

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

رئیس هیات عامل ایدرو مطرح کرد:
جزئیات نخستین سند جامع ملی
کیفیت صنعت خودرو

صفحه ۴

[DONYAYEKHODRO.COM](http://donyayekhodro.com)



از نوبت گیری آنلاین تا امداد در محل؛ همه
در اپلیکیشن های «مدیران خودرو»
صفحه ۹

کارشناس صنعت باتری در گفت و گوبا «دنیای خودرو»؛

بومی سازی باتری برای امنیت انرژی و آینده حمل و نقل پاک ضروری است

کارخانه تولید لیتیوم در کشور نداریم؛ بنابراین مواد بازیافتی عملاً بلااستفاده می ماندند. تولید، مصرف و بازیافت باید یک اکوسیستم منسجم باشند. به نظر من، آینده حمل و نقل پاک ...
صفحه ۱۴

مدیرعامل اسبق «سایپا»
در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو»؛
قیمت گذاری دستوری،
منجر به تعطیلی
خودروسازی می شود!

صفحه ۳

واردات ۹۰ هزار دستگاه خودرو در سال
محقق نخواهد شد؟
خودروهای مونتاژی
بالاخره در بازار آزاد
ارزان شدند

صفحه ۷

یک کارشناس حوزه بیمه
در گفت و گو با «دنیای خودرو»:
مدل های اشتراکی
می تواند جای بیمه های
سالانه خودرو را بگیرد

صفحه ۲

با توجه به تحقق فروش ۳,۸۹۳ میلیارد تومانی رقم خورد؛
رشد ۵۸ درصدی در آمد «یزد تایر» در هفت ماهه سال جاری

صفحه ۵

یزد تایر



امید محمدی

عضو شورای سردبیری

واردات خودرو؛ تکرار
تصمیم های متناقض

بازار خودرو ایران همچنان میان تصمیم های متغیر،
وعده های نیمه تمام و امیدهای تکراری دست و پا
می زند. در ظاهر، باز شدن مسیر واردات قرار ...
صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

نبض صنعت خودرو با تراشه های الکترونیکی

چگونه نیمه هادی ها برای
چهار چرخ ها چالش ایجاد کردند؟
صفحه ۸

بازار وارداتی ها طبقه بندی شد

صفحه ۱۰

آغاز ششمین مرحله واریز وجه
منتخبین رزرو در سه طرح
فروش «بهمن موتور»
صفحه ۷

«مری بار» از «جنرال موتورز» در صدر قرار دارد؛

پر درآمدترین مدیران خودرو
در آمریکا
صفحه ۶

نمایندگی لوکانو 740 اتو خسروانی

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

اتو خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن

LUCANO

نمایندگی مرکزی ایرتویا

لوازم جانبی ایرتویا

انتخابی مطمئن برای خودروی شما

irtoya.co
021-73451
www.mahansanatpars.com

021-734577 021-73451
mahan-irtoya.com

فروشگاه لوازم جانبی

021-734577



۱۶۰ کیلومتر را طی کند که آن را بالاتر از رقبای اصلی خود مانند جیلی گلکسی A7 (۱۵۰ کیلومتر)، چانگان Nevo A05 (۱۴۵ کیلومتر) و بی‌وای دی Seal 07 DM-i (۱۲۵ کیلومتر) قرار می‌دهد. رووی M7 نسخه تولید انبوه خودرو مفهومی «Pearl» (مروارید) است. در نمای جلو، جلوپنجره بزرگ با تزئینات کرومی آشناری و چراغ‌های دو تکه، چهره‌ای مدرن و جسور به آن بخشیده است. لوگوی «ROEWE» در مرکز جلوپنجره نیز قابلیت روشن شدن دارد. این سدان متوسط-بزرگ ابعاد جالبی دارد که به تبع آن فضای جادار و مناسبی در اختیار سرنشینان قرار می‌گیرد. قلب تپنده M7، نسل پنجم فناوری هیبریدی DMH سایک است.

سدان جدید رووی M7 با پیمایش خارق‌العاده ۲۰۵۰ کیلومتر و قیمتی رقابتی، معادلات بازار خودروهای هیبریدی را به چالش می‌کشد. شرکت سایک (SAIC) در تاریخ ۸ شهریور ۱۴۰۴ (۲۰۲۵) از جدیدترین محصول خود، سدان پلاگین-هیبرید رووی M7 DMH، رونمایی و پیش‌فروش آن را با قیمتی بسیار رقابتی آغاز کرد. این خودرو که نخستین محصول تولیدی جوزف کایان، طراح ارشد سابق رولز-رویس برای سایک است، با پیمایش ترکیبی شگفت‌انگیز ۲۰۵۰ کیلومتر و قیمت پایه ۱۳۰۰ دلار، توجهات بسیاری را به خود جلب کرده است. رووی M7 DMH در سه تیپ مختلف عرضه می‌شود. این خودرو در حالت تمام‌برقی قادر است مسافت



«سایک» روی رقابت قیمتی حساب باز کرده است!

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

مدل‌های اشتراکی می‌تواند جای بیمه‌های سالانه خودرو را بگیرد



مهری درخوش

«در حالی که صنعت بیمه خودرو در جهان با تحولات فناورانه و رفتاری گسترده‌ای روبه‌رو است، یکی از تازه‌ترین روندها، مدل‌های اشتراکی بیمه خودرو به‌شمار می‌رود؛ مدلی که با حذف تعهدات بلندمدت و هزینه‌های ثابت، بیمه را به‌خدمتی منعطف و قابل تنظیم تبدیل کرده است. فرزاد مرزانی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با اشاره به مفهوم بیمه اشتراکی گفت: «این شیوه برخلاف بیمه‌نامه‌های سنتی سالانه، بر پایه پرداخت ماهانه یا فصلی طراحی شده است. در این ساختار، بیمه‌گذار تنها به اندازه استفاده واقعی از خودرو حق بیمه می‌پردازد و در صورت تمایل می‌تواند هر زمان پوشش خود را تمدید، تعلیق یا لغو کند.»

وی گفت: «این رویکرد پاسخی است به تغییر رفتار مصرف‌کنندگان که تمایل دارند خدمات مالی را همانند سرویس‌های اشتراکی دیجیتال، ساده، سریع و شخصی‌سازی شده دریافت کنند.»

او گسترش خودروهای اشتراکی و کرایه‌ای، رشد فناوری‌های تلماتیک و افزایش رقابت در بازار جهانی



را از مهم‌ترین عوامل توسعه این مدل می‌داند. او معتقد است: «داده‌های دقیق حاصل از تلماتیک، مانند سرعت، مسافت طی شده و الگوی رانندگی، به شرکت‌های بیمه امکان می‌دهد تا ریسک واقعی هر راننده را ارزیابی کرده و بر اساس آن، قیمت‌گذاری منصفانه‌تری ارائه دهند.»

وی ادامه داد: «مدل اشتراکی برای هر دو طرف معامله مزیت دارد؛ برای بیمه‌گذار، پرداخت عادلانه و انعطاف‌پذیری مالی فراهم می‌کند و برای شرکت بیمه، دسترسی به داده‌های رفتاری، افزایش رضایت مشتری و امکان طراحی محصولات متنوع‌تر را به‌همراه دارد.» او در ادامه تأکید کرد: «در شرایط اقتصادی متغیر، چنین مدلی می‌تواند به حفظ مشتریان و جلوگیری از

واردات خودرو؛ تکرار تصمیم‌های متناقض

گرفته تا تخصیص ارز و ترخیص در گمرک، همه چیز در فضای ابهام و تغییر پیش می‌رود. در چنین بستری، واردات به‌جای تعدیل بازار، خود به منبع بی‌ثباتی تبدیل می‌شود. از سوی دیگر، تعارض میان حمایت از تولید و گشودن درهای واردات همچنان حل‌نشده باقی مانده است. دولت می‌خواهد هم از خودروساز داخلی حمایت کند و هم به مردم وعده تنوع و کاهش قیمت بدهد. اما این دو مسیر بدون نقشه‌راه مشترک، همدیگر را خنثی می‌کنند. تجربه کشورهایی مانند ترکیه، هند و برزیل نشان می‌دهد که تنها زمانی واردات به تعادل می‌رسد که سیاست صنعتی و سیاست تجاری در یک راستا باشند. در ایران، هر بار که تولید دچار رکود می‌شود، در واردات رانیمه‌باز می‌کنند و با نخستین اعتراض خودروسازان، آن را دوباره می‌بندند. این چرخه تکراری، همان جایی است که سیاست‌گذاری اقتصادی را از عقلانیت دور کرده است. در این میان، مصرف‌کننده همچنان بازنده اصلی است. وعده کاهش قیمت با واردات هرگز محقق نشده، زیرا عرضه واقعی خودروهای وارداتی همواره کمتر از تقاضای انباشته بوده است. واردات قطره‌چکانی، نه‌بازار را متعادل می‌کند و نه فشار انحصار را می‌کاهد. حتی اگر هدف دولت صرفاً کنترل روانی بازار باشد، باید پذیرفت که بازار، هوشمندتر از آن است که به سیگنال‌های کوتاه‌مدت واکنش مثبت نشان دهد. مردم دیگر به وعده‌های «واردات در راه است» اعتماد ندارند؛ آن چه اعتماد عمومی را تقویت می‌کند، ثبات در اجراست نه تعدد بخشنامه‌ها. بازار خودرو امروز بیش از هر چیز از بی‌اعتمادی رنج می‌برد، این بی‌اعتمادی نه از کمبود خودرو، بلکه از وفور تصمیم‌های متناقض زاده شده است. راه‌حل روشن است: بازگشت به عقلانیت اقتصادی، واگذاری تصمیم‌ها به کارشناسان و التزام به ثبات. اگر سیاست‌گذار بالاخره به این سه اصل پایبند شود، شاید برای نخستین‌بار در دهه‌های اخیر، واردات خودرو به جای ابزار تبلیغاتی، به ابزار تنظیم واقعی بازار بدل شود.



استارت

امید محمدی

عضو شورای سردبیری



رقابت باشد؛ اما در عمل، نتیجه چیزی جز افزایش هزینه، بی‌اعتمادی فعالان و استمرار انحصار نبوده است. اکنون که واردات خودرو بار دیگر در دستور کار قرار گرفته، پرسش اصلی این نیست که چند دستگاه وارد می‌شود، بلکه این است که آیا بالاخره سیاست‌گذار از چرخه خطاهای گذشته خارج خواهد شد یا نه؟ در اقتصاد، واردات نه تهدید است و نه معجزه؛ بلکه ابزار تنظیم بازار است. هیچ کشوری در جهان صنعت خودرو را بدون بهره‌گیری از واردات به تعادل نرسانده است. واردات، آینه‌ای است که ضعف تولید را نشان می‌دهد و در عین حال با تزریق رقابت، مسیر اصلاح را باز می‌کند. در ایران اما این ابزار تبدیل به میدان سیاست شده است؛ هر بار با تغییر دولت یا مدیر، در واردات باز و بسته می‌شود، سقف قیمتی و تعرفه‌ها تغییر می‌کند و همه بازیگران در انتظار تصمیم بعدی می‌مانند. نتیجه آن که نه تولیدکننده بر برنامه‌ریزی بلندمدت جرأت دارد و نه واردکننده از فردای خود مطمئن است. بزرگ‌ترین آسیب واردات خودرو در ایران، نبود ثبات و شفافیت در تصمیم‌سازی است. تازمانی که قرائندهای ارزی، تعرفه‌ای و نهادهای بر پایه قواعد پایدار نباشد، هر وارداتی به موجی از التهاب تبدیل می‌شود. بخش خصوصی از چندگانگی مقررات و تاخیرهای اداری خسته شده است؛ از صدور مجوز

XTRIM
BORN FOR MORE

TX

بالذت برانید



معنوی سوزوکی جیمینی توصیف می‌کند؛ زیرا جیمینی به‌دلیل قوانین آلاینده‌گی از بازار اروپا حذف شده است. البته بر خلاف جیمینی، سایبر X تنها به‌صورت الکتریکی و پنج‌در عرضه خواهد شد و خریداران می‌توانند بین پیش‌رانه‌های تک یا دومو‌توره یکی را انتخاب کنند. الیسون تأکید کرد که این خودرو، خریدارانی را که به‌دنبال خودروهایی مانند فورد پوما و جیب اونچر هستند، هدف قرار می‌دهد و شاسی‌بلندی گران‌قیمت برای رقابت با لندروور دیفندر یا مرسدس G کلاس نخواهد بود. انتظار می‌رود نسخه تولیدی سایبر X وفاداری زیادی به‌طراحی جسورانه مدل کانسپت داشته باشد.

ام‌جی با الهام از کانسپت سایبر X، یک شاسی‌بلند برقی جعبه‌ای و ارزان‌قیمت را تا دو سال آینده روانه بازار می‌کند که رقیبی برای سوزوکی جیمینی خواهد بود. ام‌جی تأیید کرده است که کانسپت خبرساز سایبر X که در نمایشگاه خودرو شانگهای به نمایش در آمد، طی دو سال آینده به یک شاسی‌بلند خانوادگی، تمام‌برقی و خوش‌قیمت تبدیل خواهد شد. این خودرو که انتظار می‌رود با قیمتی کمتر از ۳۰ هزار پوند در سال ۲۰۲۷ وارد بازار شود، پتانسیل آن را دارد که فروش رقبای گران‌تر اروپایی خود را به‌چالش بکشد. دیوید الیسون، مدیر برنامه‌ریزی و محصول ام‌جی در بریتانیا، این خودرو و جعبه‌ای شکل را جانشین



شاسی‌بلند تمام‌برقی و خوش‌قیمت «ام‌جی»



مدیر عامل اسبق «سایپا» در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»؛

قیمت‌گذاری دستوری، منجر به تعطیلی خودروسازی می‌شود!



نهاد علی بیگزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت و بازار خودرو در آستانه تصمیمی بزرگ قرار گرفته است؛ حذف یا ادامه قیمت‌گذاری دستوری! در حالی که بسیاری از کارشناسان بر این باورند که کنترل دستوری قیمت‌ها، خودروسازان را به زیان‌دهی کشانده و زنجیره تامین را تا مرز توقف پیش برده است، هنوز رویکرد غالب در سیاست‌گذاری، حمایت از مصرف‌کننده با ابزار کنترل قیمتی است. سعید مدنی، مدیر عامل اسبق سپا، با تأکید بر این‌که «قیمت‌گذاری دستوری نه به نفع مصرف‌کننده است و نه تولیدکننده»، به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «ادامه این سیاست، صنعت خودرو را به مرحله مونتاژکاری و خروج از مسیر توسعه خواهد رساند.» او در ادامه به تبیین رابطه مستقیم سیاست‌های ارزی، واردات، ساختار قیمت‌گذاری و آینده صنعت قطعه‌سازی پرداخت.

برخی کارشناسان از وجود ۲۹ نهاد تصمیم‌گیر در صنعت خودرو سخن گفته‌اند که باعث ناهماهنگی در سیاست‌گذاری می‌شود. تجربه شما در این زمینه چیست؟

در سال‌های گذشته پراکندگی تصمیم‌گیری بزرگ‌ترین آسیب صنعت بوده است. خودروساز، قطعه‌ساز، وزارت صمت، بانک مرکزی و شورای رقابت هر کدام سیاستی متفاوت دارند. تازمانی که این ساختار متمرکز و چابک نشود، هیچ اصلاح قیمتی یا ارزی نتیجه نخواهد داد. صنعت خودرو باید از «مدیریت دستوری» به «مدیریت اقتصادی» تغییر ماهیت دهد.

آیا قیمت‌گذاری دستوری واقعا باعث شده خودرو به کالای سرمایه‌ای تبدیل شود؟

دقیقا همین‌طور است. وقتی قیمت کارخانه بازار اختلاف چند صد میلیونی دارد، مردم برای خرید سرمایه‌ای صف می‌کشند. در نتیجه، نقدینگی از مسیر تولید خارج شده و به سمت سفته‌بازی می‌رود. اگر اجازه دهیم قیمت به نقطه تعادل واقعی برسد، انگیزه سرمایه‌گذاری افزایش می‌یابد و تقاضای کاذب از بازار حذف می‌شود.

با کاهش تعرفه واردات خودروهای زیر ۲۵۰۰ سی‌سی، آیا می‌توان گفت انحصار در بازار خودرو

وقتی سیاست ارزی کشور دائم تغییر می‌کند، قیمت تمام‌شده واردات نیز نوسان دارد. واردکننده نمی‌تواند برنامه‌ریزی بلندمدت داشته باشد و نتیجه، بازار آشفته‌ای است که هر تصمیم جدید، موج قیمتی تازهای ایجاد می‌کند. اگر ارز برای واردات به صورت شفاف و از مسیر واحد تخصیص یابد، بازار خودرو به ثبات نسبی می‌رسد.

آیا واردات خودرو می‌تواند واقعا باعث بهبود کیفیت تولید داخل شود؟

بله، اگر درست انجام شود. رقابت باعث رشد کیفیت می‌شود، اما واردات نباید به شکل بی‌برنامه یا غیرمنطقی باشد. بازار ایران نیاز به خودروهای اقتصادی و میان‌رده دارد، نه صرفا مدل‌های لوکس. اگر واردات در این سطح انجام شود، خودروساز داخلی مجبور می‌شود به جای اتکا به حمایت دولتی، کیفیت و خدمات را بهبود دهد.

بسیاری از خطوط قطعه‌سازی با ظرفیت یک‌پنجم کار می‌کنند. ادامه این وضعیت چه تبعاتی برای صنعت خودرو دارد؟

قطعه‌سازی ستون فقرات خودروسازی است. وقتی این بخش زیان‌ده شود، صنعت خودرو عملا از درون فرو می‌پاشد. با ادامه سیاست‌های فعلی، بخشی از قطعه‌سازان ناچار به تعطیلی یا ادغام خواهند شد. راه‌حل این است که



در حال شکستن است؟

کاهش تعرفه گام مثبتی است، اما برای شکستن انحصار کافی نیست. رقابت زمانی شکل می‌گیرد که واردات پایدار، شفاف و با خدمات پس از فروش قابل اتکا باشد. اگر واردات مقطعی یا مشروط به تخصیص ارزی غیرقابل پیش‌بینی باشد، بازار دچار التهاب می‌شود، نه رقابت.

نوسانات اخیر نرخ ارز باعث افزایش شدید قیمت خودروهای وارداتی شده است. به نظر شما ریشه اصلی این بی‌ثباتی در کجاست؟

دولت از قیمت‌گذاری در کل زنجیره خارج شود و به جای آن، از طریق مشوق‌های مالیاتی و تسهیلات هدمند از تولید حمایت کند.

شما هشدار داده‌اید که کشور در حال تبدیل شدن به مونتاژکار است، اکنون چقدر به این مرحله نزدیک شده‌ایم؟

اگر روند فعلی ادامه یابد، در کمتر از پنج سال صنعت خودرو به‌جای توسعه فناوری، صرفا به مونتاژ مدل‌های نیمه‌وارداتی مشغول می‌شود. واردات قطعه به جای انتقال دانش فنی، ما را از مسیر خودکفایی دور می‌کند. تنها راه نجات، پیوند دادن سیاست صنعتی با نوآوری و تحقیق و توسعه است. به شرط ثبات سیاستی و اقتصادی، اما سرمایه‌گذار خارجی به کشوری وارد نمی‌شود که نرخ ارز، تعرفه و سیاست‌های صادراتی آن در هر فصل تغییر کند. ابتدا باید اطمینان ایجاد شود، بعد می‌توان از انتقال کشور ثبات پیدا کند، خودروساز ایرانی می‌تواند در رقابت منطقه‌ای حرفی برای گفتن داشته باشد.

با وضعیت فعلی نرخ ارز و سیاست‌های فعلی، صنعت خودرو را در افق پنج سال آینده چگونه می‌بینید؟

اگر اصلاح ساختاری انجام نشود، صنعت خودرو به تولید محدود داخلی و مونتاژکاری وابسته خواهد ماند. اما اگر اراده اصلاح واقعی وجود داشته باشد، ظرفیت بازگشت و رشد در همین صنعت نهفته است. شرط آن، پایان مداخلات غیرتخصصی و بازگشت عقلانیت اقتصادی به تصمیم‌گیری‌هاست.





الکترا L7، صندلی «بی‌وزنی» یا zero-gravity سر نشین جلواست که در کلاس خود اولین محسوب می‌شود. این صندلی دارای یک زیرپایی برقی ۴ جهته است که تا ۱۰۳ میلی‌متر باز می‌شود و به سر نشین اجازه می‌دهد بدن خود را در حالتی قرار دهد که زاویه بین ران و تنه و همچنین ساق و ران، دقیقاً ۱۲۰ درجه باشد؛ وضعیتی که فشار را از روی ستون فقرات برداشته و حس بی‌وزنی را شبیه‌سازی می‌کند. فعال‌سازی این حالت به‌سادگی از طریق فرمان صوتی، نمایشگر مرکزی یا دکمه‌های فیزیکی امکان‌پذیر است.

بیوک از کابین سدان برقی جدیدش، الکترا L7، پرده برداشت. صندلی بی‌وزنی ۱۲۰ درجه و سیستم صوتی ۲۷ بلندگو، مهم‌ترین ویژگی‌های این کابین لوکس هستند. بیوک، جزئیات خیره‌کننده کابین سدان برقی جدید خود، الکترا L7 را منتشر کرد. این خودرو ساز با تمرکز بر آسایش و فناوری، این خودرو را به دو ویژگی منحصر به فرد مجهز کرده است: صندلی بی‌وزنی دوگانه با زاویه ۱۲۰ درجه برای سر نشین جلو و سیستم صوتی کاملاً جدید Buick Sound با ۲۷ بلندگو که برای نخستین بار در این مدل معرفی می‌شود. برجسته‌ترین نوآوری در کابین



ایده کابین بی‌وزن از سوی «بیوک»

مزیت‌های ملی در مسیر گذار انرژی که باید به آن توجه شود؛

خودروهای گازسوز؛

حلقه مغفول توسعه صنعتی و صادراتی کشور

ایران با دارا بودن زیرساخت گسترده گاز طبیعی و توان تولید قطعات و تجهیزات CNG، می‌تواند از ظرفیت خودروهای گازسوز برای توسعه بازار داخلی و صادرات بهره بگیرد



صنعت خودرو کشور سال‌هاست میان دو مسیر گرفتار مانده است؛ از یک سو رویای برقی‌سازی و از سوی دیگر واقعیت اقتصادی سوخت‌های فسیلی. در شرایطی که زیرساخت تولید و تامین برق پایدار برای خودروهای برقی هنوز فراهم نشده و هزینه‌های تولید موتورهای هیبریدی سنگین است، گزینه‌ای به‌مراتب منطقی‌تر و بومی‌تر پیش روی صنعت خودرو کشور قرار دارد: توسعه خودروهای گازسوز.

ایران دومین دارنده ذخایر گاز طبیعی جهان است و هم‌زمان یکی از معدود کشورهای آسیای جنوب شرقی که ذخیره تامین، فناوری تبدیل و دانش مهندسی تولید موتورهای گازسوز را به‌صورت بومی در اختیار دارد. با این حال، سیاست‌گذاری ناهماهنگ و بی‌توجهی به مزیت‌های صادراتی، باعث شده این حوزه در سایه بماند؛ در حالی که بسیاری از کشورهای منطقه، از آسیای میانه تا آمریکای لاتین، به‌دنبال جایگزین‌های پاک و اقتصادی برای سوخت‌های مایع هستند.

مزیت نسبی فراموش شده در دهه ۸۰ شمسی ایران یکی از پیشگامان توسعه خودروهای گازسوز در جهان بود. بیش از سه میلیون دستگاه خودرو CNG در کشور تردد داشت و شبکه‌ای از جایگاه‌های سوخت در سراسر ایران شکل گرفت. این زیرساخت عظیم، امروز می‌تواند پایه‌ای برای بازگشت دوباره ایران به مسیر خودروهای پاک و ارزان سوخت باشد. برخلاف تصور رایج، فناوری خودروهای گازسوز کاملاً بومی است و در زمره معدود حوزه‌هایی قرار دارد که تحریم‌های خارجی اثر محدودی بر آن داشته‌اند. شرکت‌های دانش‌بنیان و سازندگان موتور، مخزن و سامانه سوخت‌رسان CNG در ایران توان تولید داخلی دارند و این مزیت می‌تواند محور صادرات صنعتی جدیدی شود.

توان زنجیره تامین داخلی زنجیره تامین خودروهای گازسوز، از تولید مخزن و رگلاتور گرفته تا سیستم تزریق، سیم‌کشی و کالیبراسیون ECU، امروز توسط قطعه‌سازان داخلی قابل تامین است. به‌گفته فعالان قطعه‌سازی، ایران دارای سه حوزه «سیستم‌های گازسوز»، «موتورهای دوگانه‌سوز» و «تجهیزات ایمنی CNG» در سطح رقابت‌پذیری منطقه‌ای قرار دارد. این ظرفیت، در صورت هدایت و سیاست‌گذاری صحیح، می‌تواند به یکی از موتورهای رشد صادرات صنعتی بدل شود.

در بسیاری از کشورها مانند ازبکستان، قزاقستان و ارمنستان، قیمت بنزین و گازوئیل نزدیک به نرخ جهانی است و مردم به‌صورت طبیعی به سمت گازسوز کردن خودروها گرایش دارند. ایران می‌تواند صادرکننده فناوری، قطعات و حتی خودروهای آماده گازسوز به این کشورها باشد.

بازارهای هدف صادراتی مطالعات اخیر نشان می‌دهد کشورهای آسیای میانه، به‌ویژه ازبکستان، ترکمنستان و تاجیکستان، از پتانسیل

بالایی برای پذیرش خودروها و تجهیزات گازسوز برخوردارند. در ازبکستان، بیش از نیمی از خودروهای در حال تردد به‌صورت غیرکارخانه‌ای گازسوز شده‌اند و نیاز گسترده‌ای به قطعات استاندارد و ایمن وجود دارد. این همان جایی است که توان مهندسی قطعه‌سازان ایرانی می‌تواند وارد شود.

شرکت‌های ایرانی با تجربه در طراحی سیستم‌های سوخت CNG می‌توانند با همکاری نمایندگان بازار و مراکز خدمات پس از فروش این کشورها، صادرات را در مقیاس‌های کوچک آغاز کنند و به تدریج به قراردادهای OEM نیز دست یابند.

جایگاه خودروهای گازسوز در سیاست انرژی کشور در شرایطی که تقاضای بنزین داخلی دوباره رو به افزایش است و کشور ناچار به واردات سوخت شده، توسعه خودروهای گازسوز می‌تواند به‌عنوان راهبردی برای صرفه‌جویی ارزی و کاهش فشار بر بودجه انرژی تلقی شود.

از منظر زیست‌محیطی نیز خودروهای گازسوز آلاینده‌ی بسیار کمتری نسبت به بنزینی‌ها دارند؛ میزان تولید ذرات معلق و اکسیدهای نیتروژن در این خودروها بین ۲۰ تا ۳۰ درصد کمتر است.

نقش سیاست‌گذاری و نیاز به حمایت هدفمند با وجود تمام مزایا، توسعه تولید خودروهای گازسوز نیازمند بازنگری در سیاست‌های صنعتی و انرژی کشور است. در سال‌های اخیر، تمرکز سیاست‌گذاران بر خودروهای برقی و هیبریدی بوده؛ در حالی که زیرساخت برق کشور هنوز پاسخگوی توسعه این بخش نیست. در مقابل، گاز طبیعی گسترده‌ترین شبکه توزیع انرژی در ایران را دارد و می‌تواند پشتوانه‌ای مطمئن برای تولید

فوق‌پرسرعت با توان تصویربرداری تا ۵۰ هزار فریم در ثانیه و نسل جدید آرمک‌های ویژه آزمون تصادف مورد بررسی قرار گرفت. روند پیشرفت پروژه نیز پایدار و رضایت‌بخش ارزیابی شده است. مقیمی افزود: «بخش نهایی محوطه و مسیر تست خیابانی تا نیمه نخست آذرماه تکمیل می‌شود و پس از پایان تست‌های فنی، مرکز



نگاه

View

فرشاد مقیمی

رئیس هیات عامل ایدرو

جزئیات نخستین سند جامع ملی کیفیت صنعت خودرو

تصویب آیین‌نامه ارتقای کیفیت خودروهای داخلی در هیات وزیران نخستین سند جامع ملی است که با رویکرد سیستمی و مبتنی بر شاخص‌های کمی، کیفیت را از مرحله طراحی تا خدمات پس از فروش مورد ارزیابی، سنجش و پایش قرار می‌دهد و وزارت صمت با این اقدام، در تحقق حرکت به‌سمت یک نظام اجرایی و پاسخگو گام برداشته است. کلیه حلقه‌های زنجیره تولید، از طراحی و پلت‌فرم گرفته تا قطعه‌سازی، مونتاژ، فروش و خدمات پس از فروش، ذیل نظام امتیازدهی کیفی و تحت نظارت نهادهای مستقل بازرسی و ارزیابی قرار می‌گیرند تا هدف آن در مفهوم کیفیت، نه‌تنه در محصول نهایی بلکه در کل فرایند و ساختار زنجیره تولید نهادینه شود. در این راستا، «سامانه ملی امتیازدهی خودروهای ساخت داخل»، «نظام شناسنامه‌دار کردن قطعات» و «پایگاه ملی ارزیابی کیفیت» ایجاد می‌شود تا شفافیت و پاسخگویی در عملکرد شرکت‌های خودرو ساز و قطعه‌ساز تضمین شود. در گام بعدی، نتایج این ارزیابی‌ها مبنای سیاست‌های حمایتی وزارتخانه خواهد بود؛ بدین ترتیب، خودروسازانی که ارتقای مستمر کیفیت را در محصولات خود اثبات کنند از مشوق‌های توسعه‌ای و صادراتی بهره‌مند خواهند شد و در مقابل، تولیدکنندگانی که نتوانند به استانداردهای کیفی دست یابند، از اولویت‌های حمایتی خارج می‌شوند. بنابراین، با تحقق این موارد، رقابت اصلی در صنعت خودرو، «رقابت در کیفیت» خواهد بود. پیشگامی روند اجرای پروژه مرکز ملی تست و تصادف خودرو به‌عنوان یکی از طرح‌های راهبردی کشور و زیرساخت کلیدی نظام نوین ارزیابی کیفیت در دستور کار قرار دارد. از سویی، در بازدید اخیر از این پروژه، بخش‌های فنی شامل خط تست ۲۳۵ متری، آزمایشگاه‌های آماده‌سازی خودرو، اتاق کنترل مرکزی، تجهیزات اروپایی روز دنیا نظیر دوربین‌های فوق پرسرعت با توان تصویربرداری ۵۰ هزار فریم در ثانیه و نسل جدید آرمک‌های آزمون تصادف مورد بررسی قرار گرفته و پیشرفت این پروژه پایدار است. این پروژه، برای نخستین بار در خاورمیانه با بخش خصوصی به‌عنوان مجری آزمون‌های تصادف استاندارد R94 و R95 با هدف انجام آزمون‌های COP و TA، افزایش ایمنی خودرو و کاهش تلفات جاده‌ای اجرا شده و مرکز آن در زمینی به‌وسعت ۲۶ هزار مترمربع احداث شده و عملیات عمرانی، نصب تجهیزات و سیستم‌های تخصصی در حال نهایی‌سازی است.

پیگیری يك موضوع

Follow up

جمال میرزایی

عضو انجمن صنفی صنعت تاپر ایران

تولید یک کیلو لاستیک داخلی ۹۰ سنت هزینه دارد

سهم تاپر سازان از منابع ارزی به طرز نگران‌کننده‌ای کاهش یافته و بسیاری از شرکت‌ها ناچار شدند برای تامین مواد اولیه به خرید ارز از بازار روی آورند؛ مسیری که هم هزینه تولید را بالا برده و هم سود عملیاتی شرکت‌ها را به حداقل رسانده است. از همین رو جمال میرزایی، عضو انجمن صنفی صنعت تاپر ایران به بیان نظرات خود در این باره پرداخت:

با گذشت بیش از ۷ ماه از سال، وضعیت فعلی صنعت تاپر از نظر تولید و تامین ارز چگونه است؟

امسال به‌رغم همه محدودیت‌ها، در مجموعه بارز حدود ۹ درصد رشد تولید در بخش تاپرهای سواری داشتیم. این درحالی است که تامین ارز با دشواری زیادی انجام می‌شود. ما برای دریافت ارز هم از بانک مرکزی و هم از وزارت صمت منتظر تایید هستیم و روند بسیار کندی را تجربه می‌کنیم. در مجموع، طی هفت ماه گذشته حدود ۳۰ میلیون یورو کمتر از نیاز خود ارز دریافت کردیم که همین موضوع باعث شده امنیت تولید به‌خطر بیفتد و بخشی از تعهدات ما به تامین‌کنندگان با تاخیر مواجه شود.

با وجود این محدودیت‌ها، میزان تولید امسال چگونه بوده و آیا خطر توقف خط تولید برای تاپر سازان وجود دارد؟

بله؛ خطر کاملاً جدی است. تا امروز حدود ۸۰ هزار تن تاپر در مجموعه بارز تولید کردیم؛ اما با توجه به این که به حداقل ذخایر مواد اولیه رسیدیم، اگر وضعیت تخصیص ارز بهبود پیدا نکند، توقف خط تولید اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. در برخی موارد ناچار شدیم مواد اولیه را از بازار آزاد تهیه کنیم که هزینه تمام‌شده را به شدت افزایش داده است. در نتیجه، هم قیمت تمام‌شده بالا رفته، هم نقدینگی شرکت تحت فشار قرار گرفته است.

یکی از انتقادات تاپر سازان در سال‌های اخیر در مورد تبعیض میان واردکنندگان و تولیدکنندگان داخلی بوده است. آیا این نابرابری همچنان وجود دارد؟

بله؛ متأسفانه هنوز هم این تبعیض دیده می‌شود. آمارها نشان می‌دهد واردات تاپر کاهش یافته، اما از به‌واردکنندگان به‌مراتب آسان‌تر از تولیدکنندگان اختصاص پیدا می‌کند. مادر صنعت تاپر به‌ازای هر ۹۰ سنت ارز، یک کیلو تاپر تولید می‌کنیم؛ درحالی که واردکنندگان برای واردات هر کیلو تاپر بین ۳۵ تا ۳۷ دلار در یافت می‌کنند

زاپاس

Spare Tire

مرکز ملی تست و تصادف خودرو؛ گامی مهم برای ارتقای ایمنی

به‌صورت رسمی و با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت افتتاح خواهد شد. «وی تأکید کرد: «راه‌اندازی مرکز ملی تست و تصادف خودرو، گامی بنیادین در مسیر ارتقای ایمنی، کیفیت و رقابت‌پذیری محصولات خودروسازان داخلی است و یکی از مهم‌ترین دستاوردهای جدید در عرصه حکمرانی صنعتی کشور به‌شمار می‌رود.»

فرشاد مقیمی، رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) از پیشرفت قابل توجه طرح احداث مرکز ملی تست و تصادف خودرو خبر داد و اعلام کرد این مرکز به‌عنوان یکی از پروژه‌های راهبردی صنعت خودرو کشور تا نیمه نخست آذرماه به بهره‌برداری خواهد رسید. به گفته مقیمی، این طرح با سرمایه‌گذاری



«چری» با موتورهای دیزلی هیبریدی می سازد



«چری با معرفی پیکاپ ریلی P3X که مجهز به اولین پیش‌سراشه پلاگین-هیبریدی جهان است، قصد رقابت با توپو تا ها یلوکس و فورد رنجر را دارد. چری در نما یشگاه خودرو و چندگدو از یک پیکاپ کاملاً جدید و انقلابی با نام ریلی P3X رونمایی کرد؛ خودرویی که با بهره‌گیری از اولین پیش‌سراشه دیزل پلاگین-هیبرید جهان، آماده است تا معادلات بازار وانت‌های پیکاپ را بر هم بزند و رقبای سرسختی چون توپو تا ها یلوکس، فورد رنجر و بی‌وای‌دی شارک ۶ را به چالش بکشد. این پیکاپ جدید که به‌نظر می‌رسد نسخه نهایی برای بازارهای صادراتی مثل استرالیا باشد، روی یک پلت‌فرم نردبانی کاملاً جدید به نام

کابتان ساخته شده است. به گفته لوکاس هریس، مدیر شعبه استرالایای چری، این پلت‌فرم از ابتدا برای پشتیبانی از پیش‌سراشه‌های هیبریدی و عرضه جهانی طراحی شده و مهندسان این شرکت در حال ارزیابی دقیق بازار برای عرضه آن هستند. برگ برنده اصلی P3X، قوای محرکه نوآورانه آن است. این سیستم از یک پیش‌سراشه ۲ لیتری توربودیزل جدید در کنار موتورهای الکتریکی تشکیل شده که آن را به نخستین پیکاپ دیزل پلاگین-هیبریدی دنیا تبدیل می‌کند. هرچند جزئیات دقیق قدرت و گشتاور هنوز اعلام نشده، اما چری هدف گذاری ظرفیت حمل بار ۱۵۰۰ کیلوگرم را برای این مدل تایید کرده است.

ویژه‌ها

اختصاص ۴,۹ میلیارد دلار ارز به صنعت خودرو و حمل‌ونقل



«آمارهای بانک مرکزی نشان می‌دهد از ابتدای سال جاری تاکنون، ۴,۹ میلیارد دلار برای تامین نیازهای ارزی «صنایع حمل‌ونقل و خودرو» تخصیص یافته است. از سویی، کل ارز تامین شده برای بخش صنعت به حدود ۲۴ میلیارد دلار رسیده است. همچنین از ابتدای سال جاری تا پنجم آبان ماه، بیش از ۳۳ میلیارد و ۶۳۷ میلیون دلار ارز برای واردات انواع کالاهای اساسی، دارو، محصولات صنعتی و خدمات توسط بانک مرکزی تامین شد.

دیگه چه خبر؟

اعلام جزئیات خرید فولکس واگن ID-UNYX در بورس کالا



«روز سه‌شنبه ۱۳ آبان‌ماه ۱۴۰۴ تعداد ۳۰ دستگاه خودرو برقی فولکس‌واگن ID-UNYX 6 ULTRA از سوی ماموت خودرو در تالار بورس عرضه می‌شود. این خودرو که یکی از تازه‌ترین محصولات برقی برند آلمانی فولکس‌واگن محسوب می‌شود، با قیمت پایه ۳ میلیارد و ۹۳۱ میلیون تومان وارد تابلو معاملات خواهد شد. براساس اطلاعاتی معاونت پایاپای و خزانه‌داری بورس کالا، خرید این خودرو تنها برای اشخاص حقیقی مجاز است و هر کد ملی صرفاً امکان ثبت سفارش برای یک دستگاه خودرو را خواهد داشت.

توئیتر!

باید نظام تامین مالی تولید اصلاح شود



«سیدشمس‌الدین حسینی، رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: «مجلس قوانین مهمی در حوزه سرمایه‌گذاری و تامین مالی تولید این صنایع به تصویب رسانده و تاکید دارد که دولت باید در این حوزه به‌جای تصدی‌گری، تولی‌گری کند.»

این نماینده مردم در مجلس دوازدهم در ادامه تصریح کرد: «باید نظام تامین مالی را اصلاح کنیم و قانون تامین مالی تولید و زیرساخت‌ها نیز در همین راستا در مجلس به تصویب رسید.»

با توجه به تحقق فروش ۳,۸۹۳ میلیارد تومانی رقم خورد؛

رشد ۵۸ درصدی در آمد «یزد تایر» در هفت ماهه سال جاری



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir



«یزد تایر که در حوزه تولید انواع تایر فعالیت دارد، توانسته در ماه‌های اخیر رشد قابل توجهی را در فروش خود تجربه کند. این شرکت محصولات متنوعی شامل تایرهای رادیال سیمی، تایر بایاس و تیوب تولید می‌کند که علاوه بر بازار داخلی، بخشی از آن‌ها نیز به صادرات اختصاص دارد. حضور فعال در بازارهای داخلی و خارجی به شرکت این امکان را داده است که سهم قابل توجهی از نیاز بازار را تامین کرده و به ثبات و رشد در آمد خود کمک کند. مطابق با آخرین اطلاعات مالی منتشر شده در سامانه کدال، سرمایه ثبت شده یزد تایر ۹۳۹,۵ میلیارد تومان است. این رقم نشان دهنده ظرفیت مالی مناسب و توانمندی سرسرمایه‌ای شرکت برای توسعه تولید و پاسخ به نیازهای بازار است. با توجه به این که سال مالی شرکت منتهی به پایان اسفندماه است، گزارش‌های عملکرد ماهانه و تجمیعی به‌ویژه گزارش تولید و فروش ۷ ماهه، تصویری جامع از روند فعالیت و بازدهی شرکت ارائه می‌کند. در ماه مهر، میزان فروش یزد تایر به ۴۴۶ میلیارد تومان رسید که نمایانگر توانایی شرکت در حفظ و توسعه فروش ماهانه است. مجموع فروش ۷ ماهه نیز به ۳ هزار و ۸۹۳ میلیارد تومان بالغ شد که نسبت به دوره مشابه در سال گذشته افزایش ۵۸ درصدی را نشان می‌دهد. این رشد چشمگیر نشان دهنده موفقیت یزد تایر در

مدیریت تولید، بازاریابی و توزیع محصولات است و همچنین بر توانایی شرکت در پاسخگویی به تقاضای بازار و بهینه‌سازی زنجیره تامین تاکید دارد. دلایل این رشد چندجانبه است. نخست، تمرکز بر تولید تایرهای رادیال سیمی که بیشترین سهم فروش ماه مهر و مجموع ۷ ماهه را به خود اختصاص داده است. این محصول به دلیل کیفیت بالا، دوام و عملکرد مطلوب، هم در بازار داخلی و هم در بازارهای صادراتی تقاضای قابل توجهی دارد. دوم، بهره‌گیری از تکنولوژی‌های نوین تولید و ارتقای کیفیت محصولات است که توانسته اعتماد مشتریان و بازار هدف را جلب کند. سوم، مدیریت بهینه منابع، برنامه‌ریزی تولید و افزایش ظرفیت‌های عملیاتی، شرکت را قادر ساخته است تا با افزایش حجم تولید، تقاضای بازار را به‌موقع پاسخ دهد. همچنین شبکه فروش

گسترده و تجربه مدیریت در بازاریابی و صادرات باعث شده است شرکت بتواند ضمن پاسخگویی به نیاز داخلی، سهم قابل توجهی از بازار خارجی را نیز حفظ کند. توانایی شرکت در توسعه محصولات و متنوع‌سازی سبد محصولات، به‌ویژه در زمینه تایرهای رادیال سیمی، عامل دیگری است که به رشد درآمد و افزایش سهم بازار کمک کرده است. در مجموع، یزد تایر با استراتژی تمرکز بر کیفیت، توسعه تولید و پاسخگویی به بازارهای داخلی و خارجی، توانسته روند رو به رشد و پایداری در عملکرد مالی و فروش خود ایجاد کند. این شرکت با مدیریت کارآمد، سرمایه مناسب و بهره‌گیری از تکنولوژی‌های روز، در مسیر تقویت جایگاه خود در صنعت تایر کشور و ارتقای سهم صادراتی قرار دارد و انتظار می‌رود این روند در ماه‌های آتی نیز ادامه یابد.

اینفوگرافشی

Infography

رشد در آمد شرکت «الکتریک خودرو شرق»

میزان در آمد
مهر ماه823
میلیارد تومانمیزان رشد در آمد
۷ ماهه5.096
519%

شرکت «الکتریک خودرو شرق» در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۵ هزار و ۹۶ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چند تلند؟

رکود عمیق در بازار خودرو

«بازار خودرو ماه‌هاست در شرایطی از رکود و بی‌اعتمادی به‌سرمی‌برد؛ رکودی که برخلاف رشد قیمت‌ها، هنوز نشانه‌ای از بهبود ندارد. نوسانات ارزی، افت قدرت خرید خانوارها و کندی واردات خودرو، سه عامل اصلی هستند که سبب شده است بازار از رونق بیفتد و خرید و فروش‌ها به‌حداقل برسد.

چرا؟

خریداری در بازار نیست

«فعالان بازار خودرو معتقدند رکود فعلی از نوع «رکود همراه با بی‌اعتمادی» است؛ یعنی حتی افرادی که توان مالی دارند نیز نسبت به آینده بازار تردید دارند. افزایش هزینه‌های تولید، سیاست‌های ناپایدار قیمت‌گذاری و نبود تنوع محصول، باعث شده نه خریدار تمایلی برای ورود به بازار داشته باشد و نه فروشنده انگیزه‌ای برای عرضه خودرو دارد.

برای چه؟

راهکار خروج از وضعیت فعلی

«بازار خودرو در شرایطی قرار گرفته که افزایش قیمت‌ها نتوانسته به رونق معاملات یا ارتقای کیفیت منجر شود. در نبود سیاست‌های پایدار ارزی و ضعف در عرضه خودروهای اقتصادی، رکود ادامه‌دار خواهد بود. کارشناسان تاکید می‌کنند برای خروج از این وضعیت باید شفافیت در قیمت‌گذاری، ثبات اقتصادی و افزایش عرضه واقعی در دستور کار قرار گیرد.

واردکنندگان به دنبال «لندکروز» در کشورهای حاشیه خلیج فارس

«حاضر جواب: خب خدا را شکر، بالاخره بعد از سال‌ها فهمیدیم راز پیشرفت صنعت خودروی ایران در جاده‌های دبی و کویت پنهان شده! واردکنندگان عزیز مثل تیم ملی جست‌وجوی گنج، راهی ماموریت بزرگ «یافتن لندکروز مفقودالاث» شده‌اند. گفته می‌شود برخی آن قدر در امارات گشته‌اند که حالا عربی را با لهجه تهرانی حرف می‌زنند. یکی‌شان گفته: «والله دیگه لندکروز پیدا نکردیم، ولی چند تا لندربور دیدیم که شبیهش بودن!»

البته همه ما دعا می‌کنیم بالاخره یکی از این عزیزان، آن مدل رویایی را پیدا کند تا بازار آرام گیرد و خیابان ولیعصر پر از «امید چهاردره» شود!

«Slate Truck»؛ ورود نسل جدید از وانت‌های برقی به دنیای حمل‌ونقل

«حاضر جواب: دنیا رفته سمت وانت برقی، ما هنوز دنبال پرز سه‌شاخه هستیم! وانت برقی Slate آمده تا ثابت کند می‌شود بدون بنزین هم حمل‌ونقل کرد؛ فقط کافی است برقی خانه قطع نشود. در ایران اما ما به فکر مدل بومی آن هستیم با شعار «برقش با خودت، بارش با ما»

گفته می‌شود نسخه ایرانی قرار است با پاوربانک ۳۰۰ هزار میلی آمپری کار کند؛ فقط لطفاً کسی فراموش نکند شارژرش را شب قبل بزند.

بررسی تخلفات مربوط به پلاک خودرو؛ شماره‌های تقلبی!

«حاضر جواب: پلاک تقلبی یعنی وقتی ماشین خودش قانونی است اما تصمیم گرفته هویت تازه‌ای برای تجربه زندگی هیجان‌انگیز انتخاب کند! یکی از رانندگان می‌گفت: «من پلاک جعلی ندارم، فقط پلاکم تصمیم گرفته کمی متفاوت باشد!» پیشنهاد ما به پلیس این است که به‌جای برخورد با پلاک‌های جعلی، یک دوره مشاوره بگذارند برای پلاک‌هایی که دچار بحران هویت‌اند

نسل جدید روغن‌های موتور و سیالات خودروهای هیبریدی و الکتریکی توسط نفت «ری‌سان» معرفی شد

«حاضر جواب: بالاخره بعد از سال‌ها، روغن مخصوص خودروهای برقی هم آمده! فعلاً کسی نمی‌داند دقیقاً کجا باید بریزندش، اما مهم این است که داریم تولیدش می‌کنیم! یک مهندس توضیح داده: «این روغن بیشتر جنبه روحی دارد تا فنی؛ خودرو حس می‌کند هنوز درون‌سوز است!» به هر حال صنعت روانکار ثابت کرد هیچ موتوری even برقی‌از محبت بی‌نیاز نیست.

سخنگوی صنف جایگاه‌داران: طرح سبد سوختی می‌تواند راهگشا باشد

«حاضر جواب: البته هنوز معلوم نیست سبد سوختی دقیقاً چطور عمل می‌کند، اما احتمالاً باید برای هر یک از یک سبد مصرفی به‌خیریم و سهمیه را با دبه حمل کنیم برخی شنیده‌اند قرار است نازل‌ها هوشمند شوند و براساس روحیه راننده بنزین بدهند؛ اگر خوش‌اخلاق باشید ۴۰ لیتر، اگر غر‌بزنید ۲ لیتر با اخطار زیست‌محیطی!



یک نوار LED سراسری به یکدیگر متصل شده‌اند و سبز جلو با ورودی هوای بسیار کوچک‌تر، شباهت واضحی به پریوس پیدا کرده است. در نمای عقب، تغییرات جزئی‌تر و شامل یک نوار مشکی روی در صندوق و لوگوی کوچک‌تر تویوتا است. در داخل کابین، تویوتا تغییرات هوشمندانه‌ای اعمال کرده است. یک صفحه‌آمبر دیجیتال ۱۷ این‌چی حالا به صورت استاندارد در تمام تیپ‌ها عرضه می‌شود و نمایشگر مرکزی سیستم اطلاعات و سرگرمی نیز در اندازه‌های ۸ یا ۱۰.۵ اینچی قابل سفارش است. علاوه بر این، ترمز پارک برقی با اتوهلد و نسخه کامل‌تر مجموعه ایمنی Safety Sense 3.0 تویوتا سطح فناوری و ایمنی این هاجک کوچک را به شکل قابل توجهی ارتقا داده‌اند.

تویوتا از فیس لیفت هاجک هیبریدی آکوا با ظاهر مشابه پریوس، فناوری‌های پیشرفته و قیمت پایه ۱۷ هزار دلار در ژاپن رونمایی کرده است. تویوتا در ژاپن از نسخه فیس لیفت هاجک هیبریدی آکوا پرده‌برداری کرد. این خودرو که در اوق جانشین پریوس C محسوب می‌شود، حالا با چهاره‌ای الهام‌گرفته از پریوس جدید و یک ویژگی فنی شگفت‌انگیز که مستقیماً از شاسی‌بلند فوق لوکس سنچوری قرض گرفته، آماده رقابت شده است. مهم‌ترین تغییر در این به‌روزسانی، طراحی نمای جلو خودرو است. زبان طراحی جدید تویوتا موسوم به «سرچشکی» که پیش از این در مدل‌های دیگر این شرکت دیده بودیم، حالا به آکوا هم رسیده است. چراغ‌های جلو باریک و جدید توسط



«تویوتا» با «آکوا» به دنبال افزایش نفوذ هیبریداست

افزایش ابعاد کیا «تلوراید»

کاهش استقبال مشتریان از خودرویی که از سال ۲۰۱۹ تاکنون عرضه می‌شود، امری قابل انتظار است. اما کیا تلوراید توانسته بر خلاف این رویه همیشگی حرکت کند، چرا که این خودرو در ایالات متحده همچنان با استقبال مشتریان روبه‌روست. به لطف افزایش ۱۳ درصدی فروش در نیمه اول ۲۰۲۵، به نظر می‌رسد که امسال این خودرو بتواند از رکورد فروش بیش از ۱۱۵ هزار دستگاهی سال ۲۰۲۴ هم عبور کند. با وجود این موفقیت، کیا قصد دارد نسل دوم تلوراید را در نمایشگاه خودرو لس‌آنجلس رونمایی کند. این خودرو از اواخر سال ۲۰۲۶ و با مدل ۲۰۲۷ در آمریکا عرضه خواهد شد. اما قبل از رونمایی



نسل دوم کیا تلوراید، دو تصویر تبلیغاتی از این خودرو در اختیار رسانه‌ها قرار گرفته است. با وجود قرارگیری تلوراید جدید در سایه، می‌توان برخی جزئیات را تشخیص داد. در یکی از تصاویر می‌توان جزئیات عمودی چراغ‌های جلو را مشاهده کرد، که بخشی از زبان طراحی جدید کیا به‌شمار می‌آید. به نظر می‌رسد که در فاصله این دو چراغ، یک جلوپنجره هم قرار دارد. با توجه به افزایش ۶.۳ و ۶.۸ سانتی‌متری طول و فاصله محوری نسل جدید هیوندای پالسیس، اصلاً بعید نیست که ابعاد کیا تلوراید هم با افزایش همراه شود.

نسخه ناسو برای آفرودسوار با تویوتا «کرولا» کراس



تویوتا کرولا کراس از سال ۲۰۲۰ تاکنون در بازار جهانی عرضه می‌شود. این خودرو بر اساس پلتفرم مشترک با سایر اعضای خانواده کرولا یعنی GA-C شکل گرفته است. پس از به‌روزرسانی که در می ۲۰۲۵ بر کرولا کراس اعمال شد، حالا چهره این خودرو در دو تیپ درونسوز و هیبرید کمی نسبت به قبل، متمایز شده است. اکنون نماینده تویوتا در آمریکایکافقدارد نمونه ویژه‌ای از کرولا کراس را در نمایشگاه SEMA به مخاطبان معرفی کند. دوره جدید نمایشگاه SEMA در ماه آینده میلادی و طبق معمول سال‌های پیش در شهر لاس‌وگاس، برگزار خواهد شد. لقب تویوتا کرولا کراس ناسو ادیشن از کوهستان Nasu در

جزیره هانشو در ژاپن برگرفته شده است. این کوه آتشفشانی در پارک ملی Nikko قرار دارد. البته ماجرای نامگذاری در این جا خاتمه پیدا نمی‌کند، چرا که واژه ناسو (Nasu) در زبان ژاپنی، چند معنی مختلف دارد. به عنوان فعل، ناسو به معنی «سیدن» یا «دستیابی» معنی می‌شود و به عنوان اسم، به معنای «بادمجان» است. به همین دلیل بوده که طراحان برای تزئین بدنه تویوتا کرولا کراس ناسو ادیشن از یک رنگ خاص ترنر-بنفش استفاده کرده‌اند، که بسته به تابش نور و زاویه دید، تغییر می‌کند.

«مری بارا» از «جنرال موتورز» در صدر قرار دارد؛

پر در آمدترین مدیران خودرو در آمریکا



سپهر سیواشی

s.siavashi@autoworld.ir

در سالی که صنعت خودرو جهان بیش از هر زمان دیگری با چالش‌های گذار به برقی‌سازی، رقابت با استارت‌آپ‌های نوپو و فشارهای ناشی از تغییرات اقلیمی روبه‌رو است، فهرست پردرآمدترین مدیران خودروسازی آمریکا تصویری روشن از ارزش‌گذاری بازار بر توانایی رهبران این صنعت ارائه می‌دهد. مری بارا، مدیرعامل جنرال‌موتورز با درآمدی نزدیک به ۳۰ میلیون دلار در سال ۲۰۲۴ نه تنها در صدر این فهرست ایستاده، بلکه جایگاه خود را به عنوان یکی از معدود مدیران زن در رأس یک غول خودروسازی جهانی تثبیت کرده است. پس از او، جیم فارلی از فورد و RJ اسکارینج از ریویان قرار دارند؛ دو مدیری که مسیرهای متفاوتی را طی می‌کنند، اما هر دو با جهش‌های چشمگیر در بسته‌های پاداش و سهام، اعتماد سرمایه‌گذاران را به نمایش گذاشته‌اند. این ارقام در نگاه نخست شاید تنها به عنوان خبر دستمزدهای نجومی به چشم بیایند، اما در واقع بازتابی از تحولات عمیق در صنعت خودرو هستند. از یک سو، مدیران سنتی مانند بارا و فارلی باید میراث صدساله شرکت‌های خود را با فناوری‌های نوین پیوند بزنند و از سوی دیگر، رهبران جوانی چون اسکارینج تلاش می‌کنند جایگاهی پایدار در بازاری بی‌رحم برای خود بسازند. همین تضادهاست که فهرست امسال را به فراتر از یک گزارش مالی ساده تبدیل می‌کند؛ به روایتی از آینده صنعتی که در آستانه بازتعریف خود قرار دارد.

رقابت بر سر درآمد

مری بارا، مدیرعامل جنرال‌موتورز با کنار زدن رقبای خود از فورد و ریویان، عنوان پردرآمدترین مدیرعامل خودروسازی آمریکا در سال ۲۰۲۴ را از آن خود کرد. بر اساس تحلیل جدیدی که از حقوق و مزایای مدیران انجام شده، مری بارا با درآمدی معادل ۲۹.۸ میلیون دلار در سال ۲۰۲۴، در جایگاه نخست قرار گرفت. این رقم نسبت



به سال قبل، افزایشی ۱۲.۲ درصدی را نشان می‌دهد. در رتبه دوم، جیم فارلی، مدیرعامل فورد با درآمد ۲۷.۶ میلیون دلار قرار دارد که جهش چشمگیر ۹۷.۱ درصدی را تجربه کرده است. دلیل عمده این افزایش، سود حاصل از سهام‌های تشویقی او است. جایگاه سوم نیز به RJ اسکارینج، مدیرعامل ریویان با درآمد ۱۳.۹ میلیون دلار تعلق دارد که با رشد شگفت‌انگیز ۹۷۴.۱ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۳، یک رکورد محسوب می‌شود.

گفتنی است نامی از گروه استلانتیس در این فهرست دیده نمی‌شود؛ زیرا دفتر مرکزی این شرکت در هلند واقع شده و این مطالعه تنها شرکت‌های واقع در آمریکا را پوشش داده است. با وجود ارقام قابل توجه در صنعت خودرو، این درآمدها در برابر حقوق مدیران شرکت‌های بزرگ فناوری بسیار ناچیز هستند.

به عنوان مثال، جن‌سون هوانگ، مدیرعامل انویدیا در سال ۲۰۲۴ درآمدی سرسام‌آور معادل ۱۹۷.۶ میلیون دلار کسب کرده است. پس از او دارا خسروشاهی، مدیرعامل اوپر با درآمد ۱۱۴.۹ میلیون دلار در رتبه بعدی قرار دارد. این مطالعه که ۶۱ شرکت را بررسی کرده، نشان می‌دهد میانگین درآمد مدیران عامل در صنعت خودروسازی با ۵ درصد افزایش به ۱۷.۳ میلیون دلار رسیده است. این

عملکرد او در هدایت فورد اعتماد کرده‌اند. در رتبه سوم نیز RJ اسکارینج از ریویان با درآمد ۱۳.۹ میلیون دلار قرار دارد؛ جهش حیرت‌انگیز ۹۷۴ درصدی که بازتابی از تلاش این استارت‌آپ نوپو و برای تثبیت جایگاه خود در بازار خودروهای برقی است.

این ارقام در نگاه نخست چشمگیر به نظر می‌رسند، اما وقتی در کنار درآمد مدیران صنایع فناوری قرار می‌گیرند، تفاوت فاحشی آشکار می‌شود. برای نمونه، جن‌سون هوانگ از انویدیا در همین سال ۱۹۷.۶ میلیون دلار دریافت کرده است؛ رقمی که تقریباً هفت برابر کل درآمد مدیران عامل صنعت خودرو است. این مقایسه نشان می‌دهد که اگرچه صنعت خودرو همچنان یکی از ستون‌های اصلی اقتصاد جهانی است، اما در رقابت با فناوری‌های نوین و هوش مصنوعی، از منظر ارزش‌آفرینی مالی و جذب سرمایه عقب‌تر ایستاده است. از سوی دیگر، بررسی میانگین درآمد مدیران عامل خودروسازی (۱۷.۳ میلیون دلار) در برابر مدیران قطعه‌سازی (۱۱.۲ میلیون دلار) نشان می‌دهد که زنجیره تامین همچنان در سایه قرار دارد. این در حالی است که بحران‌های اخیر در تامین تراشه‌ها و قطعات حیاتی، اهمیت این بخش را بیش از پیش آشکار کرده است.

نکته جالب دیگر، وضعیت ایلان ماسک است که در سال ۲۰۲۴ هیچ حقوقی از تسلا دریافت نکرده؛ اما بسته پرداختی چند میلیارد دلاری او در سال ۲۰۲۵ نهایی شده است. این موضوع بار دیگر نشان می‌دهد که مدل‌های جبران خدمات در شرکت‌های نوآورانه، بیش از آن که بر حقوق ثابت استوار باشند، بر پایه پاداش‌های بلندمدت و مبتنی بر عملکرد طراحی می‌شوند. در مجموع، این گزارش نه تنها به اختلاف درآمدی میان مدیران خودروسازی و فناوری اشاره دارد، بلکه بازتابی از تغییرات ساختاری در صنعت خودرو نیز محسوب می‌شود. گذار به سمت برقی‌سازی، رقابت با استارت‌آپ‌های نوپو و فشارهای ناشی از تغییرات اقلیمی، مدیران این صنعت را در موقعیتی قرار داده که هر تصمیم آن‌ها می‌تواند آینده چند دهه‌ای بازار را رقم بزند. بنابراین، ارقام منتشر شده صرفاً بیانگر دستمزد نیستند، بلکه نشان‌دهنده ارزش‌گذاری بازار بر توانایی مدیران در هدایت یکی از پیچیده‌ترین صنایع جهان هستند.

وجه متفاوت از این مقایسه

پر درآمدترین مدیران صنعت خودرو آمریکا در سال ۲۰۲۴ تصویری روشن از شکاف میان مدیریت کلان و بدنه عملیاتی این صنعت ارائه می‌دهند. مری بارا، مدیرعامل جنرال‌موتورز با دریافت ۲۹.۸ میلیون دلار در صدر قرار گرفته است؛ رقمی که نه تنها ۱۲.۲ درصد رشد نسبت به سال قبل را نشان می‌دهد، بلکه جایگاه او را به عنوان یکی از تاثیرگذارترین مدیران زن در تاریخ خودروسازی تثبیت می‌کند. در جایگاه دوم، جیم فارلی از فورد با جهشی نزدیک به دو برابر نسبت به سال گذشته (۹۷.۱ درصد افزایش) به درآمد ۲۷.۶ میلیون دلار رسیده است. این رشد عمدتاً ناشی از بسته‌های تشویقی سهام است که نشان می‌دهد بازار سرمایه و سهامداران تا چه اندازه به

تحول چشمگیر برای کراس‌اوور «ونیو» توسط هیوندای

عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۱،۶۶۵، ۱،۸۳۰ و ۲،۵۲ متر اعلام شده است، که به جز طول، در سایر ابعاد به ترتیب ۴۸، ۳۰ و ۲۰ میلی‌متر افزایش نشان می‌دهد. به نظر می‌رسد که به علت تخفیف مالیاتی دولت هند بر خودروهای کوچکتر از ۴ متر، هیوندای از افزایش طول بدنه ونیو خودداری کرده است. در فضای کابین نسل دوم هیوندای ونیو، شاهد تعویض نمایشگرهای ۱۸ اینچ با دو نمونه ۱۲.۳ اینچ هستیم. علاوه بر این، طراحی داشبورد، پوشش داخلی درها و فرمان، نشان جدید هیوندای روی فرمان و اضافه شدن شارژر بی‌سیم، اشاره کنیم. بنابر اعلام رسانه‌های هند، سردکن صندلی‌های جلو نیز به امکانات رفاهی نسل دوم هیوندای ونیو اضافه شده است.

هیوندای ونیو نخستین بار در سال ۲۰۱۹ معرفی شد و سه سال بعد هم مورد به‌روزرسانی قرار گرفت. این کراس‌اوور جمع‌وجور در بسیاری از کشورهای جهان از جمله ایالات متحده به فروش می‌رسد، اما محل تولید این خودرو یعنی هند، همچنان به عنوان بازار اصلی هیوندای ونیو شناخته می‌شود. بنابراین عجیب نیست که تصاویر نسل دوم ونیو هم توسط نماینده این برند کرای در هند منتشر شود. نسل دوم هیوندای ونیو به واسطه برآمدگی گلگیرها، طراحی متفاوت سپرها، فرم عمودی چراغ‌های جلو، نوار LED سراسری، افزایش عرض جلوپنجره با حذف جزئیات کروم و طرح مستطیلی چراغ‌های عقب، چهره‌ای به مراتب خشن‌تر از نسل قبلی را به نمایش می‌گذارد. ابعاد بدنه نسل دوم هیوندای ونیو در طول،



خبر News

کراس‌اوور هیبریدی از «هونگچی»

«هونگچی به عنوان برند لوکس عضو گروه فساو، برای عرضه یک کراس‌اوور هیبرید به نام HS6 آماده می‌شود. البته در سال ۲۰۲۳ هم قرار بود که خودرویی به همین نام توسط هونگچی عرضه شود، که البته بعداً به عنوان نسل دوم HS7 وارد بازار شد. به هر حال تصاویر و برخی اطلاعات مربوط به هونگچی HS6 در ماه آگوست توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) منتشر شد. نخستین نمایش عمومی هونگچی HS6 نیز در نمایشگاه Changchun اتفاق افتاد. طراحی ظاهری هونگچی HS6 به سایر محصولات مجهز به پشیرانه درونسوز این برند، شباهت دارد. البته برخی تفاوت‌ها را نیز می‌توان تشخیص داد که احتمالاً مهمترین آن، جلوپنجره



باشد چرا که ضمن ابعاد کوچکتری نسبت به سایر محصولات این برند، از وجود منافذ باز در آن خبری نیست. وظیفه انتقال جریان هوا به بخش فنی بر عهده درپچه‌های پایین سپر جلو قرار دارد. ابعاد بدنه هونگچی HS6 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله محورها به ترتیب ۴،۹۲۵، ۱،۹۷۰، ۱،۷۴۵ و ۲،۹۶۵ متر اعلام شده است. بنابراین HS6 در مقایسه با هونگچی HS7، طول و ارتفاع کمتر، عرض بیشتر و فاصله محوری برابر را ارائه می‌کند. بدنه این خودرو بر رینگ‌های ۱۸ یا ۲۰ اینچ استوار می‌شود. در فضای کابین هونگچی HS6 که برای ۵ سرنشین ظرفیت دارد، با صفحه نشان‌دهنده باریک، دوشیگر لمسی روی داشبورد، جایگاه شارژر بی‌سیم و دو جالیوانی در کنسول میانی، محافظه گرمکن و سردکن و اهرم دنده روی ستون فرمان، روبرو هستیم. سقف پانوراما، بازشوی برقی در صندوق، نمایشگر مجازی روی شیشه، گرمکن و سردکن صندلی‌ها، قابلیت تشخیص چهره راننده و چندین سامانه دستیار راننده، از دیگر امکانات رفاهی این خودرو به‌شمار می‌آید. قوای حرکتی هونگچی HS6 از سامانه هیبرید شامل پشیرانه ۱.۵ لیتر توربوشارژر با ۱۵۰ اسب‌بخار قدرت با اتصال به چرخ‌های جلو، تامین می‌شود.



تخفیف عجیب برای دوج «چارجر» برقی



«دوج در اقدامی غیرمنتظره، قیمت ماسل کار برقی خود، چارجر دیتونا را به دلیل فروش پایین برای مدل ۲۰۲۶ به میزان قابل توجهی کاهش داده است. دوج اعلام کرده است قیمت تنها نسخه برقی ماسل کار خود یعنی چارجر دیتونا اسکات پیک را برای مدل ۲۰۲۶ کاهش می‌دهد. قیمت این خودرو با کاهش ۵ هزار دلاری از ۶۴ هزار و ۹۹۵ دلار به ۵۹ هزار و ۹۹۵ دلار خواهد رسید که نشان‌دهنده چالش جدی این شرکت در جذب مشتری برای اولین ماسل کار تمام برقی خود است. این کاهش قیمت ۸.۳ درصدی پس از آن صورت می‌گیرد که دوج پیش‌تر به دلیل تقاضای بسیار ضعیف، تولید مدل پایه R/T را

واردات ۹۰ هزار دستگاه خودرو در سال محقق نخواهد شد؟

خودروهای مونتاژی بالاخره در بازار آزاداران شدند

منابع ارزی در حوزه واردات خودرو بود.

ریزش قیمت‌ها در بازار آزاد

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۲۵ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که شاهین (سانروف و ESP) با (۱۴۰۴) ۲۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، نیسان دوگانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴) با ۱۸ میلیون تومان کاهش ۹۷۰ میلیون تومان، شاهین اتومات (۱۴۰۴) با ۱۳ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۴۲ میلیون تومان، تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۳۶ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و سهند تیپ S (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش به ۷۳۰ میلیون تومان رسید.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۱۵ تا ۱۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که لوکانو L8 (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۷۱۰ میلیون تومان، فیدلیتی البت تیپ یک پنج‌نفره (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۵۲۰ میلیون تومان، فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت‌نفره (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۶۲۰ میلیون تومان و هایما S5 پرو (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۱۰۰ و ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که جی‌ای‌سی امپو هبیرید پرو (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش ۶ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان و مزدا CX-50 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند



احسان ناصر یابلی

e.naseri@autoworld.ir

در حالی که از ابتدای امسال بسیاری از مولفه‌های اصلی واردات خودرو از جمله تعرفه، نحوه تخصیص ارز و در نهایت آیین‌نامه اجرایی هنوز بلا تکلیف مانده، اما دولت به‌جای تعیین تکلیف این ابهامات، همچنان بر تداوم قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی تمرکز دارد؛ رویکردی که بار دیگر نگاه مداخله‌گرانه سیاست‌گذار در بازار را برجسته می‌کند. حالا اما ورود یک خودرو برقی وارداتی به بورس کالا که معاملات آن ۱۳ آبان ماه قرار است انجام شود، معادله تنظیم بازار در حوزه واردات را وارد مرحله تازه‌ای کرده است؛ اقدامی که به نظر می‌رسد آغاز تغییر سیاست در نحوه عرضه و قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی باشد. شورای رقابت سال گذشته به‌صراحت اعلام کرد که خودروهای وارداتی به‌دلیل ماهیت رقابتی بازارشان و تنوع مدل‌های عرضه‌شده، از شمول قیمت‌گذاری خارج هستند.

بر اساس استدلال شورا، تعدد واردکنندگان و وجود برندها و مدل‌های مختلف، امکان شکل‌گیری انحصار را در این بخش از بین برده و به‌همین دلیل نیازی به مداخله مستقیم دولت در تعیین قیمت وجود ندارد. با این حال، وزارت صمت بر خلاف این رویکرد، همچنان بر ضرورت مداخله تنظیم‌گرانه خود تأکید دارد و از قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی به‌عنوان ابزاری برای «تنظیم بازار» یاد می‌کند.

با این حال در در اوایل سال جدید اخباری مبنی بر خروج خودروهای وارداتی از شمول قیمت‌گذاری منتشر شد؛ اما این گمانه‌زنی‌ها با مخالفت ضمنی وزارت صمت مواجه

شد و سیاست قیمت‌گذاری همچنان ادامه یافت. در عین حال، عرضه اخیر یک خودرو برقی وارداتی در بورس کالا نشان‌دهی روشن از آغاز یک مسیر جدید در بازار خودرو تلقی می‌شود. روز گذشته، بورس کالا خبر عرضه این محصول را منتشر کرد؛ اقدامی که به‌صورت ضمنی، خروج خودروهای وارداتی از چارچوب قیمت‌گذاری دولتی را تأیید می‌کند و با این وجود، یک منبع آگاه اعلام کرده که این روند در حال حاضر صرفاً شامل خودروهای برقی است و سایر مدل‌های وارداتی همچنان مشمول ضوابط قیمت‌گذاری خواهند بود. او تأکید کرد که عرضه خودروهای برقی در بورس کالا به‌دلیل ماهیت فناوریانه و بازار خاص این محصولات آغاز شده و فعلاً تعمیمی به سایر خودروهای بنزینی

یا هیبریدی ندارد. پیش‌تر، فروش خودروهای برقی از طریق سامانه‌ای که وزارت صمت راه‌اندازی کرده بود، انجام می‌گرفت و قیمت این محصولات نیز بر اساس فرمول‌های تعیین‌شده از سوی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان تعیین می‌شد. با این حال، سامانه مذکور در حال حاضر غیرفعال است و به‌نظر می‌رسد عرضه در بورس کالا عملاً جایگزین آن شده است.

از نگاه کارشناسان بازار، اگر تعرفه واردات خودرو همان‌طور که پیش‌تر اعلام شده در سطح ۱۰۰ درصد باقی بماند و آیین‌نامه‌نهایی واردات نیز تا پایان پاییز تعیین تکلیف شود، احتمالاً مسیر عرضه سایر خودروهای وارداتی نیز به سمت بورس کالا باز خواهد شد. در چنین حالتی، روند خروج

تدریجی وارداتی‌ها از شمول قیمت‌گذاری رسمی سرعت خواهد گرفت. به‌عبارتی، بورس کالا می‌تواند به‌سکوی جدید عرضه و قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی تبدیل شود؛ مسیری که از خودروهای برقی آغاز شده و احتمالاً به‌زودی دیگر مدل‌های وارداتی را نیز دربر خواهد گرفت. این درحالی است که طبق اعلام یکی از نمایندگان مجلس، هدف‌گذاری که برای میزان واردات در سال جاری تعیین شده بود، محقق نخواهد شد. طبق اعلام وی هدف واردات ۹۰ هزار دستگاه خودرو در سال تعیین شده است؛ اما با شرایط فعلی، این رقم محقق نخواهد شد و احتمالاً تنها حدود ۵۰ هزار دستگاه وارد شود. چرا که از ابتدای سال تاکنون دولت درگیر تدوین و تصویب آیین‌نامه‌ها و تأمین

آغاز ششمین مرحله واریز وجه منتخبین رزرو در سه طرح فروش «بهمن موتور»

جدول شماره ۱: عرضه محصولات به صورت نقدی با قیمت قطعی و تحویل فوری							
ردیف	نام محصول	قیمت مصرف کننده (ریال)	رنگ قابل عرضه	رنگ تریم	سود انصراف (سالانه)	جریمه تاخیر (ماهانه)	مدل زمان تحویل
۱	فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) - ۵ صندلی	۲۱/۸۲۴/۱۹۰/۰۰۰	سفید یا مشکی	مشکی	۱۷.۵٪	۲.۵٪	هفته سوم آذر ماه ۱۴۰۴
۲	فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) - ۷ صندلی	۲۲/۴۲۹/۸۴۰/۰۰۰		مشکی			
۳	دیگنتی پرایم	۲۲/۹۲۳/۳۰۰/۰۰۰		یا قرمز			
۴	ریسپکت تیپ ۲	۱۷/۵۸۲/۸۹۰/۰۰۰		مشکی			
* رنگ محصولات، در زمان واریز وجه و براساس اولویت واریز وجه توسط منتخبین انتخاب می گردد و رنگ تریم محصول دیگنتی پرایم و رینگ فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) بر اساس موجودی و توسط شرکت تخصیص خواهد شد.							

بدنه در دو سطح پایه و کامل اقدام کنند. پوشش بیمه کامل شامل حذف فرانشیز، پوشش نوسانات قیمت تا ۵۰ درصد ارزش خودرو، سرقت قطعات تا سقف ۵۰۰ میلیون ریال، بلایای طبیعی و هزینه ایاب و ذهاب است. ثبت‌نام فقط برای اشخاص حقیقی بالای ۱۸ سال از طریق سامانه رسمی شرکت امکان‌پذیر بوده و هر کد ملی تنها مجاز به ثبت‌نام یک دستگاه خودرو است. تمامی هزینه‌های قانونی از جمله مالیات بر ارزش افزوده، بیمه شخص ثالث و عوارض شماره‌گذاری در قیمت نهایی لحاظ شده است. پرداخت وجه فقط از طریق درگاه آنلاین رسمی شرکت بهمین موتور انجام می‌شود و هر گونه پرداخت خارج از سامانه فاقد اعتبار است.

جدول شماره ۱: عرضه محصولات به صورت نقدی با قیمت قطعی و تحویل فوری						
ردیف	نام محصول	قیمت مصرف کننده (ریال)	رنگ قابل عرضه	رنگ تریم	سود انصراف (سالانه)	جریمه تأخیر (ماهانه)
۱	فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) - ۵ صندلی	۲۱/۸۲۴/۱۹۰/۰۰۰	سفید یا مشکی	مشکی	۱۷.۵٪	۲.۵٪
	فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) - ۷ صندلی	۲۲/۴۲۹/۸۴۰/۰۰۰				
						مدل
						زمان تحویل
						هفته سوم آذر ماه ۱۴۰۴

* رنگ محصولات، در زمان واریز وجه و بر اساس اولویت واریز وجه توسط منتخبین انتخاب می گردد و رنگ بر اساس موجودی و توسط شرکت تخصیص خواهد شد.

جدول شماره ۱: عرضه محصول به صورت نقدی با قیمت قطعی و تحویل فوری									
ردیف	نام محصول	قیمت مصرف کننده (ریال)	پرداخت مرحله اول (ریال)	رنگ	رنگ تریم	سود انصراف	جریمه تاخیر		
۱	فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) - ۵ صندلی	۲۱/۸۲۴/۱۹۰/۰۰۰	۲۰/۷۷۴/۱۹۰/۰۰۰	مشکی یا مشکی	مشکی	۱۷.۵٪	۲.۵٪		
								۲۱/۳۷۹/۸۴۰/۰۰۰	
									۲۲/۴۲۹/۸۴۰/۰۰۰
۲	فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) - ۷ صندلی	۲۲/۴۲۹/۸۴۰/۰۰۰	۲۱/۳۷۹/۸۴۰/۰۰۰	مشکی	مشکی	۱۷.۵٪	۲.۵٪		
۳	دیگیتی پرایم	۲۲/۹۲۳/۳۰۰/۰۰۰	۲۱/۸۷۳/۳۰۰/۰۰۰	مشکی	قرمز	۱۷.۵٪	۲.۵٪		
۴	ریسپکت تیپ ۲	۱۷/۵۸۲/۸۹۰/۰۰۰	۱۶/۵۳۲/۸۹۰/۰۰۰	مشکی	مشکی	۱۷.۵٪	۲.۵٪		
• پرداخت مرحله اول، پس از انجام اسلامت‌های مربوطه از ستاد نوسازی ناوگان و انجام فرجه کشی (در صورت ثبت تقاضا بیشتر از ظرفیت) و فراخوان واجدین شرایط از طریق ارسال پیامک به ایشان، انجام خواهد شد. • پرداخت مرحله دوم، پس از طی مراحل اسقاط و منوط به شارژ گواهی اسقاط صادر شده از سوی ستاد نوسازی به صفحه بهمن موتور و در مهلت مقرر ثبت شده در دعوت نامه. • حداکثر مهلت زمانی برای طی کل مراحل اسقاط شامل پذیرش مرکز اسقاط، صدور گواهی، اخذ تأییدیه ناچا و انتقال تعداد گواهی اسقاط صادر شده در صفحه بهمن موتور ۶۰ روز از تاریخ واریز وجه مرحله اول بوده و پس از شارژ تعداد گواهی اسقاط‌های صادر شده از سوی ستاد نوسازی در صفحه بهمن موتور، مبلغ تعداد گواهی‌های صادر شده محاسبه و از مبلغ مابه التفاوت قیمت مصرف کننده و پرداخت مرحله اول مندرج در این بخشنامه کسر و برای باقیمانده آن دعوت‌نامه صادر می‌گردد. در صورت عدم پذیرش خودرو در مراکز اسقاط و یا عدم مراجعه متقاضی به مراکز اسقاط در زمان مقرر، هیچ گونه تعهدی در خصوص درخواست متقاضیان وجود نخواهد داشت و قرارداد کال لم یکن تلقی می‌گردد و وجه واریزی به حساب مبدأ دعوت می‌گردد. همچنین در صورت طی مراحل اسقاط و در صورت عدم تسویه مبلغ قرارداد در مهلت قانونی مندرج در دعوت نامه از سوی منتخبین حاکم شرایط، قرارداد کال لم یکن تلقی می‌گردد و وجه واریزی به حساب مبدأ دعوت می‌گردد. • رنگ محصول، در زمان واریز وجه و بر اساس اولویت واریز وجه توسط منتخبین انتخاب می‌گردد. • رنگ تریم محصول دیگیتی پرایم و رینگ فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) بر اساس موجودی و توسط شرکت تخصیص خواهد شد.									

شرکت بهمین موتور با صدور سه بخشنامه مجزا از آغاز ششمین دوره واریز وجه برای منتخبین رزرو طرح‌های فروش نقدی با قیمت قطعی و تحویل فوری خبر داد.

این سه طرح شامل فروش عادی، طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و طرح جایگزینی خودروهای فرسوده غیر تاکسی هستند.

بر اساس این اطلاعیه‌ها، متقاضیان منتخب در هر سه طرح می‌توانند از ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه ۵ آبان ماه ۱۴۰۴ تا ساعت ۲۳ رز شبیه ۱۰ آبان ماه ۱۴۰۴ با مراجعه به پورتال جامع ایرانی‌کار به‌نشانی bahman.iranecar.com نسبت به تکمیل ثبت‌نام و واریز وجه اقدام کنند. این مرحله مخصوص افرادی است که در فرآیند قرعه‌کشی طرح‌های پیش‌ثبت‌نام انجام‌شده در تاریخ ۲۸ مهر ماه ۱۴۰۴ به‌عنوان منتخب رزرو واجد شرایط شناخته شده‌اند.

در این مرحله از فروش، چهار محصول اصلی بهمین موتور شامل فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) پنج‌نفره، فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) هفت‌نفره، دیگیتی پرایم و ریسپکت تیپ ۲ عرضه می‌شوند. قیمت نهایی خودروها در همه طرح‌ها ثابت بوده و برای نسخه پنج‌نفره فیدلیتی ۲ میلیارد و ۱۸۲ میلیون و ۴۱۹ هزار تومان، برای نسخه هفت‌نفره ۲ میلیارد و ۲۴۲ میلیون و ۹۸۴ هزار تومان، برای دیگیتی پرایم ۲ میلیارد و ۲۹۲ میلیون و ۳۳۰ هزار تومان و برای ریسپکت تیپ دو یک میلیارد و ۷۵۸ میلیون و ۲۸۹ هزار تومان تعیین شده است. موعد تحویل تمامی محصولات هفته سوم آذر ماه ۱۴۰۴ خواهد بود و در صورت تاخیر، شرکت موظف به پرداخت جریمه ماهانه ۲.۵ درصد به‌صورت



سال ۲۰۲۱ افزایش دهد. جالب است بدانید که اپتیمدا در بازار اروپا نیز فروش خوبی داشته و در بازار اتحادیه اروپا بیش از ۳۱۲ در صد رشد فروش داشته که نسخه ویژه آن برای بازار بریتانیا در راه خواهد بود. از طرفی نسخه دو دیفرانسیل کیا اپتیمدا جدید که برای نخستین بار است که از سیستم دو دیفرانسیل در این سدان میان سایز استفاده می شود، فراتر از آن چه که کیا موتورز تصور داشته به فروش رسیده است. به عبارتی حدود ۶۵٫۷ درصد فروش اپتیمای جدید را نسخه دو دیفرانسیل آن تشکیل می دهد. در بسیاری از نظر سنجی های مجله خودرو و ایالات متحده، کیا K5 با اپتیمدا توانسته در لیست محبوب ترین خودروهای حاضر در بازار این کشور قرار گیرد.

اپتیمدا با K5 سدان میان سایز خانوادگی سگمنت D کیا موتورز در این کلاس در بازار جهانی از جایگاه ویژه ای برخوردار است و اپتیمدا یکی از محصولات محبوب کیا موتورز در بازار آمریکای شمالی است؛ به ویژه این که سال ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۸ فروش بسیار خوبی را در دو کشور کانادا و ایالات متحده داشته است. این در حالی است که فروش ژانویه سال ۲۰۱۲ تا دسامبر سال ۲۰۱۸ توانسته فروش ۹۷۱ هزار و ۵۸۳ دستگاهی را رقم بزند. همچنین آمار فروش اپتیمدا طی این شش سال در کشور کانادا، ۴۹ هزار و ۴۹۲ دستگاه بوده است. اما مجله خودرو و گزارش می دهد که اپتیمدا در سال جاری طی سه ماه نخست سال توانسته بیش از ۱۵٫۷ درصد فروش خود را نسبت به

چرا کیا «اپتیمدا» محبوب است؟



نبض صنعت خودرو با تراشه های الکترونیکی

چگونه نیمه هادی ها برای چهار چرخ ها چالش ایجاد کردند؟

تخصصی همکاری کنند تا تراشه های با اولویت خودرو را در تولیدات خود قرار دهند.

راه حل های بلندمدت

۱- ایجاد ظرفیت های تولید داخلی به شکل منطقه ای؛ مانند قانون CHIPS در آمریکا (این قانون بیان می کند که تلاش در زمینه تولید داخل بالا برود تا وابستگی به واردات کاهش یابد). بر این اساس با در نظر گرفتن چنین استراتژی و بسته های حمایتی از سوی دولت ها ریسک های ژئوپلیتیکی کاهش می یابد. این اقدامات نیاز به سال ها سرمایه گذاری و تمرکز بر زیر ساخت ها دارد و در مقابل امنیت عرضه خودرو را به طور چشمگیری افزایش می دهد.

۲- سرمایه گذاری در زنجیره تامین سبب می شود نقاط ضعفی مانند تهیه مواد اولیه و تجهیزات مونتاژی فراگیر از ایجاد گلوگاه های جدید بر طرف و پوشش داده شود.

۳- پشتیبانی از نوآوری در طراحی سبب کاهش وابستگی می شود. توسعه تراشه هایی که وابستگی کم تر به گره های پیشرفته دارند می تواند برای کاربردهای خودرویی مناسب و امن باشد.

سرمایه گذاری از ۲۰۲۳ تا ۲۰۲۵

سیاست های دولتی بزرگ مانند قانون CHIPS و اقدامات مشابه در این مسیر بسیار اثر گذار است. به این معنا که قانون CHIPS و Science Act ایالات متحده با تخصیص حدود ۵۰ میلیارد دلار برای بازسازی زنجیره تامین و تولید تراشه های الکترونیکی، یکی از مهم ترین محرک های سرمایه گذاری دولتی در این دوره از نسوی ایالات متحده بوده است. هدف، کاهش وابستگی و جذب سرمایه



خصوصی برای ساخت، توسعه R&D و سرمایه روی نیروی انسانی است. این برنامه ها در کنار ابتکارات مشابه در اتحادیه اروپا، ژاپن و کره جنوبی سبب شده است تولید تراشه سرعت پیدا کند. همچنین در این بخش کمپانی سامسونگ توانسته با اعلام پروژه های چند ده میلیارد دلاری، از دریافت کمک های CHIPS بهره مند شود و تخصیص میلیاردها دلار کمک به سامسونگ سبب شده است تولید و توسعه تراشه های الکترونیکی جان بگیرد. جالب است بدانید که کمپانی فورد و جنرال موتورز نیز به این عرصه ورود کرده اند. از نسوی دیگر تراشه الکترونیکی در حوزه خودرو در سال های ۲۰۲۳ تا ۲۰۲۵ رشد داشته و عرضه کنندگان قراردادهای بسیاری با خودروسازان خواهند داشت و سرمایه گذاری در بخش R&D خود را افزایش داده اند. در این راستا بازار جهانی تراشه های الکترونیکی در سال ۲۰۲۳ میلادی حدود ۶۵٫۵۵ میلیارد دلار برآورد شده بود و تا به امروز رشد قابل توجهی داشته است.



شده، بازیگران صنعت تراشه الکترونیکی تلاش کنند منابع خود را مجدداً به تولیداتشان منطبق کنند. همچنین بی ثباتی در زمان همه گیری کرونا سبب شده است در کوتاه مدت میزان عرضه افت کند.

۵- اولویت دهی تراشه سازان به بخش های پر سود

در شرایطی مانند همه گیری کرونا محدودیت های بسیاری به وجود آمد و این مساله سبب شد سازندگان تراشه ها و نیمه هادی ها سفارش های پرسودتری را از مراکز داده ای مانند گوگل و یا حتی سازندگان دستگاه های الکترونیکی هوشمند مانند اپل دریافت کنند و خودروسازی برای آن هادر درجه بعدی اولویت بندی باشد. دلیل این مهم نیز حاشیه سود بیش تر و قراردادهای بلندمدت با مشتریان بزرگ فناوری است. در نهایت نتیجه این شد که خودروسازان در صف های تامین تراشه های الکترونیکی عقب افتادند.

کمبود تراشه چه چالش هایی برای زنجیره تامین خودرو ایجاد کرد؟

یکی از مهم ترین مواردی که کمبود تراشه برای زنجیره تامین خودرو به وجود آورد، توقف و کاهش تولید خودروها بود. آمارها نشان می دهد در دوره اوج بحران همه گیری کرونا، میلیون ها دستگاه خودرو از خطوط تولید حذف و تولید جهانی خودرو به طور چشمگیری کاهش یافت. این مهم سبب شد فروش، درآمد و اشتغال در زنجیره تامین ضربه خورده و پیامد مستقیم آن به کاهش عرضه، افزایش قیمت خودروهای نو و هجوم به بازار دست دوم به وجود آید.

کاهش تنوع محصول و حذف آپشن ها

برای ادامه تولید در شرایط کمبود تراشه های الکترونیکی، خودروسازان مطرح به طور موقت، برخی امکانات الکترونیکی غیر ضروری (مانند نمایشگرهای بزرگ، سیستم های پیشرفته سرگرمی یا حتی سنسورهای کنترلی) را در مدل های نیمه لوکس حذف و در برخی از مدل های نیمه اقتصادی توقف کامل را بر تولید اندک تر جیب دادند. این راهبرد کوتاه مدت به تجربه مشتری لطمه وارد کرده و در برخی موارد برندها را در معرض انتقادات قرار داده است.

فشار قیمت ها و هزینه های بالاتر

کاهش عرضه تراشه الکترونیکی و افزایش هزینه آن به معنای فشار بر حاشیه سود خودروسازان است. برخی کمپانی های مطرح ترجیح دادند برای حفظ سوددهی، تولید را کاهش دهند تا قیمت ها بالا بماند. در نتیجه قیمت بالاتر برای مصرف کننده و تحمیل هزینه های بیش تر بر شبکه تامین، سبب شده است صنعت خودرو با چالش های بسیاری مواجه شود.

اختلال در برنامه ریزی بلندمدت و روابط قرار دادی

مدیریت موجودی و پیش بینی تقاضا در شرایط عدم قطعیت دشوار شد. قراردادهای انعطاف پذیر یا فقدان قرار دادهای بلندمدت با تولید کنندگان تراشه ها، توانایی قطعات اصلی خط تولید یا همان OEM ها را در تامین کاهش داد و آن ها را ناگزیر به بازنگری در مدل های تامین خود کرد.

پیامد بر توسعه فناوری خودرو

کمبود تراشه روند گسترش سریع تر سیستم های الکترونیکی پیشرفته مانند ADAS و روند الکتیریزه شدن صنعت خودرو را به تاخیر انداخت. از نسوی دیگر، افزایش نیاز به قدرت محاسباتی در خودروهای تمام برقی و خودران، تقاضا برای تراشه های الکترونیکی خاص را افزایش داده است. وضعیتی که می تواند منجر به شکل گیری کمبودهای جدید در آینده شود.

چگونه از این چالش عبور کنیم؟

در کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت راهکارهای زیر مطرح شده است.



راه حل کوتاه مدت

۱- اولویت بندی تولید و انعطاف در خطوط مونتاژ تخصیص تراشه ها به مدل های خطوط ساده یا کلیدی و یا حذف موقت آپشن ها تا بازگشت شرایط عادی.
۲- تنوع بخشی به تامین کنندگان و قراردادهای استراتژیک سبب ایجاد چندین کانال تامین برای قطعات کلیدی و نگهداری سطوح بالاتر موجودی این دسته از قطعات برای عبور از چنین بحرانی است.
۳- قراردادهای بلندمدت و همکاری مستقیم با تولید کنندگان تراشه های الکترونیکی و قراردادهای تضمین ظرفیت با شرکت های تراشه ساز برای جلوگیری از رقابت مستقیم با بازارهای پرسودتر دیگر، راه حل دیگر در این رابطه است.

راه حل های میان مدت

۱- سرمایه گذاری مشترک خودروسازان و تولید کنندگان تراشه. نمونه هایی از این همکاری ها را در چند سال اخیر شاهد بوده ایم و سرمایه گذاری مشترک می تواند تضمین کننده ظرفیت برای کاربردهای خاص خودرو باشد.
۲- تقویت طراحی داخلی و استفاده از سیلیکون سفارشی. در این زمینه خودروسازان می توانند بخش هایی از طراحی تراشه های الکترونیکی را درون سازمانی انجام دهند یا با شرکت های



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

(کووید-۱۹) به دلیل تعطیلی بسیاری از مشاغل و مساله دور کاری، کمبود تراشه (نیمه هادی) به یکی از در دسر ساز ترین بحران های زنجیره تامین جهانی تبدیل شد. بر این اساس خودروسازان با توقف خطوط تولید، کاهش آپشن ها و افزایش هزینه ها مواجه شدند. بنابراین دولت ها، شرکت های تولید کننده قطعات الکترونیکی به ویژه تراشه ها و خودروسازان از سال ۲۰۲۳ میلادی روی مبحث بازسازی ظرفیت تولید و ایمن سازی زنجیره تامین متمرکز شده و در این راستا سرمایه گذاری کلانی کرده اند. حال در این گزارش بررسی جامعی از کمبود تراشه ها خواهیم داشت.

صنعت خودرو در توفان

در خودروهای امروزی در بخش های متفاوتی از مدیریت موتور گرفته تا سیستم های فوق پیشرفته ایمنی و رفاهی سنسورها، واحدهای کنترل و مازول های الکترونیکی نقش چشمگیری را ایفا



می کنند. در زمان همه گیری کرونا، تقاضای استفاده از وسایل الکترونیکی به شکل چشمگیری افزایش یافت. از نسوی دیگر خودروسازان که پیش بینی اشتباهی از آینده کاری خود داشتند، گرفتار توفان بزرگی شدند که همان کمبود تراشه های الکترونیکی با نیمه هادی ها است. این مساله منجر به کاهش تیراژ تولید، حذف آپشن ها، کاهش نقدینگی خودروسازان و فشار بر سودآوری محصولات کمپانی های مطرح شد.

چرا کمبود تراشه در صنعت خودرو ایجاد شد؟

کمبود تراشه و نیمه هادی ها در صنعت خودرو ۵ دلیل اصلی دارد که به صورت کامل در ادامه بررسی خواهیم کرد.



۱- اثر همه گیری کرونا و نوسان ناگهانی تقاضا

در ابتدای همه گیری کرونا فروش خودروها با سقوط شدید مواجه شد و سفارش های تراشه های الکترونیکی نیز کاهش یافت. اما برخلاف پیش بینی ها، تقاضای برای خودرو به ویژه تقاضای قطعات الکترونیکی پس از این دوران تاحدی زیادی افزایش یافت. هم زمان تقاضای کالاهای الکترونیکی خانگی و سرورهای مراکز داده افزایش و ظرفیت تولید تراشه به سمت بازارهای دیگر کشیده شد. این نوسان ناگهانی تقاضا- عرضه، برنامه ریزی بلندمدت برای تولید نیمه هادی ها را بر هم زد.

۲- تمرکز تولید در مناطقی با ریسک بالا (ژاپن، مالزی، تایوان و کره جنوبی)

بخش اعظم تولید تراشه های تخصصی در چند کشور آسیا متمرکز است. هر گونه اختلالی مانند قطعی برق، محدودیت های صادراتی یا تحریمی و یا مساله هایی مانند همه گیری کرونا روی عملکرد تولید کنندگان در کشورهای مانند تایوان، ژاپن، مالزی و کره جنوبی تاثیر دارد. مضاف بر این موارد، کمبود تجهیزات تولید (مانند ماشین آلات، لیتوگرافی و مواد اولیه) سبب شده است حتی شرکت هایی که در راستای افزایش ظرفیت برنامه ریزی کرده اند در کوتاه مدت به هدف خود نرسند.

۳- پیچیدگی و تقسیم کار زنجیره تامین در زمینه تراشه ها

تولید یک قطعه نیمه هادی یا تراشه شامل طراحی، لیتوگرافی، ساخت و یفر، برش، مونتاژ و تست است که معمولاً بین چند کشور و شرکت های مطرح وجود دارد. این تقسیم بندی به بازدهی بالا منجر به شده تا کشورهایی مانند ژاپن، تایوان، مالزی و کره جنوبی در این عرصه صاحب نام و یکه تاز باشند.

۴- سیاست های تجاری و ژئوپلیتیکی

محدودیت های صادراتی و نگرانی های امنیتی درباره تولیدات پیشرفته در برخی کشورها باعث

است. هر چند که اضافه شدن دورنگ بدنه و رنگ مشکی پینوئی ستون A دوگانه جذابیت بصری را در این خودرو دوچندان کرده است. پوزه با حجم نسبتاً زیاد روبه جلو و چراغ‌های کشیده با گرافیک D شکل LED درون آن چهره نهایی برای ID.Buzz بهارمغان آورده است. ناگفته نماند که چراغ‌های کشیده که در میان آن LED نواری افقی در کنار لوگوی بزرگ فولکس‌واگن تعبیه شده، دقیقاً حس و حال تایپ ۲ را القا می‌کند. در نمای عقب نیز شاهد یک طراحی بسیار مدرن و چشم‌نواز هستیم. در نهایت چراغ‌های پیوسته با گرافیک LED و اسپویلر الحاقی نمای بسیار جذابی به این مینی‌ون چابک داده است.

هدف طراحی و تولید از ID.Buzz کامل کردن سبب محصولات تمام‌الکتریکی فولکس‌واگن است که به‌منظور سهم بیشتر بازار خودروهای تمام‌برقی به تولید رسیده است. از نظر طراحی آلمان‌هایی در این مینی‌ون جذاب وجود دارد که آن را به یک خودرو کلاسیک اما مدرن بدل کرده است. با نگاهی به پروفیل بدنه ID.Buzz شاهد یک طراحی ساده اما بسیار جذاب بر پایه پلتفرم MEB فولکس‌واگن هستیم. زبرا خط تیز برجسته افقی شانه با مجموع سطوح تخت و انحنا و ویژه روی گل‌گیرهای جلو و عقب و سباز رینگ‌های ۱۸ و ۱۹ و ۱۲۰ اینچی کاراکتر فوق‌اسپرتی به این مینی‌ون جذاب آلمانی بخشیده



نگاهی به طراحی زیبای فولکس‌واگن «ID.Buzz»



رضایت چشمگیر مالکان از «افایکس برقی»؛ تجربه‌ای تازه از رانندگی پاک و بی صدا

افایکس برقی باشد. یکی از کاربران اظهار می‌کند: «آلایندگی صفر این خودرو باعث شده احساس کنم در مسیر درستی حرکت می‌کنم. وقتی هیچ دودی از اگزوز بیرون نمی‌آید، واقعاً حس می‌کنیم قدم کوچکی برای هوای پاک شهر برداشته ایم.»



امکانات و فناوری‌های روز

افایکس برقی علاوه بر سامانه محر که پیشرفته، از امکانات رفاهی مدرن نیز بهره می‌برد: نمایشگر مرکزی بزرگ با اتصال هوشمند، دوربین ۳۶۰ درجه، ترمز اضطراری خودکار، سیستم حفظ مسیر و تهویه مطبوع دو کاناله از جمله ویژگی‌هایی است که تجربه رانندگی را راحت‌تر و ایمن‌تر کرده است.

باتری این خودرو در شرایط استاندارد تا ۴۳۰ کیلومتر پیمایش را فراهم می‌کند؛ عددی که آن را برای استفاده روزمره شهری و سفرهای کوتاه بین شهری کاملاً مناسب می‌سازد

جمع بندی

افایکس برقی با طراحی مدرن، فناوری‌های نو و آلایندگی صفر، توانسته رضایت بالایی میان خریداران اولیه به دست آورد. بسیاری از مالکان از آرامش، سکوت و سادگی شارژ در خانه به عنوان سه مزیت اصلی یاد می‌کنند. اگر چه این خودرو هنوز در آغاز مسیر حضور خود در بازار است، اما بازخوردهای مثبت نشان می‌دهد که افایکس برقی می‌تواند آغاز گر فصل تازه‌ای از رانندگی پاک و آینده نگر در ایران باشد.



رانندگی شهری را واقعاً لذت‌بخش کرده است. در ترافیک با هنگام رانندگی شبانه، آرامش خاصی در کابین حس می‌شود که قبلاً با هیچ خودروی بنزینی تجربه نکرده بودم.» سیستم تعلیق نرم، فرمان برقی هوشمند و تنظیم خودکار نیروی ترمز باعث شده حس رانندگی این خودرو به‌ویژه در مسیرهای شلوغ شهری بسیار دلپذیر باشد.

اطمینان از دوام و پشتیبانی

افایکس برقی با گارانتی ۷ سال یا 200.000 کیلومتر برای خودرو و گارانتی ۸ ساله برای باتری عرضه شده است. این تعهد بلندمدت باعث شده بسیاری از مالکان با آسودگی خاطر بیشتری به سراغ خودروهای برقی بیایند.

یکی از آنان می‌گوید: «وقتی می‌دانم شرکت تا سال‌ها پشتیبان خودرو و باتری آن است، با خیال راحت‌تری به آینده نگاه می‌کنم. نگرانی از خرابی یا هزینه‌های غیرمنتظره تقریباً از بین رفته است.»

رانندگی پاک و حس مسئولیت محیط‌زیستی

برق به جای بنزین، سکوت به جای دود. این شاید خلاصه ترین توصیف حس مالکان

کمتر از یک ماه از تحویل نخستین سری خودروهای «افایکس برقی» به مشتریان می‌گذرد، اما بازخوردها نشان می‌دهد این خودرو توانسته تجربه‌ای متفاوت از رانندگی شهری را برای مالکان خود رقم بزند. ترکیب طراحی مدرن، فناوری‌های پیشرفته و آلایندگی صفر، افایکس برقی را به یکی از توجه‌برانگیزترین خودروهای امسال تبدیل کرده است.

خدا حافظی با صیف‌های طولانی پمپ بنزین

یکی از مالکان این خودرو می‌گوید: «از زمانی که افایکس برقی را تحویل گرفته‌ام، دیگر نیازی به مراجعه مکرر به پمپ بنزین ندارم. با شارژر خانگی که همراه خودرو ارائه شد، شارژ باتری در منزل به راحتی انجام می‌شود و همیشه انرژی کافی برای تردد روزانه دارم.» نصب شارژر خانگی اهدایی شرکت در پارکینگ منزل، استفاده از خودرو را برای بسیاری از مالکان ساده‌تر از همیشه کرده است.

تجربه‌ای آرام، شهری و بی صدا

یکی دیگر از کاربران این خودرو توضیح می‌دهد: «حرکت بی صدا و شتاب نرم افایکس،

از نوبت‌گیری آنلاین تا امداد در محل؛ همه در اپلیکیشن‌های «مدیران خودرو»

پیگیری درخواست قطعات، مشاهده وضعیت گارانتی، و دسترسی به سوابق کامل سرویس‌های خودرو اشاره کرد.

کاربران می‌توانند کلیه اطلاعات مربوط به سرویس‌های انجام شده، زمان بندی خدمات دوره‌ای بعدی و سایر جزئیات را به صورت دقیق در پروفایل خود مشاهده کنند. در صورتی که مشتری نیاز به استفاده از امداد خودرو داشته باشد، علاوه بر تماس با شماره ۰۲۱۴۹۰۸۲، می‌تواند درخواست امداد را همراه با آدرس دقیق و نوع خرابی از طریق اپلیکیشن ثبت کند تا در کوتاه‌ترین زمان ممکن، تیم امداد به محل اعزام شود.

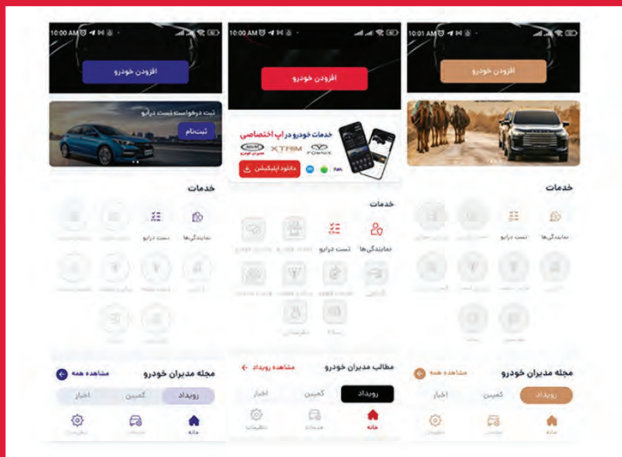


خدمات در محل (هوم سرویس) و ویژه مشتریان فونیکس

یکی از ویژگی‌های خاص اپلیکیشن مدیران خودرو، امکان ثبت درخواست «خدمات در محل» یا هوم سرویس برای مشتریان برند فونیکس است. کاربران می‌توانند با ورود به بخش نوبت‌دهی و انتخاب گزینه «سرویس در محل»، درخواست خود را ثبت کرده و سرویس‌های دوره‌ای خود را در منزل یا محل کار دارای پارکینگ، بدون نیاز به مراجعه به نمایندگی دریافت کنند.

چه خدماتی در اپلیکیشن‌های مدیران خودرو ارائه می‌شود؟

نخستین و مهم‌ترین قابلیت اپلیکیشن‌های مدیران خودرو، نوبت‌دهی آنلاین و بدون نیاز به تماس تلفنی یا مراجعه حضوری است. کاربران می‌توانند در هر ساعت از شبانه‌روز، به سادگی نوبت سرویس یا تعمیر خودروی خود را در نزدیک‌ترین نمایندگی مجاز و در زمان دلخواه رزرو کنند.



علاوه بر این، دسترسی به بانک اطلاعاتی کامل نمایندگی‌های مجاز سراسر کشور برای هر سه برند ام‌وی‌ام، فونیکس و اکستریم در این اپلیکیشن فراهم شده است. مشتریان می‌توانند متناسب با برند خودروی خود، اطلاعاتی نظیر آدرس، شماره تماس، ساعت کاری، خدمات قابل ارائه و موقعیت جغرافیایی مراکز خدمات مدیران خودرو را به صورت یک‌جا مشاهده کنند. از دیگر قابلیت‌های این اپلیکیشن می‌توان به مشاهده قیمت روز قطعات و خدمات،

اپلیکیشن‌های اختصاصی مدیران خودرو که برای سه‌برند ام‌وی‌ام، فونیکس و اکستریم به صورت مجزا در دسترس مشتریان قرار گرفته‌اند، تنها ابزاری برای رزرو نوبت نیستند؛ بلکه به عنوان یک همراه هوشمند دیجیتال، تجربه‌ای نوین از مالکیت خودرو را برای کاربران فراهم می‌کنند. در این اپلیکیشن‌ها، مجموعه‌ای از خدمات کاربردی و کلیدی در فضایی ساده، روان و در دسترس گردآوری شده است.



در دنیای امروز، صرفه‌جویی در زمان و سهولت دسترسی به خدمات از مهم‌ترین انتظارات مشتریان به‌شمار می‌آید.

شرکت مدیران خودرو با طراحی و ارائه این اپلیکیشن‌های اختصاصی برای برندهای خود، بستری یکپارچه، ایمن و هوشمند را برای نوبت‌گیری آنلاین و ارتباط مستقیم با خدمات پس از فروش فراهم کرده است. این برنامه‌ها با هدف ارتقای تجربه مشتریان در زمینه‌هایی مانند دریافت نوبت آنلاین، امداد جاده‌ای، خدمات در محل، پیگیری تعمیرات و اطلاع‌رسانی به‌روز طراحی شده‌اند و اکنون در اختیار دارندگان خودروهای ام‌وی‌ام، فونیکس و اکستریم قرار دارند.



مختلف این خودرو ساز معروف ژاپنی در بازار به حالت اشباع پرسد که از آن جمله می توان به مدل های راو ۴، کمری و کرولا کراس اشاره کرد.

حجم بالای واردات و عرضه مدل های مختلف تویوتا در قالب خودرو های مختص جانبازان و واردات به شکل عادی، سبب شده است عرضه محصولات



فراوانی محصولات «تویوتا» در بازار

تحلیل

analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

بازار وارداتی ها طبقه بندی شد

ایجاد قوانین متعدد برای واردات خودرو سبب شده است این روزها شاهد طبقه بندی شدن بازار خودرو های وارداتی باشیم. به نحوی که سطح قیمت ها در این بخش از بازار با هم مناسبتی ندارند. بر این اساس در سطح اول خودرو های

وارداتی سامانه قرعه کشی قرار دارند که عموماً با تعرفه کمتر از ۵۰ درصد وارد کشور می شوند و طبقه دیگر مختص خودرو های برقی و هیبریدی است که با تعرفه ۱۵ الی ۱۵ درصد راهی بازار کشور می شوند. طبقه دیگر مخصوص خودرو های

جانبازی است که با تعرفه صفر عرضه می شوند و در نهایت باید به خودرو های با حجم موتور بیش از ۲۵۰۰ سی سی اشاره کرد که تعرفه ۱۴۵ الی ۱۶۵ درصدی به آن ها تعلق می گیرد.

جدول قیمت های کارخانه و بازار خودرو های داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کی ام بی ایکل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۳۹۰	۰	
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۲ میلیارد و ۲۵۰	۰	
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۲ میلیارد و ۵۲۰	۳۰	▼
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۲ میلیارد و ۶۲۰	۲۰	▼
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	یک میلیارد و ۸۸۰	۳۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۲۷۰	۰	
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۷۰	۱۵	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۲۵	۱۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۲ میلیارد و ۵۸۰	۰	
لاماکو فلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	۰	
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۴ میلیارد و ۷۱۰	۴۰	▼
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۸۶۰	۰	
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهازا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۵ میلیارد و ۶۵۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۶ میلیارد و ۱۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی ای سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▼
جی ای سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▼
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
روئو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
کیا سراتو اتوماتیک IGT لین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۶ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▼
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۰	۰	
فولکس تی راک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
کی ام بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۱۵۰	۰	
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۶۸	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	
لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	
لیپ موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	یک میلیارد و ۳۷۵	۰	
مزدا CX-50 کراس اوور (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۷ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۸	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	
نيسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۷ میلیارد	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۲	۴ میلیارد و ۱۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۶	۴	▼
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۸	۶	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۴۷	۰	
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۲۴	۶	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۰۵	۵	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۳۰	۷	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۲۰	۵	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۷۷۲	۵	▼
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	۹۷۰	۳	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۵۷	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۶۰	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۷۵	۹	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۶۴۹	۳	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۴۸	۲	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۴۳	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۶۰۰	۱	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۲۰۰	۲۵	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۲۴۲	۱۳	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۵۵۵	۲۰	▲
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۷۰	۰	
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۷۰	۱۸	▼
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۸	▼
نيسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	
نيسان دو گانه یخچال دار (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۲۱۰	۰	
کارون (بادر ادو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۵۰۰	۲	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۷۵	۲	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۹۸	۲	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۳۰۰	۹	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۲۹۰	۳	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۶۲۰	۳	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۰۶	۷	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۳۴۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۱۰۳	۴	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۱۲۵	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۲۸۸	۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۳۷۱	۴	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۹۸۰	۴	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۱۳۲	۴	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۱۵۵	۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۳۶۲	۵	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۱۳۶	۱۰	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۳۵۰	۳	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۲۸	۰	
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۹۰۰	۵	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۷۵	۲	▲



کشف ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در گناباد

«در عملیات ضربتی پلیس امنیت اقتصادی گناباد، ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۳۰ میلیارد ریال از یک انبار در حاشیه شهر کشف و یک متهم دستگیر شد. به گزارش «شهر آرانیز» سرهنگ حسین جوانبخت با اعلام این خبر اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی گناباد با انجام تحقیقات میدانی به سر نخ‌هایی از نگهداری محموله روغن موتور قاچاق در یکی از مناطق این شهرستان دست یافتند.» وی افزود: «ماموران در این عملیات ضربتی پس از هماهنگی با مقام قضایی، انبار مذکور را که در حاشیه این شهر بود شناسایی و مورد بازرسی قرار دادند.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی

استان خراسان رضوی ادامه داد: «در بازرسی از محل ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق را کشف کردند که برابر نظر کارشناسان ارزش این محموله ۳۰ میلیارد ریال برآورد شده است.» جوانبخت خاطر نشان کرد: «انبار مورد نظر پلمب و یک متخلف پس از تشکیل پرونده مقدماتی به مراجع قضائی جهت سیر مراحل قانونی معرفی شد.» وی در پایان از شهروندان خواست در صورت اطلاع از هر گونه مورد مشکوک به قاچاق کالا و ارز، مراتب را در اسرع وقت از طریق شماره اختصاصی ۰۹۶۳۰۰ به پلیس امنیت اقتصادی اعلام کنند.

برگزاری چهارمین نمایشگاه فناوری‌های نوین صنعت نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی در اصفهان؛

سپاهان در نمایشگاه نوآوری‌های استان خود حاضر می‌شود

ارتقای فناوری، کاهش مصرف سوخت و حرکت به سمت استانداردهای آلایندگی سخت‌گیرانه‌تر مواجه است، حضور شرکت‌هایی مانند نفت سپاهان در چنین نمایشگاه‌هایی می‌تواند پلی میان صنایع بالادستی و خودروسازی ایجاد کند. معرفی محصولات نوین روانکاری، افزودنی‌های پیشرفته و راهکارهای فناوریانه در این نمایشگاه، نه تنها به ارتقای سطح کیفی خودروهای داخلی کمک می‌کند، بلکه می‌تواند مسیر صادرات خودرو و قطعات ایرانی به بازارهای منطقه‌ای را هموارتر سازد. از سوی دیگر، نمایشگاه اصفهان فرصتی برای تعامل مستقیم میان تولیدکنندگان روانکار، خودروسازان، قطعه‌سازان و شرکت‌های فناوری است. این هم‌افزایی می‌تواند به انعقاد قراردادهای مشترک، توسعه پروژه‌های تحقیق و توسعه و حتی شکل‌گیری زنجیره‌های تامین پایدار منجر شود. در واقع، صنعت خودرو به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان روانکار، بیش از هر زمان دیگری نیازمند همکاری نزدیک با تولیدکنندگان این حوزه است تا بتواند در مسیر رقابت‌پذیری و نوآوری گام بردارد. نکته مهم دیگر، بُعد صادراتی این همکاری‌هاست.

نفت سپاهان به‌عنوان صادرکننده ممتاز ملی، تجربه و ظرفیت لازم برای حضور در بازارهای بین‌المللی را دارد. پیوند این توانمندی با صنعت خودرو می‌تواند به توسعه برند ملی در سطح منطقه‌ای و جهانی کمک کند. به‌بیان دیگر، هرچه کیفیت روانکارهای ایرانی ارتقا یابد، اعتماد بازارهای خارجی به خودروهای تولید داخل نیز افزایش خواهد یافت. در نهایت باید گفت حضور نفت سپاهان در این نمایشگاه تنها یک رویداد تبلیغاتی نیست، بلکه بخشی از یک استراتژی کلان برای همگرایی صنایع انرژی و خودرو محسوب می‌شود.

این همگرایی می‌تواند به ارتقای جایگاه ایران در زنجیره جهانی انرژی و حمل‌ونقل منجر شود و مسیر توسعه پایدار صنعت خودرو را هموارتر سازد

چهارمین نمایشگاه تخصصی فناوری‌های نوین صنعت نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی

30 Oct - 2 Nov 2025 | ۸ تا ۱۱ آبان ماه ۱۴۰۴
ساعت بازدید: ۱۵ تا ۲۱

محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی اصفهان
Isfahan International Exhibition Center
آدرس: کمربندی شرق، بزرگراه استاد پروش، شهرنمایشگاهی اصفهان
تلفن: (+98) 2776191977547975
وبسایت: isfahanoilshow.com | isfahanfair.ir

طریق برگزاری نشست‌ها، کارگاه‌های آموزشی و سخنرانی‌های تخصصی در حاشیه نمایشگاه است. در مجموع، شرکت نفت سپاهان به‌عنوان صادرکننده ممتاز ملی سال ۱۴۰۴، بزرگ‌ترین تولیدکننده محصولات روانکار در خاورمیانه و یکی از نمادهای برجسته صنعت کشور با مرکزیت در استان اصفهان، استانی با جایگاهی ممتاز در عرصه صنعت، فناوری و نوآوری با تاکید بر اهمیت مشارکت فعال در نمایشگاه‌های بین‌المللی و تخصصی صنعت نفت، این حضور را گامی موثر در جهت تحکیم جایگاه خود به‌عنوان پیشگام صنعت روانکار و تقویت تعاملات فناوریانه و تجاری در سطح ملی و منطقه‌ای می‌داند. حضور بازدیدکنندگان فرهیخته در غرفه شرکت نفت سپاهان فرصت مغتنمی خواهد بود برای آشنایی نزدیک‌تر با آخرین دستاوردها، محصولات روزآمد و راهکارهای نوآورانه این شرکت پیشرو در مسیر توسعه صنعت روانکار کشور.

شرکت نفت سپاهان از تمامی متخصصان، کارشناسان و صنعتگران حوزه نفت و انرژی برای بازدید از غرفه این شرکت در چهارمین نمایشگاه فناوری‌های نوین صنعت نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی اصفهان از ۸ لغایت ۱۱ آبان ۱۴۰۴ دعوت به‌عمل می‌آورد. حضور نفت سپاهان در چهارمین نمایشگاه فناوری‌های نوین صنعت نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی اصفهان را می‌توان فراتر از یک رویداد نمایشگاهی دانست. این حضور، نشانه‌ای از راهبرد کلان شرکت در تثبیت جایگاه خود به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده روانکار در خاورمیانه و یکی از بازیگران کلیدی زنجیره ارزش انرژی کشور است. اهمیت این موضوع زمانی دوچندان می‌شود که بدانیم صنعت روانکارها پیوندی مستقیم با صنعت خودرو دارد و کیفیت محصولات این حوزه، نقشی تعیین‌کننده در افزایش بهره‌وری، کاهش استهلاک و ارتقای استانداردهای زیست‌محیطی خودروها ایفا می‌کند. در شرایطی که بازار خودرو ایران با چالش‌های متعددی از جمله نیاز به

چهارمین نمایشگاه فناوری‌های نوین صنعت نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی اصفهان از ۸ لغایت ۱۱ آبان ۱۴۰۴ در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی اصفهان برگزار می‌شود و شرکت نفت سپاهان حضوری ویژه و فعالانه در این نمایشگاه خواهد داشت. به گزارش «ایرنا» از روابط عمومی شرکت نفت سپاهان، حضور در نمایشگاه تخصصی صنعت نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی اصفهان، فرصتی راهبردی برای تبادل دانش، شناسایی فناوری‌های نوین و توسعه همکاری‌های صنعتی به‌شمار می‌رود.

این رویداد، نه تنها بستر مناسبی برای معرفی توانمندی‌ها و دستاوردهای ملی در حوزه انرژی است، بلکه زمینه‌ساز گسترش تعاملات فناوریانه و تجاری میان شرکت‌های داخلی و بین‌المللی است که با محوریت و میزبانی استان اصفهان برگزار خواهد شد. این نمایشگاه همچون دیگر نمایشگاه‌های مرتبط و مشابه که در سطوح ملی و استانی برگزار می‌شوند، بستری موثر برای آشنایی با تازه‌ترین فناوری‌ها، تجهیزات و فرآیندهای صنعتی به‌شمار می‌رود. مشارکت در چنین رویدادهایی، فرصتی ارزشمند برای فعالان حوزه انرژی است تا ضمن آگاهی از دستاوردهای روز دنیا، مسیر بهبود و نوآوری در فناوری‌های مورد استفاده در کسب‌کار خود را هموار سازند. از دیگر مزایای بازدید از این نمایشگاه تخصصی می‌توان به تقویت ارتباطات تجاری اشاره کرد.

شرکت‌کنندگان در نمایشگاه این فرصت را خواهند داشت که روابط حرفه‌ای خود را با تولیدکنندگان، تامین‌کنندگان، شرکت‌های فناوری و ارائه‌دهندگان خدمات صنعتی گسترش دهند. این تعاملات می‌تواند زمینه‌ساز همکاری‌های مشترک، انعقاد قراردادهای تجاری جدید و توسعه بازارهای داخلی و بین‌المللی باشد. افزون بر این، بازدید از چنین رویدادهایی فرصتی برای ارتقای دانش و تبادل تجربیات تخصصی از



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



کمپانی پژو سدان میان‌سایز فست‌بک خود با نام ۵۰۸ را به بازار جهانی عرضه کرده است. این خودرو در نسل دوم خود، به زبان جدید طراحی پژو مزین است که از استایل بسیار جذاب و جوان‌پسندی برخوردار است. ۵۰۸ در نسخه‌های متعددی راهی بازار شده که قوی‌ترین نسخه آن Peugeot Sport Engineered محسوب می‌شود که ساختار هیبریدی دارد. بر این اساس یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۵۹۸ سی‌سی موسوم به EP6FDT به‌همراه دو موتور الکتریکی قلب تپنده این سدان را تشکیل می‌دهند.

قوی‌ترین نسخه‌از سدان اسپرت «پژو»



تلگرام Telegram

گسترش موتور سیکلت برقی

حدود دو سال است طرح موتور سیکلت‌های برقی با قابلیت تعویض باتری (سوآپ)، توسط مسئولان شهری مطرح شده و هر بار مناطقی از پایتخت برای آزمایش این طرح در نظر گرفته می‌شود. اما از آنجا که تأمین انرژی الکتریکی پاک در کشور با چالش‌های بسیاری مواجه است و امکان تولید باتری لیتیوم-یونی در داخل کشور نیز متناسب با نیاز بازار فراهم نیست، این سوال مطرح می‌شود که بهترین راه حل ممکن برای گسترش استفاده سوآپ در کشور چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم

عدم فرهنگ‌سازی صحیح و بی‌توجهی به تأمین انرژی پاک در کشور دو چالش مهم در مسیر توسعه و گسترش سوآپ هستند. بر این اساس اطلاع‌رسانی صحیح از سوی رسانه‌ها می‌تواند گام نخست در مسیر فرهنگ‌سازی در این رابطه باشد. گام بعدی نیز تقویت زیرساخت‌های انرژی پاک از طریق سرمایه‌گذاری در شرکت‌های دانش‌بنیان است.

رشدی

در حال حاضر به کارگیری موتور سیکلت‌های برقی با امکان قابلیت تعویض باتری یا سوآپ، با ایراداتی مواجه است که از آن جمله فراهم نبودن زیرساخت‌هاست. درواقع فرهنگ‌سازی در این رابطه نقش مهمی دارد و رسانه‌ها می‌توانند با تکیه بر ظرفیت خود در این مسیر گام بزرگ و مهمی بردارند. همین‌طور دولت و نهادهای مربوطه در این باره وظایفی دارند که با انجام هر چه بهتر و سریع‌تر آن‌ها، هدف‌ها در این رابطه به‌سرعت محقق خواهد شد.

میرزایی

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

مراقب قطعات تقلبی باشید!

خودرو خارجی دارم که قطعات آن نسبتاً کمیاب است و چندی پیش برای تهیه دیسک و صفحه کلاچ آن به بازار لوازم‌بدکی مراجعه کردم و موفق نشدم نمونه نو آن را پیدا کنم. با این حال پس از جست‌وجوی بسیار، نمونه ساخت مالزی این قطعه را از یک فروشگاه تازه‌تأسیس با قیمت نسبتاً بالایی خریداری کردم. اما پس از مراجعه به تعمیرگاه، متوجه شدم قطعه مذکور کیفیت بسیار پایینی دارد و وقتی این مطلب را با صاحب فروشگاه در میان گذاشتم، وی آن را نپذیرفت. در نهایت مجبور شدم از تعمیرکار بخواهم از همان قطعه روی خودروم استفاده کند. اما پس از مدت کوتاهی گیربکس خودروم با مشکل مواجه شد و در عین حال مجبور شدم برای رفع مشکل آن، هزینه سنگینی را بپردازم!

شاهرودی-اصفهان

نظر سنجی Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۲۶

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد زیر می‌تواند در کاهش آلودگی پایتخت موثر باشد؟

در پاسخ به این پرسش ۵۱ درصد به گزینه یک یعنی گسترش تاکسی‌و اتوبوس‌های برقی و هیبریدی و ۴۹ درصد به گزینه دوم یعنی سخت‌گیری بیشتر برای صدور معاینه‌فنی رأی داده بودند.

گزینه ۱ ۱۰۰ درصد

گزینه ۲ ۴۹ درصد



پیامک SMS

خرابی پمپ آب موتور

خودرو تیبا مدل ۱۳۹۷ دارم و بیش از دو هفته است هنگام حرکت دمای موتور خودروم بسیار بالا می‌رود. همچنین وقتی خودروم را پارک می‌کنم، زیر موتور نزدیک به اتاق آن، آب و صدای روی زمین جمع می‌شود. از سوی دیگر چراغ چک خودروم حدود سه روز است که در پشت آمپر روشن باقی مانده و خاموش نمی‌شود؛ اما اشکالی در عملکرد موتور در دورهای پایین و بالا وجود ندارد. تنهادر زمان توقف کامل در پشت ترافیک دور موتور کمی پایین می‌رود و دوباره به جای استاندارد خود برمی‌گردد؛ علت چیست؟

۵۸۷۱***۹۲۲۰

اگر در مسیر سیستم خنک‌کننده موتور نشستی روزنه‌ای برای خروج آب وجود داشته باشد، آب موجود در موتور کاهش یافته و هوا جایگزین آن می‌شود. در این صورت دمای موتور خودرویتان بالا می‌رود.

در عین حال نشستی آب از موتور خودرو دلایلی دارد که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود. نخست این که اگر بلوک سیلندر ترک داشته باشد یا پولکی آن بنا به دلیل فرسایش و پوسیدگی معیوب شده باشد، آب موجود در سیلندر به‌خارج آن نفوذ کرده و سبب نشستی می‌شود.

بنابراین نیاز است که شخص مکانیک بلوک سیلندر و پولکی را بررسی و در صورت نیاز پولکی را تعویض کند. مورد دوم نیز به نشستی واتر پمپ مربوط می‌شود و اگر این قطعه معیوب شده باشد، در زمان پمپاژ آب، آن را به خارج محیط انتقال می‌دهد و سبب نشستی می‌شود. بنابراین و با توجه به کارکرد خودرویتان نیاز است که مکانیک واتر پمپ خودرویتان را بررسی کند.

زیرا در این صورت احتمال معیوب شدن واتر پمپ (پمپ آب) وجود دارد و بنابراین نیاز به تعویض خواهد داشت. همچنین در نظر داشته باشید که اگر نشستی در لوله‌های انتقال آب نیز وجود داشته باشد، چنین اشکالی را به‌وجود می‌آورد. بنابراین در زمان مراجعه به تعمیرگاه از شخص مکانیک بخواهید که علاوه بر بررسی پولکی سیلندر و واتر پمپ (پمپ آب)، لوله‌های انتقال آب را نیز بررسی کند.

چراکه در صورت ایراد در لوله‌های انتقال آب، هزینه کمتری متحمل می‌شوید. در پاسخ به بخش پایانی سوال شما نیز باید گفت روشن بودن چراغ چک به‌صورت ثابت و عدم ایجاد ایراد در دور پایین و بالا تنها به مدار سیستم فن خودرو شما مربوط می‌شود. به بیان ساده‌تر فن خودرو دارای دو قطعه مهم یونیت و رله فن و موتور فن است.

اگر یونیت و رله فن بنا به هر دلیلی معیوب شود، چراغ چک را در پشت آمپر روشن باقی می‌گذارد و هیچ ایرادی در دورهای بالا و پایین موتور ایجاد نمی‌کند. اما در نظر داشته باشید که در صورت خرابی یونیت و رله فن، این قطعه الکتریکی که نقش مهمی در سیستم خنک‌کننده موتور دارد، دیگر در دورهای پایین کار نمی‌کند و منجر به افزایش دمای موتور می‌شود.

بنابراین در این شرایط باید یونیت و رله فن تعویض شود. بخش دوم عیب‌یابی نیز به‌خرابی موتور فن مربوط می‌شود.

اگر موتور فن اشکال داشته باشد و با توجه به کارکرد خودرویتان از عمر مفید آن گذشته باشد، سبب روشن ماندن چراغ چک در پشت آمپر می‌شود. بنابراین با تعویض این قطعه هم ایراد برطرف می‌شود و هم چراغ چک در پشت آمپر خاموش خواهد شد.

برنامه «جنرال موتورز» برای تصاحب بازار چیست؟

«ترکس»؛ کوچولوی بلند قامت جذاب



اکتبر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی شورولت از نسل جدید اس‌یووی کراس‌اور کامپکت سگمنت C خود رونمایی کرد. این خودرو که با نام ترکس شناخته می‌شود، از نظر استایل با زبان جدید طراحی شورولت شکل گرفته است که استایل جوان‌پسند و جذابی دارد. ناگفته نماند که پرسه طراحی این خودرو توسط طراحان حاضر در استودیو طراحی پکن انجام شده و نسبت به نسل قبلی خود با تغییرات گسترده‌ای در بحث استایل مواجه شده است

کابین به‌روز و مدرن

در زمان نشست پشت فرمان شورولت ترکس، شاهد طراحی بسیار جذاب و البته ساده و مدرنی هستیم. چراکه داشبورد مشابه محصولات فولکس‌واگن ساده و مینیمال طراحی شده تا با قرارگیری یک صفحه‌نمایشگر ۱۱ اینچی افقی برای کلاستر (مقابل راننده) و یک صفحه‌نمایش ۸ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی، فضای داخلی این خودرو را به‌صورت کامل مدرن جلوه دهد. البته که اضافه شدن رنگ قرمز به درچه‌های کروی شکل کناری، دسته‌دهنده و بخشی از غریب‌کفرمان به‌منظور ایجاد حس اسپرت در کابین ترکس است. اما طراحی دودکمه‌روتری برای سیستم تهویه مطبوع، همچنان سبک کلاسیک را در فضای داخلی به‌رخ می‌کشد. طراحی صندلی‌های اسپرت، طراحی دسته‌دهنده اسپرت و غریب‌کفرمان D تایپ برای حس هیجان بیشتر در زمان رانندگی در نظر گرفته شده است. از سوی دیگر از مهم‌ترین امکانات رفاهی ترکس می‌توان به کروز کنترل تطبیقی، دوربین ۳۶۰ درجه، سقف سانروف و نورپردازی LED داخلی، روکش چرم صندلی‌ها، سیستم پارک هوشمند، سیستم کنترل فواصل، سیستم کمکی رانندگی پیشرفته منطبق بر سطح دو خودروان، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم هشدار نقاط کور، سیستم حفظ حرکت بین خطوط، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس) و... اشاره کرد

مختصات فنی

کمپانی شورولت، ترکس را با دو پیش‌رانه بنزینی کم‌حجم به‌بازار جهانی و بازار چین عرضه کرده است. پیش‌رانه نسخه بازار ایالات متحده مجهز به یک موتور ۳ سیلندر ۱٫۲ لیتری مزین به تکنولوژی توربوشارژ و پاشش سوخت مستقیم است. این پیش‌رانه با توجه به تکنولوژی پرخوران توربوشارژ و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر، می‌تواند حداکثر ۱۳۷ اسب‌بخار قدرت و ۲۲۰ نیوتون‌متر گشتاور را به‌ارمغان آورد. در نسخه خاص بازار کشور چین، پیش‌رانه ۴ سیلندر ۱٫۵ لیتری توربوشارژ با هماهنگی سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر، می‌تواند حداکثر ۱۸۵ اسب‌بخار قدرت و ۲۷۸ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. هر دو مدل به گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ‌ترونیک مجهز هستند تا قدرت و گشتاور را به‌چرخ‌های جلو منتقل کنند. کمپانی شورولت، ترکس را با قیمتی ۲۳ هزار و ۹۰۰ دلار به‌بازار عرضه می‌کند که این نسخه با نام ترکس RS شناخته می‌شود.



کشف محموله بزرگ لاستیک قاچاق در پاوه



«فرمانده انتظامی شهرستان پاوه گفت: «ماموران انتظامی این شهرستان، موفق به کشف و توقیف محموله‌ای شامل ۱۱۰ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش بیش از ۵ میلیارد ریال شدند.» به گزارش «برنا» از کرمانشاه، سرهنگ احمد رستمی در جمع خبرنگاران اظهار کرد: «ماموران پاسگاه‌های انتظامی شهرستان پاوه در جریان کنترل محورهای مواصلاتی به یک دستگاه کامیون مشکوک شدند و آن را متوقف کردند.» وی افزود: «در بازرسی از خودرو بادشده، تعداد ۱۱۰ حلقه لاستیک خارجی بدون مدارک گمرکی معتبر کشف و توقیف شد.» فرمانده

انتظامی شهرستان پاوه گفت: «برآورد اولیه کارشناسان حاکی از آن است که ارزش این محموله بیش از ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال است.» سرهنگ رستمی تصریح کرد: «در این رابطه یک متهم دستگیر و به همراه پرونده برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شده است.» گفتنی است برخورد با قاچاق کالا در محورهای ارتباطی استان کرمانشاه با هدف حمایت از تولید داخلی و جلوگیری از فعالیت شبکه‌های سازمان یافته قاچاق، به صورت مستمر در دستور کار نیروی انتظامی قرار دارد.

عرضه اولیه «پتوسعه»؛ پلی میان بازار سرمایه و توسعه خودروسازی کشور

چرخ‌های سرمایه‌گذاری در صنعت تایر به حرکت درآمد



سیاهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«ورود «سرمایه‌گذاری و توسعه صنایع لاستیک» با نماد «پتوسعه» به فرابورس را می‌توان فراتر از یک عرضه اولیه معمولی دانست؛ این رویداد در واقع بازتابی از تغییر رویکرد صنعت تایر ایران به سمت شفافیت، جذب سرمایه و توسعه پایدار است. شرکتی که بیش از دودهمه در زنجیره ارزش تایر کشور نقش آفرینی کرده، اکنون با عرضه ۹ درصد از سهام خود در بازار سرمایه، دروازه‌های تازه به‌روی سهامداران و فعالان اقتصادی می‌گشاید. اهمیت این عرضه تنها در ارقام و درصدها خلاصه نمی‌شود؛ بلکه در پیوندی است که میان صنعت مادر تایر و بازار سرمایه برقرار می‌کند. تایر به‌عنوان یکی از حیاتی‌ترین اجزای صنعت خودروسازی، نیازمند سرمایه‌گذاری مستمر در مواد اولیه و فناوری‌های نوین است. «پتوسعه» با تولید نخ تایر و دیگر محصولات میانی، حلقه‌ای کلیدی در این زنجیره است و ورودش به فرابورس می‌تواند به ارتقای کیفیت، کاهش وابستگی به واردات و حتی توسعه صادرات کمک کند. از این منظر، عرضه اولیه پیش‌رو نه تنها فرصتی برای سرمایه‌گذاران، بلکه نشانه‌ای از بلوغ

تدریجی بازار سرمایه ایران و گامی در جهت تقویت صنایع استراتژیک کشور به‌شمار می‌رود؛ گامی که می‌تواند آینده صنعت تایر را روشن‌تر از گذشته ترسیم کند. عرضه اولیه سهام شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه صنایع لاستیک (نخ تایر صبا) با نماد پتوسعه در بازار فرابورس روز شنبه دهم آبان‌ماه انجام خواهد شد. بر اساس اطلاعات رسمی فرابورس ایران، شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه صنایع لاستیک از شرکت‌های تابعه شستا با نماد پتوسعه در بازار دوم فرابورس ایران پذیرفته شده و قرار است سهام این شرکت توسط سهامداران عمده، به‌روش ترکیبی و طی دو مرحله عرضه شود. مجموع سهام قابل عرضه معادل ۲۷۰ میلیون سهم (۹ درصد از کل سهام شرکت) است و این عرضه در روز شنبه ۱۰ آبان ۱۴۰۴ انجام خواهد شد. شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه صنایع لاستیک از شرکت‌های تابعه هلدینگ تایپکو است. این شرکت با بیش از ۲۰ سال سابقه فعالیت در زمینه تولید تایر بخشی از زنجیره ارزش صنعت تایر در ایران است که وظیفه تولید مواد اولیه انواع تایر در کشورمان را بر عهده دارد. عرضه اولیه سهام شرکت «سرمایه‌گذاری و توسعه صنایع لاستیک» با نماد «پتوسعه» در فرابورس، تنها یک رویداد مالی نیست؛ بلکه می‌توان آن را نقطه عطفی در مسیر توسعه صنعت تایر کشور دانست. این شرکت که از زیرمجموعه‌های هلدینگ تایپکو و شستا به‌شمار می‌رود، بیش از دو دهه است که در زنجیره ارزش تایر ایران



نقش آفرینی می‌کند و اکنون با ورود به بازار سرمایه، فصل تازه‌ای از شفافیت، جذب سرمایه و توسعه را آغاز خواهد کرد. اهمیت این عرضه اولیه از چند منظر قابل بررسی است. نخست، صنعت تایر به‌عنوان یکی از صنایع مادر در حوزه حمل‌ونقل و خودروسازی، نیازمند سرمایه‌گذاری مستمر در بخش مواد اولیه و فناوری‌های نوین است.

نخ تایر و سایر محصولات میانی که توسط این شرکت تولید می‌شود، نقشی کلیدی در کیفیت و دوام تایرهای داخلی دارد. ورود این شرکت به بازار سرمایه می‌تواند منابع مالی جدیدی برای ارتقای خطوط تولید، افزایش ظرفیت و حتی توسعه صادرات فراهم کند. همچنین این عرضه اولیه می‌تواند به تعمیق بازار سرمایه و افزایش

مشارکت سهامداران خرد کمک کند. با عرضه ۹ درصد از سهام شرکت، فرصت مناسبی برای سرمایه‌گذاران حقیقی و حقوقی فراهم شده تا در صنعتی استراتژیک سهمی شوند. تجربه عرضه‌های اولیه مشابه در صنایع پتروشیمی و فولاد نشان داده است که ورود شرکت‌های بزرگ به بازار سرمایه، علاوه بر تأمین مالی، به ارتقای استانداردهای مدیریتی و شفافیت اطلاعاتی نیز منجر می‌شود. در عین حال از منظر کلان اقتصادی، توسعه صنعت تایر و مواد اولیه آن می‌تواند به کاهش وابستگی به واردات و افزایش تاب‌آوری زنجیره تأمین خودروسازی کشور کمک کند. در شرایطی که خودروسازان داخلی با چالش‌های متعددی در جمله هزینه‌های بالای تولید و محدودیت‌های ارزی مواجه هستند، تقویت حلقه‌های میانی زنجیره ارزش می‌تواند به کاهش هزینه‌ها و ارتقای کیفیت محصولات نهایی منجر شود. در نهایت عرضه اولیه «پتوسعه» را می‌توان بخشی از روند کلی تر حرکت شرکت‌های بزرگ صنعتی به سمت بازار سرمایه دانست؛ روندی که اگر با سیاست‌گذاری درست و حمایت‌های هدفمند همراه شود، می‌تواند نقش موتور محرک توسعه صنعتی کشور را بازی کند. برای صنعت تایر، این عرضه اولیه نه تنها یک اتفاق مالی، بلکه فرصتی برای بازتعریف جایگاه خود در اقتصاد ملی است؛ جاییگاهی که با توجه به رشد تقاضای داخلی و ظرفیت‌های صادراتی منطقه‌ای، می‌تواند آینده‌ای روشن‌تر از گذشته رقم بزند.

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





تهران را پاک بگردیم





تایرهای باکیفیت تویوتا «کمری»

«تویوتا کمری همواره جزو سدان‌های باکیفیت خانوادگی میان‌سایز سگمنت D است که نسل نهم آن موسوم به XV80 در اکتبر سال ۲۰۲۳ میلادی به جهان معرفی شد. این سدان خانوادگی میان‌سایز از نظر سواری کیفیت بسیار بالایی دارد که در محور جلو از سیستم مک فرسون و در محور عقب از سیستم مولتی لینک بهره گرفته شده است. این ساختار سیستم تعلیق به کمک سایز تایرهای مناسب، کیفیت سواری بالایی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. بنابراین کمری

هیبرید XSE با سایز تایرهای ۴۰/۲۲۵ یا رینگ‌های ۱۹ اینچی آلومینیومی کیفیت مناسب و نرمی را به وجود می‌آورد. تایرهایی که به صورت OE در خط تولید روی این سدان باکیفیت سامورایی نصب می‌شود، برچسب تورانزا EL440 Turanza دارد که این تایرها به دلیل کیفیت ساخت بالا، جذب ارتعاش بسیار خوبی دارد که در نهایت به سواری نرم کمک به‌سزایی می‌کند. همین مهم سبب شده تا کمری در XV80 در کلاس سدان‌های خانوادگی میان‌سایز با سواری رضایت‌بخش قرار گیرد

کارشناس صنعت باتری در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»؛

بومی‌سازی باتری برای امنیت انرژی و آینده حمل‌ونقل پاک ضروری است

کارخانه تولید لیتیوم در کشور نداریم؛ بنابراین مواد بازیافتی عملاً بلااستفاده می‌مانند. تولید، مصرف و بازیافت باید یک اکوسیستم منسجم باشند



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«در شرایطی که خودروسازان داخلی در مسیر تازه‌ای از تحول فناورانه گام برداشته‌اند و نخستین مدل‌های هیبریدی در خطوط تولید و نمایشگاه‌های کشور دیده می‌شوند، پرسش بزرگ این است که زیرساخت‌های فنی و ایمنی برای ورود به دنیای خودروهای برقی تا چه اندازه در ایران آماده است. هفته گذشته دو خودروساز بزرگ کشور از محصولات هیبریدی خود رونمایی کردند، اما کارشناسان هشدار می‌دهند که بخش باتری و فناوری‌های مربوط به آن هنوز از کمترین آمادگی برخوردار است. باتری لیتیومی به عنوان قلب خودروهای برقی، نه تنها نقشی تعیین‌کننده در دوام و عملکرد این محصولات دارد، بلکه در حوزه ایمنی نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. فقدان آزمایشگاه‌های مرجع ایمنی، ضعف در حوزه بازیافت و وابستگی به واردات سلول‌های باتری، سه حلقه گمشده زنجیره خودروسازی نوین کشور است. هر چند حرکت به سمت خودروهای هیبریدی و برقی گامی در جهت کاهش آلودگی و مصرف سوخت محسوب می‌شود، اما در غیاب زیرساخت‌های ایمنی، این مسیر می‌تواند پرریسک باشد. برای بررسی وضعیت کنونی صنعت باتری، چالش‌های فنی و راهکارهای توسعه آن، با «فرشاد ترابی»، کارشناس صنعت باتری خودروهای برقی به گفت‌وگو پرداختیم؛

این روزها رونمایی از خودروهای هیبریدی و خبر تولید این محصولات پاک در کشور مطرح شده است که نگرانی‌هایی درباره ایمنی باتری آن‌ها نیز شنیده می‌شود، وضعیت فعلی از نظر زیرساخت تست و ایمنی چگونه است؟

واقعیت این است که ما هنوز در کشور آزمایشگاه یا مرجع جامع ایمنی باتری نداریم؛ یعنی مرکزی که بتواند تمام تست‌های استاندارد بین‌المللی را روی یک‌های باتری انجام دهد، وجود ندارد. برخی از خودروسازان و تولیدکنندگان برای تأیید استاندارد، باتری‌ها را به آزمایشگاه‌های خارج از کشور، جهت اخذ تأییدیه‌ها می‌فرستند. البته بعضی از آزمایشگاه‌های داخلی تنها بخشی از آیتیم‌ها را می‌توانند آزمایش کنند، اما مجموعه کامل تست‌های ایمنی در کشور انجام نمی‌شود. ما تست‌هایی مثل ضربه، فشار، ارتعاش، دمای بالا و اتصال کوتاه داریم که باید همه به‌صورت دقیق روی یک باتری انجام شوند تا اطمینان حاصل شود سیستم در شرایط سخت ایمن است. در حال حاضر هیچ مرکز مرجعی که بتواند همه این آزمایش‌ها را بگیرد، وجود ندارد. شاید برخی شرکت‌ها بخشی از تست‌ها را انجام دهند، اما مجموعه کامل هنوز در دسترس نیست.

این کمبود تا چه حد می‌تواند برای خودروهای وارداتی یا تولید داخل خطرناک باشد؟ آیا فقدان این آزمایشگاه می‌تواند چالش ایجاد کند؟

خودروهایی که از خارج وارد می‌شوند، معمولاً تحت لیسانس و استانداردهای مشخص تولید شده‌اند و از نظر ایمنی، نگرانی خاصی وجود ندارد. اما در مورد باتری‌هایی که در داخل مونتاژ می‌شوند یا قرار است تولید شوند، موضوع متفاوت است. اگر تست‌های ایمنی کامل انجام نشود، نمی‌توان اطمینان داشت که در شرایط خاص مثلاً تصادف یا گرمای شدید، واکنش باتری ایمن خواهد بود. خطا در یک باتری می‌تواند منجر به آتش‌سوزی یا انفجار شود. بنابراین اگر قرار است

ما کشوری نفت خیز هستیم و با همین نفت سال‌ها تحت تحریم قرار گرفته‌ایم. حالا تصور کنید روزی برسد که بیشتر خودروها برقی شوند و ما وابسته به واردات سلول باشیم. در این حالت، باتری می‌تواند به ابزاری برای فشار اقتصادی تبدیل شود. پس تولید سلول باتری برای امنیت انرژی کشور حیاتی است

خودروسازان داخلی وارد این عرصه شوند، باید الزام قانونی برای انجام تست‌های ایمنی وجود داشته باشد؛ حتی اگر این تست‌ها فعلاً در خارج از کشور انجام شوند.

به نظر شما ایران باید در مسیر تولید سلول باتری گام بردارد یا مونتاژ و پکینگ باتری لیتیومی برای ما منطقی‌تر است؟
معتقدم که در بلندمدت چاره‌ای جز تولید سلول نداریم. ما کشوری نفت خیز هستیم و با همین نفت سال‌ها تحت تحریم قرار گرفته‌ایم. حالا تصور کنید روزی برسد که بیشتر خودروها برقی شوند و ما وابسته به واردات سلول باشیم. در این حالت، باتری می‌تواند به ابزاری برای فشار اقتصادی تبدیل شود. پس تولید سلول باتری برای امنیت انرژی کشور حیاتی است. در عین حال، از نظر اجرایی می‌توان از مونتاژ یا پکینگ شروع کرد تا تجربه عملیاتی و دانش فنی ایجاد شود. اما هدف نهایی باید بومی‌سازی تولید سلول باشد، نه صرفاً به مونتاژ تکیه شود.

به نظر من، آینده حمل‌ونقل پاک در ایران بیشتر به سمت خودروهای هیبریدی خواهد رفت تا تمام‌برقی. دلایل ساده است: ما منابع عظیم نفت و گاز داریم و نیروگاه‌های کشور هم راندمان بالایی ندارند. اگر ناوگان کاملاً برقی شود، آلودگی از شهرها به نیروگاه‌ها منتقل می‌شود و عملاً سودی برای محیط‌زیست ندارد. اگر ناوگان کاملاً برقی شود، آلودگی از شهرها به نیروگاه‌ها منتقل می‌شود و عملاً سودی برای محیط‌زیست ندارد

برای تحقق بومی‌سازی باتری وسایل نقلیه، بخش خصوصی یا دولت باید جهت سرمایه‌گذاری وارد شود؟

بخش خصوصی بدون حمایت دولت نمی‌تواند به تنهایی پیش برود. سرعت تغییر فناوری در صنعت باتری بسیار بالاست. هر سال ترکیبات و نسل‌های جدیدی معرفی می‌شوند؛ از سدیم‌یون گرفته تا سیلد اسید، در چنین شرایطی، سرمایه‌گذاری کلان بدون پشتوانه دولتی ریسک زیادی دارد. دولت باید تسهیلات، معافیت‌ها و حمایت‌های مالی بدهد تا بخش خصوصی بتواند پایدار حرکت کند. از طرف دیگر، خود دولت هم به دلیل بوروکراسی سنگین، چابکی لازم را ندارد. بهترین مدل، همکاری مشترک است: دولت حمایت و سیاست‌گذاری می‌کند، بخش خصوصی اجرا و نوآوری را پیش ببرد.

باتوجه به رشد روزافزون وسایل نقلیه برقی و هیبریدی در کشور، آیا زیرساخت بازیافت باتری در کشور راه‌اندازی شده است؟

در حوزه تحقیقاتی، دانشگاه‌ها روی بازیافت کار می‌کنند، اما هنوز وارد فاز صنعتی نشده‌ایم. بازیافت در مقیاس آزمایشگاهی بسا بازیافت اقتصادی فرق دارد. باید بتوانیم با هزینه رقابتی، مواد را استخراج و دوباره وارد چرخه تولید کنیم. اگر این زیرساخت ایجاد نشود، مواد باتری‌های فرسوده به عنوان زباله صادر می‌شود و کشورهای دیگر آن‌ها را بازیافت کرده و با قیمت چندبرابر به ما می‌فروشند. این چرخه معیوب به ضرر اقتصاد ملی است.

آیا برای توسعه بازیافت باید به سراغ همکاری با چین یا دیگر کشورها برویم؟ برای راه‌اندازی بازیافت باتری باید چه شریک خارجی انتخاب کرد؟

الزاماً خیر، خطوط بازیافت قابل خرید است و می‌توان آنها را وارد کرد، اما موضوع این است که اگر مواد بازیافتی به دست آمد، باید کارخانه‌ای وجود داشته باشد که از آن‌ها استفاده کند. ما کارخانه تولید لیتیوم در کشور نداریم؛ پس مواد بازیافتی عملاً بلااستفاده می‌مانند. تولید، مصرف و بازیافت باید یک اکوسیستم منسجم باشند. اگر یکی از حلقه‌ها ناقص باشد، کل زنجیره از تعادل خارج می‌شود.

باتوجه به توسعه انواع خودرو در کشور، آینده وسایل نقلیه برقی و هیبریدی در کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

به نظر من، آینده حمل‌ونقل پاک در ایران بیشتر به سمت خودروهای هیبریدی خواهد رفت تا تمام‌برقی. دلایل ساده است: ما منابع عظیم نفت و گاز داریم و نیروگاه‌های کشور هم راندمان بالایی ندارند. اگر ناوگان کاملاً برقی شود، آلودگی از شهرها به نیروگاه‌ها منتقل می‌شود و عملاً سودی برای محیط‌زیست ندارد. خودروهای هیبریدی، در شرایط فعلی کشور، گزینه‌ای منطقی‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تر هستند.

به عنوان پرسش پایانی، چه توصیه‌ای برای متولیان حمل‌ونقل دارید؟ باید روی چه فناوری در کشور سرمایه‌گذاری شود؟

باید تمرکز بر توسعه فناوری‌های میانی باشد؛ یعنی خودروهای هیبرید در اولویت قرار بگیرند و هم‌زمان سرمایه‌گذاری روی هیدروژن و پیل‌های سوختی آغاز شود. دنیا به سمت انرژی هیدروژنی در حرکت است و اگر از حالا شروع نکنیم، چند سال دیگر از رقبا عقب می‌مانیم. در کل، مسیر باید مرحله‌ای باشد: اول ایجاد زیرساخت ایمنی باتری، بعد تولید سلول، سپس بازیافت و در نهایت ورود به فناوری‌های نسل بعد. اگر این زنجیره به درستی شکل بگیرد، ایران می‌تواند در منطقه به قطب فناوری باتری و خودروهای پاک تبدیل شود.



ثبت ۲۰۰ هزار تخلف رانندگی توسط دوربین‌های «رادارگان» در تهران



شده‌اند. این دوربین‌ها با دقت بالا، سرعت لحظه‌ای خودروها را اندازه‌گیری کرده و در صورت تجاوز از حد مجاز، تخلف را به صورت خودکار ثبت و به سامانه مرکزی پلیس راهور ارسال می‌کنند. «موسوی‌پور در نهایت گفت: «هدف از نصب این تجهیزات، کاهش سرعت غیرمجاز، پیشگیری از تصادفات شدید و ارتقای نظم ترافیکی در مسیرهای پر تردد با نیتخت است. خوشبختانه با بهره‌گیری از این فناوری، شاهد کاهش نسبی تخلفات سرعت در برخی مسیرها بوده‌ایم.»

رئیس پلیس راهور تهران بزرگ گفت: «۸ دستگاه دوربین ثبت تخلف سرعت سیار «رادارگان» در بزرگراه‌های تهران طی ۷ ماه گذشته سال جاری بیش از ۲۰۰ هزار تخلف سرعت را ثبت کردند.» سردار سیدابوالفضل موسوی‌پور گفت: «در حال حاضر ۸ دستگاه دوربین ثبت تخلف سرعت سیار در بزرگراه‌های تهران به کارگیری شده‌اند.» وی افزود: «دوربین‌های ثبت تخلف سیار از نوع پرتابل و هوشمند هستند که به صورت اختصاصی برای کنترل سرعت طراحی

جریمه تخلف در تعدادی از کشورهای عضو اتحادیه اروپا سقف ندارد؛

جریمه‌هایی که بازدارنده نیستند!



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

جریمه رانندگان خاطی راهکاری است که با هدف کاهش جرائم رانندگی و به تبع آن پایین آوردن آمار تصادفات از سوی پلیس راهنمایی و رانندگی مورد توجه قرار می‌گیرد. میزان و مبلغ جریمه نیز سقف مشخصی دارد که معمولاً در سایت‌ها و خبرگزاری‌ها به آن اشاره می‌شود. در عین حال بر خورد با رانندگان خاطی علاوه بر جریمه، شامل موارد دیگری نیز می‌شود که از آن جمله می‌توان به توقف خودرو در پارکینگ راهنمایی و رانندگی تا ۷۲ ساعت، در نظر گرفتن نمره منفی برای گواهینامه و توقیف وسیله نقلیه و تشکیل پرونده قضایی برای راننده خاطی اشاره کرد. در عین حال این کارها صرفاً با هدف ارتقای فرهنگ رانندگی از سوی پلیس مد نظر قرار می‌گیرد. با این حال سوال این‌جاست که چرا با وجود تلاش پلیس و وضع قوانین مختلف در این باره، باز هم آمار تخلفات رانندگی چشمگیر و به نوعی رو به رشد است؟

آمار تخلفات رانندگی بالاست

در ایران سومین عامل مرگ و میر مربوط به تصادفات رانندگی است؛ براساس تحقیقات انجام‌شده، عامل انسانی

در وقوع حدود ۶۰ درصد تصادفات و سوانح ترافیکی نقش دارد. این آمار نگران‌کننده به نوعی از ناکارآمد بودن مبالغ جرایم رانندگی خبر می‌دهد.

سردار تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور در گفت‌وگو با رسانه‌ها به این موضوع اشاره کرده که جریمه‌ای برای بازدارندگی تخلفات است و در تمام دنیا نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ در عین حال باید بین جرم و مجازات، تخلف و جریمه نسبت متعادلی برقرار باشد. یعنی فردی که قصد انجام تخلفی را دارد، هزینه فایده را در نظر می‌گیرد و اگر جریمه‌ای که برای آن تخلف در نظر گرفته شده، خیلی سنگین باشد، از ارتکاب آن تخلف منصرف می‌شود. بنابراین یکی از ویژگی‌های اعمال مقررات یا جریمه، بازدارنده بودن آن است و به نظر می‌رسد یکی از مباحث مهم در موضوع جلوگیری از ارتکاب تخلف توسط رانندگان همین بحث جریمه است. به گفته سردار حسینی، جریمه تخلف در تعدادی از کشورهای عضو اتحادیه اروپا سقف ندارد. به عنوان نمونه در فنلاند، جریمه روزانه بر اساس درآمد خالص روزانه متخلف محاسبه می‌شود که معمولاً نصف درآمد خالص روزانه راننده متخلفی است که بیش از ۲۰ کیلومتر در ساعت از سرعت مجاز تجاوز کرده باشد

افزایش نرخ جرایم بازدارندگی دارد؟

حفظ نظم و جلوگیری از حوادث رانندگی در جوامع شهری نیازمند توجه و احترام به قوانین تردد و وسایل نقلیه عمومی است. متأسفانه در بیشتر موارد، قوانین راهنمایی و رانندگی در مقایسه با سایر قوانین، کمتر مورد توجه



قرار می‌گیرند. هرچند که در بعضی از کشورهای جهان، جریمه‌های سنگینی برای افراد قانون شکن وضع شده، اما افزایش نرخ تنها راه حل کاهش تخلفات نیست و باید مسائل دیگر هم در این رابطه مورد توجه قرار گیرد. اگرچه رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در همه کشورهای الزامی

است، اما نرخ بیشترین جریمه و نحوه برخورد پلیس با جرائم رانندگی در هر کشوری می‌تواند با سایر کشورها متفاوت باشد. در ایران بیشتر از آن که جریمه‌ها بازدارنده باشند، به نوعی حالت تنبیهی دارند و چندان سبب اصلاح رفتار رانندگان خاطی نمی‌شوند. این در حالی است که

ارتقای فرهنگ رانندگی می‌تواند به خودی خود تخلفات رانندگی را کاهش دهد و از جمله ابزارهای آن نیز تعیین جریمه متناسب با نوع تخلفات رایج در این بخش است. برخی کارشناسان معتقدند جریمه‌های رانندگی باید با وضعیت اقتصادی جامعه نیز مطابقت داشته باشد و پرداخت آن خارج از توان مالکان و رانندگان خودروها نباشد؛ در مقابل کارشناسانی معتقدند مساله حفظ جان شهروندان در همه جهان موضوع سطح اول است و جرایم راهنمایی و رانندگی باید با جدیت اعمال شود. مسئولان شهری می‌گویند در راستای کارآمدی بیشتر افزایش مبلغ جرایم رانندگی، باید بازه زمانی پرداخت‌ها کوتاه و مشخص شود؛ از طرفی بهبود وضعیت ناوگان عمومی، ازدیاد پارکینگ، افزایش کیفیت خودروها، بهبود وضعیت راه‌ها، فرهنگسازی رسانه‌ای و... می‌تواند در ارتقای رفتار ترافیکی و جلوگیری از تخلفات رانندگی موثر باشد.

همچنین سردار احمدضارادان، فرمانده کل فراجا چندی پیش خواستار افزایش جریمه‌های رانندگی شد و گفت: «افزایش جریمه‌های رانندگی حتماً تاثیر مستقیمی بر کاهش تصادفات فوتی و جان‌باختگان تصادفات دارد. بر این اساس مبلغ جرایم تخلفات رانندگی بازدارنده نیست و باید افزایش یابد.

در دنیا برای یک تخلف ساده چندین برابر عدد و رقم تخلف در ایران جریمه در نظر گرفته شده است؛ اما در کشور ما مبلغ جرایم رانندگی پایین است و به همین دلیل بازدارندگی لازم وجود ندارد. افزایش جرایم رانندگی ربطی به تورم ندارد و فرد می‌تواند اصلاً تخلف نکند که بخواهد یک جریمه سنگین را پرداخت کند.»

با این حال به نظر می‌رسد کاهش تخلفات در حوزه راهنمایی و رانندگی تنها با افزایش مبالغ جریمه‌ها میسر نیست؛ زیرا فاکتورهای دیگری مانند آموزش، فرهنگسازی، نظارت و توسعه حمل‌ونقل عمومی نیز در این حوزه نقش دارد که باید به تمام آن‌ها به یک اندازه توجه شود.

33 CROSS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

چهارشنبه ۷ آبان ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۲۷

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جای: امید نشرو چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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: خسایار 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

بیلبور
Billboard

بامو X3 جدید با ۵ ستاره ایمنی درخشان

«سازمان یورونکپ که جزو یکی از سازمان های صاحب نام در زمینه استاندارد ایمنی خودرو است، هر ساله محصولات جدید خودروسازان را مورد ارزیابی قرار می دهد. این سازمان در تست اخیر خود نسل چهارم محبوب ترین کراس اوور بامو یعنی X3 G45 را مورد ارزیابی قرار داد که توانست با کسب امتیازهای بالا ۵ ستاره ایمنی درخشان را از آن خود کند تا یکی از ایمن ترین های سال ۲۰۲۵ باشد.»



انتشار مطالب نادرست در فضای مجازی

این روزها آمار مراجعه به فضای مجازی با کسب اطلاعات در زمینه های مختلف بسیار بالا و چشمگیر است و این مساله در مورد صنعت و بازار خودرو نیز تا حد زیادی صدق می کند. بر این اساس متأسفانه برخی کاربران با انتشار اطلاعات گوناگون در مورد انواع خودرو در پلتفرم های مختلف، به ویژه اینستاگرام، فارغ از درست یا نادرست بودن این اطلاعات، تلاش می کنند تعداد مخاطبان خود را هرچه بیشتر افزایش دهند. بنابراین لازم است برای هرگونه اقدامی برای انتخاب و خرید مدل خاصی از خودرو، صرفاً به اطلاعات منتشر شده در فضای مجازی اکتفا نشود و نظر کارشناسان نیز مد نظر قرار گیرد. در همین رابطه چندی پیش یکی از پیج های غیر مرتبط با صنعت و بازار خودرو صرفاً با هدف کسب درآمد هرچه بیشتر در فضای مجازی، اطلاعات نادرستی را در مورد یکی از خودروسازان داخلی منتشر کرده بود که با شکایت و پیگیری این خودروساز، با مدیر و گرداننده این پیج برخورد قضایی شد. در نهایت با توجه به آن چه گفته شد، لازم است کاربران فضای مجازی کاملاً هوشیار باشند و برای هرگونه اقدامی به خصوص در مورد انتخاب مدل خاصی از خودرو یا نحوه تعمیر و عیب یابی آن، در کنار کسب اطلاعات از فضای مجازی، نظر کارشناسان و فعالان صنعت و بازار خودرو را نیز جویا باشند تا از خسارت هایی که ممکن است در این رابطه متحمل شوند، در امان بمانند.



روزنامه نگار

روز گذشته قیمت خودرو در بازار افزایش یافت



فیدلیتی الیت ۷ نفره با ۱۴ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۵۶۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



فونیکس آریزو ۶ با ۷ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۱۸۷ میلیون تومان ارزش گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با ۳۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار یک میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



سورن پلاس دوگانه سوز کپسول کوچک با ۱۲ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار یک میلیارد و ۱۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد

اتوخسروانی
حس خوب، خرید مطمئن
LUCANO

کسب رتبه اول فروش ماه گذشته
نماینده لوکانو 740 اتوخسروانی



ECHO

WWW.LAMARI.IR



LAMARI

با لاماری اکو، هر مسیر آغاز ماجراجویی جدید است. چه در خیابان های شهری و چه در جاده های پر پیچ و خم، این سدان جلایب با طراحی به روز، کیفیت بی نقص و پیمایش های قدرتمند، حس تسلط و اطمینان را به رانندگی شما می بخشد. طراحی به روز با خطوط تیز و جلوپنجره بزرگ، انعکاسی از زیبایی و جسارت را در این خودرو به نمایش می گذارد.

With Lamari ECHO, every journey marks the beginning of a new adventure. Whether you're navigating urban streets or winding mountain roads, this stylish sedan—with its modern design, flawless quality, and powerful engine—delivers a sense of control and confidence behind the wheel. Its sharp lines and bold grille reflect a perfect blend of beauty and boldness.