



در گفت و گو با رئیس کمیته کیفیت و استاندارد انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور مطرح شد:

دستور به تحول خودرو در غیاب پیش نیازهای حیاتی

صنعت خودرو با صفهای طولانی تخصیص ارز، توقف نوسازی خطوط و کمبود تجهیزات روبه روست و اجرای ضرب الاجل تحول بدون رفع این موانع ممکن نیست. همچنین در صنعت. ۱۴ صفحه

در هفت ماهه نخست سال جاری رقم خورد:

عنوان سومین خودرو ساز بزرگ کشور به «کرمان موتور» رسید

۹ صفحه

صادرات ۱،۱ میلیون خودرو، ۴۴ درصد از کل فروش شرکت را تشکیل داد:

«چری»: از جاده های چین تا بورس هنگ کنگ

پس از یک انتظار ۲۰ ساله، شرکت خودروسازی چری، یکی از بزرگترین بازیگران صنعت خودرو...

۶ صفحه

ریا در بازار آزاد ۴۰ میلیون تومان ارزان شد:

بازار خودرو در شوک قیمتی بعد از بنزین سه نرخی

در حالی دولت با تایید رسمی افزایش قیمت بنزین بار دیگر موجی از موافقت ها و مخالفت ها را برانگیخته...

۷ صفحه

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

مشکل صنعت خودرو فقدان ظرفیت ارزش آفرینی است

۸ صفحه



چالش های بیمه خودرو؛ افزایش شکایات ها و ورود پرونده ها به محاکم قضایی

۲ صفحه

«سایپا» با پروژه های نوین، آینده صنعت خودرو را رقم می زند

۵ صفحه

اتو خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن

ثبت نام
BYD SONG PLUS
با آپشن خودران کامل تر
(چشم خدا)

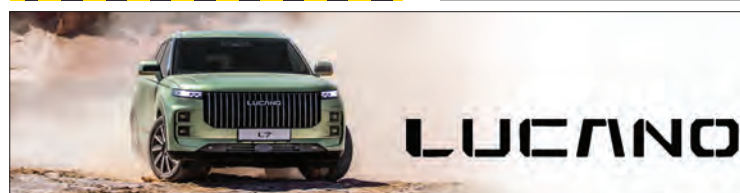
قیمت قطعی فرصت محدود

NEW OPTION



ارتباط با ما

021-22145007-8



نمایندگی لوکانو 740 اتو خسروانی

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

اتو خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن

اتو خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه
BAC X3 PRO

کراس اوور پرفروش شهری



نمایندگی ۱۷۶۹ تهران 021-22299015

نمایندگی ۱۴۱۴ کرج 026-32319355

اتو خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن

ثبت نام خودروی
HONDA HR-V
به زودی....



AZINA DRIVE

کد نمایندگی ۱۷۲۳ آرینادرایو

www.AUTOKHOSRAVANI.COM



در اواخر دهه ۵۰ قصد داشت آن را با پیش‌رانه V8 خود و با نشان پاکارد به‌بازار عرضه کند؛ طرحی که به‌دلیل مخالفت دایملر بنز کنار گذاشته شد و پاکارد نیز در نهایت در سال ۱۹۵۸ به‌فعالیت خود پایان داد. برای جان بخشیدن به این رویای قدیمی، تیم سازنده از یک بنتلی فلاپینگ اسپور نسل دوم به‌عنوان خودرو پایه استفاده کرده است. تمام بدنه این بنتلی از نو طراحی و ساخته شده و جزئیات سفارشی بی‌شماری به آن اضافه شده است. طبق اعلام JB Classic & Bespoke، تکمیل این پروژه بیش از ۱۷ هزار ساعت زمان برده است. با وجود پوسته کاملاً جدید، DNA بنتلی همچنان در تناسبات کلی، اتاق و فضای داخلی خودرو قابل تشخیص است.

پس از ۶۷ سال، رویای ناتمام شرکت پاکارد برای ساخت یک سدان لوکس، در قالب یک خودرو تک‌ساخت بر پایه بنتلی فلاپینگ اسپور به حقیقت پیوست. پس از ۶۷ سال وقفه، نام پاکارد، خودروساز لوکس و فراموش شده آمریکایی با تولد یک سدان تک‌ساخت و باشکوه با نام پاکارد اکسلنس دوباره زنده شده است. این خودرو که بر پایه بنتلی فلاپینگ اسپور ساخته شده، ادای دینی است به پروژه‌ای که در دهه ۵۰ میلادی هرگز به‌سرانجام نرسید. این خودرو منحصر به‌فرد توسط شرکت اتاق‌سازی هلندی JB Classic & Bespoke به‌سفارش یک مشتری خصوصی ساخته شده است. الهام‌بخش اصلی این پروژه، یک سدان لوکس فرانسوی به‌نام Facel Vega Excellence بوده که شرکت استودیو بیکر - پاکارد



**پاکارد با شاسی
«بنتلی» برمی‌گردد**

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

چالش‌های بیمه خودرو؛ افزایش شکایت‌ها و ورود پرونده‌ها به محاکم قضایی

دادگاه می‌داند، مرزانی گفت: «گزارش پلیس، کروکی، فیلم‌های دوربین‌ها یا شهادت افراد در برخی موارد با یکدیگر تطابق کامل ندارند. شرکت بیمه ممکن است با استناد به همین ابهامات، مسئولیت پرداخت خسارت را نپذیرد.» او معتقد است: «رسیدگی به چنین پرونده‌هایی از سایر موارد زمان بیشتری می‌برد؛ زیرا نیازمند بررسی چندلایه و استعلام کارشناسان رسمی دادگستری است.» این کارشناس حوزه بیمه در ادامه گفت: «بیمه‌گذار در بسیاری از پرونده‌ها نمی‌داند که ارائه اطلاعات ناقص، تغییر کاربری خودرو یا عدم اعلام تعمیرات اساسی می‌تواند منجر به ابطال بیمه‌نامه شود. زمانی که شرکت بیمه چنین تصمیمی می‌گیرد، بیمه‌گذار آن را خلاف قانون تلقی کرده و شکایت طرح می‌کند.» وی گفت: «گرچه قانون بازه زمانی مشخصی برای پرداخت خسارت تعیین کرده، اما تکمیل نبودن مدارک، فرآیندهای اداری یا نیاز به استعلام‌های متعدد باعث می‌شود پرداخت خسارت از زمان معمول فراتر رود و پرونده تبدیل به شکایت شود.» مرزانی افزود: «در بخشی از پرونده‌ها، این شرکت بیمه است که علیه بیمه‌گذار طرح شکایت می‌کند. صحنه‌سازی تصادف، جعل مدارک یا اعلام خسارت غیر واقعی از جمله مواردی است که علاوه بر جرم‌انگاری، موجب سختگیری بیشتر شرکت‌های بیمه در رسیدگی به سایر پرونده‌ها شده است.» وی ادامه داد: «اگر شفافیت اطلاعات بیمه‌نامه افزایش یابد و بیمه‌گذاران آموزش بیشتری درباره تعهدات و محدودیت‌ها ببینند، حجم قابل توجهی از اختلافات کنسونی کاهش خواهد یافت. امروز بخش زیادی از شکایت‌ها ریشه در سوءبرداشت‌ها دارد، نه تخلف عمدی.» او در پایان گفت: «روند فرآیندهای شکایت‌ها از بیمه خودرو، حاصل ترکیبی از پیچیدگی مقررات، ضعف اطلاع‌رسانی، اختلاف‌های کارشناسی و محدودیت‌های ساختاری است؛ مسیری که اغلب از یک اختلاف ساده آغاز می‌شود؛ اما در نهایت به رسیدگی قضایی ختم می‌شود و این مساله توجه نهادهای نظارتی و رسانه‌ها را بیش از پیش طلب می‌کند.»



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

روند فرآیندهای اختلافات میان بیمه‌گذاران و شرکت‌های بیمه در حوزه خودرو، طی سال‌های اخیر به یکی از محورهای جدی رسیدگی نهادهای نظارتی و قضایی تبدیل شده است. پیچیدگی ساختار بیمه‌نامه‌ها، برداشت‌های متفاوت از تعهدات مالی و چالش‌های فنی ارزیابی خسارت، باعث شده بخشی از اختلافات ساده اداری، در نهایت به طرح شکایت رسمی و ورود پرونده‌ها به محاکم منجر شود. در همین زمینه، فرزاد مرزانی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «طی سه سال اخیر، تعداد پرونده‌هایی که از سطح اختلاف اداری فراتر رفته و به کمیسیون‌های تخصصی یا محاکم ارجاع شده‌اند، رشد قابل توجهی داشته است. علت اصلی این روند، ناآشنایی بیمه‌گذاران با مفاد بیمه‌نامه و در مقابل، اجرای سخت‌گیرانه مقررات از سوی بیمه‌گران است.» وی افزود: «بیمه‌نامه، به‌رغم ظاهر ساده، مجموعه‌ای از مقررات دقیق است که عدم توجه به آن، زمینه اختلاف را فراهم می‌کند.» وی اختلاف بر سر میزان خسارت و روش ارزیابی آن را مهم‌ترین عامل شکایت‌های بیمه‌گذاران عنوان می‌کند. او گفت: «ارزیابی خسارت فرآیندی کارشناسی است؛ اما تفاوت در شیوه محاسبه، درک متفاوت از میزان استهلاک یا نحوه برآورد قطعات، باعث می‌شود بیمه‌گذار احساس کند خسارت واقعی او پرداخت نشده است.» وی افزود: «در بسیاری از موارد، همین اختلاف اولیه به کمیسیون‌های داخلی بیمه ارجاع می‌شود و اگر نتیجه مورد قبول طرفین نباشد، پرونده وارد مرحله شکایت رسمی می‌شود.» وی اختلاف بر سر تعیین مقصر حادثه را از علل تکرار شونده ارجاع پرونده‌ها به

معمای ناتمام

برقی سازی حمل و نقل

بالای تامین و نگهداری خودروهای برقی است. باتری‌ها همچنان گران‌ترین بخش خودروهای الکتریکی‌اند و فرسودگی آنها هزینه‌ای به مراتب پیچیده‌تر از تعویض قطعات خودروهای بنزینی دارد. نبود سیستم بازیافت باتری، نبود گارانتی معتبر و کمبود نمایندگی‌های خدمات پس از فروش، مجموعه‌ای از هزینه‌های غیرپیش‌بینی شده را به مصرف‌کننده تحمیل می‌کند. وقتی قدرت خرید خانوار تحت فشارهای شدید قرار دارد، طبیعی است که بخش زیادی از جامعه حتی در صورت تمایل محیط‌زیستی، توان ورود به دنیای حمل‌ونقل برقی را نداشته باشد. در کنار همه این‌ها، ناهماهنگی سیاست‌گذاری همچون سایه‌ای سنگین بر سر این پروژه قرار گرفته است. هر نهاد از زاویه‌ای متفاوت سخن می‌گوید: وزارت نیرو درباره تامین برق خودروهای برقی وعده می‌دهد، وزارت صمت از توسعه صنعت داخلی خودروهای برقی می‌گوید و شهرداری‌ها از نبود منابع برای خرید اتوبوس‌های برقی گله دارند. نتیجه این چندصدایی، یک سیاست‌گذاری پراکنده است که در آن هیچ‌کس نمی‌داند نقطه آغاز و پایان مسیر کجاست. برقی‌سازی، به جای این که یک «برنامه ملی با نقشه راه شفاف» باشد، بیشتر شبیه مجموعه‌ای از پروژه‌های ناتمام و تصمیمات جزیره‌ای شده است. واقعیت این است که برقی‌سازی حمل‌ونقل، در جهان امروز نه یک انتخاب لوکس بلکه ضرورتی استراتژیک برای توسعه شهرها، مدیریت انرژی و صیانت از سلامت مردم است. اما این ضرورت تنها زمانی به نتیجه می‌رسد که دولت، شهرداری‌ها، صنعت و جامعه در یک مسیر مشترک حرکت کنند. کشور ما اگر می‌خواهد از «مصرف‌کننده فناوری» به «سازنده مدل توسعه» تبدیل شود، باید از همین امروز یک سند ملی الزام‌آور برای برقی‌سازی تدوین کند؛ سندی با اهداف کمی، زمان‌بندی واقعی و ضمانت اجرای روشن. برقی‌سازی می‌تواند آینده حمل‌ونقل کشور را متحول کند؛ اما تنها به شرط آن که از امروز، سیاست‌گذاری از سطح شعار به مرحله عمل برسد. تا آن زمان، چالش‌ها همچنان از خودروها سریع‌تر حرکت می‌کنند.

برقی‌سازی حمل‌ونقل در کشور، امروز بیش از آن که یک پروژه فناورانه باشد، به آزمونی بزرگ برای سنجش توان صنعتی، برنامه‌ریزی و تاب‌آوری اقتصادی کشور تبدیل شده است. در حالی که آلودگی هوادر شهرهای بزرگ

به مرزهای خطرناک رسیده و هزینه‌های سوخت فسیلی روز به روز سنگین‌تر می‌شود، گذار به حمل‌ونقل برقی باید یک اولویت ملی باشد؛ اما واقعیت این است که مسیر فعلی، بیش از آن که به مقصد برسد، گرفتار چالش‌های ساختاری و تصمیم‌گیری‌های ناهماهنگ شده است. نخستین مانع بزرگ، زیرساخت شارژ است؛ حلقه‌ای که هنوز شکل نگرفته اما قرار است بار تحول بزرگی را به دوش بکشد. توسعه شبکه شارژ عمومی در ایران نه تنها محدود است، بلکه فاقد متولی مشخص و مدل اقتصادی پایدار است. در غیاب این متولی، هیچ سرمایه‌گذار خصوصی حاضر نیست وارد میدانی با قواعد نامشخص شود و دولت نیز توان تامین مالی به‌طور گسترده را ندارد. این چالشی است که اگر برطرف نشود کل پروژه برقی‌سازی به «نمایشی ناکامل» تبدیل خواهد شد. چالش دوم، بحران بار شبکه برق است؛ مساله‌ای که معمولاً در هیاهوی شعارهای توسعه فناوری نادیده گرفته می‌شود. شبکه برق کشور، امروز حتی در ماه‌های گرم با مشکل تامین پایدار مواجه است؛ حال تصور کنید چندصد هزار خودروی برقی نیز به این شبکه متصل شوند. اگر زیرساخت تولید و انتقال برق ناپایدار بماند، برقی‌سازی به جای راه‌حل، خود تبدیل به چالش جدیدی در حوزه انرژی خواهد شد. از همین رو، گذار به ناوگان برقی بدون توسعه نیروگاه‌های جدید، هوشمندسازی شبکه و اصلاح الگوی مصرف، تنها یک «شتاب‌زدگی پر هزینه» است. مساله سوم، هزینه



امید محمدی

عضو شورای سردبیری



اتک‌خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه لاماری هیبرید
با پرداخت دو مرحله‌ای | قیمت قطعی



021-22814440-1
Autokhosravani.com



ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO™

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

www.coraltire.com | ۰۲۱ - ۷۴۵۴۹۹



پرچمدار برقی‌های «بیوک» باتوان پیمایش ۱۴۰۰ کیلومتری



«بیوک با معرفی سدان پرچمدار الکترا L7 در چین، فصل جدیدی را در تاریخ خود گشوده است. این خودرو به قوای محرکه هیبرید بردافزا مجهز است. بیوک از سدان پرچمدار جدید خود با نام الکترا L7 رونمایی کرده است. این خودرو لوکس و پیشرفته که تحت زیرپرند جدید خودروهای انرژی نو بیوک یعنی الکترا عرضه می‌شود، به‌طور انحصاری برای بازار چین طراحی شده و برنامه‌ای برای عرضه آن در آمریکا یا سایر نقاط جهان وجود ندارد. در حالی که بیوک در بازار آمریکا تمرکز خود را کاملاً روی کراس‌اوورها و شاسی‌بلندها گذاشته، در بزرگ‌ترین بازار خودرو جهان یعنی چین، همچنان به‌سدان‌های سنتی وفادار

مانده است. الکترا L7 که نسخه تولیدی کانسپت الکترا L سال ۲۰۲۴ است، با طراحی مدرن، کابین فناورانه و قوای محرکه هیبریدی، رقیبی جدی برای خودروهای چون تسلا مدل S و مرسدس بنز EQE خواهد بود. الکترا L7 روی پلت‌فرم جدیدی به نام Xiao Yao ساخته شده که قابلیت پشتیبانی از انواع قوای محرکه مثل تمام‌برقی، پلاگین-هیبریدی و بردافزا را دارد. نسخه‌ای که در ابتدا عرضه می‌شود، از نوع بردافزا است. در این سیستم، یک پیش‌رانه ۱٫۵ لیتری توربوشارژر ۱۵۴ اسب‌بخاری تنها نقش زنا‌اتور را برای شارژ باتری ۴۰٫۲ کیلووات-ساعتی ایفا می‌کند و چرخ‌ها توسط یک موتور الکتري یکی قدرتمند به حرکت درمی‌آیند.

دبیر دوم کمیسیون صنایع و معادن خانه ملت در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

دستور کاهش مصرف سوخت با ساختار انحصاری صنعت خودرو اجراشدنی نیست

تا وقتی تنوع محصول در کشور ایجاد نشود، سبب سوختی هم تعریف نخواهد شد. امروز در دنیا خودرو بنزینی، دیزلی، هیبریدی و برقی کنار هم تولید و عرضه می‌شوند

همان نهادهایی که باید از اصلاح صنعت حمایت کنند، جلوی مصوبه کاهش تعرفه مجلس می‌ایستند، چطور انتظار دارید دستور رئیس‌جمهور تحول ایجاد کند؟

خودروسازان در حال حرکت به سمت خودروهای هیبریدی هستند، به نظر شما این موضوع طی یکسال نتیجه خواهد داد؟

ببینید، وقتی ساختار غلط است، «شوهای دستوری» هیچ فایده‌ای ندارند. فرض کنیم خودروساز بخواهد مصرف سوخت را اصلاح کند. آیا توان فنی دارد؟ خیر، چه می‌کند؟ دوباره می‌آید جلوی بانک مرکزی می‌خواهد، دوباره می‌رود چین و قطعات جدید سفارش می‌دهد. این اسمش حمایت از تولید داخل نیست. مردم هم کاملاً متوجه شده‌اند که این چرخه تکراری هیچ اثر ماندگاری ندارد.

یکی از انتقادهای دائمی به صنعت خودرو این است که کشور اصلاً «سبد سوختی» مشخص ندارد. تکلیف تولید خودروهای هیبریدی، برقی، گازسوز یا دیزلی معلوم نیست. چه کسی مسئول این سیاست‌گذاری است؟

دقیقاً مشکل همین است؛ تا وقتی تنوع محصول در کشور ایجاد نشود، سبد سوختی هم تعریف نخواهد شد. امروز



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«دستور اخیر رئیس‌جمهور که خودروسازان را ملزم کرده ظرف یک سال نسبت به اصلاح موتور خودروها و کاهش مصرف سوخت اقدام کنند، موجی تازه از بحث و تحلیل را در میان فعالان و کارشناسان صنعت خودرو به‌همراه داشته است. این دستور که با هشدار صریحی مانند عدم تخصیص ارز دولتی و حتی عدم صدور مجوز برای ادامه فعالیت خطوط تولید همراه شده، پرسش مهمی را دوباره در مرکز توجه قرار داده است: آیا می‌توان با «الزام‌نامه‌های ضرب‌الاجلی»، چالش‌هایی را که ریشه در پنج دهه سیاست‌گذاری نادرست، ضعف فناوری و نبود رقابت دارند، درمان کرد؟ صنعت خودرو ایران در حالی وارد این مرحله از الزام‌بخشی شده که مصرف بنزین کشور از مرز ۱۴۰ میلیون لیتر در روز گذشته و فاصله آشکار میان ظرفیت تولید پالایشگاهی و مصرف روزانه، عملاً زنگ خطر بحران جدیدی را به صدا درآورده است. این شکاف نه تنها دولت را مجبور به واردات بنزین با قیمت‌های چند برابر پارانه داخلی کرده، بلکه ساختار مالی کشور را در معرض کسری بودجه و فشار تورمی بیشتر قرار داده است. از سوی دیگر، روند جهانی صنعت خودرو از گذار به فناوری‌های هیبرید و برقی تا ارتقای استانداردهای آلودگی و مصرف سوخت سرعتی به مراتب بالاتر از توان فعلی صنعت داخلی دارد؛ صنعتی که هنوز در بسیاری از خطوط تولید، میانگین تکنولوژی محصولاتش به دهه‌های گذشته تعلق دارد. در چنین شرایطی، دستور رئیس‌جمهور از یک‌سو حامل پیام «فوریّت» و «اجبار» است و از سوی دیگر، گره خورده با این واقعیت که خودروسازان داخلی سال‌هاست بدون فشار رقابتی و در سایه بازار انحصاری فعالیت می‌کنند؛ بازاری که در آن، نه ساختار هزینه منطقه‌ای است، نه ارتقای تکنولوژی الزام‌آور

مجبور خواهد کرد. این یک انتخاب نیست؛ یک ضرورت است

برخی می‌گویند صنایع خودروسازی برای تداوم فعالیت نیاز فوری به ۴۰ هزار میلیارد تومان بسته حمایتی دولت دارند، در چنین شرایطی چگونه می‌توان به دنبال تولید خودروهای کم مصرف و تنوع سبد سوختی بود؟ همچنین در دنیا برای فروش خودروهای هیبریدی و برقی مشوق مالی داده می‌شود، اما در کشور چنین شرایطی وجود ندارد، نظر شما در این خصوص چیست؟

معتقدم دولت نباید پول از خزانه بردارد و به خودروساز بدهد؛ این اصلاً وظیفه دولت نیست. ما سال‌ها به اشتباه تصور کردیم دولت باید مشوق مالی بدهد، ولی نتیجه‌اش چه شد؟ هر بار یک فناوری ساده از چین خریدند، مونتاژ کردند و دوباره صنعت را عقب نگه داشتند. سیستم باید تغییر کند. من دیروز آگهی یکی از خودروهای هیبرید معروف را دیدم؛ این خودرو در کشور چند میلیارد تومان قیمت دارد و زمان تحویل آن ۶ ماه است، در امارات همان خودرو با دو میلیارد تومان و پنج سال اقساط تحویل فوری به دست مشتری می‌رسد، این تفاوت ناشی از ساختار اشتباه، عدم رقابت و انحصار کامل در بازار کشور است

به نظر شما راهکار برای حل چالش ناترازی سوخت و تنوع سبد سوختی در کنار ارتقای صنعت خودرو چیست؟

پنج دهه است ما یک مسیر را تکرار می‌کنیم و به این ترتیب فقط جیب دلال‌ها مدام پُر می‌شود، راه‌حل روشن است؛ باید رقابت واقعی شود و تنوع محصول در دستور کار قرار گیرد؛ همچنین ورود فناوری‌های روز مثل هیبرید و الکتريکی به کشور باید تسهیل شود و در نهایت حذف فرآیند قیمت‌گذاری دستوری نیز باید در دستور کار قرار گیرد. تا زمانی که این اصول رعایت نشود، هر دستوری مانند دستور اخیر رئیس‌جمهور به نتیجه نمی‌رسد.

نمایندگی مرکزی ایرتویا

لوازم جانبی ایرتویا انتخابی مطمئن برای خودروی شما



irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com

۰۲۱-۷۳۴۵۷۷

فروشگاه لوازم جانبی



میلادی آماده می‌شود. طراحی این پیکاپ جدید به‌وضوح از خودروهای آمریکایی الهام گرفته‌است. در نمای جلو، چراغ‌های LED شباهت زیادی به‌فورد F-150 دارند و جلونچرخ پنج‌شباری با نواری نورانی، یادآور محصولات جیپ است. این ترکیب، همراه با سپر عضلانی و ورودی‌های بزرگ، چهره‌ای تهاجمی و قدرتمند به این خودرو بخشیده‌است که آن را از نسل فعلی موسو کاملاً متمایز می‌کند. این پیکاپ جدید روی نسخه به‌روزرشده همان پلت‌فرم نردبانی شاسی‌بلند رکستون ساخته خواهد شد؛ ساختاری که دوام و قابلیت‌های آفرود آن را تضمین می‌کند.

شرکت KGM یا همان سانگ یانگ سابق، با انتشار تیزری از یک پیکاپ جدید، برای فورد رنجر و تویوتا هایلوکس خط‌نشان کشیده‌است. در بحبوحه رقابت داغ بازار جهانی پیکاپ‌های میان‌سایز، یک بازیگر جدید کره‌ای برای غول‌هایی چون فورد رنجر و تویوتا هایلوکس خط‌نشان کشیده‌است. شرکت KGM یا همان سانگ یانگ سابق، با انتشار تیزری رسمی از یک پیکاپ آفرودی و مدرن، ورود خود به این عرصه پرچالش را اعلام کرد. این خودرو که با کد Q300 شناخته می‌شود، به‌عنوان جانشین مدل موسو و با گزین‌های پیشرفته دیزلی و هیبریدی جدید، برای عرضه در سال ۲۰۲۶



سانگ یانگ برای جایگزینی «موسو» آماده می‌شود

افزایش سقف اعتباری «ایران خودرو» و «سایپا»؛

۴۰ همت در ریه‌های صنعت خودرو؛ تزریق حیاتی که می‌تواند قطعه‌سازان را نجات دهد

این منابع تازه اگر درست هدایت و مدیریت شود،

نخستین «تنفس مالی» پس از ماه‌هایی ثباتی در بازار پول، شبکه بانکی و زنجیره‌تأمین خواهد بود



تصمیم دولت و وزارت صمت برای افزایش ۴۰ همت سقف اعتبار ایران خودرو و سایپا، در ظاهر یک رویکرد حمایتی معمولی به‌نظر می‌رسد؛ اما در واقعیت، این خبر یکی از مهم‌ترین تحولات مالی سال ۱۴۰۳ در صنعت خودرو است. در شرایطی که زنجیره‌تأمین، به‌ویژه قطعه‌سازان، با فشار بی‌سابقه سرمایه در گردش، کاهش تسهیلات بانکی، افزایش قیمت مواد اولیه و خریدهای نقدی اجباری روبه‌رو هستند، این رقم می‌تواند خط توقف بسیاری از واحدها را به‌عقب براند.

چالش امروز صنعت خودرو فقط کمبود نقدینگی نیست؛ ناهمخوانی شیوه قیمت‌گذاری، افزایش هزینه‌های سربار، تاخیر طولانی‌مدت در پرداخت مطالبات و ناترازی انرژی، قطعه‌سازان را در موقعیتی قرار داده که هرگونه تاخیر در پرداخت‌ها، می‌تواند مستقیماً به توقف خطوط تولید تبدیل شود. بنابراین این ۴۰ همت، نه یک حمایت معمولی، بلکه سوپاپ اطمینانی برای جلوگیری از بحران سیستماتیک در کل صنعت خودرو است.

زنجیره‌ای از بدهی‌ها؛ گره‌ای که فقط با نقدینگی باز می‌شود

قطعه‌سازان طی دو سال گذشته با فشار مضاعفی مواجه بوده‌اند. سهم تسهیلات سرمایه در گردش که در گذشته حدود ۲۰ درصد نیاز مالی صنعت‌خودرو را پوشش می‌داد، امروز به‌حدود ۱۲ درصد رسیده است؛ عددی که عملاً به معنی حذف ابزارهای اصلی گردش مالی در این صنعت است. نتیجه این کاهش، انتقال کل بار تأمین نقدینگی به دوش قطعه‌سازانی شده که وضعیت نقدینگی‌شان پیش‌تر نیز شکننده بود.

افزایش سقف اعتبار به دو خودروساز بزرگ، معنایش این است که خودروساز می‌تواند پرداخت‌های عقب‌افتاده به زنجیره‌تأمین را جبران کند. قطعه‌سازانی که ماه‌ها منتظر وصول مطالبات خود بوده‌اند، با دریافت بخشی از این منابع می‌توانند بدهی مواد اولیه را تسویه کنند، خطوط تولید نیمه‌فعال را دوباره راه‌اندازی کنند، پرداخت حقوق پرسنل را تثبیت کنند و از تعطیلی یا تعدیل گسترده نیرو جلوگیری کنند. این‌ها در کنار هم یعنی نجات زنجیره‌ای که ستون اصلی تولید خودرو در کشور است.

چرا قطعه‌سازان بیش از همه به این پول نیاز دارند؟ در نگاه اول شاید تصور شود که این ۴۰ همت عمدتاً برای خودروسازان حیاتی است؛ اما حقیقت برعکس است؛ قطعه‌سازان اصلی‌ترین ذی‌نفعان این تزریق مالی هستند. علت ساده است:

۱. بیش از ۷۰ درصد ارزش یک خودرو در قطعات آن است.
۲. بخش زیادی از قطعه‌سازان امروز خرید نقدی مواد اولیه داخلی و خارجی دارند.
۳. فشار تورم و نرخ ارز، نیاز سرمایه در گردش را چند برابر کرده است.
۴. در مقابل، پرداخت خودروسازان چندین ماه عقب افتاده است.

در چنین شرایطی، هر عقب‌افتادگی مالی، یک توقف بالقوه در تولید ایجاد می‌کند. قطعه‌سازان ماه‌هاست که هشدار

پیگیری یک موضوع

Low up

علی شیخ‌زاده

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا

«شاهین» در صدر جدول کیفیت خودروهای داخلی قرار گرفت

به گزارش «سایپانیز» علی شیخ‌زاده، همزمان با هفته ملی کیفیت در بازدید از خط تولید و نشست با مدیران کیفیت شرکت سایپا بر ارتقای هرچه بیشتر کیفیت محصولات سایپا تأکید کرد.

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با اشاره به جایگاه محوری مدیران میانی در ساختار سازمانی گفت: «مدیران میانی از مهم‌ترین سرمایه‌های هر مجموعه محسوب می‌شوند، زیرا نقشی خلق‌کننده و اثرگذار در حرکت سازمان بر عهده دارند. سازمانی که از مدیران میانی توانمند بهره‌مند باشد، از بنیانی مستحکم برخوردار است.»

وی مدیران میانی را «موتور محرک مجموعه» خواند و افزود: «این مدیران باید در تعامل مستمر با مدیریت ارشد، موضوعات کلیدی حوزه کاری خود را مطرح و در جهت اقتاع و همراه‌سازی همکاران اقدام کنند. در چنین شرایطی، حرکت سازمان روان‌تر و موفقیت آن تضمین خواهد شد.»

مدیرعامل سایپا با اشاره به اهمیت دانش و تجربه مدیران میانی، اظهار داشت: «تیروی انسانی در این سطح، سرمایه‌ای گرانبهاست و بی‌توجهی به آن می‌تواند سازمان را با خطر توقف و افول مواجه کند.»

شیخ‌زاده ضمن تأکید بر اهمیت کیفیت در گروه سایپا گفت: «مدیران کیفی باید با قدرت و دقت در زنجیره تأمین فعالیت کنند، چراکه کیفیت نهایی محصول از قطعات با کیفیت آغاز می‌شود. همچنین فرآیندهای کیفی در خطوط تولید باید با حساسیت بالا دنبال شود.»

وی با تأکید بر ضرورت خودباوری در مجموعه گفت: «تأیید بخش کارشناسی و بدنه مولد سازمان را تضعیف کنیم. با حضور مدیران لایق و مسئولیت‌پذیر، روزهای سخت سپری خواهد شد و حفظ سنسگر کیفیت و وظیفه اصلی همه ما در این مقطع است.»

در ادامه این مراسم، مهدی رادمنش عضو هیات‌مدیره و قائم‌مقام مدیرعامل در توسعه محصول گفت: «با تلاش همکاران در معاونت کیفیت، محصول شاهین به‌عنوان کیفی‌ترین خودروی داخلی معرفی شده است.»

وی افزود: «در حوزه کیفیت فعالیت‌های موثری آغاز شده و تیم کیفی گروه با انجام بازدیدهای دوره‌ای از نمایندگی‌ها و شرکت‌های قطعه‌سازی، روند توسعه و تکوین را دنبال می‌کنند. این بخش اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا ریشه بسیاری از مشکلات کیفی در همین فرآیندهاست. از این‌رو، کنترل‌ها از مرحله طراحی در مرکز تحقیقات تا تولید قطعه به‌صورت کامل انجام می‌شود.»

نگاه View

علی خسروانی

نایب‌رئیس اتحادیه صنف فروشندگان خودرو

بازار خودرو در رکود کامل نیست

در چند روز اخیر بازار خودروهای داخلی تا حدی با افزایش قیمت مواجه بود و هم‌زمان با رشد نرخ ارز، بهای خودرو نیز دوباره روند صعودی پیدا کرد؛ به‌طوری که طی هفته گذشته حدوداً ۵ درصد افزایش قیمت در بازار خودرو ثبت شد و نرخ ارز نیز در همان دوره حدود ۵ درصد رشد را تجربه کرد.

با این حال، در حال حاضر در بازار خودروهای داخلی تقاضای خرید و فروش وجود دارد و برخلاف گذشته، بازار در رکود کامل نیست و خرید و فروش انجام می‌شود و تنها بخشی از بازار که همچنان در رکود به‌سر می‌برد، مربوط به خودروهای خارجی است و رکود این بخش عمدتاً ناشی از بسته‌بودن واردات خودرو و برای ایرانیان مقیم خارج و همچنین اعلام تعرفه‌های پلکانی جدید است که در رده‌های اولیه، این تعرفه‌ها تا حجم موتور ۱۵۰۰ سی‌سی با تعرفه ۲۰ درصد و خودروهای هیبریدی با تعرفه ۱۵ درصد، تغییرات قابل توجهی در بازار خودروهای خارجی ایجاد کرده و در مجموع باعث کاهش قیمت برخی خودروهای وارداتی شده است.

در بازار خودروهای داخلی و مونتاژی، معاملات بدون مشکل انجام می‌شود و قیمت‌های فعلی را می‌توان منطقی دانست و علت افزایش قیمت خودرو در بازار بیش از آن‌که ناشی از افزایش قیمت خودرو و سوزان باشد، بیشتر ناشی از کمبود عرضه است؛ به‌طوری که گاه افزایش قیمت کارخانه‌ای وجود دارد، اما عرضه مناسب، از افزایش قیمت در بازار جلوگیری می‌کند و به‌نظر می‌رسد مشکل اصلی در حال حاضر کمبود عرضه باشد.

با این حال، پس از اعلام افزایش قیمت‌ها گویا شرکت سایپا قصد دارد تولید خود را افزایش دهد و این می‌تواند به‌ویژه در خودروهای داخلی زیر یک میلیارد تومان که تحت‌تأثیر مستقیم خودروهای وارداتی نیستند، در تثبیت یا کاهش قیمت‌ها موثر باشد.

بنابراین، کنترل قیمت در این بخش تنها با افزایش عرضه امکان‌پذیر است.

در حال حاضر، وضعیت کلی بازار آزاد خودرو نسبت به‌روزهای گذشته همچنان افزایشی است و طی چند روز اخیر هیچ‌گونه روند کاهشی مشاهده نشده‌است و پس از موج افزایش قیمت توسط کارخانه‌ها، بازار وارد فاز کاهش شد و این در حالی است که با انتقال تخصیص ارز خودرو به تالار دوم، شایعاتی درباره افزایش دوباره قیمت‌ها مطرح شده است.

سازمان‌دهی شود.

اولویت سوم: اجرای سیاست‌های کیفی

آیین‌نامه ارتقای کیفیت خودروها که به‌تازگی ابلاغ شده، برای اجرا نیازمند سرمایه‌گذاری و اصلاح فرآیندهاست. بخشی از این ۴۰ همت باید صرف ارتقای کیفیت و خدمات پس از فروش شود تا شکاف اعتماد میان مصرف‌کننده و تولیدکننده کاهش یابد.

چالش‌های احتمالی؛ از فرسایش تا هزینه‌های جذب‌نشده

باید توجه داشت که ناترازی انرژی و هزینه‌های ناخوانده‌ای که بر تولید تحمیل می‌شود، همچنان معضل اصلی صنعت خودرو است. بخش زیادی از توقف‌های تولید ناشی از قطع برق، کمبود گاز و هزینه‌های استفاده از ژنراتورهاست. اگر این مشکلات ساختاری حل نشود، بخشی از مزایای ۴۰ همت به‌طور طبیعی خنثی خواهد شد. همچنین اگر این اعتبار صرف هزینه‌های جاری، هزینه‌های سربار یا فعالیت‌هایی شود که بازدهی عملیاتی ندارند، صنعت دوباره در همان نقطه قبلی قرار خواهد گرفت.

نتیجه‌گیری: ۴۰ همت یک فرصت است؛ نه معجزه

افزایش سقف اعتباری ایران خودرو و سایپا، یک اقدام ضروری و زمان‌سنجی شده است؛ اقدامی که در صورت مدیریت صحیح، می‌تواند نقدینگی زنجیره‌تأمین را احیا کند، از تعطیلی واحدهای قطعه‌سازی جلوگیری کند، ثبات تولید را به‌خط‌سوط برگرداند، عرضه خودرو را تقویت کند، بازار را آرام‌تر و قابل پیش‌بینی‌تر کند و مسیر اجرای آیین‌نامه ارتقای کیفیت را هموار سازد؛ اما این واقعیت نیز انکارناپذیر است: صنعت خودرو با یک دوره تزریق مالی درمان نمی‌شود. اگر سیاست‌های کلان، ساختار قیمت‌گذاری، ناترازی انرژی، تورم و بی‌ثباتی اقتصادی اصلاح نشود، این ۴۰ همت تنها نقش «اکسیژن اضطراری» را بازی خواهد کرد.

می‌دهند در صورت ادامه روند فعلی، «تولید نامنظم» جای «تولید برنامه‌پذیر» را خواهد گرفت. افزایش ۴۰ همتی سقف اعتبار، تنها روزنه‌ای است که می‌تواند ثبات تولید را به این چرخه بازگرداند.

دیدگاه وزارت صمت؛ حمایتی که باید مستمر باشد

وزارت صنعت، معدن و تجارت طی ماه‌های گذشته بارها اعلام کرده که فشار بر شبکه بانکی برای تأمین سرمایه در گردش خودروسازان باید به‌گونه‌ای مدیریت شود که بانک‌ها دچار فرسایش نشوند. به‌همین دلیل مسیرهای جایگزین مانند افزایش سقف اعتباری مستقیم، استفاده از ابزارهای وزارتخانه، تسهیل اسقاط اعتباری و رفع محدودیت‌های تسهیلاتی در دستور کار قرار گرفته است از طرف دیگر، کمیته خودرو که اختیار مدیریت عرضه و بازار را از سال گذشته برعهده گرفته، طی ۳۰ جلسه، بخش مهمی از درخواست‌های مالی و عملیاتی خودروسازان را بررسی و تصویب کرده است. افزایش سقف اعتباری نیز ادامه همین سیاست هماهنگ است.

این پول چگونه باید مدیریت شود؟

۴۰ همت اگر چه عددی بزرگ است، اما با حجم بازار و بدهی‌های معوق، خیلی زود مصرف خواهد شد؛ بنابراین اهمیت نحوه هزینه‌کرد آن بسیار بالاست. نگرش این گزارش نشان می‌دهد سه اولویت اصلی باید برای این منابع مشخص شود:

اولویت اول: پرداخت مطالبات قطعه‌سازان

این بخش باید حداقل ۶۰ درصد منابع را به‌خود اختصاص دهد. قطعه‌سازانی که امروز گرفتار جریان نقدینگی هستند، در صورت تأمین سریع مطالبات می‌توانند جلو توقف خطوط تولید خود را بگیرند.

اولویت دوم: تثبیت تولید و جلوگیری از نوسانات عرضه

افزایش عرضه خودرو در ماه‌های اخیر نشان داده که پرداخت منظم به زنجیره تأمین، مستقیماً بر ثبات بازار اثر دارد. این منابع باید در جهت اجرای مصوبات عرضه نیز

زاپاس Spare Tire

کاهش تردهای غیر ضروری شهروندان با سرویس در محل «ایران خودرو»

این شرایط فراهم شود». سرویس در محل ایران خودرو، در تمامی روزهای هفته از ساعت ۷ تا ۱۹ با دریافت نوبت از طریق درگاه‌های معرفی‌شده قابل انجام است. اپلیکیشن‌های «سپرو» و «ایساکو» وب‌سایت رسمی به نشانی www.096440.com و همچنین شماره تلفن سراسری ۰۹۶۴۴۰، راه‌های ارتباطی و ثبت درخواست سرویس در محل معرفی شده است.

مربوط به گارانتی، تنظیم موتور و تعویض شمع‌ها، تعویض روغن، لنت، فیلتر روغن و فیلتر سوخت، کنترل‌های مکانیکی و برقی و سایر امور نگهداری خودرو است که بدون نیاز به مراجعه حضوری، در زمان و مکان انتخابی مشتریان عزیز انجام می‌پذیرد. معاون امداد ایران خودرو تأکید کرد: «تمامی خدمات ارائه‌شده با تضمین کیفیت قطعات و حفظ گارانتی خودروها همراه است تا آرامش خاطر مشتریان در



و حفظ سلامتی شهروندان، دارندگان محصولات ایران خودرو خواست تا برای دریافت خدمات سرویس دوره‌ای به درگاه‌های خدمات در محل این شرکت مراجعه کنند. وی اعلام کرد: «سرویس در محل، توسط امدادگران مجرب این مجموعه و با رعایت کامل استانداردهای فنی و استفاده از قطعات اصلی ارائه می‌شود.» این خدمات شامل بازدیدهای فنی و فصلی پیش از سفر، سرویس‌های دوره‌ای

ایکوپرس- در آستانه فرارسیدن فصل زمستان شرکت امداد ایران خودرو، ارائه خدمات سرویس دوره‌ای خودرو در محل را با هدف کاهش تردهای غیر ضروری، جلوگیری از تشدید آلودگی هوا و حفظ سلامت شهروندان گسترش داده است. به‌روز رفیعی، معاون فروش و خدمات پس‌ازفروش امداد ایران خودرو، با اشاره به افزایش آلاینده‌ها در کلان شهرها در فصل سرما و لزوم پرهیز از تردد غیر ضروری

باز آفرینی کاملاً جسورانه از مدل افسانه‌ای Flachbau (به آلمانی به معنای دماغه تخت) دهه ۸۰ است. اما ایندسنت به‌جای استفاده از توربوشارژر، به‌سراغ یک سوپرشارژر رفته تا هوای فشرده را به‌قلب تپنده این خودرو، یعنی موتور ۲٫۸ لیتری ۶ سیلندر تخت تزریق کند. نتیجه این تغییر، دستیابی به‌قدرت خیره‌کننده ۱۶۰۰ اسب‌بخار است؛ قدرتی که به‌شکل قابل‌توجهی از ۴۸۰ اسب‌بخار در ۹۹۷ توربو و ۵۴۰ اسب‌بخار در ۹۹۱ توربو بیشتر است. وجه تمایز اصلی ایندسنت ۲۰۲۰ در طراحی منحصر‌به‌فرد آن است. برخلاف چراغ‌های مخفی مدل اصلی یا چراغ‌های کوچک دیده‌شده در پروتایپ پورشه، ایندسنت چراغ‌های جلورا در قسمت پایینی سپر تعبیه کرده است.

یک تیونر لهستانی با رونمایی از پورشه ۹۱۱ دماغه تخت ۱۶۰۰ اسب‌بخاری، پیش از خود پورشه، این اسطوره دهه ۸۰ را به‌شکلی مدرن و جسورانه احیا کرده است. درحالی‌که علاقه‌مندان پورشه منتظر رونمایی رسمی از نسخه مدرن و کارخانه‌ای ۹۱۱ اسلنت‌نوز دماغه تخت هستند، یک شرکت تیونینگ لهستانی به‌نام ایندسنت تصمیم گرفته است خودش دست‌به‌کار شود و این انتظار را به‌پایان برساند. این شرکت در حال ساخت یک نسخه سفارشی و سوپرشارژ از این خودرو نمادین است که با نام «ایندسنت ۲۰» شناخته می‌شود و قرار است حتی بیش از پایان سال جاری میلادی رونمایی شود. این پروژه که بر پایه شاسی یک پورشه ۹۱۱ مدرن (احتمالاً نسل ۹۹۷ یا ۹۹۱) بنا شده، یک

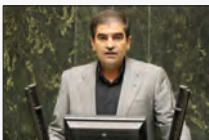


سبک خاص لهستانی‌ها برای احیای «۹۱۱»



تونیر!

مجلس برای رفع مشکلات صنعت خودرو چه اقداماتی انجام داده است؟



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی از پیگیری‌های مستمر این کمیسیون در راستای تسریع فرآیند تخصیص ارز و تزریق ۴۰ همت نقدینگی به صنعت خودرو خبر داد. احسان قاضی‌زاده هاشمی اظهار داشت: «تخصیص ارز نه تنها در صنعت خودرو بلکه در کلیه صنایع به‌دلیل مختلف در ۶ ماه نخست امسال افت محسوسی داشته است.» همچنین این عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی از برنامه‌ریزی این کمیسیون برای افزایش سطح استانداردها در صنعت خودرو خبر داد.

دیگه چه خبر؟

گمرک توپ گرانی خودرو را به زمین صمت انداخت



گمرک با ارائه توضیحاتی رسمی، فرآیند تعیین ارزش و قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی را تشریح و تأکید کرد که مسئولیت این یخش بر اساس قانون بر عهده وزارت صمت، معدن و تجارت است. قیمت نهایی خودروهای وارداتی بر پایه ارزش اعلام‌شده از سوی وزارت صمت و طبق فرمول قانونی شامل حقوق ورودی، عوارض، مالیات‌ها و سایر تکالیف مصوب مجلس و دولت محاسبه می‌شود. گمرک تأکید کرده است که در این فرآیند، نقش آن صرفاً اجرایی است و هیچ اختیاری در افزایش یا کاهش ارزش خودرو ندارد.

ویژه‌ها

هشدار رئیس‌جمهور به خودروسازان



مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور در جلسه هیات دولت با تأکید بر ضرورت کم‌مصرف بودن خودروهای جایگزین، از وزیر صمت خواست در جلسه‌ای با خودروسازان، صریحاً اعلام کند که اگر تا یک سال آینده موتور خودروها اصلاح و مصرف آن‌ها بهینه نشود، هیچ‌گونه ارزی دریافت نخواهند کرد و اجازه تولید نیز نخواهند داشت. این شرکت‌ها در صورت نیاز، فناوری روز دنیا را خریداری کنند و دولت نیز در این مسیر از آن‌ها حمایت خواهد کرد.

زنده يك First gear

فرانشیز پلکانی، گام نخست در اصلاح رفتار رانندگان

حاضر جواب: به‌نظر می‌رسد صنعت بیمه برای کنترل رفتار رانندگان، از روش‌های کاملاً علمی استفاده می‌کند. مثلاً اگر راننده هر هفته سپر عوض کند، فرانشیزش یک پله بالا می‌رود؛ اگر ماهی یک‌بار به جدول سلام کند، دو پله؛ و اگر همچنان فکر کند دنده عقب یعنی «حرکت بر اساس الهام قلبی»، دیگر فرانشیزش به نقطه‌ای می‌رسد که بیمه‌گر فقط لیخند می‌زند و می‌گوید: «داداش تو خودت یک پدیده‌ای، ما چیس‌کار کنیم؟» حالا ایسن پلکانی بودن هم مزیت داره؛ راننده حداقل انگیزه پیدا می‌کند یک ماه تمام حواش جمع باشد تا فرانشیزش مثل آسانسور برج میلاد نرود بالا. فقط امیدواریم پله‌ها آن قدر زیاد نشود که در نهایت راننده ترجیح بدهد ماشین را بدارد کنار و به دوچرخه‌سواری برود.

رونمایی از بسته جدید حمایتی خودروسازان حاضر جواب: بسته جدید حمایتی حالتی پیدا کرده که کارشناس بانکی وقتی توضیحش می‌دهد، آدم احساس می‌کند دارد درباره یک «پکیج لاکچری سفر به قطب جنوب» حرف می‌زند. مثلاً می‌گوید: «این بسته شامل ۲۰ همت تسهیلات، تمدید خطوط اعتباری و یک حس امیدواری ملایم است.» البته مردم هم این‌بار مثبت نگاه می‌کنند؛ چون شاید بالاخره زمان آن برسد که وقتی خودروساز می‌گوید «خط تولید به‌روز شد»، منظورش فقط عوض کردن پرده‌های سلف‌سرویس کارخانه نباشد. امیدواریم این بسته حمایتی مثل بسته‌های هدیه‌ای نباشد که باز می‌کنی و می‌بینی داخلش فقط کاغذ رنگی بوده.

چرا برخی گیت‌های خروجی مترو همچنان نقش دارند؟

حاضر جواب: گیت‌های مترو در ایران بیشتر شبیه شخصیت‌های کارتونی‌اند؛ یک روز خوشحال و باز، یک روز عبوس و بسته، یک روز هم در حال قهر: «بوق! برو از اون یکی گیت!» گاهی هم آن قدر آرام باز می‌شوند که مسافر فکر می‌کند «این گیت در حالت مراقبه ذهنی است». البته شایعاتی وجود دارد که گیت‌ها در حال اعتراض صنفی‌اند و می‌گویند: «هر روز این همه کارت می‌زنی، یک روز هم ما کارت بزنینم!» اما در مجموع خبر خوب این است که گیت‌ها برخلاف تقاطع‌های ترافیکی، حداقل چراغ قرمز و سبزشان روشن است و به مسافر پیام‌های دوپهلویی نمی‌دهند.

دانگ‌فنگ «ای-تراک» پیکاپ الکتریکی با قابلیت‌های جدید

حاضر جواب: پیکاپ الکتریکی جدید دانگ‌فنگ طوری معرفی شده که آدم فکر می‌کند نصف سفرهای برون‌شهری آینده با نور خورشید انجام می‌شود. فقط امیدواریم راننده‌ها این‌طور برداشت نکنند که «هر وقت آفتاب نیست، لازم نیست حرکت کنیم». ماشین الکتریکی چینی حتی گفته شده می‌تواند گوشه شارژ کند، پاوربانک شارژ کند و اگر لازم شد، روحیه راننده را هم شارژ کند. البته انرژی خورشیدی یک چالش هم دارد؛ راننده‌هایی که هر روز ماشین را توی سایه پارک می‌کنند، الان باید تجدیدنظر کنند. شاید مجبور شوند از سایه‌دوستی چندین‌ساله خود دل بکنند و به آفتاب‌پرستی فنی روی بیاورند.

نارنجی پوشان جاده مخصوص در مسیر توسعه تکنولوژیک قرار دارند؛

«سایپا» با پروژه‌های نوین، آینده صنعت خودرو را رقم می‌زند



شده است؛ ظرفیتی که امکان تامین نیاز داخلی گروه را فراهم می‌کند و حتی قابلیت عرضه موتور به سایر خودروسازان کشور را نیز به وجود می‌آورد. استفاده گسترده از توان داخلی و بهره‌گیری از زنجیره تامین قطعه‌سازان کشور باعث شده دستیابی به بیش از ۶۰ درصد خودکفایی در این پروژه قابل تحقق باشد. ویژگی مهم این طرح، اتکا به فناوری‌های روز صنعت موتورسازی جهان است.



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

گروه خودروسازی سایپا در دوره مدیریتی فعلی خود بر حوزه قوای محرکه تمرکز ویژه‌ای دارد؛ بخشی که طی سال‌های گذشته با چالش‌های ساختاری و تکنولوژیک روبه‌رو بود و نیاز به بازنگری اساسی داشت. با استقرار تیم مدیریتی جدید، این حوزه در اولویت برنامه‌های توسعه‌ای سایپا قرار گرفت و مجموعه اقداماتی با هدف ارتقای توان موتورسازی، کاهش وابستگی و افزایش رقابت‌پذیری آغاز شد. از سویی، سایپا با پروژه‌های نوین توسعه محصول به استقبال آینده صنعت خودرو می‌رود. در همین مسیر و با همکاری مشترک شرکت مگاموتور، مرکز تحقیقات سایپا و معاونت مهندسی گروه، پروژه طراحی و توسعه یک خانواده موتور کاملاً جدید کلید خورده است؛ پروژه‌ای که به‌عنوان یکی از مهم‌ترین طرح‌های راهبردی سایپا شناخته می‌شود. هدف از اجرای این طرح، ایجاد تحول در ساختار تولید موتورهای داخلی و فراهم کردن امکان نصب موتورهای مدرن و کم‌مصرف روی نسل آینده خودروهای سایپا عنوان شده است. بر اساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، نخستین نمونه از این خانواده موتور از سال آینده روی محصولات سایپا نصب خواهد شد و خطوط تولید آن طی حدود ۱۸ ماه آینده به بهره‌برداری کامل می‌رسد. ظرفیت تولید سالانه بیش از ۳۰۰ هزار دستگاه برای این موتورها پیش‌بینی

اینفوگرافیش Infography

افزایش درآمد شرکت «ایران خودرو دیزل»

درآمد همراه

5.049
میلیارد تومان



میزان رشد درآمد ۷ ماهه

56%

میزان درآمد ۷ ماهه

19.153
میلیارد تومان

شرکت «ایران خودرو دیزل» در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۱۹ هزار و ۱۵۳ میلیارد تومان درآمد شده است.

برای چه؟

دسترسی مصرف‌کنندگان به خودرو چالش برانگیز شده است

کرمی تأکید کرد: «حضور دلالان در بازار خودرو دسترسی مصرف‌کننده واقعی به خودرو را با چالش مواجه کرده؛ اما به‌نظر می‌رسد با ثبات قیمت‌ها بازار خودرو مسیر خود را پیدا کرده و با ادامه این روال حضور دلالان در بازار خودرو کاهش پیدا کرده و بازار در اختیار مصرف‌کنندگان واقعی قرار خواهد گرفت.»

چرا؟

توصیه به خریداران واقعی بازار خودرو

اسد کرمی در پاسخ به سوالی مبنی بر این که چه پیشنهادی به خریداران واقعی در شرایط فعلی دارید؟ بیان کرد: «خریدار واقعی نباید معطل کاهش و افزایش قیمت خودرو باشد و معمولاً این واسطه‌گران هستند که به‌دنبال ثبات قیمت‌ها هستند تا با خرید خودرو با قیمت پایین‌تر سود بیشتری کسب کنند.»

چند نلند؟

افزایش تمایل به خرید خودروهای چینی

رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران گفت: «عدم تحویل خودروهای ثبت‌نامی در موعد مقرر و تاخیرهای چندماهه در تحویل خودرو موجب بی‌اعتمادی مردم به خودروسازان داخلی شده و تمایل به خرید خودروهای چینی را در میان مشتریان افزایش داده است.»



حذف یا کاهش این تعرفه‌ها حمایت می‌کنند. این تعرفه‌ها حدود ۱۱ ماه پیش با هدف محافظت از خودروسازان داخلی در برابر آن چه رقابت ناعادلانه چین خوانده شده بود، وضع شدند. یکی از دلایل این بازنگری، وضعیت بحرانی بازار خودروهای برقی در کاناداست. جدیدترین آمارها نشان می‌دهد فروش خودروهای تمام‌برقی در این کشور با کاهش شدید ۳۹.۲ درصدی مواجه شده است و در نتیجه، دولت کانادا اخیراً مجبور شد از هدف اجباری خود مبنی بر این که ۲۰ درصد فروش خودروهای جدید تا سال ۲۰۲۶ باید به خودروهای بدون آلاینده اختصاص یابد، عقب‌نشینی کند.

«کانادادر تصمیمی غافلگیرکننده، حذف تعرفه ۱۰۰درصدی خودروهای برقی چینی را نه برای بازار خودرو، بلکه برای نجات صنعت کشاورزی خود بررسی می‌کند. دولت کانادا در حال بررسی یک تصمیم استراتژیک و غیرمنتظره برای لغو تعرفه سنگین ۱۰۰درصدی بر خودروهای برقی وارداتی از چین است. این اقدام که می‌تواند بازار خودرو آمریکای شمالی را دگرگون کند، بیش از آن که ریشه در صنعت خودرو داشته باشد، از مزارع کانولا و فشارهای بخش کشاورزی این کشور نشأت می‌گیرد. این بازنگری در سیاست‌های تجاری در حالی صورت می‌گیرد که یک نظرسنجی جدید نشان می‌دهد ۶۲ درصد از کانادایی‌ها از



فشار کشاورزان، چینی‌ها راراهی کانادا کرد!

نسل بعدی پژو «۲۰۸» جعبه‌ای خواهد بود



شد و اکنون این برند، نمای بیرونی و داخلی خودروی نمایشی را با جزئیات فاش کرده است. این شرکت خاطرنشان کرد که پژو Polygon برای نشان دادن بازنگری در زبان طراحی این برند در نظر گرفته شده است. انتظار می‌رود برخی از ویژگی‌های آن در خودروهای تولیدی این برند (از جمله ۲۰۸ آینده) منعکس شود. خودروی نمایشی فعلی ظاهری نسبتاً آینده‌نگرانه دارد، اما با عناصر رترو و کلاسیک. درهای کناری این کانسپت، دارای طراحی گالوپینگ هستند، اما مدل تولیدی احتمالاً دارای چهار در با مکانیسم استاندارد خواهد بود.

«برند پژو، که متعلق به غول خودروسازی استانتیس است، تولید هاج‌بک جمع‌وجور ۲۰۸ را در سال ۲۰۱۲ آغاز کرد. نسل دوم این مدل در سال ۲۰۱۹ عرضه شد و در سال ۲۰۲۳ به‌روزرسانی شد. همان‌طور که قبلاً گزارش شده بود، این تولیدکننده در حال حاضر روی نسل سوم ۲۰۸ کار می‌کند که قرار است نسخه تولیدی آن در اواخر سال ۲۰۲۶ رونمایی شود. خودروی مفهومی که با نام چندضلعی (Polygon) شناخته می‌شود و امروز به نمایش گذاشته شده است، انتظار می‌رود پیش‌نمایشی از پژو ۲۰۸ جدید باشد. این خودرو در اواخر سپتامبر ۲۰۲۵ معرفی شد، اولین تصویر آن اوایل این ماه منتشر شد و اکنون این برند، نمای بیرونی و داخلی خودروی نمایشی را با جزئیات فاش کرده است. این شرکت خاطرنشان کرد که پژو Polygon برای نشان دادن بازنگری در زبان طراحی این برند در نظر گرفته شده است. انتظار می‌رود برخی از ویژگی‌های آن در خودروهای تولیدی این برند (از جمله ۲۰۸ آینده) منعکس شود. خودروی نمایشی فعلی ظاهری نسبتاً آینده‌نگرانه دارد، اما با عناصر رترو و کلاسیک. درهای کناری این کانسپت، دارای طراحی گالوپینگ هستند، اما مدل تولیدی احتمالاً دارای چهار در با مکانیسم استاندارد خواهد بود.

«رینگ برادرز» بار دیگر سراغ «مک وان» رفت



«با شروع برگزاری نمایشگاه SEMA، انبوهی از خودروهای جالب و عجیب‌راهی لاس‌وگاس شده‌اند. با توجه به سابقه سال‌های گذشته، قابل پیش‌بینی بود که رینگ برادرز هم در این دوره از نمایشگاه SEMA حاضر شود. امسال هم مایک و جیم رینگ، یک خودروی جالب به نام کینگپین (Kingpin) را به این رویداد هیجان‌انگیز آورده‌اند. رینگ برادرز کینگپین نمونه تغییریافته از فورد موستانگ مک وان ۱۹۶۹ است، که به رسم همیشگی این تیونر آمریکایی، به طور کامل دستخوش تغییر و بازسازی قرار گرفته است. بنابر اعلام رینگ برادرز، بیش از ۵۵۰۰ ساعت زمان برای طراحی و ساخت کینگپین صرف شده است تا

یکی از زیباترین محصولات این تیونر آمریکایی بتواند در نمایشگاه SEMA حاضر شود. بدنه کینگپین با افزایش ۵ و ۸.۹ سانتیمتری عرض در جلو و عقب و ۳.۸ سانتیمتر فاصله بیشتر بین محورها، روی رینگ‌های HRE با تایرهای پیلوت اسپرت 4S ساخت میشلن، استوار می‌شود. فرم بدنه رینگ برادرز کینگپین در عین وفاداری به طرح اولیه، چهره‌ای به مراتب خشن‌تر را نمایش می‌دهد. همچون سایر محصولات رینگ برادرز، در بخش‌های مختلف بدنه کینگپین نیز می‌توان قطعات فیبر کربن را مشاهده کرد.

صادرات ۱,۱ میلیون خودرو، ۴۴ درصد از کل فروش شرکت را تشکیل داد؛

«چری»؛ از جاده‌های چین تا بورس هنگ کنگ



در سال جاری و ثبت ۱.۷۳ میلیون دستگاه تامه‌اوت، همراه با صادرات نزدیک به ۸۰۰ هزار دستگاه، نشان‌دهنده جدیت این شرکت در تحقق اهداف جهانی است. این روند، چری را در مسیر تبدیل شدن به یک بازیگر اصلی در صنعت خودرو جهان قرار می‌دهد؛ مسیری که با عرضه اولیه سهام و جذب سرمایه خارجی شتاب بیشتری خواهد گرفت. از منظر راهبردی، ورود چری به بورس هنگ کنگ پس از دو دهه تلاش و چندین بار ناکامی، نشان‌دهنده عزم راسخ مدیریت این شرکت برای حضور در عرصه‌های بین‌المللی است. بین‌تونگیو، مدیرعامل چری عرضه‌اولیه را نقطه آغاز فصل تازه‌ای در تاریخ شرکت می‌داند؛ فصلی که با تمرکز بر نوآوری، تحقیق و توسعه پیشرفته و حضور پررنگ‌تر در بازارهای جهانی تعریف می‌شود. در نهایت، عرضه سهام چری را باید فراتر از یک اقدام مالی صرف دانست. این حرکت، نماد تغییر جایگاه برندهای چینی در صنعت خودرو جهانی است؛ برندی که زمانی تنها به بازارهای نوظهور چشم داشت، امروز با پشتوانه مالی و تکنولوژیک، به دنبال رقابت مستقیم با غول‌های جهانی است. اگر چری بتواند اهداف فروش و توسعه خود را محقق کند، عرضه اولیه سهام آن نه تنها به سود سهامداران خواهد بود، بلکه می‌تواند الگویی برای دیگر خودروسازان چینی در مسیر جهانی شدن باشد.

دانست. شرکتی که طی دو دهه گذشته از یک بازیگر منطقه‌ای به یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان خودرو در چین تبدیل شده، اکنون با ورود به بازار سرمایه بین‌المللی قصد دارد جایگاه خود را در سطح جهانی تثبیت کند. چری با فروش رکوردی ۲.۶ میلیون دستگاه خودرو در سال ۲۰۲۴ و رشد ۳۸ درصدی نسبت به سال قبل، توانست رتبه خود را در میان خودروسازان داخلی چین از هشتم به ششم ارتقا دهد.

این عملکرد مالی و فروش چشمگیر، زمینه‌ساز اعتماد سرمایه‌گذاران و موفقیت عرضه اولیه شد. سرمایه حاصل از این عرضه قرار است در چند محور کلیدی هزینه شود: توسعه سبد محصولات با طراحی مدل‌های جدید، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نسل آینده، گسترش حضور در بازارهای جهانی، نوسازی کارخانه‌های تولیدی و تامین سرمایه در گردش برای اهداف عمومی شرکت. این برنامه‌ها نشان می‌دهد چری به دنبال تثبیت جایگاه خود در بازار چین بلکه در بازارهای صادراتی است؛ بازاری که در سال گذشته بیش از ۱.۱ میلیون دستگاه از محصولاتش را جذب کرد و سهمی ۴۴ درصدی از کل فروش شرکت داشت. چری اکنون دومین برند بزرگ خودروسازی داخلی چین و یازدهمین برند بزرگ جهان از نظر فروش محسوب می‌شود. هدف‌گذاری فروش ۳ میلیون دستگاه

رشد ۲۱.۴ درصدی در این بخش است. این عملکرد، جایگاه چری را از رتبه هشتم به ششم در میان خودروسازان داخلی چین ارتقا داد. براساس گزارش موسسه فرانت و سالیوان، چری اکنون دومین برند بزرگ خودروسازی داخلی چین و یازدهمین برند بزرگ در سطح جهان از نظر فروش در سال ۲۰۲۴ است. این شرکت هدف بلندپروازانه فروش ۳ میلیون دستگاه را برای امسال تعیین کرده و تا ماه اوت موفق به فروش ۱.۷۳ میلیون دستگاه شده است که از این میان، ۷۹۸ هزار و ۸۰۰ دستگاه صادر شده‌اند. مسیر چری برای ورود به بورس طولانی و پرفراز و نشیب بود. نخستین تلاش این شرکت به سال ۲۰۰۴ بازمی‌گردد. پس از چندین تلاش ناموفق، چری سرانجام اسناد خود را در تاریخ ۱۰ اسفند ۱۴۰۲ (۲۸ فوریه ۲۰۲۴) به بورس اوراق بهادار هنگ کنگ ارائه داد؛ اما این درخواست پس از ۶ ماه و بدون برگزاری جلسه استماع منقضی شد. با این حال، این شرکت با ارائه مجدد اسناد در تاریخ ۸ شهریور ۱۴۰۳ (۲۹ اوت ۲۰۲۴)، بالاخره توانست چراغ سبز ورود به بازار سرمایه را دریافت کند.

آینده‌ای متفاوت‌تر

عرضه اولیه سهام چری در بورس هنگ کنگ را می‌توان نقطه عطفی در مسیر جهانی شدن این خودروساز چینی



«پس از یک انتظار ۲۰ ساله، شرکت خودروسازی چری، یکی از بزرگ‌ترین بازیگران صنعت خودرو چین، سرانجام درهای بازار سرمایه را به روی خود گشود و برای عرضه اولیه عمومی سهام (IPO) آماده شد. این حرکت استراتژیک که توسط مدیرعامل شرکت، بین‌تونگیو دنبال می‌شود، نقطه عطفی در تاریخ این خودروساز محسوب شده و مسیر جدیدی را پیش روی آن قرار می‌دهد.

تحول در ارقام صادراتی

به گزارش «اینترنشنال فایننس نیوز»، سرمایه حاصل از این عرضه اولیه سهام قرار است در چند بخش کلیدی هزینه شود: توسعه سبد محصولات با طراحی مدل‌های سواری جدید، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نسل آینده و تحقیق و توسعه پیشرفته، گسترش حضور در بازارهای جهانی، نوسازی کارخانه‌های تولیدی در شهر و هوو و تامین سرمایه در گردش برای اهداف عمومی شرکت. صورت‌های مالی چری که در اسناد بورس منتشر شده، از یک رشد مالی چشمگیر حکایت دارد.

درآمد این شرکت از ۹۲.۶۲ میلیارد یوان در سال ۲۰۲۲ به ۲۶۹.۹۰ میلیارد یوان (۳۷.۵۲ میلیارد دلار) در سال ۲۰۲۴ جهش کرده است. سود خالص نیز در همین بازه زمانی از ۵۵.۸۱ میلیارد یوان به ۱۴.۳۳ میلیارد یوان (۱.۹۹ میلیارد دلار) افزایش یافته است. این روند صعودی در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۵ نیز ادامه داشته و شرکت درآمد ۶۸.۲۲ میلیارد یوان و سود خالص ۴.۷۳ میلیارد یوان را ثبت کرده است. این موفقیت مالی با عملکرد فروش فوق‌العاده‌ای همراه بوده است. چری در سال ۲۰۲۴ با فروش رکورد شکن ۲.۶۰ میلیون دستگاه خودرو، رشد سالانه ۳۸.۴ درصدی را تجربه کرد. از این تعداد، ۱.۱۴ میلیون دستگاه به بازارهای صادراتی اختصاص داشت که ۴۴ درصد از کل فروش را تشکیل می‌دهد و نشان‌دهنده

خبر

News

بنز «CLA» نیامده توسط چینی‌ها لانگ شد

«نسل جدید مرسدس بنز CLA در دو نسخه برقی و هیبرید به تازگی به بازار اروپا وارد شده است. هر دو تیپ این سدان آلمانی، سامانه چهار چرخ محرک را به همراه دارد. اما با توجه به سلیقه متفاوت مشتریان، این خودرو در بازار چین وضعیت متفاوتی دارد بدین معنا که به علت استقبال کمتر از سامانه چهار چرخ محرک، از این ویژگی بهره‌ای ندارد در حالی که به دلیل علاقه چینی‌ها به فضای بیشتر ردیف عقب، طول بیشتر بدنه و لقب L را به همراه دارد. طول و فاصله محوری ۴.۷۶۳ و ۲.۸۳ متری مرسدس بنز CLA نسبت به عدد ۴.۷۲۳ و ۲.۷۹ متری مدل بازار جهانی، افزایش نشان می‌دهد. عرض و ارتفاع این خودرو نیز ۱.۸۳۶ و ۱.۴۷۱ متر اعلام شده است. با وجود تغییر ابعاد، از نظر طراحی



نمی‌توان تفاوتی بین مدل بازار چین و بازار جهانی پیدا کرد. طراحی فضای کابین مرسدس بنز CLA نیز با هماتان خود در سایر کشورها تفاوتی ندارد و فقط می‌توان به فضای پای بیشتر برای سر نشینان عقب و همچنین سرویس‌ها و اپلیکیشن‌های چینی در نمایشگر لمسی، اشاره کرد. مرسدس بنز CLA فقط در تیپ CLA 300L در چین به فروش می‌رسد. این خودرو به یک موتور برقی روی محور عقب با ۲۷۲ اسب بخار قدرت و ۳۲۷ نیوتون متر گشتاور، مجهز شده است. شتاب صفر تا صد و حداکثر سرعت این خودرو به ترتیب ۶.۹ ثانیه و ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. در بازار جهانی، می‌توان تیپ دیگری از CLA با یک موتور برقی با نام CLA 250+ را نیز خریداری کرد که شتاب صفر تا صد ۶.۷ ثانیه را ارائه می‌دهد. مجموعه باتری ۸۹ کیلووات ساعت، می‌تواند برد ۸۶۶ کیلومتر (بر مبنای CLTC) را برای مرسدس بنز CLA 300L فراهم کند. وزن این خودرو نیز ۲۰۲۰ کیلوگرم اعلام شده است. مرسدس بنز CLA 300L با قیمت پایه ۲۴۹ هزار یوان (۳۵ هزار دلار) در چین به فروش می‌رسد. قیمت پایه دو رقیب این خودرو یعنی تسلا مدل ۳ و زیر ۷۰۰ هزار یوان به ترتیب ۲۳۵ هزار و ۲۰۹ هزار و ۹۰۰ یوان (۳۳ و ۳۰ هزار دلار) تعیین شده است.

آمدگی تماریو سوپر «تروفئو» برای حضور در پیست

اما لامبورگینی تماریو سوپر تروفئو، پیش‌از ۷8 توتین توربوشارژ را به همراه دارد که ۶۴۱ اسب بخار قدرت را از طریق گیربکس شش سرعته سکوت‌نشال به محور عقب ارسال می‌کند. این در حالی است که نسخه عادی تماریو، ۷۸۹ اسب بخار قدرت و گیربکس ۸ سرعته دو کلاچه را به همراه دارد. گذشته از سیستم انتقال قدرت Hoer مشترک با GT3، لامبورگینی تماریو سوپر تروفئو به مجموعه قطعات اسپرت شامل باله بزرگ عقب نیز مجهز شده است. فعلاً هیچ تصویری از فضای داخلی تماریو سوپر تروفئو در اختیار نداریم، اما بنابر اعلام لامبورگینی، مواردی شامل میله‌های حفاظتی مطابق با استاندارد FIA و روکش Dinamica Infinity برای داشبورد در این بخش وجود دارد.

«با افزایش سختگیری قوانین آلاینده‌ی، استفاده از سامانه هیبرید در محصولات لامبورگینی هم به یک ضرورت تبدیل شده است. اما به نظر می‌رسد که مدل‌های مسابقه‌ای فعلاً از این فناوری معاف باشند، چراکه پس از تماریو GT3، حالا تماریو سوپر تروفئو نیز با پیش‌رانه درونسوز بدون فناوری هیبرید، وارد میدان می‌شود. نسخه خیابانی این خودروی محرک عقب هم در آینده معرفی خواهد شد، اما فعلاً با نمونه‌ای مواجه هستیم که فقط مجوز حرکت در پیست مسابقات را در اختیار دارد. دومین تیپ مسابقه‌ای از لامبورگینی تماریو برای ادای احترام به مسابقات سوپر تروفئو (Super Trofeo) شکل گرفته که از سال ۲۰۰۹ تاکنون در حال برگزاری است. گایاردو و هوراکان سوپر تروفئو به پیش‌رانه ۷10 تنفس طبیعی مجهز بودند،





آخرین ایده‌های «لیبرتی‌واک» روی «گودزیلا»



«در حالی که تولید نیسان GT-R رسماً پایان یافته، تیونر ژاپنی لیبرتی‌واک با یک کیت بدنه عضلانی، وداعی باشکوه با گودزیلای افسانه‌ای تر تیب داده است. با توقف تولید نیسان GT-R پس از ۱۸ سال، بسیاری گمان می‌کردند پرونده این گودزیلای افسانه‌ای برای همیشه بسته شده است؛ اما تیونر مشهور ژاپنی، لیبرتی‌واک با رونمایی از یک پروژه جدید و نفس‌گیر ثابت کرد که این هیولا هنوز حرف‌های زیادی برای گفتن دارد. این شرکت با یک کیت بدنه پهن و تهاجمی، وداعی باشکوه و به یادماندنی برای این سوپراسپرت محبوب رقم زده است. تصاویر این خودرو منحصر به فرد یک GT-R نقره‌ای رنگ را به نمایش می‌گذارد که چهره‌ای

کاملاً متفاوت به‌خود گرفته است. این کیت شامل گلگیرهای یکپارچه و بسیاری عضلانی در جلو و عقب، سپر جلو جدید با ورودی‌های هوای بزرگ، یک اسپویلر لبه‌ای تهاجمی و کاناردهایی در طرفین است. در نمای جانبی نیز رکاب‌های جدید به چشم می‌خورند که ظاهر خودرو را عضلانی‌تر از همیشه کرده‌اند. در بخش عقب، یک بال عظیم روی صندوق خودنمایی می‌کند و دیفیوزر اسپرت جدید به همراه سراگزوها‌های جدید، نمای پشتی را به کلی دگرگون کرده‌اند. برای تکمیل این ظاهر سفید، رینگ‌های جدید مشکی رنگ با لاستیک‌های Advan با نواشته‌های

ری‌رادر بازار آزاد ۴۰ میلیون تومان ارزان شد؛

بازار خودرو در شوک قیمتی بعد از بنزین سه‌نرخه

بخش بزرگی از سوخت کشور صرف خودروهایی می‌شود که عمر آن‌ها از حد استاندارد گذشته است. توقف برنامه اسقاط به‌خصوص در سال‌هایی که واردات متوقف بود، باعث شد هزاران خودرو قدیمی در جاده‌ها تردد کنند.

این خودروها به دلیل استهلاک شدید موتور و سیستم سوخت‌رسانی، از مصرف سوخت بالایی برخوردارند. یک خودرو فرسوده قدیمی می‌تواند دو تا سه برابر یک خودرو استاندارد در هر ۱۰۰ کیلومتر بنزین مصرف کند. این امر مانند این است که بخش بزرگی از سوخت یارانهای را به جای تزریق به ناوگان کارآمد، صرف جبران ناکارآمدی تجهیزات از کار افتاده کنیم.

بنابراین آن‌چه امروز باید بر دوش سیاست‌گذار گذاشته شود، تسریع خروج فرسوده‌ها از ناوگان حمل‌ونقل است. داده‌های منتشرشده از سوی بازوی پژوهشی مجلس نیز موبد این مطلب است که در سال‌هایی این مهم مغفول مانده است. برای نمونه طی سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۴۰۳ مجموع خودروهای اسقاط‌شده در کشور کمتر از ۱۰۰ هزار دستگاه بوده که نتیجه آن انباشت بیش از ۱۳ میلیون خودرو فرسوده در ناوگان حمل‌ونقل است. از سوی دیگر، تسهیل ورود خودروهای هیبریدی یکی دیگر از الزاماتی است که به‌نظر می‌رسد با وجود تعیین تعرفه ۱۵ درصدی برای آن‌ها که هم‌سطح با خودروهای بنزینی با حجم موتور تا ۱۵۰۰ سی‌سی است، برای سیاست‌گذاران چندان محلی از اعراب نداشته است. البته این موضوع جدای از در نظر گرفتن زیرساخت‌های لازم برای مثال تدارک ایستگاه‌های شارژ برای این مدل از خودروهاست که نام‌شان با آلایندگی کمتر گره خورده است.

بازار عجیب و غریب خودروهای وارداتی

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۴۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ری‌را (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۸۶۵ میلیون تومان، پادرا دوگانه (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۹۰ میلیون تومان، دنس پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۶۰ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن کوچک) (درپچه‌سیمی) (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۵۹ میلیون تومان، شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۹ میلیون تومان و دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۴۰ میلیون تومان خرید و فروش شد.

همچنین خودروهای مونتاژی افزایش قیمت ۱۵ تا ۵۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان، فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۳۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرومکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان و جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۸۵ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی در خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که تانک ۳۰۰-۲۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، بامو X2 sDrive 18i توربو شارژ (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۱۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان و اوپل کورسا ۱.۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

درحالی دولت با

تایید رسمی افزایش قیمت بنزین بار دیگر موجی از موافقت‌ها و مخالفت‌ها را



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

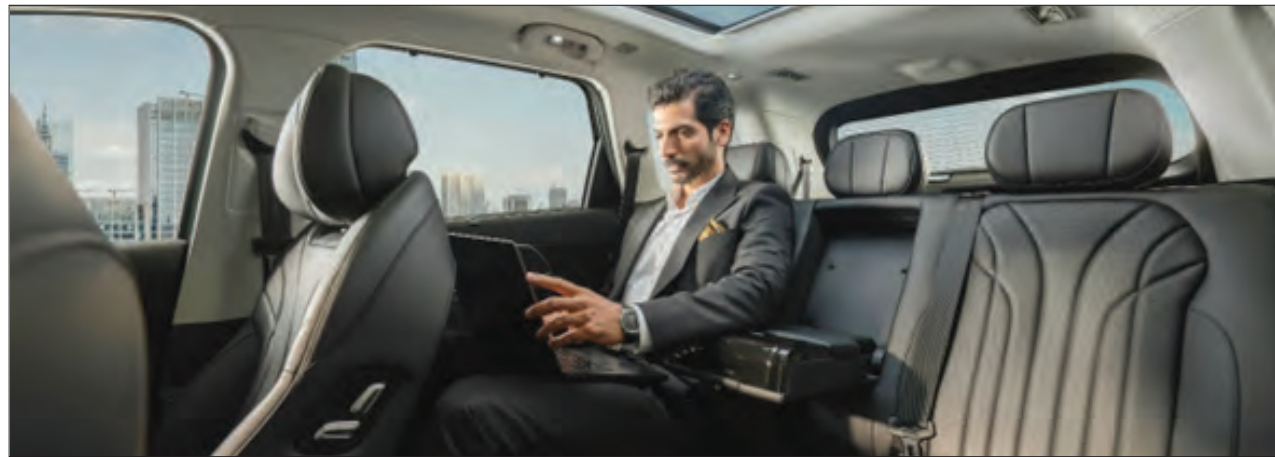
برانگیخته که یک نکته حیاتی همچنان در حاشیه مانده است؛ ساختار معیوب مصرف سوخت در ناوگان خودرویی کشور.

بحث‌ها عمدتاً حول عدالت قیمتی، فشار معیشتی و ضرورت اصلاح نظام یارانهای می‌چرخد؛ اما واقعیت آن است که افزایش نرخ بنزین بدون اصلاح مصرف سوخت خودروهای داخلی، تنها یک مُسکن موقت است. در شرایطی که بخش قابل توجهی از ناوگان سبک کشور را خودروهای پر مصرف داخلی با فناوری دو دهه قبل تشکیل می‌دهد و از آن طرف میلیون‌ها خودرو فرسوده همچنان در خیابان‌ها تردد می‌کنند، پرسش کلیدی این جاست: اصلاح قیمت بنزین قرار است چه چیزی را اصلاح کند؟ وقتی متوسط مصرف سوخت در بسیاری از خودروهای تولید داخل ۱.۵ تا دو برابر هم‌رده‌های خارجی است، طبیعی است که هر گونه افزایش قیمت، بدون برنامه‌ای برای ارتقای تکنولوژی و نوسازی ناوگان، تنها منجر به افزایش هزینه خانوار و تشدید نارضایتی‌ها خواهد شد.

از سوی دیگر، دولت درحالی با احتیاط وارد مسیر اصلاح قیمت بنزین شده که هیچ بسته مشخصی برای کاهش مصرف سوخت خودروهای داخلی، الزام خودروسازان به، به‌روزرسانی پلت‌فرم‌ها یا خروج هدفمند خودروهای فرسوده ارائه نکرده و این درحالی است که در تجربه جهانی، اصلاح قیمت سوخت معمولاً هم‌زمان با افزایش بهره‌وری ناوگان، ارتقای استانداردهای آلایندگی و اجرای سیاست‌های تشویقی برای تولید و استفاده از خودروهای کم‌مصرف پیش می‌رود. به‌نظر می‌رسد سیاست جدید بنزینی بدون آن که مصرف بالای سوخت در خودروهای داخلی و فرسودگی ناوگان را نشانه بگیرد، در حال اجراست. اگر این حلقه مفقوده همچنان نادیده گرفته شود، حتی با وجود اصلاح قیمت، نظام مصرف انرژی در کشور بهبود نخواهد یافت و کشور همچنان در سیکل معیوب اتلاف بنزین گرفتار خواهد ماند. در این بین برخی کارشناسان، سیاست‌گذاران خودرو را مانعی بر سر اصلاح مصرف سوخت خودروهای داخلی می‌خوانند. به عنوان مثال در سال ۱۳۹۶ بنا به درخواست وزیر وقت صمت دولت یازدهم، هیات‌دولت مصوبه‌ای مبنی بر اسقاط یک خودرو فرسوده به ازای تولید یک خودرو نو با مصرف سوخت بیش از ۸.۵ لیتر را به تصویب رساند.

این در شرایطی است که محمد شش‌ربعتمداری، وزیر وقت صمت دولت دوازدهم در همان اولین روزهای حضورش در دولت، درخواست لغو این مصوبه را داد که مورد موافقت واقع شد. وی در مصاحبه‌ای به خریداران خودروهای پرمصرف عنوان کرد؛

تجربه مالکیت با «فونیکس»؛ فراتر از خرید یک خودرو



«در بازار امروز، خرید خودرو آغاز یک مسیر است. آن‌چه این مسیر را متفاوت می‌سازد، تجربه‌ای است که پس از تحویل آغاز می‌شود؛ تجربه‌ای که از حس کیفیت در اولین رانندگی، تا آسودگی هنگام مراجعه به خدمات پس از فروش در ذهن مالک باقی می‌ماند.

فونیکس، این مسیر را برای مشتریان خود به شکل متفاوتی تعریف کرده است؛ مسیری که ورود به دنیایی از هوشمندی، آرامش و احترام به مشتری است.

طراحی همگام با سلیقه و احساس مشتری

فرقی نمی‌کند کدام خودرو برند فونیکس باشد؛ آن‌چه در اولین نگاه توجه را به خود جلب می‌کند، انسجام طراحی است. خطوط بدنه پویا، کابین مینیمال و مدرن، صندلی‌های ارگونومیک و لمس متریاک با کیفیت، همه بخشی از تجربه‌ای هستند که مالک از روز اول با آن زندگی می‌کند. برای فونیکس، زیبایی تنها ظاهر نیست؛ بخشی از فلسفه مهندسی است.

تجربه آرامش در رانندگی روزمره

مالکیت واقعی زمانی معنا پیدا می‌کند که خودرو بخشی از زندگی روزانه شود. استفاده در مسیرهای رفت و آمد روزانه، سفرهای آخر هفته، جاده‌های طولانی و حتی ترافیک شهری. فونیکس در همه این لحظات، تعادل میان قدرت، سکوت و راحتی را ارائه می‌دهد. تکنولوژی‌های هوشمند، نمایشگرهای یکپارچه، نورپردازی قابل تنظیم، سیستم‌های ایمنی پیشرفته و کیفیت سواری، همگی تجربه‌ای ممتد و پایدار می‌سازند. تجربه‌ای که هر روز تکرار می‌شود؛ اما هرگز خسته‌کننده نیست.

خدمات پس از فروش و اطمینان خاطر مشتریان فونیکس

در ایران، خدمات پس از فروش مهم‌تر از هر ویژگی دیگری است. فونیکس این واقعیت را درک کرده و برای آن آماده است. شبکه گسترده خدمات، مراکز مجهز به ابزارهای تخصصی، تکنسین‌های آموزش‌دیده و فرآیندهای استاندارد شده، باعث می‌شود مالک با خیال راحت به خودرو تکیه کند. اعتماد یعنی وقتی نیاز داری، برند کنارت باشد و فونیکس این تعهد را عملی کرده است.

فونیکس؛ تجربه یک مالکیت لوکس

فونیکس با ارائه محصولات مدرن و شبکه خدمات گسترده، تلاش کرده تجربه‌ای پایدار و قابل اعتماد برای مالکان ایجاد کند. تمرکز این برند بر کیفیت ساخت، پشتیبانی فنی، شفافیت خدمات و ارائه راهکارهای مبتنی بر تکنولوژی، باعث شده مالکیت خودروهای فونیکس تنها به مرحله خرید محدود نشود، بلکه به تجربه‌ای منسجم و قابل اتکا در طول استفاده تبدیل شود.



در جدیدترین خبر خود آورده‌است که موستانگ مک-ای با تغییراتی در طراحی رینگ و بخش کوچکی از سپر جلو و عقب قصد دارد تا موستانگ مک-ای را جذاب‌تر از قبل روانه بازار کند. هر چند که سایز رینگ‌ها نیز قرار است به ۲۰، ۱۹ و ۲۱ اینچ برسد. همچنین به‌روزرسانی در بخش قوای محرکه انجام خواهد شد که در نهایت قرار است ۲۵ اسب‌بخار قدرت و ۸۰ نیوتون‌متر گشتاور در نسخه GT و حدود ۵ اسب‌بخار و ۶۵ نیوتون‌متر گشتاور به دو نسخه فرستاد بشن و بر بوم افزوده شود

۱۷ نوامبر سال ۲۰۱۹ میلادی بود که کمپانی فورد از اس‌یووی کراس‌اور کامپکت تمام‌برقی خود با نام موس‌تانگ مک-ای رونمایی کرد. این خودرو که با شروع همه‌گیری کرونا تولید و عرضه آن به بازار با مشکلاتی مواجه شد، سرانجام از اواخر دسامبر سال ۲۰۲۰ به بازار آمد. حال کمپانی فورد قرار است نسخه ویژه و جدیدتر و البته به‌روز شده موستانگ مک-ای را با تغییراتی جزئی به بازار عرضه کند. هر چند که کمپانی فورد اطلاعاتی در این باره منتشر نکرده، اما مجله خودرو



کراس کوپه «فورد» چه در چینه دارد؟

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

مشکل صنعت خودرو و فقدان ظرفیت ارزش آفرینی است

موفقیت امروز چین در تولید خودرو برقی محصول یک برنامه‌ریزی راهبردی حدوداً ۲۵ ساله برای توسعه کل زنجیره تامین تولید این نوع خودروهاست

تولید و استاندارد دهان‌زای صنعت خودرو را تشدید کرده‌است. در حالی که زنجیره جهانی خودرو و به‌ویژه خودروهای برقی و متصل، به یک چرخه میلیارددلاری با اثرات گسترده فناوریانه و اقتصادی تبدیل شده، خودروسازی کشور در خطر «فقدان شدن» در مراحل کسب‌ارزش افزوده و فعالیت‌های تکراری، غیر رقابتی و درون‌گرا قرار دارد. در واکنش به این بحران، بسته به نوع دولت اجرایی و مجلس، اغلب راه‌حلهایی ساده‌انگارانه و فاقد پشتوانه سیستمی در قالب شعار جهش صنعتی با «تولید خودرو و کم‌لبرقی» مطرح می‌شود. این در حالی است که بدون توجه به «برقی‌سازی به‌مثابه یک گذار سیستمی» و نه صرفاً تولید چند مدل خودرو برقی و بدون در نظر گرفتن شش‌ماه‌گی زیست‌بوم، چنین راهبردهایی منجر به پیشرفت نمی‌شود. نکته در استفاده از خودرو و تمام‌برقی یا هیبرید نیست؛ نکته در این است که زیست‌بوم مانمی‌تواند از این تکنولوژی‌ها نهایت بهره را ببرد؛ چرا که در حال حاضر سطح ارزش‌آفرینی پایینی دارد. خودروهای آینده، عمیقاً مافزاری، الکترونیکی، متصل به شبکه و وابسته به زیرساخت‌های داده‌ای، ارتباطی و انرژی هوشمند هستند. تلاش برای جهش به چنین صنعتی بدون برنامه‌ریزی برای کل زنجیره تامین زیرساخت‌های مکمل، استانداردها و نهادهای تنظیم‌گر، یا به شکست پس از ائتلاف منابع عظیم منجر خواهد شد، یا وابستگی عمیق‌تر به واردات خدمات خارجی ایجاد می‌کند. تجربه چین در توسعه صنعت خودرو برقی، نمونه‌ای آموزنده است. موفقیت امروز چین محصول یک برنامه‌ریزی راهبردی حدوداً ۲۵ ساله برای توسعه کل زنجیره تامین از استخراج و فرآوری مواد اولیه باتری تا طراحی سامانه‌های مدیریت انرژی و نرم‌افزارهای کنترلی پیشرفته است. این مسیر به‌ر «جهش‌هیجانی» بلکه به جهش چشم‌انداز و روشن‌صبر راهبردی، ثبات نسبی سیاست‌ها و توسعه هم‌زمان زیست‌بوم استوار بوده‌است.

چرا صنعت خودرو و کشور با این سابقه طولانی همچنان در جامی زند؟

در پاسخ به این پرسش‌پر تکرار در صنعت خودرو و یاداندان کرد که زیست‌بوم صنعتی ما با سطح فعلی ارزش‌آفرینی اقتصاد و حکمرانی‌مان سازگار است؛ نه در عکس. مشکل را نباید در جست‌وجوی یک «هتهم واحد» خلاصه کرد. این زیست‌بوم، با تنوع محدود باز یگران موثر، اتصالات نهادی ضعیف، ساختار حکمرانی ناشخص و مکانیسم‌های خلق ارزش هیجانی و غیر پایدار، عملاً سقفی برای ارزش‌آفرینی ایجاد کرده است. ورود فناوری‌های پیشرفته به چنین زیست‌بوم نابالغی، به دلیل عدم تطابق میان نیازهای نوآوری و قابلیت‌های محیطی، به‌طور سیستماتیک به شکست یا تحقق ارزش محدود منجر می‌شود.

بنابراین، راهبردهایی که صرفاً روی انتقال فناوری، نمایش‌های تبلیغاتی یا اعطای یارانه‌های مقطعی تمرکز دارند، بدون توسعه هم‌زمان و بنیادی زیست‌بوم، محکوم به ناکامی هستند.

محدودیت الزام‌آور امروز ایران، نه در دسترسی به فناوری‌های روز، بلکه در ضعف در ساخت «ظرفیت پذیرش»، توسعه دارایی‌های کلان، تقویت زیرساخت‌های نهادی و ایجاد شبکه‌های منسجم برای تبدیل پتانسیل فناوری به ارزش افزوده واقعی است. این وضعیت، چالشی عمیق و چندلایه است که با راه‌حل‌های شعاری، پروژه‌های نمایشی و مداخلات جزیره‌ای اصلاح‌نمی‌شود؛ بلکه نیازمند بازگشت آگاهانه به تفکر سیستمی، تدوین یک چشم‌انداز صنعتی ملی و مورد اجماع، صبر راهبردی و تعهد به اصلاحات نهادی پیگیر است. مسیر توسعه از بازنگری در حکمرانی صنعتی، بازطراحی قواعد بازی و بازآایی زیست‌بوم ارزش‌آفرینی می‌گذرد، نه از افزایش موقت ظرفیت خط مونتاژ یا تغییر نام طرح‌های قدیمی و پلتفرم‌ها. فشار برای پاسخ‌های ساده‌انگارانه از جمله دوگانه‌سازی‌های سطحی نظیر مساله اصلی، نه صرفاً تولید یا عدم تولید خودرو، بلکه نحوه به کارگیری هوشمندانه سرمایه انسانی جوان ایرانی، پیوند آن با ارتقای بهره‌وری اقتصاد و هم‌زمان مدیریت واقع‌بینانه قیود و فرصت‌های ژئوپلیتیکی است. خودروسازی اگر در چارچوب یک زیست‌بوم متوازن، رقابتی و نوآور قرار گیرد، می‌تواند به‌سکوی ارتقای فناوری، توسعه زنجیره‌های ارزش و توانمندسازی نسل جدید مهندسان و کارآفرینان تبدیل شود و اگر همچنان در چارچوب حکمرانی جزیره‌ای، تصمیم‌سازی پوپولیستی و سیاست‌های ناپایدار اداره شود، به کانون دائمی ائتلاف منابع و بازتولید ناکال‌آمدی بدل خواهد شد. انتخاب میان این دو مسیر، نه در خطوط تولید، بلکه در نحوه نگاه به «توسعه به‌مثابه یک سیستم» رقم می‌خورد.



از تمرکز بر چند بنگاه مونتاژ کار بزرگ دارد. این شرکت‌ها موتور واقعی رشد، اشتغال و تنوع‌بخشی صنعتی هستند؛ اما ظرفیت شکوفایی آن‌ها به وجود ساختارهای پشتیبان در زیست‌بوم وابسته است. بدون طراحی و پیاده‌سازی این ساز و کارهای حمایتی از تامین مالی هوشمند تا خدمات توسعه کسب و کار و پیوند با زنجیره‌های ارزش، شرکت‌های کوچک در فعالیت‌های کوبه‌پرموری گرفتار می‌مانند. علاوه بر این، «ناکامی‌های هماهنگی» میان اجزای مختلف نظام، مانع شکل‌گیری خوشه‌های صنعتی مولد و صادرات‌محور می‌شود. در کشور، نهادهای متعددی علاقه‌مند به اظهار نظر در باره صنعت خودرو هستند؛ گویی خودروسازی به یک سرگرمی دائمی برای قانون‌گذاران و سیاست‌گزاران صنعتی پوپولیست تبدیل شده است. اما در عین تعدد صداها، به اصطلاح «متخصصین حوزه خودرو»، فرهنگی که مسئولیت واقعی «هم‌نوآوری» و تنظیم روابط میان دولت، دانشگاه، صنعت، نظام مالی و نهادهای تنظیم‌گر را بر عهده گیرد، عملاً غایب است. این فقدان سیستمی، خودمحصول نبود پیش کل‌نگر در حکمرانی صنعتی است.

گاهی با برنامه‌هایی جهت جهش صنعت خودرو و مانند تولید خودرو و برقی یا برقی سازی حمل و نقل مواجهم، این برنامه‌ها تا چه حد به مر حله اجرا نزدیک می‌شوند؟

آشفته‌گی‌های ناشی از قانون‌گذاری‌های شتاب‌زده و تغییرات مکرر در سیاست‌های کلان، همراه با کاهش قدرت خرید مردم و افت تقاضای موثر، یک «چرخه باطل علت و معلولی» را شکل داده است. این چرخه فرساینده، بدون مداخلات ساختاری و هوشمندانه، می‌تواند سال‌ها ادامه یابد. در کنار این، موانع حضور در زنجیره ارزش جهانی چه به دلیل تحریم‌ها و محدودیت‌های ژئوپلیتیکی و چه به علت عقب‌ماندگی داخلی در کیفیت، مقیاس و واردات پرکند.

روابط خودرو و سازان باز زنجیره تامین باید چگونه باشد؟

فقدان چشم‌انداز صنعتی مدون و مورد اجماع، موجب شده است که با تفکر راهبردی از دوش سیاست‌گزاران صنعتی برداشته شده و جای خود را به کنش‌های واکنشی، روزمره و تبلیغ‌محور بدهد. هر روز تأخیر در اصلاح ساختاری زیست‌بوم و تمرکز بر خلق ارزش واقعی، ابعاد و هزینه چالش‌ها را برای نسل‌های آینده بزرگ‌تر و پیچیده‌تر می‌کند. رشد زنجیره تامین، یکی از اصلی‌ترین قربانیان این بی‌برنامگی است. زنجیره تامین بالغ، شبکه‌ای پویا، انعطاف‌پذیر و نوآور از تامین‌کنندگان است که به‌مثابه یک دارایی راهبردی عمل می‌کند. در خودروسازی کشور، این زنجیره بیشتر به یک قربانی دائمی سیاست‌گزار و مدیریت مالی تبدیل شده است. انباشت بدهی‌های سنگین خودروسازان به قطعه‌سازان، این شبکه حیاتی را همواره در آستانه فروپاشی نگه داشته است. از تامین‌کنندگانی که به بحران نقدینگی و عدم قطعیت مواجه است، نمی‌توان انتظار سرمایه‌گذاری در ارتقای کیفیت، توسعه محصول جدید یا نوآوری را پندید؛ داشتن فشار مالی، خلاقیت را در لطفه خفه می‌کند. پادمان باشد که توسعه زیست‌بوم شرکت‌های کوچک و متوسط، در پویایی اقتصادی و نوآوری، اهمیت بسیار بیشتری

زیست‌بوم؛ حتی اگر بنگاهی آماده تغییر باشد، بازار و اقتصاد کلان توان جذب محصول نوآورانه آن را ندارند. زنجیره تامین قادر به تولید قطعات مکمل با کیفیت و قیمت رقابتی نیست؛ زیرساخت‌های لازم فراهم نشده و نظام بانکی و مالی نیز تمایلی به تامین مالی ریسک نوآوری و تغییر ندارد.

آیا زیست‌بوم صنعت خودرو در کشور برای ارزش‌آفرینی با ضعف مهندسی مواجه است؟

ارزش‌آفرینی در سطح ملی، وظیفه یک نهاد واحد یا یک سازمان مشخص نیست؛ بلکه شبکه پویای کنش و واکنش میان بازیگران متنوعی است که طی سال‌ها دهه‌ها شکل گرفته و بالغ می‌شود. چنین وضعیتی، چارچوب کلانی است که ظرفیت نوآوری و پتانسیل خلق ارزش افزوده در اقتصاد تعیین می‌کند. شبکه‌ای از نهادهای سیاست‌گزار، دانشگاه‌ها، پژوهشگاه‌ها، بنگاه‌های بزرگ و کوچک، نهادهای مالی، انجمن‌های حرفه‌ای و زیرساخت‌های حقوقی و نهادی در این نظام نقش‌آفرینی می‌کنند. در کشور، سیاست‌های متناقض و کوتاه‌نگر در صنعت خودرو، مانند قیمت‌گذاری، سهمیه‌بندی، طرح‌های قرعه‌کشی، ممنوعیت‌ها و مجوزهای دوراهی واردات، نه تنها فضای فرصت برای نوآوری را گسترش نداده، بلکه آن را به شدت منقبض کرده است. این مداخلات بدون منطق راهبردی، سیگنال‌های پی‌درپی و متضاد به بازار ارسال می‌کنند و هرگونه انگیزه برای سرمایه‌گذاری بلندمدت در تحقیق و توسعه را فرسوده می‌سازد. در چنین زیست‌بوم آشفته‌ای، نوعی پارادوکس تلخ شکل می‌گیرد: بازار جامعه مهندسی و کارگران کف کارخانه انتظار می‌رود که با اتکا به فناوری پیشرفته، ضعف‌های بنیادی سازمان بالادستی بی‌برنامه را جبران کنند. حال آن که چالش مهندسی را باید با راه‌حل مهندسی و چالش راهبردی را با خلق «راهبردی» پاسخ داد، نه صرفاً با شعارهای فناوریانه و واردات پرکند.

روابط خودرو و سازان باز زنجیره تامین باید چگونه باشد؟

فقدان چشم‌انداز صنعتی مدون و مورد اجماع، موجب شده است که با تفکر راهبردی از دوش سیاست‌گزاران صنعتی برداشته شده و جای خود را به کنش‌های واکنشی، روزمره و تبلیغ‌محور بدهد. هر روز تأخیر در اصلاح ساختاری زیست‌بوم و تمرکز بر خلق ارزش واقعی، ابعاد و هزینه چالش‌ها را برای نسل‌های آینده بزرگ‌تر و پیچیده‌تر می‌کند. رشد زنجیره تامین، یکی از اصلی‌ترین قربانیان این بی‌برنامگی است. زنجیره تامین بالغ، شبکه‌ای پویا، انعطاف‌پذیر و نوآور از تامین‌کنندگان است که به‌مثابه یک دارایی راهبردی عمل می‌کند. در خودروسازی کشور، این زنجیره بیشتر به یک قربانی دائمی سیاست‌گزار و مدیریت مالی تبدیل شده است. انباشت بدهی‌های سنگین خودروسازان به قطعه‌سازان، این شبکه حیاتی را همواره در آستانه فروپاشی نگه داشته است. از تامین‌کنندگانی که به بحران نقدینگی و عدم قطعیت مواجه است، نمی‌توان انتظار سرمایه‌گذاری در ارتقای کیفیت، توسعه محصول جدید یا نوآوری را پندید؛ داشتن فشار مالی، خلاقیت را در لطفه خفه می‌کند. پادمان باشد که توسعه زیست‌بوم شرکت‌های کوچک و متوسط، در پویایی اقتصادی و نوآوری، اهمیت بسیار بیشتری

ساده‌ترین تعریف، ظرفیت پذیرش به توانایی یک صنعت یا یک اکوسیستم برای شناسایی، جذب، تطبیق، بومی‌سازی و بهره‌برداری تجاری از دانش و فناوری‌های متنوع اشاره دارد. در مقیاس ملی، این ظرفیت، در صورت نبود راهبردی، به یک محدودیت ساختاری در مسیر خلق ارزش تبدیل می‌شود. زیست‌بوم‌هایی با ظرفیت پذیرش پایین، حتی در صورت دسترسی به پیشرفته‌ترین فناوری‌ها و امکان انتقال دانش، قادر به بهره‌گیری موثر از دستاوردهای دانشی بومی و غیر بومی نخواهند بود. وضعیت فعلی کشور نمونه‌ای روشن از این پدیده است. مهندسان جوان و با استعداد، به سرعت از مدرین روندهای فناوری جهانی را رصدمی‌کنند و با اتکا به مهارت فردی، نمونه‌های اولیه محصولات پیشرفته را با سرعتی قابل توجه توسعه می‌دهند. اما این جهش اولیه، خیلی زود در برخورد با دیوارهای سخت زیست‌بوم از ساختار بنگاه تا قواعد متعدد در سطح کلان متوقف می‌شود.

بارها گفته شده که صنعت خودرو به دلیل فقدان استراتژی دچار شکست شده است؛ نظر شما در این خصوص چیست؟

این شکست نه ناشی از ضعف دانش مهندسی بلکه معلول فقدان ظرفیت پذیرش در سطوح بالاتر و نبود «قشه راه کلان» است. این چالش را می‌توان در دو سطح مشاهده کرد؛ در سطح بنگاه: کارخانه‌ای که ساختارهای تولیدی، مدیریتی و مالی آن برای تولید انبوه یک محصول قدیمی بهینه شده، فاقد چابکی، انعطاف و تحمل ریسک لازم برای جذب یک نوآوری را در یکال است. براین اساس در مواردی که تعینی مدیریتی، مقاومت در برابر تغییر، وابستگی به رانت‌های موجود و تمرکز صرف بر سود کوتاه‌مدت به جای حمایت از رشد، به‌مانعی مهلک تبدیل می‌شود. در سطح

نویسنده

در ساده‌ترین تعریف، ظرفیت پذیرش به توانایی یک صنعت یا یک اکوسیستم برای شناسایی، جذب، تطبیق، بومی‌سازی و بهره‌برداری تجاری از دانش و فناوری‌های متنوع اشاره دارد. در مقیاس ملی، این ظرفیت، در صورت نبود راهبردی، به یک محدودیت ساختاری در مسیر خلق ارزش تبدیل می‌شود.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

چرا بی‌اسامانی مستمر صنعت و بازار خودرو کشور را نمی‌توان صرفاً در سطح بنگاه‌ها، فناوری یا حتی خط‌مشی‌های موقت جست‌وجو کرد. ریشه اصلی در ضعف عمیق نهادی و فقدان نگاه سیستمی به توسعه صنعتی است. کیفیت و بلوغ نهادهای شامل حاکمیت قانون، ثبات مقررات، حفاظت از حقوق مالکیت (مادی و فکری) و کنترل فساد مستقیماً سقف بازدهی و ارزش‌آفرینی یک صنعت را تعیین می‌کند. در زیست‌بومی با نهادهای ضعیف، هزینه‌های معاملاتی بالا، عدم قطعیت شدید و نااطمینانی نسبت به آینده، هرگونه انگیزه برای سرمایه‌گذاری‌های ریسک‌پذیر، بلندمدت و دانش‌بنیان تضعیف می‌شود. ادبیات اقتصادی و مطالعات تطبیقی نشان می‌دهد که کیفیت نهادی همبستگی معنادار و قوی با سطح سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، شکل‌گیری شرکت‌های نوآور و موفقیت راهبردی صنایع دارد. نهادهای توانمند با ایجاد اعتماد، ثبات و قابلیت پیش‌بینی، سرمایه‌گذاری و نوآوری را تشویق می‌کنند؛ در مقابل، نهادهای ضعیف، سیگنال‌های مبهم یا متناقض به بازیگران ارسال کرده و به تمرکز ساختاری در برابر ارزش‌آفرینی تبدیل می‌شوند. برای بررسی این وضعیت در صنعت خودرو و سازان کشور با «علی‌میرزایی سیسان»، کارشناس صنعت خودرو به گفت‌وگو پرداختیم:

وضعیت ارزش‌آفرینی در صنعت خودرو کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در چشم‌انداز صنعتی کشور، یک واقعیت تلخ و انکارناپذیر وجود دارد: سقفی نامرئی اما سخت و پایدار بر فراز پتانسیل خلق ارزش، با وجود تلاش‌های پراکنده، پروژه‌های مقطعی و سرمایه‌گذاری‌های پرهزینه در حوزه فناوری، این پرسش بنیادین همچنان تکرار می‌شود که چرا یک فناوری مشابه، در بسترهای جغرافیایی و نهادی متفاوت، نتایج کاملاً متضادی به‌همراه دارد؟ به بیان دیگر، چرا همان فناوری که در یک کشور پیشرفته به جهش صنعتی، ارتقای بهره‌وری و افزایش رفاه عمومی منجر می‌شود، در داخل کشور به نتایجی ناپایدار یا حتی معکوس ختم می‌شود؟ و هم‌زمان چرا ظرفیت خلاقیت و نوآوری نظام‌مند در کشور، در مقایسه با بسیاری از اقتصادهای نوظهور، پایین و شکننده باقی مانده است؟ پاسخ رانمی‌توان در کمبود استعداد فنی یا فقدان انگیزه فردی جست‌وجو کرد. مساله اصلی، سوءبرداشت بنیادین از «توسعه صنعتی» و غفلت عمیق از «نگاه سیستمی» است. بخش بزرگی از تلاش‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها به ائتلاف منابع مالی و انسانی منجر می‌شود؛ زیرا مفهوم «زیست‌بوم ارزش‌آفرین» به‌عنوان یک کل به‌هم پیوسته، هنوز در سطح سیاست‌گذاری صنعتی و حتی در بخش عمده‌ای از صنعت خودرو به‌درستی درک نشده است.

چرا صنعت خودرو در جهش فناوری با کیفیت با چالش مواجه است؟

باید دقت داشت حداکثر ارزش افزوده‌ای که نوآوری و فناوری می‌توانند خلق کنند، نه به خود فناوری، بلکه به «ظرفیت پذیرش» و «آمادگی ساختاری» زیست‌بومی که این فناوری در آن فرودمی‌آید، مشروط است. غفلت از این نگاه، کشور را در دام «فناوری‌گرایی ساده‌انگارانه» گرفتار کرده و ما را اسیر حباب‌های زودگذر توسعه‌ای می‌سازد؛ حباب‌هایی که به سرعت می‌ترکند و نهایی اعتمادی و سرخوردگی برجامی‌گذارند. توسعه پایدار و ارزش‌آفرین در یک صنعت، نیازمند همسویی با نظریات نظام نوآوری، اقتصاد نهادی و ارتقای صنعتی است. ناتوانی صنعت خودرو و کشور در تحقق یک جهش کیفی و توسعه‌ای ملموس، بیش از هر چیز به محدود بودن پتانسیل ارزش‌آفرینی آن در چارچوب یک مثلث سه‌وجهی بازمی‌گردد؛ اقتصاد کلان تحت فشار و بی‌ثبات، ژئوپلیتیک پیچیده و محدودکننده و از همه مهم‌تر، سیاست‌گزار صنعتی و فاقد چشم‌انداز ملی است.

برخی از کارشناسان معتقدند ورود فناوری‌های نوین به صنعت خودرو با تأخیر مواجه است؛ آیا این مساله به فقدان زیرساخت‌ها مربوط است؟

در درک «ظرفیت پذیرش» دچار مشکل جدی هستیم. در



زبان طراحی خاص و جدید «میتسویشی»



«اواخر سال ۲۰۲۰ بود که کمپانی میتسویشی از فیس لیفت اکلیپس کراس رونمایی کرد. شاید بتوان گفت فیس لیفت اکلیپس کراس یکی از محافظه کارانه ترین جراحی‌های طراحی در خانواده میتسویشی طی چند سال اخیر است. زیرا سطح تغییرات طراحی برای این کراس‌اور میتسویشی بسیار محدود است و در نمای جلو به چراغ‌های باریک تر LED بالایی، چراغ‌های تفکیک‌شده روی سپر و البته ترکیب رنگی یکبارچه مشک‌گریل (جلوپنجره) و ورودی‌هوا روی سپر محدود می‌شود. در نمای جانبی هیچ تغییر خاصی را شاهد نیستیم؛ اما طراحی نمای عقب و در پنجم تغییراتی داشته که

به‌رغم ساده‌تر شدن منجر به زیبایی بیشتر نمای عقب خودرو نیز شده است. هرچند که در نمای عقب شاهد تغییرات محدود برای گرافیک چراغ‌ها هستیم. در داخل کابین اکلیپس کراس به جز ترکیب رنگی جدید تریم داخلی، تفاوت‌ها به نمایشگر ۱۸ اینچی و تغییر ظاهری نامحسوس برخی کلیدها خلاصه می‌شود. اکلیپس کراس همانند نسخه فعلی خود با موتور ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری توربوشارژ ۱۶۱ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند و همچنین نسخه پلاگین-هیبرید آن نیز در دسترس است.

در هفت ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

عنوان سومین خودروساز بزرگ کشور به «کرمان موتور» رسید

دستیابی کرمان موتور به رتبه سوم، قدرت چانه‌زنی این شرکت را افزایش می‌دهد و امکان جذب تکنولوژی، توسعه پلتفرم‌های مشترک و حتی تولید محصولات صادراتی را بیشتر فراهم می‌کند



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«در سالی که بسیاری از خودروسازان کشور با افت تیراژ، توقف خطوط و بحران در زنجیره تامین مواجه بودند، کرمان موتور توانست مسیری متفاوت را طی کند و خود را به جایگاه سومین خودروساز بزرگ ایران برساند، جایگاهی که نشان می‌دهد این شرکت نه تنها از چالش‌های صنعت عبور کرده، بلکه از آن‌ها به عنوان فرصت برای رشد بهره برده است. گزارش وزارت صمت از عملکرد هفت ماهه نخست ۱۴۰۴ نشان می‌دهد تولید کرمان موتور از مرز ۳۵ هزار دستگاه گذشته، رقمی که در مقایسه با دوره مشابه سال قبل، جهشی معنادار به حساب می‌آید. روند تولید در تابستان و ابتدای پاییز به خصوص قابل توجه است. تیراژ این شرکت از چهار هزار و ۲۷۹ دستگاه در تیرماه به پنج هزار و ۵۳۰ دستگاه در مهرماه رسید، رشدی ۲۸ درصدی تنها در طول سه ماه. این عملکرد در فضایی به دست آمده که بسیاری از خودروسازان درگیر انرژی، دشواری تامین قطعات نیمه‌هادی و محدودیت‌های ارزی بوده‌اند.

استفاده از فناوری‌های نوین و کیفی‌سازی در دستور کار است

که بازار خودرو و شاهد نوسان قیمت و افت قدرت خرید بود، تولید خودروهای اقتصادی و میان‌رده از سوی این شرکت سبب شد ارتباط مناسبی میان عرضه و تقاضا شکل گیرد و فروش شرکت دچار وقفه نشود. در بعد مدیریتی نیز، اتخاذ سیاست‌های مالی محتاطانه باعث شد کرمان موتور در برابر نوسانات ارزی آسیب‌پذیر نباشد. بخشی از هزینه‌های ارزی از طریق قراردادها و بلندمدت و بخشی دیگر با تکیه بر داخلی‌سازی قطعات مدیریت شد، امری که توانست هزینه تولید را برای شرکت قابل پیش‌بینی تر کند. دستیابی به جایگاه سومین خودروساز بزرگ کشور فقط یک عنوان نیست، بلکه پیامدهای مهمی برای آینده کرمان موتور دارد. افزایش تیراژ و تثبیت موقعیت در بازار می‌تواند این شرکت را برای توسعه محصولات جدیدتر، ورود به بازار خودروهای هیبریدی یا حتی برنامه‌ریزی برای صادرات آماده کند. لذا موفقیت اخیر، نه صرفاً یک رقابت آماری، بلکه نقطه عطفی برای افزایش وزن کرمان موتور در صنعت خودرو کشور است. افزون بر این، رشد تولید و بهبود جایگاه رقابتی، اثر روانی مثبتی بر بازار دارد.

رشد تولید کرمان موتور را می‌توان نتیجه مجموعه‌ای از اقدامات و تصمیمات ساختاری دانست. نخست آن‌که این شرکت طی دو سال اخیر بخشی از خطوط خود را بازاریابی کرده و تجهیزات جدیدی به خطوط تولید افزوده است. این اقدام باعث افزایش سرعت مونتاژ، کاهش خطاهای تولیدی و بهبود بهره‌وری شده است. همچنین استفاده از فناوری‌های جدید در کنترل کیفیت و استانداردسازی محصولات، امکان عرضه خودروهایی با ثبات بیشتر در کیفیت نهایی را فراهم کرده است.

از سوی دیگر، در حالی که بخش مهمی از صنعت خودرو با توقف‌های متعدد به دلیل کمبود قطعات روبه‌رو بود، کرمان موتور توانست جریان تامین را پایدار نگه دارد و برنامه تولید را بدون وقفه دنبال کند. همین مدیریت زنجیره تامین، یکی از عوامل کلیدی صعود این شرکت در رده‌بندی خودروسازان است. کرمان موتور همچنین به‌طور هوشمندانه‌ای تولید خود را بر محصولاتی متمرکز کرد که تقاضای تثبیت‌شده و پایدار دارند. این رویکرد مانع از انباشت خودرو در پارکینگ‌ها شد و کمک کرد چرخه نقدینگی شرکت فعال بماند. در شرایطی

عملکرد کرمان موتور در سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که حتی در دوره‌ای که صنعت خودرو با فشارهای متعدد روبه‌روست، امکان رشد و پیشرفت وجود دارد؛ به شرط آن‌که مدیریت، برنامه‌ریزی، نوسازی و چابکی در تصمیم‌گیری در مرکز توجه قرار گیرد

ارتقای جایگاه کرمان موتور در رده‌بندی خودروسازان ناشی از یک حلقه تقویت‌کننده است

شبکه‌نماینده‌گی‌ها با اطمینان بیشتری فعالیت می‌کنند، مصرف‌کنندگان نسبت به خدمات پس از فروش و تامین قطعات مطمئن‌تر می‌شوند و تامین‌کنندگان داخلی نیز انگیزه بیشتری برای همکاری دارند. به عبارت دیگر، ارتقای جایگاه کرمان موتور در رده‌بندی خودروسازان، یک حلقه تقویت‌کننده ایجاد کرده که می‌تواند به رشد پایدار این مجموعه در سال‌های آینده کمک کند.

در کنار آثار عملیاتی و صنعتی، کسب رتبه سوم خودروسازی کشور برای کرمان موتور یک دستاورد اعتباری مهم نیز محسوب می‌شود. قرار گرفتن در کنار دو خودروساز بزرگ کشور، این شرکت را وارد سطحی از رقابت کرده که پیش‌تر بیشتر در انحصار تولیدکنندگان با سابقه و دولتی بود. این ارتقا باعث شده نگاه سیاست‌گذاران، سرمایه‌گذاران و حتی شرکای خارجی با جدیت بیشتری به کرمان موتور معطوف شود، چرا که ثبات تولید و رشد مستمر، یک شاخص کلیدی برای همکاری‌های بلندمدت در صنعت خودرو به شمار می‌رود. این موفقیت همچنین پیام مهمی برای بازار داخلی دارد.

صعود کرمان موتور به جایگاه سوم، نشان می‌دهد که ساختار رقابت در صنعت خودرو در حال تغییر است و شرکت‌هایی که بتوانند در بزنگاه‌های اقتصادی و محدودیت‌های تولید، انعطاف‌پذیری بیشتری از خود نشان دهند، شانس بیشتری برای سهم‌گیری از بازار خواهند داشت. این تغییر آرایش می‌تواند در آینده نظم بازار خودرو را دگرگون کند و به سمت رقابتی‌تر شدن سوق دهد، به‌ویژه اگر سایر شرکت‌ها نیز تلاش کنند استانداردهای تولید، کیفیت و

رشد و پیشرفت کرمان موتور

در سایه چالش‌های عدیده صنعت خودرو

عملکرد کرمان موتور در سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که حتی در دوره‌ای که صنعت خودرو با فشارهای متعدد روبه‌روست، امکان رشد و پیشرفت وجود دارد؛ به شرط آن‌که مدیریت، برنامه‌ریزی، نوسازی و چابکی در تصمیم‌گیری در مرکز توجه قرار گیرد. از منظر ارتباط با مشتری نیز کرمان موتور اقداماتی انجام داده که نقش مهمی در بهبود تصویر برند داشته است.

راه‌اندازی سامانه‌های پاسخگویی دیجیتال، یکبارچه‌سازی خدمات پس از فروش و توسعه مراکز تخصصی سرویس، باعث شده مشتریان تجربه متفاوتی نسبت به گذشته داشته باشند. این تغییرات هرچند تاثیر مستقیم بر تیراژ تولید ندارد، اما در افزایش اعتماد عمومی و تقویت جایگاه شرکت در بازار داخلی نقشی تعیین‌کننده ایفا کرده است. افزون بر تاثیرات مستقیم صنعتی و اعتباری، دستیابی کرمان موتور به رتبه سوم، پیام مهمی درباره تغییر رفتار مصرف‌کنندگان نیز دارد.

مشتریان ایرانی که طی سال‌های اخیر به دلیل تنوع محدود محصولات داخلی، نگاه محتاطانه‌تری به برندها داشتند، اکنون با مشاهده ثبات تولید، خدمات پس از فروش گسترده‌تر و عرضه منظم محصولات، اعتماد بیشتری به این شرکت پیدا کرده‌اند. رشد سهم بازار کرمان موتور نشانه‌ای است از این که انتخاب مردم دیگر صرفاً بر اساس قیمت یا برند نیست، بلکه پایداری عرضه و کیفیت خدمات نیز نقش تعیین‌کننده‌ای پیدا کرده است.

این تغییر در الگوی تقاضا، فشار رقابتی بر خودروسازان دیگر را نیز افزایش خواهد داد. در سطح کلان، افزایش توان تولیدی کرمان موتور می‌تواند به ایجاد تعادل بیشتر در بازار خودرو کمک کند، بازاری که سال‌ها با کمبود عرضه، نوسان قیمت و صف‌های طولانی خرید روبه‌رو بوده است.

ورود یک تولیدکننده قدرتمند به جمع سه شرکت برتر، می‌تواند بخشی از فشار تقاضا را از دو خودروساز بزرگ بردارد و بازار را به سمت ثبات بیشتر سوق دهد. در بلندمدت نیز افزایش رقابت می‌تواند زمینه‌ساز بهبود کیفیت، کاهش هزینه‌های اضافی تولید و افزایش رضایت مشتریان شود.

همچنین این موفقیت تاثیر مستقیمی بر موقعیت ایران در همکاری‌های منطقه‌ای صنعت خودرو دارد.

حضور یک بازیگر خصوصی با تیراژ بالا و سابقه همکاری خارجی فعال، می‌تواند مسیر ارتباط شرکت‌های بین‌المللی را بازتر کند.

در شرایطی که بسیاری از شرکت‌های خارجی برای ورود به بازار ایران به دنبال شرکت‌های با ثبات هستند، قرار گرفتن کرمان موتور در رتبه سوم، قدرت چانه‌زنی این شرکت را افزایش می‌دهد و امکان جذب تکنولوژی، توسعه پلتفرم‌های مشترک و حتی تولید محصولات صادراتی را فراهم‌تر می‌کند.

از منظر توسعه منطقه‌ای نیز این دستاورد اهمیت دارد. فعالیت اصلی کرمان موتور در استان کرمان، به‌مرور این استان را به یکی از قطب‌های صنعتی کشور تبدیل کرده است. رشد تیراژ تولید به معنای افزایش اشتغال مستقیم، افزایش سفارش به قطعه‌سازان محلی و رونق صنایع جانبی است.

به بیان دیگر، صعود کرمان موتور به جایگاه سوم تنها یک موفقیت شرکتی نیست، بلکه یک موتور محرک اقتصادی برای منطقه‌ای وسیع‌تر محسوب می‌شود.



این بخش از بازار خودرو، معاملات به‌سختی انجام می‌شود. کارشناسان تغییرات مکرر تعرفه گمرکی خودروهای وارداتی طی سال جاری را از عمده‌دلایل این موضوع می‌دانند.

با وجود رونق نسبی فروش خودروهای برقی در محدوده قیمت ۴ تا ۷ میلیارد تومان اما بازار خرید و فروش مدل‌های بنزینی صفر کیلومتر در محدوده قیمت بیش از ۷ میلیارد تومان تعریف چندانی ندارد و در



بیرمقی بازار وارداتی‌های غیر برقی



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

آیا قیمت خودرو همچنان ثابت می‌ماند؟

مناسبتی برای متقاضیان خودرو فراهم شده که تصمیم خود را در این زمینه هرچه سریع‌تر عملی کنند.

تداوم شرایط موجود و تغییرات بهای ارز در آینده نزدیک، بالا رفتن قیمت خودرو چندان هم دور از انتظار نیست. بنابراین شاید بتوان گفت هم‌اکنون فرصت

در طول دو هفته گذشته با وجود افزایش نسبی بهای ارز، قیمت انواع خودرو در بازار رشد چندانی نداشته است. با این حال کارشناسان معتقدند در صورت

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۳۱۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۴۱۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۰۰	یک‌میلیارد و ۵۵۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیون و ۱۱۵	۰	
چری آریزو 5T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۷۲	یک‌میلیارد و ۸۶۰	۳۰	▲
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۰۴	۲ میلیون و ۸۳۰	۴۰	▲
فونیکس آریزو 6 GT (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۰	۲ میلیون و ۵۸۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۹۷۳	۳ میلیون و ۴۸۰	۲۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۴۰۵	۳ میلیون و ۸۵۰	۳۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۱۱۴	۳ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۴۷	۴ میلیون و ۷۵۰	۵۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیون و ۱۱۵	۶ میلیون و ۴۰۰	۵۰	▼
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۲۸۵	۱۵	▲
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۶۲۰	یک‌میلیارد و ۷۰۰	۰	
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۰	یک‌میلیارد و ۶۰۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیون و ۱۷۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۸۰	۲ میلیون و ۳۶۰	۰	
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۵	۲ میلیون و ۳۵۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۵۰	۳ میلیون و ۴۵۰	۵۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۵۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۵۰	▲
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۹۸	۳ میلیون و ۴۰۰	۵۰	▼
ام‌جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۹۰	۳ میلیون و ۲۵۰	۵۰	▲
ام‌جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۹۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۰	۲ میلیون و ۷۵۰	۵۰	▲
اوتار EV 11 (۲۰۲۴)	۴ میلیون و ۱۹۸	۱۰ میلیون و ۳۰۰	۲۰۰	▼
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۷۰	۶ میلیون و ۳۰۰	۰	
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۸۴۵	۰	۰	
آنودی Q5e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۶ میلیون و ۳۵۰	۵۰	▲
بام‌و iX1e Drive برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیون و ۷۰۰	۱۰۰	▲
بام‌و X2 sDrive 18i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیون و ۷۰۰	۱۰۰	▲
بام‌و X2 sDrive 25i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیون و ۵۰۰	۰	
بام‌و iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیون و ۲۰۰	۰	
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیون و ۱۰۰	۱۰۰	▼
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیون و ۶۵۰	۵۰	▲
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیون و ۱۰۰	۱۰۰	▼
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیون و ۳۰۰	۲۰۰	▼
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۱۵۹	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۰	
بی‌و‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۹۵۰	۴ میلیون و ۸۰۰	۰	
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۳۰	۶ میلیون و ۲۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا bZ3 الیت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۸۶	۳ میلیون و ۲۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیون و ۴۰۰	۷ میلیون و ۴۰۰	۰	
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیون و ۳۵۰	۹ میلیون و ۴۰۰	۵۰	▲
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیون و ۷۵۰	۵۰	▲
تویوتا وایلدلندر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▼
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۶ میلیون و ۹۵۰	۵۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۲۶	۲	▼
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۲۸	۳	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۷۰	۱	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۶۳	۵	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۶۵	۵	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۴۸	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۴۹	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۷۹۶	۳	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک‌میلیارد و ۴۲	۱۲	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۸۶	۱	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۸۸	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۷۱۱	۱	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۶۸۰	۴	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۷۹	۶	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۵۰	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک‌میلیارد و ۱۹	۷	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک‌میلیارد و ۱۹۷	۳	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک‌میلیارد و ۲۵۹	۵	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۲۸	یک‌میلیارد و ۵۰۲	۲	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۶۸	۱	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۱۰	۵	▼
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک‌میلیارد و ۹۵	۰	
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک‌میلیارد و ۵۰	۰	
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۱۹۰	۱۵	▼
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۴۴	۴	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۸۵	۴	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۱۰	۵	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک‌میلیارد و ۵۹	۹	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک‌میلیارد و ۳۸	۴	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۸۸	۲	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۲۵	۴	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک‌میلیارد و ۵۸	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک‌میلیارد و ۱۱۹	۵	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک‌میلیارد و ۱۴۳	۳	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۳۱۱	۶	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۱	یک‌میلیارد و ۳۹۰	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک‌میلیارد و ۱۴۰	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک‌میلیارد و ۱۶۰	۱۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک‌میلیارد و ۱۹۰	۲	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۸۶	یک‌میلیارد و ۳۷۶	۳	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک‌میلیارد و ۱۲۸	۲	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۶۹	یک‌میلیارد و ۳۷۰	۲	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۴۳	۵	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۴۰	▼
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۴۲	۰	

کالای فاقد مجوز و قاچاق، هنگام پایش و تردهای خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون باری مشکوک و آن را توقیف کردند. «وی افزود: «در بازرسی از این خودرو ۱۰ تن روغن موتور قاچاق فاقد هر گونه مجوز قانونی کشف شد. فرمانده انتظامی شهرستان ایرانشهر تصریح کرد: «کامیون توقیف و متهم دستگیر و تحویل مراجع قضایی شد.»

فرمانده انتظامی شهرستان ایرانشهر از کشف ۱۰ تن روغن موتور قاچاق در بازرسی از یک دستگاه کامیون عبوری در شهرستان ایرانشهر خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز سیستم و پلوچستان، سرهنگ مهدی رشنودی گفت: «ماموران انتظامی شهرستان ایرانشهر مستقر در ایست و بازرسی مسجد حضرت ابوالفضل (ع) برای از تقای امنیت اجتماعی و جلوگیری از ورود و خروج



کشف ۱۰ تن روغن موتور قاچاق در ایرانشهر



گامی بلند به سمت حمل و نقل پاک با پیل های سوختی؛

هیدروژن راهی ریل های آمریکا شد

در این سیستم، هیدروژن با اکسیژن ترکیب می‌شود و الکتریسیته تولید می‌کند. این برق نه تنها برای حرکت قطار، بلکه برای تامین انرژی سیستم تهویه مطبوع و شارژ باتری‌های آن نیز استفاده می‌شود. تنها محصول جانبی این فرآیند، آب خالص است! این قطار دو واگنه با ۱۱۶ صندلی می‌تواند با یک بار سوخت‌گیری که حدود نیم ساعت طول می‌کشد، مسافتی تا ۴۶۰ کیلومتر را طی کند و به حداکثر سرعت ۱۲۷ کیلومتر بر ساعت برسد. مزیت اصلی قطارهای هیدروژنی در مقایسه با قطارهای الکتریکی، برد حرکتی بیشتر و توانایی حمل مخازن هیدروژن به جای وابستگی به شارژ خارجی باتری‌هاست. زیمو در مسیر ۱۵ کیلومتر خودروانه ۱۶ سفر انجام خواهد داد و تجربه‌ای آرام، بی‌صدا و پاک را برای مسافران بهار مغان می‌آورد. آغاز به کار قطار هیدروژنی «زیمو» در ایالت کالیفرنیا را باید نقطه عطفی در تاریخ حمل و نقل ریلی ایالات متحده دانست. این قطار که توسط شرکت سوئیس استدلر برای سازمان حمل و نقل شهرستان سن برناردینو ساخته شده، نخستین نمونه مسافری هیدروژنی در آمریکاست و می‌تواند فصل تازه‌ای در گذار این کشور به سمت حمل و نقل پاک رقم بزند. ویژگی اصلی زیمو، استفاده از سیستم پیل سوختی هیدروژنی به جای موتور دیزلی است؛ فرآیندی که تنها محصول جانبی

کالیفرنیا با معرفی نخستین قطار مسافری هیدروژنی آمریکا با نام زیمو، گامی بلند به سوی حمل و نقل پاک برداشت. این قطار جایگزین سبز نمونه‌های دیزلی است. سوت اولین قطار مسافری هیدروژنی در ایالات متحده رسماً به صدا درآمد. این قطار که نام زیمو را یدک می‌کشد، رسماً فعالیت خود را در کالیفرنیا آغاز کرد تا فصل جدیدی در حمل و نقل ریلی پاک در این کشور رقم بزند. این قطار نوآورانه که بین سن برناردینو و دانشگاه ردلندز تردد می‌کند، پاسخی به چالش بزرگ زیرساخت‌های ریلی در آمریکاست. این قطار که نام رسمی آن FLIRT H2 است، توسط شرکت سوئیس استدلر برای سازمان حمل و نقل شهرستان سن برناردینو (SBCTA) ساخته شده است؛ اما چرا هیدروژن و نه برقی؟ پاسخ در زیرساخت‌ها نهفته است. به گفته استدلر، تنها یک درصد از کل شبکه ریلی آمریکا برقی است و هزینه هنگفت نصب خطوط برق هوایی، سازمان SBCTA را به سمت یک راه‌حل هوشمندانه‌تر سوق داد؛ یعنی هیدروژنی که می‌تواند روی همین ریل‌های موجود و بدون نیاز به سرمایه‌گذاری‌های کلان به کاهش آلایندگی کمک کند. زیمو پیر پایه پلت‌فرم موفق قطارهای دیزلی FLIRT ساخته شده؛ اما به جای موتور دیزلی، به یک سیستم پیل سوختی هیدروژنی مجهز است.



گام جدی خود را در مسیر کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی برداشته است. این پروژه می‌تواند الگویی برای سایر ایالت‌ها باشد و زمینه‌ساز توسعه ناوگان هیدروژنی در مسیرهای غیر برقی کشور شود. در نهایت، قطار هیدروژنی زیمو را باید فراتر از یک وسیله نقلیه جدید دید. این پروژه نماد تلاش برای همگرایی فناوری، محیط زیست و نیازهای زیرساختی است. اگر نتایج عملیاتی آن موفقیت‌آمیز باشد، می‌تواند راه را برای سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌تر در حمل و نقل پاک هموار کند و جایگاه آمریکا را در رقابت جهانی فناوری‌های سبز ارتقا دهد.

کیلومتر بر ساعت برسد. این قطار در مسیر بین سن برناردینو و دانشگاه ردلندز تردد خواهد کرد و روزانه ۱۶ سفر انجام می‌دهد. تجربه‌ای آرام، بی‌صدا و پاک برای مسافران، بخشی از مزیت‌های این فناوری جدید است. علاوه بر آن، توانایی حمل مخازن هیدروژن و استقلال از شارژ خارجی باتری‌ها، زیمو را به گزینه‌ای کارآمدتر نسبت به قطارهای تمام برقی تبدیل می‌کند. از منظر راهبردی، ورود زیمو به مسیر خدمت نشان‌دهنده تغییر نگاه آمریکا به آینده حمل و نقل ریلی است. در حالی که اروپا و آسیا سال‌هاست پروژه‌های برقی‌سازی و قطارهای پاک را توسعه داده‌اند، آمریکا با این اقدام نخستین

آن آب خالص بوده و هیچ آلاینده‌ای تولید نمی‌کند. انتخاب فناوری هیدروژنی به جای برقی‌سازی سنتی، پاسخی به چالش‌های زیرساختی آمریکا است. تنها یک درصد از شبکه ریلی این کشور برقی است و هزینه نصب خطوط هوایی برق بسیار سنگین خواهد بود. در چنین شرایطی، قطار هیدروژنی می‌تواند بدون نیاز به سرمایه‌گذاری کلان در زیرساخت، روی ریل‌های موجود حرکت کند و هم‌زمان انتشار آلاینده‌ها را کاهش دهد. زیمو با دو واگن و ۱۱۶ صندلی، قادر است با یک بار سوخت‌گیری نیم‌ساعته مسافتی تا ۴۶۰ کیلومتر را طی کند و به سرعت حداکثر ۱۲۷

XTRIM

BORN FOR MORE

TX

بالذت برانید



دو موتور الکتریکی یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب قرار گرفته که به صورت ترکیبی می‌تواند تا ۵۴۴ اسب‌بخار قدرت و تا ۷۹۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. این خودرو با باتری‌های لیتیوم-یونی با ظرفیت ۸۳٫۹ کیلووات-ساعتی می‌تواند نیروی لازم جهت حرکت و پیمایش تا ۵۲۱ کیلومتری را فراهم کند. ۱۴ همانند نسخه‌های بنزینی پر قدرت با موتور شتاب هیجان‌انگیزی دارد؛ بنابراین طرف ۳٫۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست می‌یابد و حداکثر سرعت آن به ۲۲۵ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

ماه مارس سال ۲۰۲۱ بود که کمپانی بامو از کوپه چهار در تمام‌برقی خود با نام i4 پرده برداشت. این خودرو که با زبان جدید طراحی این خودروساز باواریایی همراه است، با خطوط شارپ و تناسبانی پخته و با استایلی به مراتب اسپرت و هیجان‌انگیز به بازار آمد. این گرگ کوپه جسور باواریایی در بخش فنی خود از بالاترین سطح تکنولوژی بهره‌مند است تا بتواند رقیبی قدرتمند برای محصولات تسلا موتورز باشد. ۱۴ در حقیقت در زیر چهره نه‌اجمی و اسپرت خود در قوی‌ترین نسخه از دو موتور الکتریکی بر توان بهره می‌برد که به کمک سامانه xDrive این قدرت تر به چهار چرخ منتقل می‌شود. این

سدان تمام‌اسپرت برقی باواریایی



تلگرام

Telegram

لرزم به روز شدن صنعت موتور سیکلت

چند سالی است موتور سیکلت در کشور ما متأثر از سیاست‌های کلان اقتصادی از دست‌ترس طبقه متوسط جامعه تا حدی دور شده و محصولات حاضر در بازار موتور سیکلت کشور به‌رغم برخورداری از آپشن‌های ساده و ابتدایی، گاه بر حسب قیمت نجومی می‌خورند! حال سوال این است که برای ایجاد تحول در این صنعت باید به چه پارامترهایی توجه شود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

میان موتور سیکلت‌سازی داخلی با کمپانی‌های خارجی فعال در این بخش به لحاظ تیراژ تولید و کیفیت، فاصله بسیار است. بر این اساس تا زمانی که وزارت صمت روی مشکلات این صنعت متمرکز نشود و تولیدکنندگان داخلی با کمپانی‌های مطرح وارد همکاری نشوند، صنعت موتور سیکلت کشور به‌روز نمی‌شود. ناگفته نماند که تمام زمینه‌ها برای پیشرفت این صنعت فراهم است؛ اما باید فعل خواستن توسط تولیدکنندگان صرف شود.

رئیس

این روزها صحبت در مورد قیمت‌انواع موتور سیکلت خواسته یا ناخواسته به بحث در مورد نوسانات بهای ارز و تحریم‌ها گره می‌خورد. با این حال می‌توان گفت این تنها بخشی از مشکلات صنعت موتور سیکلت‌سازی است و نکته مهم دیگر در این رابطه، به‌روز نبودن تکنولوژی ساخت موتور سیکلت در کشور است. بنابراین با تمرکز بر توان و پتانسیل شرکت‌های دانش‌بنیان و حمایت از طرح‌های به‌روز می‌توان شاهد تحولات گسترده در این زمینه بود.

یوسفی

Message



صدای منتظری

۸۸۲۰۶۷۶۱

کیفیت پایین قطعه

خودرو وارداتی مدل ۲۰۰۸ دارم و حدود دو ماه قبل در زمان حرکت، به‌رغم بالا بودن شیشه‌های خودرو، باز هم جریان باد شدیدی در داخل کابین آن احساس می‌شد. پس از مراجعه به یکی از کلینیک‌های تخصصی، مکانیک تشخیص داد و اشراهای پلاستیکی دور درهای خودرویم به‌دلیل کارکرد بالا معیوب شده و باید تعویض شوند. با مراجعه به بازار قطعات یکی متوجه شدم قطعه مذکور در دو مدل ژاپنی و مالزیایی با نرخ‌های متفاوت عرضه می‌شود. به‌دلیل قیمت پایین‌تر نمونه مالزیایی، آن را خریداری کردم؛ اما پس از گذشت دو هفته این مشکل دوباره برای خودرویم به‌وجود آمد. ضمن مراجعه مجدد به مرکز تعمیر یادشده، مکانیک گفت قطعه جدید کیفیت قابل توجهی نداشته و به‌همین دلیل این مشکل دوباره ایجاد شده است.

کرمی‌نژاد-تهران

باواریایی خشن؛ قاتل ۶ سیلندر ها که به ایالات متحده سفر کرد!

بامو «M4 CSL» سوپر اسپرت تمام‌عیار در دنیای خودرو



کمپانی بامو سال گذشته میلادی دو خودرو فوق‌عمرکردی اسپرت خود با نام‌های M3 و M4 را که به‌ترتیب سدان و کوپه اسپرت به‌شمار می‌روند، معرفی و راهی بازار کرد. از آن‌جا که M4 نسخه کوپه M3 است و هر دو خودرو پر‌فورمنسی باواریایی‌ها در کلاس ۶ سیلندر ها هستند، کمپانی بامو سال جاری میلادی برای اسپرت‌دوستان، سنگ تمام گذاشت و نسخه CSL از آن را به جهان معرفی کرد. در این مطلب به بررسی M4 CSL سفارشی بازار ایالات متحده خواهیم پرداخت.

طراحی خارجی؛ همچنان اسپرت

کمپانی بامو خودروهای فوق سبک اسپرت خود را با پسوند CS یا CSL به جهان معرفی می‌کند. در حقیقت M4 CSL به‌معنای (Competition-Sport-Lightweight) است که بیانگر اسپرت مسابقه‌ای سبک‌وزن است. از نظر طراحی بامو M4 CSL تفاوت چندانی با نسخه M4 و اسپرت‌تر آن یعنی کامپیتیشن ندارد. اما تغییرات اندک در جزئیات سبب شده است M4 CSL به‌معنای واقعی یک سوپراسپرت تمام‌عیار باشد. با نگاهی به پروفیل این سوپراسپرت باواریایی با خطوط شارپ روی بدنه مواجه می‌شویم که امضای آشنای طراحی بامو است. کاپوت نسبتاً کشیده و پشت کوتاه با خطوط تیز روی بدنه در کنار ینگ‌های ۱۹ اینچی فورج‌شده در جلو و ینگ‌های ۲۰ اینچی فورج‌شده در عقب، کاراکتر فوق سنگینی به لحاظ بصری و اسپرت به این خودرو می‌بخشد. چراغ‌های کشیده M4 با رنگ زرد روی LEDهای آن با جل‌و پنجره عمودی بزرگ و یک حجم برآمده خاص روی کاپوت چهره کاملاً خشن و تهاجمی به این سوپراسپرت داده است. در نمای عقب چراغ‌های کشیده با گرافیک‌موشن و یک حجم پردازشی خاص در صندوق عقب و مجموعه دی‌فیزور و آگزوزهای دوپل کرویی‌شکل در طرفین آن، چاشنی هیجان را دوچندان می‌کند. پارامترهایی مانند سقف فیبر کربنی، قاب آینه‌های M فیبر کربنی، نوار قرمز رنگ دور جلو پنجره، لیپ سپر فیبر کربنی، رنگ قرمز و مشکی روی کاپوت، خطوط قرمز روی سسقف، رکاب مزین شده به خط قرمز با پس‌زمینه مشکی پیاپویی، چراغ‌های عقب با حالت موشن اسپرت، لیپ سپر عقب فیبر کربنی و آگزوزهای بزرگ کرویی‌شکل در طرفین سبب شده است M4 CSL هیجان‌انگیز تر به نظر برسد.

کابین مدرن و هیجان‌انگیز

در زمان ورود به کابین M4 CSL با طراحی فوق جذاب و اسپرت مواجه می‌شویم؛ هر چند که یک کلاستر ۱۲٫۳ اینچی در مقابل راننده و یک نمایشگر ۱۰٫۲۵ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی تعبیه شده تافضای داخلی را کاملاً مدرن جلوه دهد. اما طراحی صندلی‌های فیبر کربنی M (برای نخستین بار از سدان تمام اسپرت باواریایی‌ها یعنی IM5S آغاز شد)، بدال‌های شیتر بزرگ فیبر کربنی با رنگ قرمز مشکی و غربیل‌فرمان M مزین به چیر و دسته‌دنده کوچک اسپرت M رانندگی با این سوپراسپرت را فوق هیجان‌انگیز می‌کند. هر چند که صندلی‌های اسپرت فیبر کربنی M مزین به چرم مرینوبوده تا حتی سر نشینان را از تپا دهد. اما با توجه به نصب صندلی‌های اسپرت فیبر کربنی نسل جدید بامو و حذف صندلی‌های ردیف دوم برای سر نشینان و استفاده بیشتر از قطعات فیبر کربنی سبب شده است M4 CSL ۱۲۵ کیلوگرم سبک‌وزن‌تر از نسخه M4 و کامپیتیشن آن باشد. از مهم‌ترین امکانات این سوپراسپرت می‌توان به ۸ ایربگ، سیستم ارتباط کاربری نسل هشتم بامو، دوربین ۳۶۰ درجه‌ای، سامانه پیشگیری از برخورد، کروز کنترل تطبیقی، سیستم مانیتورینگ نقاط کور، به‌همراه شناسایی عابر پیاده، سامانه انحراف از مسیر، سیستم ترمز اضطراری خودکار، نور بالای هوشمند، سیستم پارک هوشمند، کمک رانندگی هوشمند، سیستم استارت و راه‌اندازی هوشمند خودرو، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دوگانه و فرمان الکتریک مکانیکی و سفارش ۶ ترمیم رنگ برای داخل اشاره کرد.



صدای مهیج از پیش‌رانه قوی!

پیش‌رانه M4 CSL همان پیش‌رانه M4 و نسخه کامپیتیشن است، یعنی پیش‌رانه ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری تووین توربوشارژ معروف بامو یعنی S58B30 در زیر کاپوت این باواریایی خشن قرار گرفته است. بر اساس آن چه کمپانی بامو اعلام کرده است، در پاشش سوخت، پوست توربوشارژها، پروگرامینگ ECM، تغییرات در ونوس‌های هوشمند و آگزوز خودرو تغییراتی اعمال شده که ماحصل این تغییرات به رانندمان بالاتر منتج شده است. بنابراین حداکثر توان خروجی به ۵۵۱ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور خروجی به ۶۵۰ نیوتون‌متر رسیده است. البته توان خروجی ۴۱ اسب‌بخار افزایش داشته و گشتاور هیچ تغییری نداشته است. خبر هیجان‌انگیز برای اسپرت‌دوستان این که بامو به وعده‌هایش وفادار مانده و M4 CSL را تنها با سیستم انتقال قدرت دیفرانسیل عقب RWD به بازار عرضه خواهد کرد. بر این اساس تنها ۳،۵ ثانیه زمان نیاز است که این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و حداکثر سرعت این سوپراسپرت باواریایی به ۳۰۷ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. کمپانی بامو قیمت ۱۳۹ هزار و ۹۰۰ دلار را برای M4 CSL در بازار ایالات متحده در نظر گرفته است

پیامک

SMS

خرابی در پیچه‌گاز خودرو

خودرو پژو SLX405 مدل ۱۳۹۶ دارم و بیش از یک هفته است حین حرکت، خودرویم در دور موتور پایین‌دور می‌شود و میل به خاموش شدن دارد. همچنین هنگام تعویض دنده از ۳ به ۴، دنده از وضعیت خود خارج می‌شود. از طرفی حدود یک هفته است به‌رغم وارد آوردن فشار روی کلید مربوط به تنظیم آینه‌های جانبی، تغییری در وضعیت آن‌ها ایجاد نمی‌شود؛ علت چیست؟

لاجوردی-کرج

در خودروهای مجهز به سیستم سوخت‌رسانی انژکتور، خاموش شدن خودرو در دور موتور پایین می‌تواند ناشی از خرابی استپر موتور باشد. بر این اساس باید این قطعه مورد بررسی قرار گیرد و در صورت نیاز تعویض شود.

در عین حال خرابی در پیچه‌گاز خودرو نیز می‌تواند چنین مشکلی را ایجاد کند. از آن‌جا که موتورهای خانواده UX از در پیچه‌گاز مکانیکی با مکانیزم الکتریکی بر خور دارند، بر این اساس اگر در پیچه‌گاز معیوب شده باشد، این قطعه در دورهای پایین در حالت استاندارد قرار نمی‌گیرد و منجر به خاموش شدن موتور می‌شود.

در این صورت باید از شخص متخصص یا مکانیک کمک گرفته شود و با تعویض این قطعه مکانیکی مشکل خودرو شما برطرف می‌شود.

با توجه به این که امروزه تمامی خودروها دارای سیستم کمک هیدرولیکی فرمان یا در خودروهای به‌روز کمکی الکتریکی هستند، بر این اساس خودرو شما نیز مجهز به سیستم هیدرولیکی است.

در این سیستم یک سنسور فشار برای میزان دبی ورودی سیال به‌مدار تعبیه شده که گزارشات لازم را به ECU می‌دهد و بر این اساس با توجه به هماهنگی با استپر موتور می‌تواند موتور را از زیر بار خارج و عملکرد موتور را بهبود بخشد.

اگر این سنسور فشار معیوب باشد، بخش کنترلر الکترونیکی این سیستم با مشکل مواجه می‌شود و یکی از نشان‌های این خرابی آن است که در زمان گردش فرمان، موتور دچار لرزش و نهایتاً خاموشی می‌شود.

در این صورت باید سنسور فشار هیدرولیکی فرمان تعویض شود. اما در نظر داشته باشید که تنها خرابی سنسور فشار هیدرولیکی فرمان این مشکل را به‌وجود نمی‌آورد؛ بلکه استپر موتور اگر به اصطلاح کثیف باشد یا شفت داخلی آن گیرپاژ کرده باشد، چنین مشکلی را به‌وجود می‌آورد. بنابراین تعویض استپر موتور برای بهبود عملکرد موتور و همچنین رفع خرابی ضروری است.

خارج شدن یا به اصطلاح بیرون زدن دنده از وضعیت خود تنها به‌خرابی متعلقات گیربکس مربوط می‌شود. این اتفاق بیشتر در لحظات شتاب‌گیری و در هنگامی که لرزش‌ها و ارتعاشات زیاد است، رخ خواهد داد.

به‌صورت کلی این مشکل سه علت عمده دارد: ۱- اگر میان ماهک و غلاف کشویی فاصله یا گپ بیش از حد استاندارد باشد، چنین اشکالی را به‌وجود می‌آورد. زیرا دیگر دنده در جای خود ثابت باقی نمی‌ماند و منجر به بیرون پریدن دنده از وضعیت خود می‌شود. در این حالت باید ماهک و غلاف کشویی تعویض شود.

۲- اگر دنده برنجی نسبت به غلاف کشویی دارای فاصله یا لقی باشد، چنین اشکالی را به‌وجود می‌آورد که باید این لقی برطرف شود.

۳- ساینیدگی بیش از حد دنده برنجی به‌دلیل کارکرد خودرو می‌تواند یکی دیگر از دلایل این مشکل باشد که با تعویض دنده برنجی مشکل رفع می‌شود. اما در پاسخ به بخش پایانی سوال شما باید گفت کلید مربوطه و مدارات مربوطه آینه‌های جانبی باید بررسی شود که احتمال دارد کلید مربوطه سوخته باشد و دیگر کار کند که باید تعویض شود.

وی افزود: «ماموران جهت بررسی کامیون مورد نظر را متوقف و در بازرسی از آن، ۱۰۴ حلقه لاستیک خارجی کامیون فاقد مدارک و قاچاق کشف و در این رابطه یک متهم را دستگیر کردند.» این مقام ارشد انتظامی استان، ارزش کالاهای قاچاق کشف شده از این کامیون را بنا به اعلام نظر کارشناسان اقتصادی ۵۰ میلیارد ریال عنوان کرده و اظهار داشت: «متهم با تشکیل پرونده جهت سیر مراحل قانونی به دستگاه قضائی معرفی و خودرو به پارکینگ منتقل شد.»

فرمانده انتظامی استان هرمزگان از کشف ۱۰۴ حلقه لاستیک کامیون قاچاق در یک عملیات پلیسی در استان خبر داد. سردار علی اکبر جاویدان در گفت و گو با خبرگزاری پلیس، در تشریح این خبر بیان داشت: «ماموران انتظامی پاسگاه گهکم شهرستان حاجی آباد روز گذشته در اجرای طرح مقابله با قاچاق کالا و ارز حین کنترس خودروهایی عبوری محور بندرعباس به حاجی آباد به یک دستگاه کامیون حامل بار مشکوک شده و دستور توقف دادند.»



لاستیک های خارجی قاچاق در توقیف پلیس هرمزگان



مزایا و معایب لاستیک های چینی ؛

استحکام یا سواری نرم؟ مساله این است

کمتر خودرو می شوند و به سلامت جلوبندی و کمک فنرها کمک می کنند. به طور کلی لاستیک نرم به دلیل آج بلندتر و مترتال به کار رفته، سواری راحت تر و کم صدای را برایتان رقم می زند. این نوع لاستیک عملکرد بسیار خوبی در ترمزگیری و توقف های کوتاه دارد و ایمنی سرنشینان را تضمین می کند. همچنین چسبندگی مناسبی در جاده های مرطوب و لغزنده دارد. لاستیک نرم چینی هم مانند سایر انواع لاستیک ها معایبی دارد. آشنایی با این معایب به شما کمک می کند که تصمیم عاقلانه تری برای خرید یا عدم خرید این لاستیک ها بگیرید؛ این لاستیک ها معمولاً عمر کمتری نسبت به لاستیک های خشک دارند. استفاده از لاستیک نرم چینی یا سایر برندهای خارجی و داخلی، مصرف سوخت را افزایش می دهد. این لاستیک ها نیاز به تنظیم باد و نگهداری بیشتری دارند. لاستیک نرم عمر مفید کوتاه تری دارد و باید در زمان کوتاه تری تعویض شود. (به نسبت لاستیک های خشک) شاید پاسخ صحیح به سوال کدام لاستیک چینی نرم است، به سادگی امکان پذیر نباشد. لاستیک نرم چینی را می توانید از برندهای جی تی، مکسس، زیتکس، نانکنگ، تریگل، هایبلد، رودوینگ و... خریداری کنید. هر کدام از این لاستیک ها ویژگی های خاصی دارند و برای تعدادی از خودروها مناسب تر هستند. با این حال به گفته کاربران، برند رودوینگ نرم ترین لاستیک ها را تولید می کند.



باعث افزایش عمر مفید این لاستیک ها می شود. این لاستیک ها دارای ساختار جدید و یکنواختی هستند که باعث افزایش راحتی حین رانندگی می شود. استفاده از ترکیب لاستیکی جدید در تایرهای درجه یک چینی

به لاستیک های برندهای خارجی دیگر عرضه می شوند. از مهم ترین ویژگی هایی که باعث شده اند لاستیک نرم چینی برای بسیاری از رانندگان به گزینه محبوبی تبدیل شود، باید به موارد زیر اشاره کنیم؛ لاستیک های چینی نرم معمولاً با قیمت پایین تری نسبت

بیشترین کنترل پذیری را ارائه می دهد. نکته مهم این است که این لاستیک ها عمر کمتری نسبت به لاستیک های سخت دارند و به دلیل اصطکاک بالا، سریع تر فرسوده می شوند. بنابراین در پاسخ به این سوال که آیا لاستیک چینی نرم خوب است؟ باید گفت که لاستیک های نرم برای رانندگانی که بیشتر در جاده های صاف و با سرعت های بالا رانندگی می کنند، گزینه مناسبی است. البته این انتخاب ممکن است هزینه های نگهداری بیشتری را به همراه داشته باشد. بنابراین، انتخاب بین لاستیک نرم و سخت به نوع استفاده و شرایط رانندگی شما بستگی دارد. از طرفی قیمت لاستیک چینی درجه یک به نسبت انواع لاستیک خارجی پایین تر است، اما از لحاظ کیفیت، دوام و استاندارد ها با بسیاری از لاستیک های درجه یک خارجی مقایسه می شود. به همین دلیل است که خرید لاستیک چینی درجه یک به طور کلی یک انتخابی هوشمندانه و اقتصادی است. برای پاسخ دقیق تر به این سوال که آیا لاستیک چینی نرم خوب است، باید مزایا و معایب این لاستیک را بررسی کنیم. استفاده از این لاستیک همان طور که ویژگی های بسیار خوبی دارد با چالش هایی مواجه است و باید با دقت انتخاب شود. از مهم ترین ویژگی هایی که باعث شده اند لاستیک نرم چینی برای بسیاری از رانندگان به گزینه محبوبی تبدیل شود، باید به موارد زیر اشاره کنیم؛ لاستیک های چینی نرم معمولاً با قیمت پایین تری نسبت



سپهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

انتخاب لاستیک مناسب برای خودرو، نه تنها بر امنیت و کیفیت رانندگی تاثیر می گذارد، بلکه عمر قطعات دیگر خودرو و مصرف سوخت را هم تحت تاثیر قرار می دهد. در این میان، لاستیک های چینی نرم به دلیل قیمت مناسب و ویژگی های خاصشان، محبوبیت روزافزونی پیدا کرده اند. اما آیا لاستیک چینی نرم خوب است؟ این نوع لاستیک ها تجربه سواری راحت تر و چسبندگی بهتر در سرعت های بالا را نه می دهند، اما ممکن است عمر کوتاه تری داشته باشند. در این مطلب می خواهیم مزایا، معایب و ویژگی های تایرهای چینی را بررسی کرده و به شما کمک کنیم تصمیم آگاهانه تری بگیرید. حتماً تا انتهای این مطلب با ما همراه باشید. لاستیک های نرم به خاطر ترکیبات ویژه ای که دارند، چسبندگی بیشتری با سطح جاده ایجاد می کنند. این ویژگی باعث می شود که خودرو در سرعت های بالا عملکرد بهتری داشته باشد و تجربه راحت تری از سواری را برای راننده و سرنشینان فراهم کند. لاستیک نرم در دماهای مناسب و در شرایط جاده ای صاف،

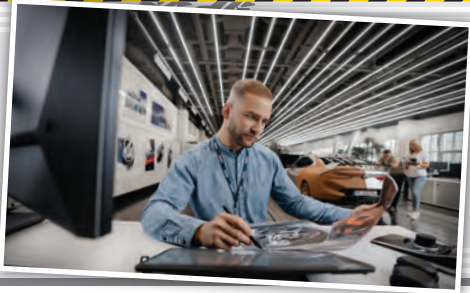
کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع 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-پریشیا	
	KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا	
	KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
	KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	
	KB44	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	
	KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان -سراتو- جک S3- چری X22-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 وینارا- 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- کوراندو	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو 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





تغییراتی مطابق با استانداردهای دنیای واقعی اعمال کنند. بر این اساس کریس بنگل، مدیر طراحی کمپانی بام‌در این زمینه می‌گوید: «طراحی با واقعیت مجازی توانسته طرح‌هایی را که طراح مدنظر دارد با واقعیت بیشتر به‌نمایش درآورد و این مساله سبب شده است واقعیت مجازی در آینده طراحی خودرو جایگاه ویژه‌ای داشته باشد. چراکه واقعیت مجازی بدون هیچ محدودیتی می‌تواند در یک فضای کاملاً سه‌بعدی طرح نهایی را به‌نمایش درآورد.»

«از چند دهه قبل تا همین چندی پیش طرح مدل خاصی از خودرو روی کاغذ کشیده می‌شد و پس از آن مدل‌های نزدیک به نمونه تولیدی تولید و در نهایت طرح از لحاظ فنی تایید می‌شد. این در حالی است که با ورود نرم‌افزارهای طراحی، دنیای طراحی نیز متحول شد. در عین حال طراحان تلاش می‌کنند از حالت سه‌بعدی نیز برای طراحی خودرو بهره بگیرند. واقعیت مجازی این امکان را تا حد زیادی برای طراحان فراهم آورده تا بتوانند طرح خود را به‌طور کاملاً واقعی پیش ببرند و



تکنولوژی خاصی که خودرو سازی را متحول کرد!

در گفت‌وگو با رئیس کمیته کیفیت و استاندارد انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد:

دستور به تحول خودرو در غیاب پیش‌نیازهای حیاتی

صنعت خودرو با صف‌های طولانی تخصیص ارز، توقف نوسازی خطوط و کمبود تجهیزات روبه‌روست و اجرای ضرب‌الاجل تحول بدون رفع این موانع ممکن نیست

وی افزود: «با این تفاسیل برای حمل‌ونقل غیر عمومی، خودروهای تمام‌برقی را به‌هیچ‌وجه توصیه نمی‌کنیم. پیشنهاد ما استفاده از خودروهای هیبریدی است که مصرف سوخت ترکیبی دارند و به‌طور متوسط چهار تا پنج لیتر در ۱۰۰ کیلومتر مصرف می‌کنند. این خودروها که هم برقی‌اند و هم بنزینی، پروژه‌ای مناسب برای بازار ایران هستند.»

دوست‌زاده با اشاره به روند تولید در ایران تصریح کرد: «اکنون، ایران خودرو با همکاری گروه بهمن، کار روی پلتفرم مشترک خودروی هیبریدی را آغاز کرده و نمونه‌های اولیه در حال انجام تست‌های جاده‌ای هستند. به‌نظر می‌رسد از سال آینده تولید انبوه آن‌ها آغاز شود.» وی ادامه داد: «با در نظر گرفتن مجموعه این مشکلات، تولید و استفاده از خودروی برقی برای مصرف‌کننده عمومی نه توجیه اقتصادی دارد، نه زیرساخت‌های آن فراهم است، نه توان پرداخت هزینه‌های جانبی و تعویض باتری وجود دارد. بارها این موضوع را اعلام کرده‌ایم و معتقدیم به‌جای تمرکز بر خودروهای تمام‌برقی، باید به سمت تولید و توسعه خودروهای هیبریدی حرکت کرد؛ چراکه بسیاری از معایب و چالش‌های خودروهای الکتریکی را ندارد.»

«کاهش آلودگی؛ جایه‌جایی دود از شهر به نیروگاه دوست‌زاده در پاسخ به پرسشی درباره کاهش آلودگی هوا با تکیه بر خودروهای برقی گفت: «تردد خودروهای برقی درون شهرها به‌طور طبیعی باعث کاهش آلودگی هوا می‌شود، اما اگر بر این خودروها با فناوری‌های فعلی نیروگاهی و بسا یازدهی بسیار پایین -حدود ۳۰ درصد- تولید شود، آلودگی فقط جایه‌جا خواهد شد. به‌جای انتشار آلودگی توسط خودروهای درون‌سوز در داخل شهر، این آلودگی در نیروگاه‌ها ایجاد می‌شود؛ برای مثال به‌جای تهران، ممکن است در نیروگاهی نزدیک قزوین منتشر شود.»

رئیس کمیته تخصصی کیفیت و استاندارد انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو با اشاره به تجربه چین افزود: «چین توانسته است سطح آلودگی کلان‌شهرهای خود را کاهش دهد، اما باید این سوال را مطرح کرد که آیا امکانات، زیرساخت‌ها و شرایط چین در کشور ما وجود دارد؟ پاسخ روشن است؛ چنین زیرساخت‌هایی در ایران مهیا نیست و باید این واقعیت را پذیرفت. اگر ما نیز شرایط مشابه چین را داشتیم، شاید می‌شد درباره توسعه خودروهای برقی بحث کارشناسی جدی‌تری مطرح کرد، اما با وضعیت فعلی، قیاس ایران با چین منطقی نیست.»

«گاز؛ مزیت ملی با فناوری بومی

این مقام صنفی در پاسخ به پرسشی درباره مقایسه طرح خودروهای هیبریدی با پروژه خودروهای گازسوز اظهار داشت: «سوخت گاز همیشه منتقدان و موافقان خاص خود را داشته است، اما در حوزه گاز، مساله ایمنی اهمیت ویژه‌ای دارد. در خودروهای گازسوز ما یک کیسول ۲۰۰ باری را حمل می‌کنیم. اگر عمر مفید خودروهای گازسوز به پایان برسد و بیش از ۱۰ تا ۱۲ سال مورد استفاده قرار گیرند -که در کشور ما بسیار رایج است- این موضوع مخاطره‌آمیز می‌شود.»

وی با اشاره به راهکارهای ایمنی تأیید کرد: «اگر آیین‌نامه‌ها و مقررات سختگیرانه‌ای وجود داشته باشد که بر اساس آن، پیش از پایان عمر مفید قطعات مرتبط با سیستم گازسوز، نظارت کامل انجام و تمامی اتصالات، مخزن و اجزای تعویض شوند، می‌توان ریسک را کاهش داد.» دوست‌زاده افزود: «در صورت نظارت کافی بر ایمنی، خودروهای گازسوز می‌توانند پروژه‌ای قابل قبول باشند، چراکه ایران از منابع گاز غنی برخوردار است و CNG قیمت مناسب‌تری دارد. افزون بر این، فناوری و دانش فنی ساخت قطعات مرتبط با خودروهای گازسوز در کشور بومی‌سازی شده و در بخش‌هایی همچون موتور و اجزاء آلیاژی فناوری متفاوت مورد نیاز این نوع خودروها نیز در ایران وجود دارد.» وی تصریح کرد: «اگر نیاز باشد، انجمن می‌تواند این پروژه را به‌صورت علمی و با استفاده از ابزارها، ظرفیت‌ها و منابع تخصصی موجود مورد مطالعه قرار دهد و در نهایت نظر کارشناسی و مستند خود را ارائه کند.»



خودروهای الکتریکی نیازمند سرمایه‌گذاری اولیه بسیار سنگین است و این موضوع، قیمت تمام‌شده را به‌شدت افزایش می‌دهد. متوسط قیمت نهایی یک خودرو برقی در مقایسه با نمونه درون‌سوز مشابه، بین ۸ تا ۸ هزار دلار بیشتر است. برای مثال، یک خودروی ۵ هزار دلاری اگر بخواهد در کلاس مشابه برقی شود، به حدود ۱۳ هزار دلار می‌رسد. در چنین شرایطی و بدون یارانه یا حمایت بانکی، در عمل نمی‌توان تصور کرد که مشتری برای این خودروها وجود داشته باشد.»

وی درباره چالش باتری‌ها نیز اظهار داشت: «عمر متوسط باتری‌های مورد استفاده در خودروهای الکتریکی بین پنج تا هشت سال است. هر هشت سال یک‌بار باید بیش از ۵۰ درصد قیمت خودرو پرداخت شود تا باتری جدید تأمین گردد. چه کسی حاضر است چنین هزینه‌ای را بپذیرد؟ این مساله خود یک معضل جدی دیگر است.»

دوست‌زاده اضافه کرد: «مشکل بعدی، موضوع باز یافت باتری‌هاست. این حوزه به یک صنعت تخصصی و سرمایه‌گذاری سنگین نیاز دارد. اگر امکان باز یافت نباشد، این پرسش مطرح می‌شود که باتری‌های حجیم استفاده‌شده، که بخش بزرگی از وزن خودروی برقی را شامل می‌شوند، باید کجا انبار، معهود یا باز یافت شوند؟»

«هیبرید؛ نسخه پیشنهادی برای بازار ایران

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور گفت: «ما در انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور به صراحت اعلام کرده‌ایم که خودروهای الکتریکی تنها و تنها برای ناوگان حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری و برون‌شهری با مسافت‌های کوتاه مناسب هستند. برای مثال، در کلان‌شهری مانند تهران، برقی‌سازی اتوبوس‌ها و تاکسی‌ها اقدامی بسیار مطلوب به شرط حمایت دولت و پرداخت یارانه است.»

جهت با نیاز و شرایط بازار مصرف عمومی در ایران سازگار نیست،

وی با اشاره به چالش‌های پیش‌رو برای دستیابی به این هدف، افزود: «در حوزه زیرساخت و تأمین انرژی با کمبودهای جدی روبه‌رو هستیم و باید این واقعیت را پذیرفت. از سوی دیگر، حجم بسیار بالای سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای تولید خودروهای الکتریکی، در عمل ضرورت و فوریت تولید آن‌ها را به‌طور قابل‌توجهی کاهش می‌دهد.»

رئیس کمیته تخصصی کیفیت و استاندارد انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو ادامه داد: «تولید



حتی اگر مشکلات ثبت سفارش، تخصیص ارز، موانع واردات ماشین‌آلات، قیمت‌گذاری دستوری و سیاست‌های انقباضی بانک‌ها را کنار بگذاریم، باز هم دستیابی به اهداف اصلاح موتور خودروها، کاهش مصرف سوخت و تولید خودروهای برقی در بازه یک‌ساله امکان‌پذیر نیست

سامانه‌های بهینه با اتکا به توان شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی، فرآیندی زمان‌بر و پیچیده است. افزون بر این، موضوع سوخت نیز نقش تعیین‌کننده‌ای دارد؛ موتور استاندارد بدون سوخت استاندارد عملکرد مطلوب نخواهد داشت و در صورت بی‌توجهی به کیفیت سوخت، حتی بهترین طراحی‌ها نیز ما را به نتیجه منطقی و قابل قبول نخواهد رساند.»

وی با اشاره به هزینه‌های طرح‌های فناوریانه اظهار داشت: «اگر بخواهیم به‌جای توسعه داخلی، دانش فنی را از کشورهای دیگر خریداری کنیم، هزینه سرسام‌آوری خواهد داشت. در حالی که امروز برای ثبت سفارش مواد اولیه با تاخیرهای طولانی روبه‌رو هستیم و گاه این تاخیر به توقف تولید منجر می‌شود؛ بنابراین چگونه می‌توان در چنین شرایطی گام‌های بزرگ‌تر برداشت؟»

این مقام صنفی تأکید کرد: «ما به‌عنوان انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو از اهداف کلی و جهت‌گذاری‌های رئیس‌جمهور حمایت می‌کنیم و آن را حق مردم و صنعت می‌دانیم، اما برای اجرا باید زیرساخت‌ها و مشکلات واقعی صنعت برطرف شود. در غیر این صورت، این اهداف در حد شعار باقی می‌ماند و هیچ خودرو سازی با شرایط فعلی قادر نخواهد بود طرف یک سال به اهدافی که تعیین شده، دست پیدا کند.»

«زیرساخت انرژی؛ بزرگ‌ترین مانع الکتریکی شدن دوست‌زاده با اشاره به طرح توسعه خودروهای الکتریکی در کشور به «دنیای خودرو» گفت: «مطالعات گسترده‌ای در انجمن قطعه‌سازان خودرو در حوزه خودروهای الکتریکی انجام داده‌ایم و باز دیدهای متعددی نیز از کشورهای مختلف داشته‌ایم. بر اساس این مطالعات و با اتکا بر تجربیاتم در فرآیندهای تولید و طراحی خودروهای الکتریکی، باید تأکید کنم که خودرو الکتریکی از چند



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«رئیس دولت چهاردهم با تعیین ضرب‌الاجل یک‌ساله برای اصلاح موتور و کاهش مصرف سوخت، صنعت خودرو را وارد مرحله‌ای تازه کرده است؛ اما پشت پرده این دستور، واقعیت‌هایی نهفته که کمتر دیده شده‌اند: از صف‌های طولانی تأمین ارز تا هزینه‌های سرسام‌آور فناوری‌های جدید و چالش‌های نوسازی خطوط تولید. جزئیات این موانع نشان می‌دهد مسیر تحقق این مأموریت بسیار پیچیده‌تر از ظاهر آن است؛ مسیری که شناخت آن تصویر متفاوتی از آینده خودرو سازی ارائه می‌دهد.

فشار بر تولید؛ بدون ابزار لازم

ابراهیم دوست‌زاده، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، با اشاره به هشدار اخیر رئیس‌جمهور درباره مهلت یک‌ساله برای اصلاح موتور خودروها، کاهش مصرف سوخت و تولید خودروهای ایمن و برقی، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» اظهار داشت: «اگر بدون در نظر گرفتن حواشی و مسائل پیرامونی صنعت خودرو به اظهارات آقای دکتر پزشکیان نگاه کنیم، اصل این مطالبه منطقی و به‌حق است. مادر صنعت خودرو موظفیم چه در حوزه موتور و چه در بخش قطعات اثر گذار بر آلایندگی و مصرف سوخت، اقدامات جدی و برنامه‌ریزی‌شده برای بهینه‌سازی انجام دهیم.» وی اضافه کرد: «با این حال، مساله اصلی زمانی آغاز می‌شود که صحبت از اجرا به میان می‌آید. باید دید آیا شرایط تحقق این خواسته وجود دارد یا خیر؟ امروز برای ثبت سفارش و تخصیص ارز مواد اولیه‌ای که تولید داخلی ندارد، صف عماه تا هشت‌ماهه پیش‌روی تولیدکنندگان قرار گرفته و این خود یک معضل جدی است.»

دوست‌زاده با اشاره به مشکلات تأمین تجهیزات صنعتی تصریح کرد: «در حوزه واردات ماشین‌آلات، وضع حتی پیچیده‌تر است. اگر بخواهیم از مسیر تالار اول یا دوم اقدام کنیم، صف تخصیص ارز بیش از یک سال طول می‌کشد و در بسیاری موارد ثبت سفارش به‌طور کامل متوقف می‌شود. اگر هم ارز آزاد استفاده شود، موضوع تعزیرات و قاچاق مطرح خواهد شد که تبعات آن بسیار سنگین‌تر است.»

وی با تأکید بر این که قوانین و مقررات فعلی دست تولیدکننده را برای نوسازی خطوط می‌بندد، اظهار داشت: «وقتی آقای دکتر پزشکیان اعلام می‌کنند که دولت کمک خواهد کرد، باید همین امروز این حمایت‌ها را در همین موارد ضروری عملی کنند. اگر قرار باشد صحبت از توسعه فناوری خودروهای برقی، هیبریدی یا موتورهای استاندارد یورو ۶ باشد، نیاز ارزی چند برابر وضع موجود خواهد بود. در حالی که ما اکنون برای تأمین مواد اولیه دچار مشکل جدی هستیم.»

وی ادامه داد: «اقتصاد تولید زمانی ادامه پیدا می‌کند که برای بخش خصوصی توجیه اقتصادی داشته باشد. هیچ بخش خصوصی در فعالیتی که منفعتی برایش نداشته باشد مانند گار نمی‌ماند. با وجود این که قیمت‌گذاری دستوری تا حدی کم‌رنگ شده، اما آثار مخرب آن همچنان باقی است و زیان‌های انباشته چند صد همتی ناشی از این سیاست، هنوز سایه خود را بر سر صنعت خودرو و قطعه‌سازی گسترده است.»

تأخیرهای ارزی؛ توقف تولید و توقف توسعه

رئیس کمیته تخصصی کیفیت و استاندارد انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو، با اشاره به چالش‌های جدی پیش‌روی صنعت خودرو و قطعه‌سازی، تصریح کرد: «حتی اگر تمامی حواشی این صنعت از مشکلات ثبت سفارش و تخصیص ارز گرفته تا موانع واردات ماشین‌آلات، قیمت‌گذاری دستوری و سیاست‌های انقباضی بانک‌ها را کنار بگذاریم، باز هم دستیابی به اهداف اصلاح موتور خودروها، کاهش مصرف سوخت و تولید خودروهای ایمن و برقی در بازه یک‌ساله امکان‌پذیر نیست.»

دوست‌زاده افزود: «طراحی موتور، گیربکس و دیگر



اسقاط ۱۴۱ هزار خودرو از ابتدای سال تاکنون

رضایت مردم منجر شود. وی با بیان این که از ابتدای امسال تاکنون بیش از ۱۴۱ هزار دستگاه خودرو اسقاط شده است، افزود: «در مجموع در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ تعداد خودروهای اسقاط‌شده از مرز ۵۰۰ هزار دستگاه عبور کرده است.»

براساس این گزارش مقیمی، رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) در بازدید از مرکز اسقاط خودرو در تهران از نزدیک با متقاضیان گفت‌وگو کرد.

فرشاد مقیمی، رئیس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) از اسقاط بیش از ۱۴۱ هزار دستگاه خودرو از ابتدای سال تاکنون خبر داد. رئیس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در بازدید از یکی از مراکز اسقاط خودرو، با ابراز خرسندی از ورود تاکسی‌های برقی به خیابان‌های شهرهای بزرگ کشور گفت: «در طرح جایگزینی، تفاهم‌نامه ۹۶ هزار دستگاه خودرو را داشتیم که ۶ هزار دستگاه آن برقی است و امیدواریم اجرای این اقدامات، به افزایش رفاه و سطح

لزوم توجه به مبحث استاندارد در طراحی و تولید وسایل نقلیه سبک و سنگین؛

خودرو یا سوخت، کدام یک متهم اصلی آلودگی هوا هستند؟

موجب شده بنزین و فرآورده‌های نفتی با کیفیت مطلوب تولید نشوند. درحالی که پالایشگاه‌های ایران توان تولید بنزین با استاندارد یورو ۵ و یورو ۶ را دارند؛ اما در این صورت حجم تولید کاهش می‌یابد. در این میان، گمانه‌زنی‌هایی درباره افزایش قیمت بنزین مطرح شده که این پرسش را به‌وجود می‌آورد که آیا مردم در چنین شرایطی استفاده از خودروهای شخصی را کاهش داده و به حمل‌ونقل عمومی روی خواهند آورد؟ پاسخ منفی است؛ زیرا ناوگان حمل‌ونقل عمومی در حال حاضر اشباع شده و پوشش دهی لازم را ندارد؛ بنابراین افزایش قیمت بنزین تأثیر قابل توجهی بر کاهش استفاده از خودروهای شخصی نخواهد داشت؛ هرچند که ممکن است در بهبود وضعیت اقتصادی دولت نقش داشته باشد.

طبق آمار و ارقام موجود، عمده آلودگی هوا به مصرف بنزین و گازوئیل در بخش حمل‌ونقل عمومی و خودروهای سواری بازمی‌گردد.

به‌همین دلیل کارشناسان این حوزه بر این باورند که در صورتی که خودروهای فرسوده از رده خارج شوند و خودروسازان محصولاتی مطابق با استانداردهای روز جهانی تولید کنند، مصرف بنزین در کشور تا ۶۰ میلیون لیتر کاهش خواهد یافت که این امر می‌تواند ارتقای کیفیت هوا را به‌دنبال داشته باشد. در نهایت گفته می‌شود ۶۱ درصد ذرات معلق و ۸۳ درصد گازهای آلاینده در کشور مربوط به خودروهاست. بنابراین ضروری به نظر می‌رسد که صنعت خودرو داخلی با هدف بهبود وضعیت محیط‌زیست، هرچه بیشتر به مبحث فناوری توجه داشته باشد و محصولاتش را مطابق با استانداردهای روز تولید و روانه بازار کند.



چشمگیری دارد. بنابراین حتی اگر کیفیت بنزین مصرفی در حد استانداردهای روز جهانی باشد نیز تا زمانی که مشکل ساختاری حمل‌ونقل حل نشود، تغییر چشمگیری در وضعیت آلودگی هوا رخ نخواهد داد.

از سوی دیگر، قدیمی بودن سیستم پالایشگاه‌ها نیز

به‌همراه داشته باشد. با این حال نمی‌توان از سوخت نامناسب به‌عنوان تنها عامل آلودگی هوا یاد کرد؛ بلکه استفاده روزافزون از وسایل نقلیه شخصی به‌دلیل پایین بودن کیفیت سیستم حمل‌ونقل عمومی نیز در افزایش آلودگی هوا در شهرهای بزرگ و پرجمعیت کشور نقش

موارد استانداردهای لازم را ندارد و همین موضوع از جمله دلایل اصلی افزایش آلاینده‌ها در هوای کلان‌شهرهای کشور به‌شمار می‌رود.

بنزین غیراستاندارد معمولاً حاوی مقادیر زیادی گوگرد است. گوگرد هنگام احتراق به دی‌اکسید گوگرد تبدیل می‌شود و سپس با واکنش‌های شیمیایی در اتمسفر، ذرات معلق سولفات تولید می‌کند. استاندارد جهانی برای گوگرد در بنزین (مطابق یورو ۵) حداکثر ۱۰ ppm است؛ اما در سوخت غیراستاندارد این مقدار ممکن است به صدها ppm برسد! کیفیت پایین بنزین باعث احتراق ناقص در موتور خودروها می‌شود. این مساله از جمله دلایل تشکیل کربن سیاه است که سلامتی انسان را به‌شدت تهدید می‌کند و به‌طور کلی نقش چشمگیری در آلودگی هوا دارد. دوده و سایر ذرات معلق نیز محصول دیگر احتراق ناقص هستند که این ذرات، به‌ویژه در خودروهای فاقد کاتالیست یا قدیمی افزایش می‌یابند. بنزین غیراستاندارد می‌تواند به کاتالیست‌ها و سایر سیستم‌های کاهش و کنترل آلودگی در خودروها آسیب وارد کند. این آسیب به‌خودی‌خود باعث انتشار بیشتر ذرات معلق در هوا می‌شود.

دیدگاه کارشناسی

کارشناسان انرژی می‌گویند پالایشگاه‌هایی که سال‌هاست با فناوری قدیمی کار می‌کنند و ناوگان حمل‌ونقل عمومی که بسیار فرسوده هستند و کارایی لازم را ندارند، شرایط را بدتر می‌کنند. در عین حال مانع اصلی بر سر راه ارتقای کیفیت بنزین در کشور بی‌برنامگی است؛ بر این اساس بی‌توجهی به کیفیت سوخت و تنها تمرکز بر میزان تولید می‌تواند تبعات تلخ و جبران‌ناپذیری برای جامعه



هر ساله با ورود به فصل‌های پاییز و زمستان هوای تهران و دیگر کلان‌شهرهای کشور متأثر از پایین آمدن دمای هوا و پدیده وارونگی به‌شدت آلوده می‌شود. این مساله به‌خودی‌خود تمام گروه‌های سنی، به‌خصوص افراد بیمار و سالم‌خوره را تا حد زیادی تحت‌تأثیر قرار می‌دهد و سلامتی آن‌ها را به‌خطر می‌اندازد. بر این اساس بررسی عوامل آلاینده از بالا بودن ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون در هوای کلان‌شهرهای کشور در طول فصل زمستان خبر می‌دهد و این مساله زندگی در شهرهای شلوغ و پرجمعیت کشور را سخت و طاقت‌فرسا می‌کند.

سوخت یا وسایل نقلیه؟

اگرچه موتورسیکلت‌های کار بر اتوری، خودروهای داخلی با استاندارد آلودگی پایین و ناوگان فرسوده تاکسیرانی در تشدید آلودگی هوا نقش چشمگیری دارند، با این حال به‌عقیده کارشناسان، میزان آلودگی هوا ارتباط مستقیمی با کیفیت سوخت مورد استفاده در وسایل نقلیه سبک و سنگین دارد. مساله به اندازه‌ای مهم است که شینا انصاری، رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست چندی پیش در این باره گفته بود ناترازی بنزین یکی از مشکلات کشور است که باعث تولید سوختی شده که در برخی

XTRIM

BORN FOR MORE

SX

تجربه یک زندگی مدرن

XTRIM

XTRIM SX



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۲۷ آبان‌ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۴۱

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 تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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



تویوتا «کراون» بهترین هیبرید سال شد

اگرچه کراون همواره خودرو پرمیوم لاکچری تویوتا بوده، اما از سال ۲۰۲۳ میلادی به‌عنوان یک خودرو مستقل از محصولات تویوتا در سه کلاس کراس کوپه، سدان و فست‌بک سدان به بازار جهانی عرضه شد. مدل هیبرید کراون سدان که مجهز به یک موتور ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری تنفس طبیعی هیبریدی است، می‌تواند حداکثر ۳۵۰ اسب بخار قدرت و ۵۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. بر این اساس این خودرو در سال جاری به عنوان بهترین هیبرید سال معرفی شد.

بیل‌بورد

Billboard

خرابی سیستم خنک‌کاری خودرو فصل نمی‌شناسد!

در فصل سرما به دلیل برودت هوا معمولاً پیش‌ترانه خودرو دچار تنش حرارتی نمی‌شود و انتظار می‌رود دمای سیال خنک‌کننده موتور چندان بالا نرود. با این حال گاه دمای سیال خنک‌کننده موتور خودرو حتی در روزهای سرد سال نیز به‌طور ناگهانی و به‌شکل نامتعارفی بالا می‌رود. حال سوال این است که علت چنین مشکلی چیست؟ در پاسخ باید گفت معمولاً چنین ایرادی سه دلیل عمده دارد. نخست این که ترموستات گیرپاز (قفل) کرده باشد و مانع چرخش آب شود. دوم این که ترموستات باز بماند. همچنین اگر در هر یک از مدارات رله‌های فن آمپر خودرو اتصالی رخ داده باشد، مانع از عملکرد بهینه آن شده و این مساله دمای سیال را به‌طور ناگهانی افزایش می‌دهد. بنابراین نیاز است در زمان مواجهه با چنین مشکلی، ابتدا مدارات برقی و سپس وضعیت ترموستات بررسی شود. جالب است بدانید بسیاری از مالکان خودروها بر این باورند که با ورود به فصل سرما دیگر نیازی به بررسی و کنترل سطح آب داخل رادیاتور یا دمای کاری موتور نیست؛ این درحالی است که قطعاتی مانند ترموستات ماهیت مکانیکی دارند و با توجه به این که در فصل گرم سال با استهلاک بیشتری مواجه می‌شوند، امکان خرابی آن‌ها در فصل‌های پاییز و زمستان نیز وجود دارد. بنابراین کارشناسان فنی همواره توصیه می‌کنند ترموستات هر ۱۰ هزار کیلومتر یا ۶ ماه یک‌بار بررسی و در صورت نیاز تعویض شود. در غیر این صورت همان‌طور که به آن اشاره شد، احتمال خرابی این قطعه حتی در فصل‌های سرد سال نیز وجود دارد و این مساله به‌خودی خود می‌تواند سبب بالا رفتن هزینه نگهداری از خودرو شود.



حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار

قیمت خودرو روز گذشته در بازار کاهش یافت



کی‌ا‌س‌سی X5 روز گذشته در بازار با ۲ میلیون تومان کاهش ارزش گذاری شد



اکستریم TX روز گذشته در بازار با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۶۹۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



چانگان CS55 موتاژی روز گذشته در بازار با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد تومان ارزش گذاری شد



هایما اس ۷ پرو روز گذشته در بازار با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۳۴۵ میلیون تومان ارزش گذاری شد

تحت لیسانس VREDESTEIN هلند

۵ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی تحت لیسانس وردشتاین هلند

UNIVERSE
225/55 R18new
جدیدYAZD TIRE
www.yric.com

ECHO

WWW.LAMARI.IR



ARIAN MOTOR



LAMARI

با لاماری اکو، هر مسیر آغاز ماجراجویی جدید است. چه در خیابان‌های شهری و چه در جاده‌های پرپیچ‌وخم، این سدان جذاب با طراحی به‌روز، کیفیت بی‌نقص و پیمایش‌رانی قدرتمند، حس تسلط و اطمینان را به رانندگی شما می‌بخشد. طراحی به‌روز با خطوط تیز و جلوپنجره بزرگ، انعکاسی از زیبایی و جسارت را در این خودرو به نمایش می‌گذارد.

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.