماد، هم از مزایای مالکیت خودرو و هم از سود سرمایه‌گذاری بر خودرادر شوند. از طرفی این اقدام کرمان موتور نشان می‌دهد این خودروساز در کنار تولید و توسعه محصولات جدید، نوآوری در روش‌های فروش و تأمین مالی را دنبال می‌کند؛ گامی که می‌تواند به افزایش اعتماد عمومی و ارتقای شفافیت در بازار خودرو کشور منجر شود. عرضه گواهی سپرده خودرو می‌تواند به‌طور هم‌زمان فرصتی مناسب برای خریداران نهایی و سرمایه‌گذاران فراهم آورد تا در محیطی قابل اعتماد، از مزایای مالکیت خودرو و سود سرمایه‌گذاری بلندمدت بهرمنند شوند. همچنین عرضه این گواهی سپرده توسط گروه مالی کارآمد، بازوی سرمایه‌گذاری و تأمین مالی کرمان موتور می‌تواند شروع راه جدید و مقدمه تغییر ساختار سنتی معاملات خودرو در صنعت کشور باشد.

عرضه گواهی سپرده KMCT9 توسط کرمان موتور، قدم تازه و مهمی در بورس کالا و بازار خودرو برای شفافیت، اعتماد و سرمایه‌گذاری خواهد بود.

دوشنبه ۲۸ مهر ۱۴۰۴، شرکت کرمان موتور با همکاری گروه مالی کارآمد، برای نخستین بار در صنعت خودروسازی اقدام به عرضه گواهی سپرده خودرویی KMCT9 در بورس کالای ایران می‌کند. در این عرضه، در حال حاضر بیش از ۳۰۰ دستگاه از این پیکاپ دو دیفرانسیل در پارکینگ زیر نظر بورس کالا نگهداری شده و هر خودرو در قالب ۱۰ هزار واحد گواهی سپرده در بازار معامله خواهد شد. کرمان موتور با این اقدام، در مسیر توسعه ابزارهای مالی نوین در صنعت خودروسازی کشور، گام مهمی برداشته است. گواهی سپرده خودرویی در واقع اوراقی است که مالکیت خودرو را به‌صورت رسمی و قابل معامله در بورس کالا نشان می‌دهد؛ بدین ترتیب، خریداران می‌توانند بدون واسطه و در بستری امن و شفاف، در بازار خودرو سرمایه‌گذاری کنند. عرضه گواهی سپرده خودرو در بورس کالا مزایای مهمی را برای متقاضیان ایجاد می‌کند که می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- امکان مشارکت و به‌کارگیری سرمایه‌های خرد؛ - امکان خرید و فروش در هر زمان قبل از تحویل نهایی خودرو؛ - شفافیت در قیمت‌گذاری و حذف واسطه‌ها و هزینه‌های جانبی؛

حضور «گروه بهمن» در نمایشگاه خودرو اصفهان ۱۴۰۴ با سبد کامل محصولات



و کشنده بایک X9 در این نمایشگاه شرکت می‌کند. همچنین سیبا موتور نیز با کامیون فلو کمپرسی و کشنده فلو جفت‌محور به‌نمایش توانمندی‌های خود در بخش حمل‌ونقل سنگین خواهد پرداخت. در بخش حمل‌ونقل عمومی شهری و بین‌شهری نیز شرکت خودروسازی اسنا با ارائه محصولات خود شامل اتوبوس ۱۲ متری شهری، اتوبوس ۹ متری بین‌شهری و اتوبوس ۱۲ متری برقی حضور می‌یابد که نشان‌دهنده توجه گروه بهمن به توسعه ناوگان حمل‌ونقل پاک و مدرن است. حضور گروه بهمن در نمایشگاه خودرو اصفهان با این ترکیب گسترده و متنوع از محصولات، بار دیگر جایگاه این مجموعه را به‌عنوان یکی از بازیگران اصلی صنعت خودرو کشور در بخش‌های سواری، تجاری و حمل‌ونقل عمومی تثبیت می‌کند و فرصتی استثنایی برای بازدید کنندگان فراهم می‌سازد تا از نزدیک با آخرین دستاوردها و محصولات این گروه بزرگ خودروسازی آشنا شوند. نوزدهمین نمایشگاه تخصصی خودرو اصفهان از تاریخ اول تا چهارم آبان‌ماه سال ۱۴۰۴، از ساعت ۱۵ تا ۲۱ در محل دائمی نمایشگاه‌های اصفهان پذیرای مدیران متخصصان و علاقه‌مندان خواهد بود.

گروه بهمن با مجموعه‌ای کامل از محصولات خود در حوزه خودروهای سواری، تجاری و حمل‌ونقل عمومی در نمایشگاه بین‌المللی خودرو اصفهان ۱۴۰۴ حضور خواهد داشت. این نمایشگاه از اول تا چهارم آبان‌ماه در محل نمایشگاه‌های بین‌المللی شهر اصفهان برگزار می‌شود. این نمایشگاه فرصتی ارزشمند برای علاقه‌مندان و فعالان صنعت خودرو فراهم می‌کند تا از نزدیک با تازه‌ترین دستاوردهای گروه بهمن و زیرمجموعه‌های آن آشنا شوند. در بخش خودروهای سواری و پیکاپ‌ها، بهمن موتور با محصولات متنوع شامل فیدلیتی XB1، کراس‌اور و مونتاژی جدید شوال ۶، فیدلیتی پرستیت، فیدلیتی الیت، پیکاپ کابین B تک‌کابین و پیکاپ کابین A اتوماتیک در نمایشگاه حاضر می‌شود. در بخش خودروهای وارداتی نیز بی‌ام‌کارز با محصولات محبوبی چون مزدا ۳، مزدا EZ6، هونگچی H5 PHEV و اوتار ۱۱ حضور خواهد داشت که نشان‌دهنده رویکرد این شرکت به فناوری‌های روز و خودروهای هیبریدی و الکتریکی است. در حوزه خودروهای تجاری سبک و سنگین، بهمن دیزل با محصولات نظیر کامیونت فورس 38F دوگانه‌سوز، کامیون امپاور BD460 کمپرسی، کامیون فورس ۶ تن



توین -توربوشارژ به‌دست مشتری‌بان خاص و پولدار این هابیر کارساز سوئدی برسد. این پیش‌رانه همان موتور قدرتمندی است که در هابیر کاراگرا، رگرا و جسکو نیز استفاده شده است. چمرای جدید حداکثر می‌تواند ۲۳۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۷۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در نظر گرفتن سوخت E85 فراهم کند. نکته بسیار مهم این‌که مهندسان کونیگزگ برای چمرای جدید یک گیربکس ۹ سرعته دوکلاچه سبک‌وزن را تدارک دیده‌اند که می‌تواند ظرف ۱.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست‌یابد و حداکثر سرعت این هابیر کار چهارنفره ۴۰۰ کیلومتر بر ساعت است.

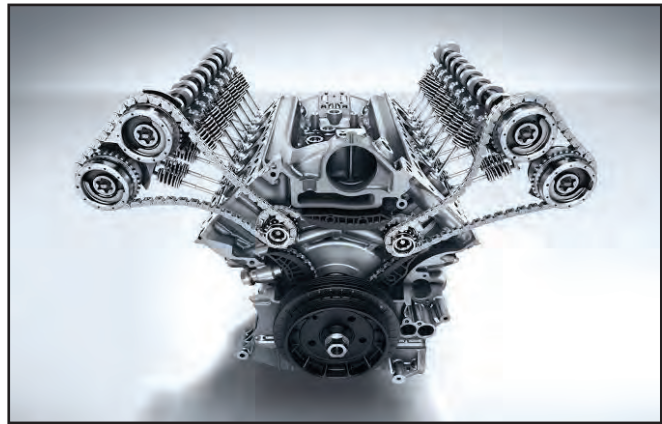
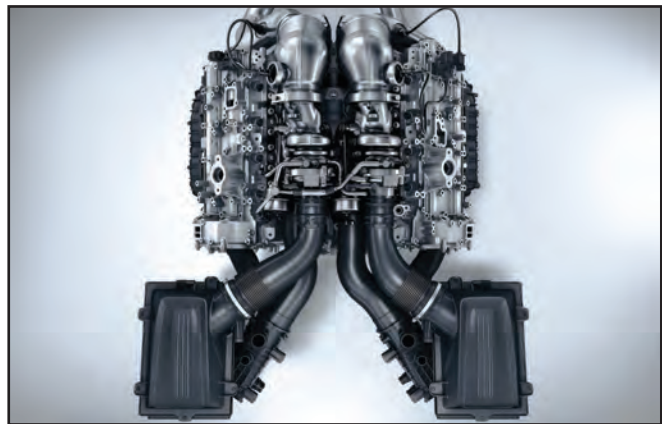
کونیگزگ چمرای ماه مارس سال ۲۰۲۰ معرفی شد. این خودرو که هابیر کار چهارنفره جهان محسوب می‌شود، با طراحی زیبا و البته جذاب یک پیش‌رانه قدرتمند هیبریدی را در خود جا داده است. پیش‌رانه چمرای یک موتور ۳ سیلندر است که با حجم ۲ لیتر مزین به فناوری توین -توربوشارژ و سه موتور الکتریکی قدرتمند پراش‌لس می‌تواند حداکثر ۱۷۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۱ هزار نیوتون‌متر گشتاور به‌ارمغان آورد. اما کمیانی کونیگزگ برای مشتری‌بان سال جاری میلادی یک پیش‌رانه قدرتمند بنزینی برای چمرای در نظر گرفته است. در واقع این هابیر کار چهارنفره قرار است با پیش‌رانه ۸ سیلندر وی‌شکل ۵ لیتری مزین به تکنولوژی



**موتور منحصر به فرد
و پرتوان «کونیگزگ»**

چگونه ستاره‌اشوت‌تگارتی گوی برتری را از رقبای خود؟

«M177»؛ هشت سیلندر محبوب مر سدس بنز



سیستم سوخت‌رسانی و نسبت تراکم

موتور M177 مرسدس بنز AMG از سیستم تزریق پاشش سوخت مستقیم بهره می‌گیرد، این فناوری امکان پاشش با دقت میلی‌ثانیه‌ای، کنترل بهتر نسبت هوا-سوخت و مدیریت پیشرفته احتراق را نیز فراهم می‌آورد. نسبت تراکم در این موتور در سطحی قرار گرفته شده که بتواند فشار بوست توربو را مدیریت و هم‌زمان رانندگی بالایی را ارائه دهد. این توازن، نقطه‌ای کلیدی در طراحی موتورهای توربوشارژ است که به خوبی در موتور مرسدس بنز AMG با کد M177 حفظ شده است.

بخش الکترونیکی و واحد پردازشگر مرکزی

واحد کنترل پردازشگر مرکزی یا ECU در موتور M177 فراتر از تنظیم احتراق و تزریق پاشش سوخت است. چرا که این واحد الکترونیکی فشار بوست توربو را کنترل و با سیستم خنک‌کننده و گیربکس نیز همواره در تعامل است و پارامترهای مهم مانند تشخیص ناک یا ضربه در سیلندر و تنظیم زمان‌بندی سوپاپ‌ها (اوانس یا ریتارد) را نیز انجام می‌دهد. در حقیقت سیستم‌های -توربو مرسدس بنز AMG دارای سنسورهایی است که بر اساس آن ECU منجر به آن می‌شود تا رانندگی موتور افزایش یابد. در بخشی از خانواده M177 که شامل M176 و M178 است سامانه جدیدی مانند هیبرید متوسط ۴۸ ولتی با سیستم منحصر به فرد مرسدس بنز EQ-Boost نیز به کار گرفته شده است. در این سیستم یک موتور الکتریکی که نقش ژنراتور را نیز دارد، وارد مدار می‌شود تا توان اضافی لحظه‌ای، بازیابی انرژی و عملکرد استارت/استاپ بهتری را فراهم کند. نکته بسیار مهم در کاهش مصرف سوخت و بهبود تجربه رانندگی است که بسیار اثرگذار است.

سیستم خنک‌کننده و کنترل دما

موتورهای پرتوان همواره نیازمند سیستم خنک‌کننده منحصر به فردی هستند تا گرمای آن‌ها مدیریت و منجر به اتلاف انرژی و رانندگی نشود. موتور M177 مرسدس بنز AMG دارای یک شبکه خنک‌کننده بسیار هوشمند است. به عبارت دیگر دارای واتر پمپ (پمپ آب) یا دور متغیر، مبدل‌های حرارتی جداگانه برای روغن یا همان اویل مازول، کنترل‌های ترموستاتیک و کانال‌های جدید روغن کاری در موتور بوده که دمای کاری را در محدوده بهینه حفظ می‌کند. این ساختار به ویژه هنگام رانندگی‌های پرشتاب و دور بالا، اهمیت بسیاری دارد و از پدیده ناک و افت عملکرد وابسته به دمای بالا جلوگیری می‌کند.

توان و گشتاورهای متنوع

پیش‌رانه ۸ سیلندر وی-شکل ۹۰ درجه‌ای ۴ لیتری با -توربو M177 از ۴۵۶ اسب‌بخار در ۵۸۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) تا ۷۵۰ اسب‌بخار در ۶۹۵۰ آرپی‌ام و از ۶۰۰ نیوتون‌متر گشتاور در ۴۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) تا ۹۰۰ نیوتون‌متر گشتاور در ۶ هزار آرپی‌ام می‌تواند به‌ارمغان آورد.

در سال‌های اخیر که

موتورهای بنزینی به دلیل سیاست‌های ناشی از کاهش گازهای گلخانه‌ای به سمت کوچک‌تر شدن و کم‌حجم

شدن رفته‌اند و به نماد نوآوری در صنعت خودروساز بدل شده‌اند. اما در این میان کمیانی‌های صاحب نام بسیاری همچنان از موتورهای پرتوان ۸ سیلندر بهره می‌گیرند. یکی از این کمیانی‌ها مرسدس بنز است؛ آن هم بخش AMG که با موتور ۸ سیلندر ۴ لیتری با -توربو موسوم به M177 شناخته می‌شود. این موتور به لحاظ تکنولوژی ساخت، سیستم‌های مکانیکی و الکترونیکی به کار رفته در آن جزو بهترین ۸ سیلندرهای جهان به حساب می‌آید. در ادامه نگاهی به ساختار مکانیکی، سامانه‌های الکترونیکی و سیکل ترمودینامیکی آن خواهیم داشت.



آشنایی با موتور M177 مرسدس بنز AMG

موتور ۸ سیلندر با آرایش وی-شکل به حجم ۳۹۸۲ سی‌سی که موسوم به M177 است، با نام‌های M176 و M178 نیز معرفی می‌شود. این موتور که جایگزین موتورهای M278 و M157 شده است، بر اساس موتور M133 شکل گرفته است. این موتور دارای دو توربو یا همان مکانیزم با -توربو طراحی توربوشارژها متعلق به شرکت بورگ‌وانر، دارای ساختار فنی hot-vee، سیستم سوخت‌رسانی تزریق مستقیم داخل سیلندرها از نوع پیژو-الکترونیک جدید کمیانی بوش (در هر چرخه احتراق ۵ پاشش سوخت ارائه می‌دهد) و سیستم زمان‌بندی متغیر هوشمند سوپاپ‌هایز است. بیش از ۶۰ درصد موتور M176 در مرکز تولید Untertürkheim و در خارج شهر اشتوتگارت مونتاژ می‌شود. اما دو پیش‌رانه M177 و M178 به صورت جداگانه توسط تکنسین‌های فوق‌مغرب یک نفر به یک نفر روی مونتاژ موتور کار کرده و در مرکز تولید AMG در آفلتر باخ مونتاژ می‌شود.

طراحی ساختار موتور و سرسیلندر M177

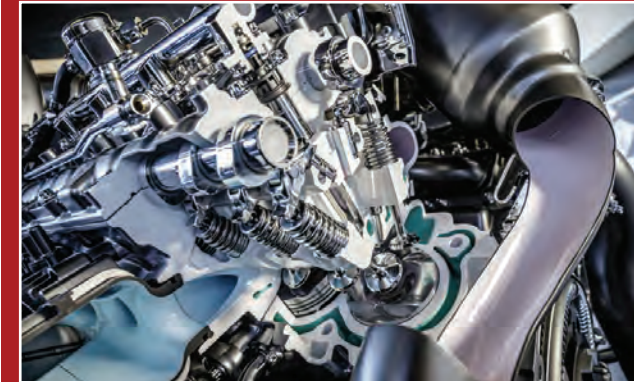
موتور M177 بر پایه بلوک (بدنه) آلومینیومی ریخته‌گری شده ساخته شده، ساختاری سبک که در عین حال برای مقابله با فشارهای بالای احتراق و مستحکم طراحی شده است. سرسیلندر ها نیز از آلومینیوم ساخته شده‌اند تا وزن کلی کاهش و انتقال حرارت به خوبی بهینه شود. این موتور با حجم موتور ۴ لیتری با دقت ۳۹۸۲ سی‌سی و نسبت طراحی قطر سیلندر به کورس پیستون که جهت ایجاد گشتاور مناسب در دورهای پایین و میانی انتخاب شده، توانسته تعادل مطلوبی بین کشش و شتاب سریع برقرار کند. زیر پیستون‌ها و شاتون‌ها با طراحی فورجینگ (بسیار مستحکم) تقویت شده و متریال مورد استفاده در آن بسیار باکیفیت بوده تا تحمل دورهای بالا و تنش‌های فشاری و حرارتی را در زمان پرخوران توربو نیز داشته باشد. جالب است بدانید که میل لنگ موتور M177 از فولاد بهینه‌سازی شده بوده و بالانسینگ دقیق به کاهش ارتعاش و افزایش دوام رانیز دارد.

ساختار فنی موتور M177

موتور M177 با ۸ سیلندر با ساختار وی-شکل دارای زاویه قرارگیری ۹۰ درجه‌ای است. این موتور دارای قطر سیلندر ۸۳ میلی‌متری و کورس پیستون ۹۲ میلی‌متری است، ناگفته نماند که به لحاظ خنک‌کاری از ساختار closed-deck construction بهره می‌برد. این نوع طراحی سبب عدم وجود فضای خالی میان سیلندر ها شده و حالت پکیارچهای ایجاد می‌کند و با ماشین کاری دقیق و ریخته‌گری کاملاً نوین، شکل گرفته است. اگرچه ساختار closed-deck construction از نظر هزینه تولید در سطح بالایی قرار دارد، اما امکان افزایش توان را به خوبی فراهم می‌کند. همچنین به‌ازای هر سیلندر ۴ سوپاپ طراحی شده و در مجموع به ۳۲ سوپاپ رسیده و دارای مکانیزم دو میل سوپاپ و یا DOHC است. اما نکته بسیار مهم نسبت تراکم این موتور توربوشارژ است، زیرا به لطف طراحی محفظه احتراق ایده‌آل نسبت تراکم به ۵،۱ به یک رسیده است. همچنین حداکثر سرعت یا دور موتور به ۷۲۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) نیز می‌رسد.

سیستم روغن کاری و کاهش اصطکاک قطعات

برای تضمین دوام در شرایط ورود تنش‌های فشاری و حرارتی، سیستم روغن کاری M177 بر مبنای یک کارتل تر یا Wet-Sump طراحی شده که اویل پمپ (پمپ روغن) دارای فشار بالا، مدارهای خنک‌کننده جدید با ساختار مارپیچی و جت (پاشش روغن در زیر پیستون و بدنه شاتون) و همچنین عبور مسیر باریک با فشار بالا در میل لنگ را نیز دارد. این ساختار تمرکز ویژه‌ای بر حفظ فشار و روانکاری پیوسته در زمان رانندگی یا دور موتور بالا دارد. این مهم سبب شده تا موتور M177



محصولات قبلی ولو را به خوبی القای کند که این به معنای حفظ اصالت این خودرو ساز در محصولات جدیدش است.

طراحی داشبورد سساده و مینیمال بوده؛ اما در عین سادگی و مینیمال بودن، حجیم بوده که حجم خاص داشبورد با کلیت فضای داخلی هارمونی خوبی داشته و به ایجاد یک فضای کاملاً زیبا، دلنشین و دلفریب بسیار کمک می کند. استفاده از درجه های سراسری مستطیل شکل و یک درجه بزرگ مستطیل شکل در بخش میانی دقیقاً بر نمایشگر بزرگ سیستم اطلاعات-سرگرمی با نورپردازی عالی و انتخاب رنگ تریب داخلی، فضای کاملاً جذابی را فراهم آورده است.

در ورود به کابین ولو EM90 به جرات می توان گفت با یک قصر لوکس طرف خواهید بود. چراکه استفاده از باکیفیت ترین چرم (نایا) و دکوراتیو چوب و کروم و انتخاب رنگ فوق العاده زپیا، جلوه بسیار جذاب و زیبایی به فضای داخلی این مینی ون بخشیده است. ناگفته نماند که به دلیل ابعاد و اندازه این خودرو به راحتی ۶ صندلی یعنی ترکیب ۲+۲ تعبیه شده تا فضای کاملاً راحت و جاداری را در اختیار سرنشینان بگذارد. زیر EM90 فاصله محوری، طول، عرض و ارتفاع به ترتیب ۲۰۲۴، ۵۲۰۶، ۲۲۰۵ و ۱۸۵۹ میلی متری دارد که فضای داخلی کاملاً جادار و راحتی را در اختیار سرنشینان می گذارد. فرارگیری در پشت فرمان EM90 حس و حال فرارگیری در پشت فرمان



طراحی نوآورانه «ولو»



ورود «الیت استار» به کشور می تواند سبب نوسازی ناوگان شود؟

اتوبوس چینی، رقیب جدید در مسیرهای بین شهری

بهترین اتوبوس ها بدون پشتیبانی قطعات و شبکه خدمات پس از فروش، در کوتاه مدت به کابوسی برای مالکان و رانندگان تبدیل می شوند



یا شکست این اتوبوس در ایران بیش از هر چیز وابسته به ایجاد یک «زنجیره تامین لوازم یدکی» کارآمد خواهد بود.

اقتصاد بهره برداری؛ قیمت خرید در برابر هزینه مالکیت

یکی از دلایل توجه به اتوبوس های چینی، قیمت خرید پایین تر آن ها در مقایسه با رقبای اروپایی است. اما آن چه تعیین کننده سود یا زیان واقعی برای شرکت های مسافربری است، هزینه کل مالکیت در طول چند سال است. مصرف سوخت واقعی در مسیرهای طولانی، دوام گیربکس و موتور، نیاز به تعمیرات اساسی، طول عمر قطعات مصرفی و حتی میزان رضایت مسافران عواملی هستند که می توانند هزینه های پنهان یا آشکار ایجاد کنند. اگرچه قیمت اولیه الیت استار جذاب به نظر می رسد، اما تنها آزمایش های میدانی نشان خواهد داد که آیا این مدل از نظر اقتصادی هم رده رقبای اروپایی یا مونتاژی عمل می کند یا خیر.

بیمه های ورود به بازار

ورود نخستین نمونه این اتوبوس ها به گمرک ایران، می تواند آغازگر رقابتی تازه در بازار اتوبوس های مسافری باشد. در شرایطی که شرکت های داخلی به دلیل مشکلات تولید و هزینه های بالا توان پاسخ گویی کامل به تقاضا را ندارند، ورود یک برند جدید می تواند به کاهش فشار و ایجاد تنوع کمک کند. اما از سوی دیگر، اگر خدمات پس از فروش و کیفیت فنی در سطح مطلوب نباشد، این ورود به جای فرصت، به تهدیدی تازه برای بازار تبدیل خواهد شد. در واقع سرنوشت الیت استار در ایران نه به طراحی زیبا و نه به تبلیغات، بلکه به کیفیت عملکرد در جاده ها و پشتوانه خدمات وابسته است.

فرستی نو همراه با هشدار

الیت استار اکنون با ورود نخستین نمونه به گمرک، یک قدم به حضور در جاده های ایران نزدیک تر شده است. این اتوبوس از نظر طراحی و مشخصات فنی می تواند پاسخی به نیاز بازار فرسوده کشور باشد و ظرفیت لازم برای مسیرهای بین شهری را دارد. اما آن چه اهمیت بیشتری دارد، فراهم کردن زیرساخت های خدمات پس از فروش، تامین قطعات و آموزش نیروی انسانی است. بدون این پیش شرط ها، ورود این مدل می تواند به تکرار تجربه های تلخ گذشته ختم شود. از این رو معرفی آن باید همراه با هشدار و دقت باشد، تا تصمیم گیران صنعت حمل و نقل و مالکان ناوگان، انتخابی آگاهانه داشته باشند.

و نمای جلو جذاب، همگی نشان دهنده تلاشی است برای این که این محصول در نگاه نخست متفاوت از اتوبوس های سنتی چینی به نظر برسد. داخل کابین نیز امکان چپش متنوع صندلی ها وجود دارد و سیستم تهویه مطبوع قوی، نمایشگرهای چندرسانه ای و نورپردازی داخلی بخشی از امکانات اعلام شده است. با این حال تجربه نشان می دهد ارزشی واقعی این امکانات تنها زمانی ممکن است که در شرایط آب و هوایی کشور آزمایش شوند. دوام تهویه در تابستان های خوزستان یا کیفیت عایق صدا در جاده های کوهستانی شمال کشور چیزی نیست که صرفاً از روی بروشور قابل سنجش باشد.

قوای محرکه، ایمنی و استانداردها

در بخش فنی، موتورهای وی جی WP10 از شناخته شده ترین پیشران های تجاری چین هستند که پیش تر در کامیون ها و اتوبوس های صادراتی نیز استفاده شده اند. نسخه های جدید این موتور بر اساس استانداردهای آلپندگی یورو ۵ و یورو ۶ تولید می شوند؛ اما بسته به قرارداد صادراتی ممکن است نسخه های پایین تر هم عرضه شوند.

این نکته برای بازار ایران بسیار حیاتی است؛ زیرا هرگونه اختلاف میان استانداردهای آلپندگی موتور وارداتی با قوانین سازمان ملی استاندارد و سازمان محیط زیست می تواند به مانع جدی در شماره گذاری و بهره برداری تبدیل شود.

از منظر ایمنی، سازنده بر استفاده از سیستم ترمز بادی دوپل، سیستم اطفای حریق در موتورخانه و تعلیق بادی تمام عیار تأکید کرده است. این ها امکاناتی هستند که در صورت کیفیت مناسب می توانند سطح ایمنی سفرهای بین شهری را بهبود دهند. اما همان طور که تجربه نشان داده، کیفیت مونتاژ، دوام لوله کشی ها، شیرها و حتی سنسورها تعیین می کند که آیا این امکانات در عمل قابل اعتماد هستند یا خیر.

خدمات پس از فروش و تامین قطعات؛ آزمون اصلی در کشور

واقعیت این است که حتی بهترین اتوبوس ها بدون پشتیبانی قطعات و شبکه خدمات پس از فروش، در کوتاه مدت به کابوسی برای مالکان و رانندگان تبدیل می شوند. ورود الیت استار به گمرک ایران خبر خوبی است؛ اما پرسش اصلی این جاست که چه شبکه ای برای تامین قطعات یدکی، آموزش تعمیرکاران و ارائه خدمات ضمانت ایجاد خواهد شد؟ تجربه تلخ برخی برندهای وارداتی در سال های گذشته نشان داده است که عدم دسترسی سریع به قطعات مصرفی مانند لنت ترمز، فیلترها یا قطعات بدنه می تواند به زمین گیر شدن ناوگان منجر شود. بنابراین موفقیت

بازار اتوبوس های مسافری کشور در آستانه ورود یک بازیگر جدید به این عرصه است. بر اساس گزارش ها، نخستین محموله از اتوبوس های گمنام چینی تحت برند «الیت استار» به گمرک

ایران رسیده و مراحل ترخیص خود را طی می کند. در شرایطی که ناوگان بین شهری ایران سال ها ست با کمبود نوسازی، فرسودگی گسترده و وابستگی به چند برند محدود مواجه بوده، ورود این اتوبوس می تواند هم آمیدی تازه ایجاد کند و هم پرسش های مهمی در زمینه کیفیت، خدمات و اقتصاد عملیاتی پیش روی فعالان صنعت بگذارد.

معرفی فنی و تعیین جایگاه در بازار جهانی

الیت استار از شرکت آسیا استار یک اتوبوس ۱۲ متری است که در بازار چین به عنوان محصول میان رده صادراتی عرضه می شود. این مدل طولی نزدیک به ۱۲ متر، عرضی در حدود ۲۵۵۰ میلی متر و ارتفاعی بیش از ۳۸۰۰ میلی متر دارد و ظرفیت آن برای ۴۹ مسافر به همراه راننده و کمک راننده طراحی شده است. تایرهای بزرگ با استانداردهای جهانی، سیستم تعلیق بادی و بدنه ای با طراحی نزدیک به محصولات اروپایی، از جمله ویژگی هایی است که سازنده برای آن تبلیغ می کند. موتور این اتوبوس از خانواده وی جی (Weichai) انتخاب شده و در نسخه های صادراتی با توان نزدیک به ۳۳۰ اسب بخار و گشتاور بالا ارائه می شود. در برخی منابع به گیربکس های دستی و اتوماتیک ساخت شرکت های داخلی چین یا شرکای اروپایی اشاره شده که بسته به سفارش مشتری قابل انتخاب هستند. چنین مشخصاتی نشان می دهد این خودرو در کلاس اتوبوس های میان رده قرار می گیرد و نه یک محصول لوکس پرهزینه، بلکه مدلی است که بیشتر برای نیاز ناوگان های عمومی طراحی شده است.

طراحی و امکانات رفاهی برای مسافر

یکی از مواردی که الیت استار در تبلیغات خود بر آن تأکید می کند، طراحی مدرن بیرونی و داخلی این اتوبوس است. گفته می شود طراحی بدنه با همکاری استودیوی ایتالیایی «پینین فارینا» انجام گرفته تا ظاهر خودرو بتواند با رقبای اروپایی رقابت کند. چراغ های کشیده، خطوط ساده و مدرن



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir



است که بررسی هانسان می دهد نسخه های ساده تا فول این خودرو بین ۳۲ تا ۴۵ میلیارد تومان قیمت دارند! این در حالی است که پیش بینی می شود قیمت لندکروزر با سال ساخت ۲۰۲۵ در محدوده ۵۰ میلیارد تومان باشد.

واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی سی به کشور در حالی آغاز شده که گزارش ها از نجومی بودن قیمت این مدل خودروها حکایت دارد. به عنوان مثال از جمله خودروهای وارد شده به کشور تویوتا پرادو در مدل های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵



قیمت نجومی برخی مدل های وارداتی خودرو!

استقبال روزافزون از نسخه های برقی در بازار وارداتی ها

بدفروش بودند، حالا به خوش فروش های بازار تبدیل شده اند و در بازه قیمتی ۳/۵ تا ۷ میلیارد تومان عملا گل بازار وارداتی ها محسوب می شوند.

به تعرفه پایین گمرکی، سبب شده است این روزها استقبال از خودروهای برقی وارداتی در بازار در مقایسه با سایر مدل ها بیشتر باشد. بر این اساس این دسته از خودروها که زمانی

تعرفه گمرکی ۴ درصدی، عرضه گسترده، شرایط خرید آسان تر از جمله عدم حضور در سامانه قرعه کشی و تحویل سریع تر و از همه مهم تر قیمت منطقی و معتدل با توجه

تحلیل

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت های 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
کی ام بی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۱۳۰	۲۰	▼
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۱۸	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲۰	▼
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۸۰	۲ میلیارد و ۳۲۰	۱۰	▼
کی ام بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۱۰	۳ میلیارد و ۴۸۰	۲۰	▼
ام وی ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۲۸۰	۱۰	▼
ام وی ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۹	یک میلیارد و ۵۰۰	۲۰	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۳ میلیارد	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۵۱۵	۶ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۲۸۰	۳۰	▲
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۲۹۰	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۸۶۰	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	۵ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۴ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▼
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	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۹۵۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
سراتو ۲۰۰۰ سی سی اتوماتیک GLT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلتیوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
تویوتا bz4X ۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۴ میلیارد و ۲۵۰	۰	
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هوندا HR-Ve HEV (۲۰۲۵)	۰	۴ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۵ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۸۸۷	۴ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
فولکس ID.4 Crozz PUREPLUS تمام برقی (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
بی وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۳۸	۴ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
بی وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۲۵	۴ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۹	۱	▲
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۲۲	۲	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۲۰	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۹۵	۵	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۸۳	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۲۹	۳	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۴۰	۴	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۳۰	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۰۲	۲	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۵۵	۲	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۳۸	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۳۹	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۵۹	۴	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۳۳	۴	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۳۰	۲	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۳۰	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۵۵	۱	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۱۶۳	۱۱	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۲۰۸	۲	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۴۶۲	۲	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۹۰	۵	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۲۵	۳	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۵	۰	
نیسان دو گانه مسقف (۱۴۰۳)	۸۴۰	یک میلیارد و ۹۰	۰	
کارون (بادرادی کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۰	۵	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۷۰	۲	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۹۵	۲	▲
سورن پلاس EF7 (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۱۳۰	۵	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۹۰	۵	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۱۷	۷	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۹۵	۸	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	یک میلیارد و ۱۳	۶	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک میلیارد و ۹۰	۳	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک میلیارد و ۱۱۰	۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۲۸۵	۵	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۳۶۰	۷	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک میلیارد و ۸۲	۷	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۱۱۹	۱	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۱۳۸	۳	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۳۵۵	۲	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک میلیارد و ۱۲۷	۷	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۳۵۵	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۹۷	۴	▲
ریرا (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۸۶۵	۲۰	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۷۴	۰	



کشف یک هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق در الیگودرز



فرمانده انتظامی الیگودرز از توقیف یک دستگاه وانت نیسان و کشف ۱۸۰۰ لیتر روغن موتور فاقد مجوز در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، استان لرستان، فرمانده انتظامی الیگودرز گفت: «ماموران در اجرای طرح برخورد با کالاهای فاقد مجوز، در محور اصفهان - الیگودرز به یک دستگاه وانت نیسان مشکوک و

آن را توقیف کردند.» سرهنگ اسدالهی افزود: «ماموران در بازرسی از این خودرو ۱۸۰۰ لیتر روغن موتور فاقد مجوز کشف کردند.» فرمانده انتظامی الیگودرز با اشاره به این که در این رابطه یک نفر دستگیر و همراه پرونده تحویل مراجع قضایی شده است، گفت: «کارشناسان ارزش روغن های کشف شده را بیش از ۴ میلیارد ریال ارزیابی کردند.»

در سایه تنش با اوکراین رخ داد؛

رشد چشمگیر نرخ تولید سوخت در روسیه



کرد که این رقم «نزدیک به سهمیه یا تقریباً در همان سطح» بوده است.

به ادعای اوایل پرایس، روسیه پس از حمله به اوکراین در فوریه ۲۰۲۲، انتشار گزارش های تولید خود را متوقف کرد و در نتیجه، سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک) و تحلیلگران برای تخمین تولید و سطح عرضه نفت روسیه به منابع و داده های ردیابی کشتی ها وابسته هستند.

ماه گذشته گزارش هایی منتشر شد مبنی بر این که شاید تولیدکنندگان نفت روسیه مجبور به کاهش تولید شوند؛ زیرا حملات پهپادی اوکراین علیه زیرساخت های صادراتی و بندری حیاتی این کشور تشدید شده است.

منابع صنعتی نزدیک به تولیدکنندگان نفت روسیه اواسط سپتامبر به «رویتز» گفتند شرکت دولتی خدمات نفتی و خط لوله «ترانس نفت» روسیه که بیش از ۸۰ درصد نفت خام تولیدی روسیه را مدیریت می کند، به تولیدکنندگان هشدار داده که ممکن است مجبور به پذیرش حجم کمتری در سیستم خود شود.

روسیه به طور همزمان ممنوعیت صادرات بنزین را تمدید و برای صادرات گازوئیل توسط تجار غیرتولیدکننده، تا پایان سال ممنوعیتی اعمال کرد.

تمدید ممنوعیت صادرات بنزین و اعمال ممنوعیت صادرات گازوئیل برای شرکت های تجاری تعجب آور نیست؛ زیرا در پی شدت گرفتن حملات پهپادی اوکراین به پالایشگاه ها و سایر زیرساخت های انرژی روسیه، این کشور با کمبود سوخت مواجه شده است.

الکساندر نوآک، معاون نخست وزیر روسیه از افزایش تدریجی تولید نفت این کشور و نزدیک شدن به سقف تعیین شده در توافق «اوپک پلاس» خبر داد. این افزایش درحالی صورت می گیرد که حملات پهپادی اوکراین به پالایشگاه های روسیه، این کشور را با کمبود سوخت مواجه کرده و مسکو را مجبور به تمدید ممنوعیت صادرات بنزین و اعمال محدودیت بر صادرات گازوئیل کرده است. به گفته نوآک، مسکو با وجود چالش های پیش رو، به تعهدات خود در قالب توافق پایبند است. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «یرنا»، معاون نخست وزیر روسیه، الکساندر نوآک به «اینترفاکس» گفت: «تولید در حال افزایش است. از آن جا که نمی توانیم آن را به سرعت کاهش دهیم، نسبت به افزایش تدریجی آن اقدام می کنیم. ما به تعهد خود پایبند هستیم.»

تولید نفت روسیه در ماه آگوست حدود ۹۰ هزار بشکه در روز کمتر از سهمیه تعیین شده در توافق اوپک پلاس بود. تولید نفت این کشور در ماه آگوست به طور متوسط ۹۰۱۷۳ میلیون بشکه در روز بود؛ در حالی که سقف تعیین شده در توافق اوپک پلاس ۹۰۲۵۹ میلیون بشکه در روز است؛ سقفی که جبران تولید بیش از حد قبلی مسکو نیز در آن لحاظ شده است.

روسیه طبق توافق، مجاز بود تا با احتساب جبران افزایش قبلی، ۹۰۴۱۵ میلیون بشکه در روز نفت تولید کند که این میزان سهمیه اش را کاهش می دهد.

نوآک در پاسخ به پرسشی درباره تولید ماه سپتامبر اضافه

اوپک پلاس، جایگاه خود را در بازار جهانی نفت حفظ کند و از سوی دیگر، فشارهای ناشی از جنگ اوکراین و حملات مکرر به زیرساخت های انرژی، توانایی این کشور را برای اجرای تعهداتش به چالش کشیده است.

تمدید ممنوعیت صادرات بنزین و اعمال محدودیت بر صادرات گازوئیل، نشانه ای روشن از اولویت بندی داخلی روسیه است؛ جایی که تامین نیاز شهروندان و جلوگیری از بحران سوخت در داخل، بر هرگونه منفعت صادراتی تقدم

مسکو درباره میزان خسارت ناشی از حملات پهپادی اوکراین اظهارنظری نکرده؛ اما گزارش ها حاکی از آن است که دست کم ۱۰ پالایشگاه هدف حملات پهپادی اوکراین قرار گرفته اند و برخی از آن ها متحمل خسارت و مجبور به توقف موقت پذیرش نفت خام شده اند.

تحولات اخیر در صنعت نفت روسیه نشان می دهد این کشور در نقطه ای حساس از تاریخ انرژی خود قرار گرفته است. از یک سو، مسکو تلاش می کند با پایبندی به توافق

یافته است. این تصمیمات اگرچه در کوتاه مدت می تواند ثبات نسبی در بازار داخلی ایجاد کند، اما در بلندمدت ممکن است به کاهش درآمدهای ارزی و محدود شدن قدرت مانور اقتصادی روسیه بینجامد.

از منظر بین المللی، کاهش شفافیت در انتشار آمار تولید نفت روسیه، فضای پیش بینی بازار را مبهم تر کرده است. تحلیلگران و نهادهای بین المللی اکنون ناچار هستند برای ارزیابی وضعیت تولید این کشور به داده های غیرمستقیم مانند ردیابی کشتی ها و گزارش های صنعتی تکیه کنند. این امر نه تنها اعتماد به آمار رسمی را کاهش داده، بلکه زمینه ساز گمانه زنی های متعدد درباره آینده عرضه نفت روسیه شده است. در همین حال، کشورهای مصرف کننده بزرگ انرژی با دقت تحولات روسیه را دنبال می کنند. هرگونه اختلال در تولید یا صادرات این کشور می تواند به سرعت بر قیمت های جهانی اثر بگذارد و حتی سیاست های انرژی اروپا و آسیا را تحت تاثیر قرار دهد. به ویژه در شرایطی که بازار جهانی نفت با نوسانات تقاضا و نگرانی های ژئوپلیتیکی روبه روست، نقش روسیه همچنان تعیین کننده باقی می ماند. با وجود این فشارها، روسیه نشان داده که قصد دارد همچنان به عنوان بازیگری کلیدی در اوپک پلاس باقی بماند. پایبندی به سهمیه ها و تاکید بر افزایش تدریجی تولید، تلاشی است برای ارسال این پیام که مسکو هنوز توان مدیریت بحران را دارد. با این حال، تداوم حملات به زیرساخت های انرژی و محدودیت های ناشی از تحریم ها می تواند این مسیر را دشوارتر کند.

در نهایت، آینده صنعت نفت روسیه به میزان توانایی این کشور در ایجاد تعادل میان نیازهای داخلی، تعهدات بین المللی و فشارهای جنگی بستگی دارد. اگر مسکو بتواند این سه گانه را مدیریت کند، همچنان جایگاه خود را در بازار جهانی حفظ خواهد کرد؛ در غیر این صورت، احتمال کاهش نفوذ و سهم آن در بازار انرژی جهان دور از انتظار نیست.

XTRIM
BORN FOR MORE

TX

بالذت برانید





در AMG در جایگاه نخست و با موتور 550i در جایگاه دوم قرار گرفت. زیر سیستم تعلیق هر دو ساندرین پارس و سبزین پارس با موتور 1600 cc از نظر آلای محیطی معاف شدند. در جایگاه اول با موتور 1600 cc از نظر آلای محیطی معاف شدند. در جایگاه اول با موتور 1600 cc از نظر آلای محیطی معاف شدند.

مجله حمل و نقل ایالات متحده چندی پیش در قالب یک بررسی جامع در بخش «کیفیت سواری و رایج مشکلات بار عنوان کرد که محصولات و وسایران آلمانی به همانند دلیل از جایگاه بالاتری نسبت به رانیه ها برای بار خوردار هستند. سردبیر این مجله در یک جمله کیفیت سواری و رضایت مشتریان را خلاصه کرده است: «هذت رانندگی فقط به پیچ مهندسی آلمانی.» بار برسی با انجام آزمون در سوی این مجله، در سال ۲۰۲۲، کمپوس LS500h، LS500h، LS500h و M550i و مرسدس بنز E53 AMG Sport ساخته ۲۰۲۲ بودند که نظر سیستم تعلیق مرسدس بنز E53

آیا آلمانی‌ها با کیفیت هستند؟

[illegible]

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

هشدار!



مارک کارنی، نخست‌وزیر کانادا اعلام کرد که کشورش با «هدف و قدرت» به این اقدام واکنش نشان خواهد داد و احتمال اقدامات متقابل را منتفی ندانست. اورسولا فون در لاین، رئیس کمیسیون اروپا نیز با ابراز تاسف از تصمیم آمریکا هشدار داد که «اقتصاد جهانی آسیب خواهد دید». در بریتانیا نیز انجمن تولیدکنندگان و بازرگانان خودرو (SMMT) نسبت به افزایش هزینه‌ها و کاهش عرضه برندهای مطرح هشدار داده است. کارشناسان می‌گویند ادامه این روند می‌تواند آغازگر یک جنگ تجاری تازه در صنعت خودرو باشد که پیامدهای آن سال‌ها بر بازار جهانی سایه خواهد انداخت.

تصمیم دولت ترامپ برای اعمال تعرفه‌های ۲۵ درصدی بر واردات خودرو و قطعات، صنعت جهانی خودرو را با شوک تازه‌ای مواجه کرده است. تحلیلگران می‌گویند این سیاست می‌تواند زنجیره تامین جهانی خودروسازان را مختل کرده و بازارهای بین‌المللی را دچار نوسان کند. براساس اعلام مقامات، تعرفه‌های جدید شامل خودروسازان بزرگ و تامین‌کنندگان قطعات از اروپا، ژاپن و کره جنوبی می‌شود؛ در حالی که کانادا و مکزیک شرکای آمریکا در پیمان USMCA تنها تا حدودی از این فشار معاف شده‌اند. با این حال صادرات خودرو از این کشورها نیز از امروز مشمول عوارض ۱۲.۵ درصدی خواهد بود.



تعرفه‌های ترامپ زنجیره جهانی خودرو را به لرزه انداخت

اروپا همزمان گرفتار بحران نیروی کار و شوک گذار الکتریکی است؛

زنجیره تامین خودروسازی قاره سبز زیر سایه رکود، تحول برقی و سلطه چین

تحلیل استراتژیک از وضعیت صنعت خودرو اروپا نشان می‌دهد که قاره سبز با رکود تولید، موج بی‌سابقه تعدیل نیرو و از دست رفتن برتری تکنولوژیک در برابر چین مواجه است



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

صنعت خودرو اروپا، ستون فقرات بیش از یک قرن نوآوری و اشتغال قاره سبز، امروز در تقاطع سه بحران بزرگ قرار گرفته است: رکود تولید، گذار پرهزینه به خودروهای برقی و رقابت یارانه‌ای از سوی چین. این ترکیب، معادله‌ای پیچیده و پرخطر برای آینده زنجیره تامین اروپایی ایجاد کرده و تداوم مدل سنتی تولید خودرو را با تهدیدی وجودی روبه‌رو ساخته است.

بر اساس داده‌های انجمن خودروسازان اروپا (ACEA)، تولید خودرو در سال ۲۰۲۴ با کاهش ۶.۲ درصدی مواجه شده است؛ در حالی که چین با رشد ۵.۲ درصدی، جایگاه خود را به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده جهان با سهم ۳۵.۴ درصد تثبیت کرده است. از دست رفتن برتری اروپا در موتورهای احتراق داخلی و تاخیر در ایجاد زنجیره ارزش خودروهای برقی، منایبی جز از دست دادن حاکمیت صنعتی در قرن بیست و یکم ندارد.

رکود تولید و تضعیف اعتماد صنعتی کاهش شتاب تولید در اتحادیه اروپا، نشانه‌ای از ضعف عمیق ساختاری است. براساس آمار ACEA، سهم اروپا از خروجی جهانی خودرو در سال ۲۰۲۴ کاهش یافت، در حالی که آسیا با ۶۰.۱ درصد از تولید جهانی و چین با رشد ۱۲.۳ درصدی در حال پیشروی‌اند.

دلایل این افت، درون‌زا و ساختاری‌اند: سیاست‌های سختگیرانه آلودگی، هزینه بالای انرژی، فشار تعرفه‌های متقابل و بی‌اعتمادی سرمایه‌گذاران صنعتی. شاخص اعتماد صنعتی در خودروسازی به پایین‌ترین سطح خود رسیده و این موضوع، نشانه‌ای از فشار مضاعف بر تولیدکنندگان است.

تراز تجاری شکننده و نفوذ فزاینده چین اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۴ مزاد تجاری ۸۱ میلیارد یورویی در صنعت خودرو ثبت کرد، اما این رقم نسبت به سال پیش از آن کاهش داشته است. در همین حال، چین به منبع اصلی واردات خودروهای جدید به اروپا تبدیل شده و ۱۷.۲ درصد از ارزش بازار وارداتی را در اختیار گرفته است؛ افزایش نفوذ چین تنها به معنای رکود تقاضا در اروپا نیست؛ بلکه بیانگر انتقال ساختاری تولید است. فشار هزینه‌ها و سیاست‌های زیست‌محیطی باعث شده بسیاری از خودروسازان اروپایی خطوط تولید را به مناطق رقابتی‌تر در آسیا منتقل کنند؛ تغییری که اشتغال صنعتی قاره را تهدید می‌کند.

کاهش ۶.۲ درصدی تولید خودرو در اروپا و رشد ۱۲ درصدی چین؛ بازتاب شکاف رقابتی و ساختاری

بحران نیروی کار و شوک گذار الکتریکی سال ۲۰۲۴ میلادی برای صنعت خودرو اروپا با شوک بزرگ تعدیل نیرو همراه بود. انجمن تامین‌کنندگان قطعات (CLEPA) از حذف ۵۴ هزار شغل در این سال خبر داده است؛ رقمی بالاتر از دوران پاندمی. این اخراج‌ها عمدتاً در آلمان و شرکت‌های بزرگ رده‌اول رخ داده‌اند. بوش قصد دارد ۵ هزار و ۵۰۰ شغل را حذف کند، ZF تا پایان دهه ۱۲ هزار کارمند را کنار می‌گذارد و کانتیننتال نیز کاهش ۷ هزار و ۱۵۰ شغل را در سال ۲۰۲۵ در برنامه دارد.

تحلیلگران علت اصلی این بحران را گذار سریع از موتورهای احتراق داخلی به الکتریکی می‌دانند. تولید موتور برقی به مراتب ساده‌تر است و به نیروی انسانی و قطعات کمتری نیاز دارد؛ در نتیجه، بخش قابل توجهی از مهارت‌های صنعتی - سنتی بلااستفاده می‌ماند.

برتری سیستمی چین و شکاف تکنولوژیک اروپا مزیت چین در حوزه خودروهای برقی دیگر صرفاً نیروی



کارآرزان نیست، بلکه نتیجه اکوسیستم هوشمند و حمایت مالی عظیم دولت است. بین سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۲۳، بیش از ۲۳۰ میلیارد دلار یارانه به این بخش تزریق شد و حالا چین بیش از ۷۵ درصد باتری‌های جهان را تولید می‌کند. در این ساختار، تولیدکنندگان چینی حدود ۳۰ درصد سریع‌تر از خودروسازان غربی مدل‌های جدید عرضه می‌کنند. چرخه به‌روزرسانی در چین تنها ۱.۳ سال است، در حالی که در اروپا بیش از ۴ سال طول می‌کشد. تمرکز بر خودرو به عنوان یک «پلتفرم نرم‌افزاری» و نه صرفاً وسیله نقلیه، باعث شده برندهای اروپایی در زمینه هوش مصنوعی، سیستم‌های ADAS و طراحی دیجیتال عقب‌مانند.

وابستگی به مواد اولیه و پارادوکس صنعتی اروپا گذر به خودروهای برقی، وابستگی اتحادیه اروپا به مواد اولیه حیاتی مانند لیتیوم و کبالت را افزایش داده است. در حال حاضر، بخش عمده فرآوری این مواد در چین متمرکز است و اروپا برای تامین آن‌ها به واردات وابسته مانده است. در نتیجه، خودروسازان اروپایی برای کاهش هزینه و زمان توسعه، به همکاری با شرکتهای چینی روی آورده‌اند. استلانتیس و رنو از فناوری و پلتفرم‌های چینی بهره می‌برند؛ اقدامی که در کوتاه‌مدت سودمند اما در بلندمدت تضعیف‌کننده مالکیت صنعتی و استقلال تکنولوژیک اروپاست.

از یارانه ۲۳۰ میلیارد دلاری تا تسلط نرم‌افزار محور؛ چین در مسیر تبدیل خودرو به «هوش مصنوعی متحرک»

پاسخ دفاعی اروپا: تعرفه‌ها، قانون CRMA و تناقض سبز در پاسخ به سیل واردات ارزان چینی، کمیسیون اروپا تحقیقاتی ضد یارانه‌ای انجام داد و تعرفه‌هایی بر خودروهای برقی چینی وضع کرد. با این حال، این اقدام با خطر تلافی چین و افزایش هزینه خودروهای برقی در بازار اروپا همراه است.

مدل‌های چینی حدود ۳۰ درصد ارزان‌تر از نمونه‌های اروپایی هستند؛ در نتیجه، تعرفه‌ها می‌توانند روند گذار به حمل‌ونقل سبز را کند کنند. هم‌زمان، قانون مواد اولیه حیاتی (CRMA) با هدف کاهش وابستگی به واردات تا سال ۲۰۳۰ تصویب شده است. این قانون مقرر می‌کند ۴۰ درصد فرآوری مواد حیاتی در داخل اتحادیه انجام شود؛ گامی بلند برای استقلال سبز و کاهش ریسک ژئواقتصادی

مسیر بقا: از محافظت تجاری تا بازسازی توان صنعتی بقای صنعت خودروی اروپا، تنها از مسیر بازسازی ظرفیت‌های داخلی ممکن است. گروه‌های فولکس‌واگن و استلانتیس در حال سرمایه‌گذاری برای ساخت ۴۶ گیگافکتوری باتری تا سال ۲۰۳۰ هستند تا شکاف مقیاس با چین را جبران کنند.

در کنار آن، اروپا باید بحران نیروی کار و مهارت را جدی بگیرد. بیش از ۵۴ هزار متخصص قطعات سنتی در خطر بیکاری‌اند و بدون برنامه‌ی آموزشی گسترده، توان مهندسی قاره تضعیف خواهد شد.

هم‌زمان، تمرکز بر نرم‌افزار و هوش مصنوعی باید در دستور کار خودروسازان اروپایی قرار گیرد؛ چرا که آینده خودرو بر محور «هوش» می‌چرخد نه «موتور».

بین حفاظت و رقابت کدام مسیر را باید رفت؟ اروپا در مسیر دشواری از حفاظت تجاری و بازسازی صنعتی قرار گرفته است. تعرفه‌ها شاید دفاعی موقت باشند، اما راه‌حل نهایی نیستند. تنها از طریق اجرای قاطعانه قانون CRMA، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نرم‌افزاری و حفظ نیروی کار متخصص است که اروپا می‌تواند از تبدیل شدن به موزه فناوری‌های گذشته جلوگیری کند.

صنعت خودروسازی قاره سبز، بیش از هر زمان دیگر نیازمند جسارت، نوآوری و تصمیم‌های بلندمدت است؛ تصمیم‌هایی که میان «رقابت» و «حفاظت»، راه‌بکارا تعیین خواهند کرد.

دوچرخه‌بند یا اسکوتر شرایط را برای استقبال شهروندان مهیا خواهند کرد.» وی با تأکید بر این که باید اقدامات لازم برای توسعه مدهای حمل و نقلی این چنینی صورت بگیرد، خاطرنشان کرد: «طرح مسیر سبز زندگی که اکنون در شهرداری تهران دنبال می‌شود و به‌عنوان پایلوت در منطقه ۲ افتتاح شده، در راستای توسعه استفاده از دوچرخه و اسکوتر است. برنامه‌ریزی و طراحی‌های لازم برای اجرای مسیر سبز زندگی در دیگر مناطق هم در حال انجام است و مشاوران طرح مشغول مطالعات مربوط به طرح هستند.»

«معاون توسعه حمل و نقل پاک و آموزش سازمان حمل و نقل و ترافیک در خصوص توسعه طرح اسکوتر و دوچرخه اشتراکی اظهار کرد: «این موضوع در حال حاضر در سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران در دست برنامه‌ریزی است و قراردادهای لازم منعقد شده و تست‌های آزمایشی در حال انجام است.»

علی رامشینی گفت: «سازمان ترافیک و معاونین ترافیک مناطق ۲۲ گانه در حوزه آموزش و حمل و نقل پاک با خبرداری و در اختیار قرار دادن تجهیزات لازم مثل دوچرخه،



طرح استفاده از اسکوتر و دوچرخه‌های اشتراکی



لزوم تقویت فرهنگ دوچرخه‌سواری با هدف کاهش آلودگی هوا

مرتفع مناسب نیست. ضمن اینکه محدودیت‌ها و موانع زیادی در معابر و مسیرهای شهری وجود دارد که استفاده از آن را سخت و دشوار می‌کند و حتی ممکن است به دوچرخه و دوچرخه‌سوار آسیب برساند.»

هرچند اکنون مدیران شهری به دوچرخه توجه می‌کنند، اما واقعیت این است که در دوره قبل نیز به این موضوع توجه شد و سرمایه‌گذاری‌های سنگین برای ترویج آن صورت گرفت؛ اما نتوانست موفق شود و منابع زیادی نیز هدر رفت. انواع و اقسام روش‌ها برای عملیاتی شدن گسترده دوچرخه‌سواری در تهران مورد آزمایش قرار گرفت؛ اما متأسفانه به دلیل این که روی این روش‌ها کارشناسی و مطالعه کافی صورت نگرفت، راه به جایی نبرد و گاهی از معضلات ترافیکی باز نکرد.

یکی از مدیران وقت شهرداری گفته بود حمل و نقل پاک یعنی اول پیاده‌روی، بعد دوچرخه‌سواری و پس از آن استفاده از مترو و اتوبوس که جزو وسایل حمل و نقل عمومی هستند. باید استفاده از دوچرخه به‌خواسته عمومی تبدیل شود. باید بپذیریم که برای بهبود وضعیت تهران باید به استفاده از دوچرخه و وسایل حمل و نقل پاک روی بیاوریم. البته این موضوع در سطح شهر مغفول نمانده است. شهرداری برای توسعه استفاده از دوچرخه مکان‌هایی را ایجاد کرده و در کیوسک‌هایی دوچرخه رایگان نیز ارائه می‌شود و مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری مشخص شده است. با این وجود، با توجه به این که فرهنگ‌سازی مناسبی در استفاده از دوچرخه صورت نگرفته است، به‌همین دلیل شاهد اتفاقات خوبی در این زمینه نبودیم. برای ایجاد این فرهنگ مناسب باید تمام دستگاه‌ها از ظرفیت‌های خود استفاده کنند تا شهروندان تهرانی بیشتر بتوانند از دوچرخه استفاده کنند.



طرح‌های بی‌نتیجه

پیروز حناچی، شهردار پیشین تهران به‌منظور توسعه فرهنگ دوچرخه‌سواری از همان روزهای آغازین فعالیت‌اش روز سه‌شنبه را با نام «سه‌شنبه‌های بدون خودرو» نامگذاری کرد و از شهروندان خواست در این روز بدون استفاده از خودروهای شخصی تردد کنند و خود نیز برای آمدن به محل کارش از دوچرخه استفاده می‌کرد. اما دوچرخه‌سواری در تهران موانع و مشکلات خودش را دارد. فرشاد خرازی، کارشناس حمل و نقل در این باره می‌گوید: «دوچرخه در کنار سایر وسایل نقلیه می‌تواند به کار گرفته شود؛ اما این که گمان کنیم باید سهمی بیش از ۵۰-۶۰ درصد از سفرهای شهری را داشته باشد، بسیار اشتباه است. دوچرخه وسیله‌ای مفید برای مسیرهای کوتاه و مستقیم است؛ تهران یک شهر کوهپایه‌ای است و استفاده از این وسیله چندان برای محلات و مناطق شیب‌دار و

سلامتی و تندرستی شهروندان به آن نگاه کرد و بودجه مختصری هم سالانه برای آن در نظر گرفت. اما بی‌تردید دوچرخه هیچ‌نوع‌گرایی از بابت کارکرد ترافیکی در شهر تهران ندارد و نخواهد داشت.»

استفاده از دوچرخه در تهران و کلانشهرها موافقان و مخالفان زیادی دارد. برخی معتقدند تردد با دوچرخه در مسیرهای طولانی که با خودرو هم مدت‌زمان زیادی وقت می‌برد، گزینه مناسبی نیست. درعین حال توان بدنی افراد با هم یکسان نیست. گروهی دیگر می‌گویند: نباید انتظار داشت در مدت کوتاهی اکثریت مردم به‌استفاده از دوچرخه روی بیاورند. این کار باید به‌تدریج بین مردم جا باز کند و نیاز به فرهنگ‌سازی و حمایت نهادها و دستگاه‌های مسئول در امر کنترل ترافیک و آلودگی هوا دارد.

کاربردی یا غیر کاربردی؟

به موازات نقش بیشتر خودروها در شهرها و آشکار شدن آثار منفی استفاده از آن‌ها برای سلامتی ساکنان شهرها و تخریب محیط زیست، به‌تدریج تمایلات عمومی برای کاهش استفاده از این وسیله و جایگزینی آن با روش‌های حمل و نقل عمومی و پایدار با رشد قابل توجهی مواجه شد. در این بین، استفاده از دوچرخه به‌عنوان یکی از ابزارهای حمل و نقل پاک دارای منافع و مزایای متعدد اقتصادی و زیست‌محیطی است. شهر تهران نیز مشابه تمامی کلانشهرها درگیر مشکلات ترافیکی و وضعیت نامناسب سیستم حمل و نقل در مقایسه با تغییرات جمعیتی است. این درحالی است که بهره‌مندی از شیوه‌های حمل و نقل پایدار شهری همچون دوچرخه‌سواری می‌تواند نقش موثری در کاهش معضلاتی از این دست داشته باشد. درباره فواید استفاده از دوچرخه زیاد گفته شده؛ اما مهم‌ترین مسأله نحوه به‌کارگیری و گسترش آن در بین عموم شهروندان است. مدیران شهری در دوره‌های مختلف برنامه‌های زیادی برای فرهنگ‌سازی و استفاده از این وسیله تمام‌مکانیکی داشته‌اند؛ اما بیشتر این طرح‌ها و برنامه‌ها روی کاغذ مانده یا با اجرای ناقص بعد از مدتی بایگانی شده است. دبیر کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران در پاسخ به این پرسش که آیا حمل و نقل ترکیبی دوچرخه و مترو می‌تواند مدل مناسبی برای شهر تهران باشد؟ گفته است: «در این زمینه جلسات متعددی با کارشناسان حمل و نقل برگزار شده و تمام آن‌ها معتقد بودند دوچرخه به‌عنوان یک روش حمل و نقلی در تهران کارایی ندارد. این که در محلات یک‌سری کیوسک‌های دوچرخه راه‌اندازی شود و شکل محلی داشته باشد، خیلی خوب است و ایرادی هم ندارد و می‌توان از جنبه حفظ



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

«با گسترش شهرنشینی و تقاضای زیاد برای حمل و نقل و جابه‌جایی مسافران درون شهری، بیش از یک سده است که انواع وسایل نقلیه موتوری و غیرموتوری به کار گرفته شده‌اند تا در معابر و مسیرهای شهری تردد کنند. در گذشته‌های نه‌چندان دور برخی از مردم برای حمل و نقل در مسیرهای کوتاه از دوچرخه استفاده می‌کردند.

بعدها استفاده از این وسیله جنبه تفریحی و ورزشی به‌خود گرفت و با اظهار نظرهای فراوان در خصوص مزایای استفاده از دوچرخه، آن چنان که باید به‌عنوان یک وسیله نقلیه مورد توجه قرار نگرفت و اقبال عمومی پیدا نکرد. اما در خارج از مرزهای کشور ما، دوچرخه‌سواری به‌عنوان یکی از روش‌های حمل و نقل پایدار، نقش مهمی در بهبود کیفیت زندگی ایفا می‌کند. ترویج و توسعه این روش می‌تواند به کاهش مشکلات شهری مانند ترافیک و آلودگی هوا کمک کرده و هم‌زمان سلامت عمومی شهروندان را ارتقا دهد. با این حال به‌رغم سخنان مسئولان شهری، نمایندگان مجلس و شورای شهر، کارشناسان حمل و نقل و... در این خصوص، کار قابل توجهی برای تقویت فرهنگ استفاده از دوچرخه در تهران و سایر کلانشهرها صورت نگرفته است.



فونیکس





اف‌ایکس برقی

در مسیر آینده

FXEV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fownix-official



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

تهران ۲۷ آصفهان ۳۱ شیراز ۲۷ مشهد ۲۷ تبریز ۲۴ ارومیه ۲۴ رشت ۲۳ گرگان ۲۵ ساری ۲۴ شهرکرد ۲۹ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸



«جادو در هوا»؛ تازه‌ترین کمپین تبلیغاتی لکسوس Lx در آمریکا

لکسوس در جدیدترین کمپین تبلیغاتی خود با عنوان «جادو در هوا» (Magic In The Air) به کمک یک فیلمساز مشهور هالیوودی، سفری خانوادگی به شهر خیالی زمرد را روایت می‌کند. این کمپین که ماه میلادی جاری در آمریکا منتشر شده، خودرو لکسوس Lx را به عنوان همراهی برای ماجراجویی‌های زندگی معرفی می‌کند. این پروژه در قالب فیلم تبلیغاتی تولید و در دسته صنعت خودرو و حمل و نقل شخصی منتشر شده است

زمستان خاکستری؛ وقتی خودروها نفس تهران را می‌گیرند!

تهران به منابع متحرک یعنی خودروها و موتورسیکلت‌ها بازمی‌گردد. در عین حال سهم خودروهای فرسوده در این میان قابل توجه است؛ خودروهایی که بعضاً چند برابر یک خودرو استاندارد آلایندگی دارند، اما هنوز در خیابان‌ها جولان می‌دهند! طرح‌های اسقاط سال‌هاست با کندی پیش می‌رود و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی نیز با مشکلات مالی و ارزی دست و پنجه نرم می‌کند.

از سوی دیگر، در فصل سرد مصرف سوخت افزایش می‌یابد و موتور خودروها زمان بیشتری برای گرم شدن نیاز دارند؛ موضوعی که میزان آلایندگی را در سفرهای کوتاه شهری بالا می‌برد. خاموش و روشن کردن‌های مکرر، استفاده از خودرو برای مسیرهای کوتاه و بی‌توجهی به سرویس‌های دوره‌ای، همه و همه به تشدید آلودگی هوا منجر خواهد شد. در چنین شرایطی، مسئولیت تنها بر دوش دولت نیست. شهروندان نیز باید سهم خود را در کاهش آلودگی بپذیرند؛ از نگهداری مناسب خودرو و استفاده از حمل و نقل عمومی گرفته تا رعایت اصول ساده‌ای چون خاموش نگه داشتن موتور در توقف‌های طولانی.

تهران، در روزهای زمستانی، بیش از هر چیز به هوای تازه نیاز دارد. اگر قرار است از خاکستری‌ترین روزهای سال عبور کنیم، چاره‌ای جز توجه جدی‌تر به آلایندگی خودروها نداریم؛ چرا که نفس شهر به نوعی بند آمده و دیگر توان مقاومت در برابر بی‌تفاوتی ما را ندارد.

با فرارسیدن فصل سرد سال، آلودگی هوای تهران و دیگر کلان‌شهرهای کشور تشدید می‌شود و این قصه‌ای است که گویا در سایه بی‌توجهی برخی مسئولان

همچنان ادامه خواهد داشت. در این میان، خودروها چه فرسوده و چه به ظاهر نو، یکی از متهمان اصلی این پرونده تیره به‌شمار می‌روند. در روزهای سرد، دمای پایین هوا و پدیده وارونگی دما باعث می‌شود آلایندگی در لایه‌های پایین جو محبوس شوند. در نتیجه، گازهای خروجی از اگزوز خودروها، به جای پراکنده شدن، در نزدیکی سطح زمین جمع می‌شوند و کیفیت هوا را به سرعت کاهش می‌دهند. در این شرایط، حتی خودروهای دارای معاینه فنی نیز اگر تنظیم موتور مناسبی نداشته باشند یا از بنزین بی‌کیفیت استفاده کنند، به آلایندگی‌های سیار تبدیل می‌شوند.

بر اساس آمارهای رسمی، بیش از ۷۰ درصد آلودگی هوای

حرف آخر

The Last Word

امید محمدی

روزنامه نگار



برخی مسئولان

همچنان ادامه خواهد داشت.

در این میان، خودروها چه

فرسوده و چه به ظاهر نو، یکی از متهمان اصلی این پرونده

تیره به‌شمار می‌روند. در روزهای سرد، دمای پایین هوا و

پدیده وارونگی دما باعث می‌شود آلایندگی در لایه‌های

پایین جو محبوس شوند. در نتیجه، گازهای خروجی از

اگزوز خودروها، به جای پراکنده شدن، در نزدیکی سطح

زمین جمع می‌شوند و کیفیت هوا را به سرعت کاهش

می‌دهند. در این شرایط، حتی خودروهای دارای معاینه

فنی نیز اگر تنظیم موتور مناسبی نداشته باشند یا از

بنزین بی‌کیفیت استفاده کنند، به آلایندگی‌های سیار

تبدیل می‌شوند.

بر اساس آمارهای رسمی، بیش از ۷۰ درصد آلودگی هوای

نکته آموزشی

با کیفیت و بدون سرب است؛ زیرا سرب و گوگرد می‌توانند سطح داخلی این قطعه را مسدود و عملکرد آن را مختل کنند. همچنین عدم تأخیر در تعمیر سیستم جرقه‌زنی و انژکتورها اهمیت زیادی دارد؛ زیرا احتراق ناقص باعث ورود سوخت نسوخته به اگزوز و آسیب جدی به کاتالیست می‌شود. از روشن نگه داشتن طولانی مدت خودرو در حالت درجا، مخصوصاً در ترافیک خودداری کنید و هر ۲۰ هزار کیلومتر بررسی دوره‌ای سیستم اگزوز را در برنامه سرویس خود قرار دهید.

مبدل کاتالیستی یا «کاتالیست» یکی از مهم‌ترین اجزای سیستم اگزوز خودرو است که نقش حیاتی در کاهش آلایندگی‌های خروجی ایفا می‌کند. این قطعه با تبدیل گازهای سمی مانند مونوکسیدکربن و اکسیدهای نیتروژن به بخار آب و دی‌اکسیدکربن، به حفظ محیط زیست و سلامت موتور کمک می‌کند. اما کاتالیست مانند هر قطعه دیگری عمر مفید محدودی دارد و نگهداری صحیح از آن می‌تواند هزینه‌های سنگین تعویض را کاهش دهد. نخستین گام برای مراقبت از کاتالیست، استفاده از سوخت

چگونه از کاتالیست مراقبت کنیم؟



NEW

M2631 D

Engine power 400 horsepower

EURO 5 EEV STANDARD

Exhaust and engine retarder brake