



بازگشت «رودستر» تمام ژاپنی با
پیشرا نه برقی



حسین نظریان

رئیس شورای سیاستگذاری

نکته مهم در مورد
آلودگی هوا!

آلودگی هوا که مدتی است تهران، کلان شهرها و
حتی بعضی از شهرهای کوچک تر درگیر آن هستند،
یک پدیده و یک معلول کاملاً محسوس و ملموس...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

«تویوتا» در دنیای اسپرت چه کرد؟

«GR GT»؛ حرکت سریع

صفحه ۸

نینجای جسر

تأثیر تعطیلی های مداوم

صفحه ۱۰

بر بازار خودرو

به همت انجمن صنفی زنجیره ارزش صنایع لاستیک
کشور و با همکاری شرکت «ویراتیس» برگزار شد:

دوره آموزشی رفتار

صفحه ۱۳

حرفه ای سازمانی

رشد محسوس بهای خودرو در بازار آزاد؛

بنز EQA260 تمام برقی در بازار
۳۵۰ میلیون تومان گران شد

صفحه ۷

فرا تر از تیراژ، جسارت تصمیم گیری در عصر تردید؛

معمای بقادر صنعت خودرو؛ آینده از آن ارزش آفرین ها است

اغلب برنامه های تحول صنعتی شکست می خورند؛ زیرا مدیران، «کاهش هزینه راهبردی» را با «صرفه جویی های سطحی و کوتاه بینانه» اشتباه می گیرند. آن چه امروز یک مدیر ...

صفحه ۹

در هشت ماهه سال جاری رقم خورد؛

تولید ۳۸۱ هزار دستگاه
خودرو با رشد ۱۳ درصدی
در «ایران خودرو»

صفحه ۵

حالا باید خودروهای بنزینی را به زور
خریداری کنیم!

آغاز تحمیل بنزینی های
تولید چین به بازار جهانی

در حالی که کشورهای غربی تمرکز خود را بر تهدید رقابتی
خودروهای برقی چین گذاشته اند، یک...

صفحه ۶

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو
با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بازنگری در دستورالعمل
افت قیمت خودرو؛ تجربه
یک ساله پوشش بیمه ای

صفحه ۲



یک کارشناس اقتصادی در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

کاهش اعتماد مصرف کننده در پی بلوکه شدن وجوه در سامانه واردات خودرو

صفحه ۳



BAC X3

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی

تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظ

اتاق خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی



با ضمانت **کوال تایر**

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



فناوری‌های روز باز آرایشی شده است. در نمای جلوی فرانت‌لندر جدید، جلوینچره بزرگ مدل قبلی جای خود را به یک سپر تقریباً بی‌سسته داده که تنها یک ورودی هوای باریک در پایین آن دیده می‌شود. این طراحی که یادآور خودروهای برقی است، با یک پخش بزرگ همرنگ بدنه تکمیل می‌شود و ظاهری مدرن و نه‌اجمی به خودرو بخشیده است. چراغ‌های LED در تیریم‌های رده‌بالا مشابه نمونه‌های بازارهای جهانی است؛ اما گرافیک چراغ‌های عقب در این مدل‌ها باز طراحی شده است. تحول بزرگ‌تر اما در داخل کابین رخ داده است. داشبورد کاملاً از نو طراحی شده تا ظاهری لوکس‌تر و فناوری‌انه‌تر داشته باشد. در مرکز داشبورد، یک نمایشگر لمسی غول‌پیکر ۱۲٫۹ اینچی قرار گرفته و تقریباً تمام کنترلهای فیزیکی حذف شده‌اند.

تویوتا از فیس‌لیفت شش‌سای بلند فرانت‌لندر در چین پرده برداشته که در ظاهر از خودروهای برقی الهام گرفته و در داخل متحول شده است. تویوتا از فیس‌لیفت کراس‌اوور فرانت‌لندر با تغییراتی چشمگیر در طراحی ظاهری و فضای داخلی رونمایی کرده است. این خودرو اساساً برادر دوقلوی کرولا کراس است که توسط جوینت‌ونچر گک تویوتا در چین تولید می‌شود؛ در حالی که نسخه استاندارد کرولا کراس توسط شریک دیگر تویوتا، یعنی فاو تویوتا تولید می‌شود. در حالی که کرولا کراس تولید فاو از طراحی فیس‌لیفت جهانی پیروی می‌کند، فرانت‌لندر مسیر خود را با یک چهره کاملاً متمایز ادامه می‌دهد. مهم‌ترین ویژگی این مدل جدید، چهره‌ای است که به‌شدت از طراحی خودروهای برقی الهام گرفته و کابینی است که با



پیش‌رانه‌بازینی در «فرانت‌لندر»



حسین نظریان
رئیس شورای سیاست‌گذاری

نکته مهم در مورد آلودگی هوا!

آلودگی هوا که مدتی است تهران، کلان‌شهرها و حتی بعضی از شهرهای کوچک‌تر درگیر آن هستند، یک پدیده و یک معلول کاملاً محسوس و ملموس است. با عنایت به اصل رابطه «علیت» باید

آن را بررسی کرد تا به‌راحت معلول و منطقی رسید. متأسفانه هرگاه آلودگی هوا مطرح می‌شود، از سوی برخی مسئولان و نیز بعضی از کارشناسان، صنعت خودرو مقصر و قربانی اول است! هر چند محصولات صنعت خودرو در پراکنش آلاینده‌ها نقش مهمی دارند، اما تنها مقصر اصلی نیستند و باید مقصران و عوامل دیگر هم شناخته و معرفی شوند.

در این اظهارنظرها گفته یک مقام مسئول که معاونت وزارخانه‌ای را هم برعهده دارد جالب است؛ زیرا وی به‌جای ارائه راه‌حل مشکل آلودگی هوا خواستار به‌تعطیلی کشاندن و حذف صنعت خودرو شده بود که جای بسی شگفتی است. همه می‌دانیم که مهم‌ترین عامل آلودگی هوا، آلاینده‌های موجود در انواع سوخت، اعم از بنزین، گازوئیل و ... هستند.

این درحالی است که کشورهای جهان سال‌هاست مصرف‌کننده بنزین با استانداردهای یورو-۵ بوده، اما عمده بنزین مورد مصرف ایران استاندارد یورو-۳ را دارد و از بین پالایشگاه‌های موجود کشور تنها دو پالایشگاه تبریز و اراک بنزین استاندارد یورو-۵ تولید می‌کنند که با توجه به میزان مصرف بالای کشور، این رقم ناچیز است و البته همین افزایش مصرف ناچیز تبعات خاص خود را دارد؛ اما راه‌حل آن حذف صنعت خودرو نیست!!!

می‌توان به‌صراحت گفت که فرآورده‌های خودرویی داخلی تنها

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛ بازنگری در دستورالعمل افت قیمت خودرو؛ تجربه یک ساله پوشش بیمه‌ای



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

با آغاز هفته‌بیمه (۱۳ تا ۱۹ آذر)، فرصتی مناسب برای مرور دستاوردهای صنعت بیمه کشور و ارزیابی طرح‌های جدید فراهم شده است. یکی از مهم‌ترین این طرح‌ها، دستورالعمل افت قیمت خودرو است که از دی‌ماه سال گذشته به‌شکل آزمایشی در بیمه شخص ثالث اجرا شد و اکنون بیمه مرکزی در نظر دارد پس از یک سال، آن را بازنگری و اصلاح کند. علیرضا فیاض، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» تأکید کرد: «این دستورالعمل در پی مصوبه هیأت وزیران در خردادماه سال گذشته درباره پوشش افت قیمت خودرو در بیمه شخص ثالث تدوین شد و با همکاری نهادهایی مانند پلیس راهنمایی و رانندگی ارا، کانون کارشناسان رسمی دادگستری، مرکز و کلا و سندیکای بیمه‌گران ایران به شورای عالی بیمه ارائه شد. هدف از این طرح، تعیین میزان خسارت افت قیمت خودرو پس از تصادفات و بر اساس سه عامل اصلی: سن خودرو، ارزش وسیله نقلیه و شدت صدمه وارده بود.»

وی یادآور شد: «این دستورالعمل برای نخستین بار و به‌صورت آزمایشی به مدت یک سال اجرا شد تا نقاط ضعف و قوت آن شناسایی شود. تجربه‌های یک سال

گذشته مبنای شناسایی محدودیت‌ها و همچنین برآورد بار مالی طرح است.» او افزود: «از آن‌جا که این طرح بدون افزایش حق بیمه آغاز شد، بار مالی قابل توجهی به شرکت‌های بیمه وارد شده است. در صورت ایجاد ناترازی، هم شرکت‌های بیمه با مشکلات مالی مواجه می‌شوند و هم مردم ممکن است از خدمات مطلوب محروم شوند. بنابراین اصلاحات باید متوازن و دقیق باشند.» این کارشناس بیمه گفت: «بر اساس داده‌های جمع‌آوری‌شده، تا پایان اردیبهشت میزان پرداختی شرکت‌های بیمه بابت افت قیمت خودرو حدود یک‌هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان بوده است و این نشان‌دهنده حجم بالای تعهدات مالی طرح است.» او افزود: «اگر مربوط به مهرماه هنوز منتشر نشده و به‌محض ارائه، تصویر دقیق‌تری از تأثیر مالی طرح در



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

"PERSEVERANCE AT EVERY CROSSROADS, COMPANIONSHIP ON EVERY PATH."

چینی است. اما این تحول تنها به باتری و سرعت شارژ خلاصه نمی شود و مغز متفکر این شاسی بلند سوندی نیز یک ارتقای اساسی را تجربه کرده است. مدل ۲۰۲۶ از یک کامیوتر مرکزی دو هسته ای جدید مبتنی بر انویدیا درایو AGX Orin بهره می برد که قادر است ۵۰۰ تریلیون عملیات در ثانیه را پردازش کند. این قدرت پردازشی خارق العاده، بستتر را برای قابلیت های ایمنی پیشرفته و متصل مثل هشدارهای هوشمند برای جاده های لغزنده، خطرات پیش رو و تصادفات و همچنین یکپارچه سازی تماس اضطراری خودکار با سیستم دستیار توقف اضطراری فراهم می کند.

ولوو با ارتقای شاسی بلند برقی EX90 به معماری ۸۰۰ ولتی، زمان شارژ را به شکل چشمگیری کاهش داد و مغز متفکر آن را قوی تر کرده است. ولوو شاسی بلند پرچم دار و تمام برقی EX90 را برای مدل سال ۲۰۲۶ به معماری ۸۰۰ ولتی مجهز کرده است. این به روزرسانی بزرگ که کمتر از ۱۸ ماه پس از عرضه اولیه این خودرو اتفاق می افتد، قواعد بازی را در زمینه سرعت شارژ تغییر می دهد و به رانندگان اجازه می دهد تا ۲۵۰ کیلومتر مسافت را تنها در ۱۰ دقیقه به ظرفیت باتری خود اضافه کنند. این تصمیم استراتژیک، پاسخی مستقیم به روند پرشتاب بازار و رقابت فزاینده، به ویژه از سوی خودرو سازان



«ولوو» سال ۲۰۲۶ را با شارژ سریع تر آغاز می کند



یک کارشناس اقتصادی در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

کاهش اعتماد مصرف کننده در پی بلوکه شدن وجوه در سامانه واردات خودرو

خریداران وارد شود..



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

سامانه فروش خودروهای وارداتی با هدف شفاف سازی و نظم دهی به بازار راه اندازی شد، اما در عمل مصرف کنندگان با مشکلات جدی مواجه شده اند. بلوکه شدن مبالغ پیش پرداخت، و کالته کردن حساب ها و تاخیر در تحویل خودروها باعث شده است شکاف قیمت ها کاهش نیابد و برعکس فشار مضاعفی بر خریداران وارد شود. در همین زمینه گزارش ها حاکی است که برخی خریداران تا ۵۰۰ میلیون تومان در این سامانه بلوکه کرده اند و هنوز خودرو یا باز پرداخت دریافت نکرده اند. این وضعیت نشان می دهد که حتی سیاست های به ظاهر شفاف بدون نظارت و اصلاح سازوکار می تواند اثر معکوس بر بازار و رفتار مصرف کننده داشته باشد و نوسانات قیمتی را افزایش دهد. داریوش بدیعی ثابت کارشناس اقتصادی در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «سامانه فروش خودروهای وارداتی با هدف شفاف سازی راه اندازی شده است، اما در عمل مصرف کنندگان با مشکلات جدی مواجه شده اند. بلوکه شدن مبالغ پیش پرداخت، و کالته کردن حساب ها و تاخیر در تحویل خودروها باعث شده شکاف قیمت ها کاهش نیابد و فشار مضاعفی بر

تعرفه و مالیات واردات بخشی از هزینه نهایی خودرو را تشکیل می دهند، اما کاهش آن ها به تنهایی نمی تواند مشکل بلوکه شدن وجوه و نوسانات بازار را حل کند. تا زمانی که ساز و کار پیش پرداخت و کالته و نقش واسطه ها اصلاح نشود، کاهش تعرفه تنها اثر محدود و کوتاه مدت بر قیمت ها خواهد داشت. در واقع، تعرفه ابزاری لازم است اما کافی نیست. اصلاح سیاست های ارزی، تضمین نقدشوندگی وجوه و کنترل فعالیت واسطه ها الزامات اصلی برای کاهش فشار مالی و افزایش شفافیت در بازار هستند.

در نهایت، چه اصلاحاتی در سامانه و سازوکار فروش خودروهای وارداتی لازم است تا هم شفافیت واقعی ایجاد شود و هم اعتماد مصرف کننده باز گردد؟

برای ایجاد شفافیت واقعی و بازگرداندن اعتماد مصرف کننده لازم است چند اقدام همزمان انجام شود. نخست، نقدشوندگی پیش پرداخت ها باید تضمین شود تا امکان بلوکه شدن طولانی مدت وجوه وجود نداشته باشد و مشتریان مطمئن باشند که منابع مالی آن ها در کوتاه ترین زمان در اختیارشان قرار می گیرد. دوم، نقش واسطه ها و دلالان باید محدود و شفاف شود و نظارت مستقیم بر معاملات برقرار گردد تا امکان دستکاری قیمت ها کاهش یابد. سوم، اطلاعات خرید و تحویل خودرو باید به صورت لحظه ای و قابل رصد برای مصرف کننده منتشر شود تا اعتماد باز گردد و فرآیند شفاف شود. چهارم، سیاست های تعرفه و مالیاتی باید با شرایط بازار و سازوکار سامانه همخوانی داشته باشد تا هم قیمت واقعی و هم شفافیت تامین شود. تنها با ترکیب این اقدامات می توان انتظار داشت بازار خودروهای وارداتی به سمت رقابتی تر شدن و کاهش شکاف قیمتی پیش برود و رفتار مصرف کننده به شکل منطقی هدایت شود.

می یابد و بازار به سمت بی ثباتی می رود. بنابراین حتی اگر سیاست های دولتی به صورت صحیح طراحی شده باشند، بدون اصلاح سازوکار سامانه، قیمت ها به سطح واقعی نزدیک نمی شوند و ریسک مالی مصرف کننده همچنان بالا خواهد بود.

نقش واسطه ها و دلالان در سامانه فروش خودروهای وارداتی چیست، آیا با وجود پیش پرداخت و کالته، امکان سوءاستفاده افزایش یافته است؟

در سامانه فروش خودروهای وارداتی، نقش واسطه ها و دلالان بسیار پررنگ است. بلوکه شدن پیش پرداخت ها و عدم شفافیت در تحویل خودروها به آن ها امکان می دهد با ایجاد محدودیت در عرضه و دستکاری تقاضا، قیمت ها را بالا ببرند. در این شرایط مصرف کننده هیچ کنترلی بر روند قیمت ندارد و اعتمادش به سامانه کاهش پیدا می کند. به عبارت دیگر، حتی اگر هزینه واردات یا تعرفه ها کاهش پیدا کند، تا زمانی که واسطه ها بتوانند بازار را مدیریت کنند و شکاف اطلاعاتی بین عرضه کننده و مصرف کننده وجود داشته باشد، قیمت ها همچنان غیر واقعی باقی می ماند و رفتار سوداگری تشدید می شود.

سیاست های تعرفه و مالیات واردات خودروهای مونتاژی و وارداتی چگونه با این سامانه هم پوشانی دارند و آیا کاهش تعرفه می تواند مشکل بلوکه شدن وجوه را تا حدی کاهش دهد؟

ایجاد کرده است؟
بلوکه شدن مبالغ بالا فشار مالی سنگینی بر خانوارها وارد کرده است و قدرت خرید آن ها را کاهش داده است. در بسیاری از موارد خانوارها مجبور شده اند به جای استفاده از این منابع در امور ضروری یا سرمایه گذاری، آن ها را در سامانه نگه دارند و هیچ تضمینی برای بازگشت فوری وجود ندارد. این موضوع موجب افزایش نوسانات روانی در بازار شده و ریسک رفتارهای هیجانی را بالا برده است. از منظر بازار، بلوکه شدن وجوه به واسطه ها و دلالان اجازه می دهد از نقدینگی محدود و کمبود عرضه استفاده کنند و قیمت ها را به صورت مصنوعی بالا ببرند. این چرخه منجر به افزایش تورم انتظاری، رشد شکاف قیمت ها و فشار مضاعف بر خانوارها شده است.

آیا این سازوکار موجب افزایش سوداگری و نوسانات قیمتی در بازار خودروهای وارداتی شده است؟ به چه شکل؟

پیش پرداخت های بلوکه شده زمینه ای مناسب برای فعالیت های سوداگری فراهم کرده است. واسطه ها می توانند با مدیریت محدودیت در عرضه خودرو و ایجاد تقاضای مصنوعی قیمت ها را دستکاری کنند. این رفتار به صورت مستقیم باعث افزایش نوسانات قیمت در بازار می شود و اثر کاهش تعرفه ها یا تعدیل سیاست های ارزی را محدود می کند. هنگامی که سامانه به جای تضمین عرضه مناسب و قیمت واقعی، وجوه مشتریان را در اختیار واسطه ها قرار می دهد، انگیزه سوداگرانه در بازار افزایش

سامانه فروش خودروهای وارداتی با هدف شفاف سازی راه اندازی شد. اما گزارش ها حاکی از بلوکه شدن حساب ها و پیش پرداخت های و کالته است. از نظر بازار، این سیاست چه اثرات منفی بر اعتماد مصرف کننده و رفتار بازار دارد؟

سامانه فروش خودروهای وارداتی در نگاه اول یک اقدام مثبت و شفاف کننده به نظر می رسد، اما نحوه اجرای آن باعث کاهش شدید اعتماد مصرف کننده شده است. بلوکه شدن وجوه، پیش پرداخت های و کالته و عدم تضمین برای تحویل خودروها باعث شده است خریداران با ریسک ذهنی بالا وارد بازار شوند و رفتارهای احتکاری و عجولانه در خرید خودرو شکل گیرد. زمانی که مصرف کننده نمی داند پولش چه زمانی آزاد خواهد شد یا آیا خودرو را دریافت خواهد کرد، طبیعی است که از تصمیمات منطقی اقتصادی فاصله گرفته و به دنبال راه های جایگزین برای سرمایه گذاری یا خرید فوری می رود. این وضعیت همچنین جریان نقدینگی بازار را مختل کرده و باعث شده منابع مالی بلوکه شده نتوانند در سایر بخش های اقتصادی مورد استفاده قرار گیرند و بازدهی اقتصادی به شکل بهینه شکل نگیرد.

پرداخت پیش پرداخت های هنگفت و بلوکه شدن مبالغی مانند ۵۰۰ میلیون تومان چه ریسک هایی برای خانوارها و جریان نقدینگی بازار




فونیکس



اف ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات بیشتر من را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات مشتریان
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



۴ سیلندر دیزلی را دوباره به خط تولید بازمی گرداند. مونتاز این ۷۰۰ دستگاه برای همین ماه جاری برنامه‌ریزی شده و پس از آن به‌دست مشتریان خواهد رسید. قلب تپنده این شاسی‌بلند خاص، یک پیشرانۀ ۲ لیتری دیزلی بای‌توربو (دو توربو) است که قادر به تولید ۲۰۷ اسب‌بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون‌متر گشتاور است. این نیرو از طریق یک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک به هر چهار چرخ منتقل می‌شود. البته برای کسانی که به‌دنبال قدرت بیشتری هستند، نسخه اسپرت با پیشرانۀ ۲ لیتری توربودیزل ۷۶ با توان ۱۲۴۷ اسب‌بخار و گشتاور ۶۰۰ نیوتون‌متر همچنان در دسترس است.

فورد از نسخه ویژه شاسی‌بلند اورست رونمایی کرده که با پیشرانۀ دیزلی توئین توربو و ظاهری اسپرت، تنها در ۷۰۰ دستگاه برای بازار استرالیا تولید می‌شود. فورد از نسخه جدید و محدودی از شاسی‌بلند اورست با نام اسپرت بای‌توربو رونمایی کرده است. این مدل که با هدف ارائه ترکیبی از ظاهر اسپرت و مصرف سوخت اقتصادی طراحی شده، تنها به‌تعداد ۷۰۰ دستگاه و به‌صورت انحصاری برای بازار استرالیا عرضه خواهد شد و متأسفانه، آن هیولای رینوری نیست که بسیاری در انتظارش بودند. در حالی که فورد شاسی‌بلند اورست را فقط با پیشرانۀ ۷۶ عرضه می‌کرد، این نسخه ویژه پیشرانۀ



پیشرانۀ دیزل برای فورد «اورست» اسپرت

برای نخستین بار در هفت سال اخیر رقم خورد؛

تحقق صد در صدی برنامه‌های تولید «ایران خودرو»

اجرای برنامه‌های ارتقای کیفی هم‌زمان با افزایش تولید و صفر شدن تعهدات معوق رقم خورد



نظم مدیریتی و یکپارچگی در تصمیم‌سازی ناشی از سکان‌داری بخش خصوصی است؛ رویکردی که با فاصله گرفتن از فضای پر تنش سال‌های گذشته، به‌ثبات بیشتری در اجرای برنامه‌ها منجر شده است. این ثبات مدیریتی، چه در حوزه تولید و چه در بخش تامین قطعات، امکان برنامه‌ریزی دقیق‌تر و پیگیری مستمر اهداف عملیاتی را فراهم کرده و به‌تحقق کامل برنامه تولید در کمتر از یک سال منجر شده است.

در کنار جهش کمی، مدیریت ایران خودرو تلاش کرده مسیر ارتقای کیفیت را نیز به‌یک رویکرد جاری در تمام زنجیره ارزش تبدیل کند. نمونه این تغییر نگاه در نحوه مواجهه با چالش‌های محصولاتی مانند ری‌را قابل مشاهده است؛ جایی که به‌جای افزایش تیراژ، ابتدا روند اصلاح کیفی در اولویت قرار گرفت و سپس تولید با ظرفیت کامل ادامه یافت. کاهش محسوس مراجعات به خدمات پس‌ازفروش و افت چشم‌گیر شکایات مشتریان، نشان‌دهنده تأثیر همین رویکرد است.

از سوی دیگر، مدیریت با رصد دقیق نقاط گلوگاه، موضوع تأخیرهای تحویل و نارضایتی‌های انباشته‌شده سال‌های گذشته را نیز در مسیر کنترل قرار داده است. اکنون تعداد خودروهای معوقه به‌حداقل رسیده و زمان تحویل نیز در محدوده قابل‌قبول قرار دارد. مجموعه این تحولات نشان می‌دهد ایران خودرو در حال حرکت به سمت یک الگوی کاراثر و پاسخ‌گوتر است؛ الگویی که اگر استمرار یابد، می‌تواند به‌ارتقای جایگاه این خودروساز در بازار و افزایش اعتماد مشتریان منجر شود.

کاهش چشم‌گیری یافته است. همچنین براساس تازه‌ترین ارزیابی‌ها، آمار پرونده‌های شکایات مشتریان از ایران خودرو در نیمه نخست امسال نسبت به‌مدت مشابه سال گذشته کاهش بیش از ۴۰ درصدی را تجربه کرده که نشان‌دهنده تأثیر مثبت برنامه‌های کیفیت‌محور شرکت است.

علاوه‌بر کیفیت محصول، ارتقای خدمات پس‌ازفروش نیز در دستور کار مدیریت ایران خودرو قرار دارد و طی ماه‌های اخیر با جدیت بالایی پیگیری شده است. همچنین موضوع تأخیر در تحویل خودرو که پیش‌تر از جمله عوامل نارضایتی مشتریان بود، اکنون به‌حداقل میزان ممکن رسیده است. تعداد خودروهای معوقه برای تحویل، در حال حاضر به حدود یک‌هزار دستگاه کاهش یافته که کم‌تر از نیم‌روز تولید این شرکت است و تأخیر زمانی نیز به کم‌تر از یک ماه رسیده است.

دستیابی به برنامه تولید پس از هفت سال، در کنار تمرکز بر بهبود کیفیت محصولات و خدمات، بیانگر تحول مثبت در رویکردهای عملیاتی و مدیریتی ایران خودرو است. تداوم این شرایط در زمینه تامین قطعات و اجرای برنامه‌های کیفی می‌تواند افق روشن‌تری را برای رضایت مشتریان و تحقق اهداف بلندمدت این شرکت ترسیم کند.

ارتقای جایگاه ایران خودرو با سکان‌داری بخش خصوصی

آن‌چه امسال بیش از گذشته خودنمایی می‌کند،

پیگیری يك موضوع

Follow up



مهدی مطلب‌زاده

عضو هیات‌مدیره انجمن

صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو کشور

سیاست‌های دستوری منشأ مشکلات صنعت خودرو است

بازار و صنعت خودرو این روزها

گرفتار چالش‌های عمده‌ای است که بسیاری از کارشناسان و فعالان صنعت خودرو بستر اصلی آن را قیمت‌گذاری دستوری قلمداد می‌کنند. از سویی ادامه این وضعیت تنها به تشدید چالش‌های صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی دامن می‌زند. حال در این زمینه مهدی مطلب‌زاده، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو کشور به بیان نقطه نظرت خود در این باره پرداخته است.

بستر اصلی چالش‌های امروز صنعت خودرو چه مسائلی هستند؟

سیاست‌های دستوری منشأ مشکلات صنعت خودرو است. اگر امروز زیان انباشته دو خودروساز بزرگ افزایش پیدا کرده و خودروسازان توان پرداخت مطالبات قطعه‌سازان را ندارند، به‌دلیل سیاست‌های نادرست از قبیل قیمت‌گذاری و فروش دستوری و مدیریت دولتی صنعت خودرو است. فروش خودرو با بهای پایین‌تر از قیمت تمام‌شده قطعاً سیاست درستی نبوده و منجر به شکست خواهد شد؛ کمالین که تبعات آن را اکنون در صنعت خودرو شاهد هستیم.

این مشکلات از کجا آغاز شد؟

مشکلات صنعت خودرو دقیقاً از جایی شروع شد که شورای رقابت با ورود به موضوع قیمت‌گذاری خودرو، زیان انباشته فراوانی را به دو خودروساز بزرگ تحمیل و خودروسازان را با افزایش بدهی به بانک‌ها و قطعه‌سازان مواجه کرد. این در حالی است که متأسفانه قیمت‌گذاری دستوری خودرو و سود ناشی از فاصله قیمت خودرو در کارخانه و بازار آزاد باعث شده میلیون‌ها نفر برای چند هزار دستگاه خودرو در قرعه‌کشی ثبت‌نام کنند؛ در حالی که با فروش خودرو در حاشیه بازار، تقاضای کاذب از بازار خودرو حذف شده و تنها مصرف‌کننده واقعی در بازار باقی خواهد ماند.

در بازار خودرو طی سال گذشته چند معامله خودرو و انجام شد؟

سال گذشته حدود ۷ میلیون معامله در بازار خودرو ثبت شده است. سهم خودروسازان داخلی از این تعداد یک میلیون دستگاه بوده و بخش عمده‌ای از معاملات خودرو در بستر بازار با قیمت‌های آزاد شکل گرفته است. به‌تعبیر دیگر مصرف‌کننده واقعی، خودرو را با قیمت آزاد خریداری کرده و سود اصلی ناشی از فاصله قیمت بازار و کارخانه نصیب دلالتان شده است.

فرشاد مقیمی، رئیس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) در نشست با سفیر ایران در چین با اشاره به ظرفیت‌های موجود در چارچوب سند همکاری جامع ۲۵ ساله ایران و چین، این توافق را فرصتی بی‌نظیر برای تعمیق روابط صنعتی و فناوریانه دو کشور دانست. وی با تأکید بر ضرورت شتاب‌بخشی در اجرای طرح‌های مشترک، افزود: «سازمان گسترش

تاکنون در سه طرح مشترک با شرکت‌های چینی شامل تولید الیاف شیشه، تولید تایر و ساخت واگن مترو همکاری داشته و آماده توسعه سرمایه‌گذاری مشترک در زمینه‌های انرژی‌های تجدیدپذیر، خودروهای برقی و صنایع ریلی است». «انتقال فناوری پیشرفته اولویت اصلی ایدرو در همکاری‌های بین‌المللی است و همکاری

زاپاس

Spare Tire

ایدرو آماده توسعه سرمایه‌گذاری مشترک در خودروهای برقی و حمل‌ونقل ریلی با چین

همکاری جامع ایران و چین، نقشه‌راه توسعه روابط دو کشور است و شرکت‌های بزرگ و بخش خصوصی چین علاقه‌مند به حضور در بازار ایران هستند».

وی افزود: «سفارت ایران در پکن، ارتباط‌های موثر میان ایدرو و شرکت‌های صنعتی و فناوری چینی را در دستور کار خود قرار خواهد داد تا زمینه‌سازی لازم برای طرح‌های مشترک فراهم شود.»

با شرکت‌های فناوری چینی می‌تواند این نیاز حیاتی را برطرف کند».

وی همچنین از سفارت ایران در پکن خواست تا به‌عنوان مرجع اصلی تعاملات صنعتی، مسیر همکاری مستقیم ایدرو با شرکت‌های دانش‌بنیان و صنعتی چین را تسهیل کند. در این نشست، عبدالرضا رحمانی فضلی سفیر ایران در چین نیز با استقبال از برنامه‌های ایدرو گفت: «سند



است که بدون افراطی گری، شخصیت خودرو را تغییر می دهد. سیر جلو با ورودی های هوای تهاجمی تر، رکاب های جانبی جدید و یک اسپویلر کوچک و زیبای دم اردکی در انتهای خودرو، چهره ای مصمم تر به این فراری زد رنگ داده اند. رینگ های مقعر با پره های ۷ شکل نیز بخش دیگری از این تحول هستند که در کنار قطعات مشکی بدنه، تضاد بصری جذابی ایجاد کرده اند. با این حال، Industries 1016 یک قانون نانوشته را رعایت کرده است: «به قلب پدیده مارانلودست زن!» این یعنی بیش از ۴ لیتری V8 توئین توربو به همراه سه موتور الکتریکی، همچنان همان ۱۰۰۰ اسب بخار قدرت را تولید می کند.

تئوئر آمریکایی Industries 1016 با یک کیت بدنه فیبر کربنی، ظاهری عضلانی تر به فراری SF90 اسپایدر بخشیده؛ اما به قلب ۱۰۰۰ اسب بخاری آن دست نزده است. در دنیای سوپراسپرت ها، فراری SF90 یک معیار است؛ هیولایی با ۱۰۰۰ اسب بخار قدرت که مرزهای مهندسی را جابه جا کرده است. اما همیشه جا برای خاص تر شدن وجود دارد. حالا تئوئر آمریکایی Industries 1016 سوراخ نسخه روباژ این اسب سرکش رفته و با یک کیت بدنه ظریف اما تاثیرگذار، ظاهری عضلانی تر و خشن تر به آن بخشیده است. این پکیج آپرودینامیکی که تماما از فیبر کربن ساخته شده، شامل تغییراتی هوشمندانه



ایده های آمریکایی برای ارتقای فراری «SF90»



ویژه ها

خودرو ۵.۹ میلیارد دلار ارز دریافت کرد



از ابتدای سال جاری تا ۹ آذرماه درمجموع ۳۹ میلیارد و ۸۵۰ میلیون دلار برای نیازهای مختلف وارداتی کشور توسط بانک مرکزی تامین ارز انجام شده است. براساس این گزارش ۲۸ میلیارد و ۹۳۸ میلیون دلار نیز به واردات کالاهای تجاری و بازرگانی اختصاص یافته است که سهم صنایع حمل و نقل و خودرو ۵ میلیارد و ۹۰۷ میلیون دلار بود. بر این اساس صنایع خودرو و حمل و نقل در بین صنایع بیشترین میزان ارز را به خود اختصاص دادند.

دیگه چه خبر؟

روند اسقاط خودروهای فرسوده نیازمند اصلاح و پیگیری است



زهراسعدی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با اشاره به این که یکی از آسیب های بزرگ صنعت خودرو روند اسقاط خودروهاست که نیازمند اصلاح و بهبود است، گفت: «برای کاهش آلاینده های هوا نیازمند اصلاح این روند اسقاط و سرعت بخشی در این عرصه هستیم.» وی بیان داشت: «قیمت گذاری دستوری از دیگر مشکلات در صنعت خودرو است؛ زیرا قیمت خودرو به صورت غیر واقعی و دستوری تعیین می شود که این امر بر بازار و اقتصاد تاثیر منفی می گذارد.»

توئیترا

ابلاغ تخصیص ارز زمستانه به خودروسازان طی روزهای آینده



سیدجواد حسینی کیا، نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس با اشاره به نشست اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس با وزیر صمت و جمعی از خودروسازان و قطعه سازان اظهار داشت: «در این نشست که با حضور وزیر صمت، معاونان وی، خودروسازان و قطعه سازان برگزار شد، موضوعاتی همچون کیفیت خودروهای تولیدی، زمان تحویل و نحوه تخصیص ارز به صنعت خودرو مورد بررسی قرار گرفت. وزیر صمت درباره تخصیص ارز زمستانه نیز توضیح داد که این موضوع طی روزهای آینده ابلاغ می شود.»

در هشت ماهه سال جاری رقم خورد؛

تولید ۳۸۱ هزار دستگاه خودرو بارشد ۱۳ درصدی در «ایران خودرو»



همچنین ۱۷ هزار و ۷۳۱ دستگاه نیز در گروه سایر محصولات تولید شده است.

میزان خودروهای تجاری نشده ایران خودرو از ابتدای امسال تنها ۳ هزار و ۷۶ دستگاه گزارش شده؛ رقمی پایین که نشان دهنده انضباط در تحویل، تکمیل محصول و مدیریت جریان عرضه است. روند فروش نیز همسو با رشد تولید حرکت کرده و نشان می دهد بازار نیز به استقبال عرضه های جدید رفته است.

ایران خودرو در هشت ماهه امسال ۳۶۹ هزار و ۸۵۷ دستگاه خودرو فروخته که نسبت به ۳۲۴ هزار و ۴۷۸ دستگاه سال گذشته، افزایش حدود ۱۴ درصدی را نشان می دهد.

این رشد هم زمان در تولید و فروش بیانگر آن است که شرکت با وجود افزایش تیراژ، مشکلی در جذب تقاضا نداشته و چرخه عملیاتی از خطوط تولید تا بازار با کارآمدی بیشتری نسبت به سال های گذشته کار می کند. افزایش ظرفیت تولید برای ایران خودرو تنها یک دستاورد عددی نیست، بلکه پیامدهای اقتصادی قابل ملاحظه ای دارد.



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

ایران خودرو در تازه ترین گزارش عملکرد خود، تصویری روشن از رشد تولید و فروش در هشت ماهه امسال ارائه کرده؛ تصویری که نشان می دهد بزرگ ترین خودروساز کشور نه تنها توانسته از مرز ثبات عبور کند، بلکه مسیر افزایش ظرفیت و توسعه عملیاتی را نیز با قدرت ادامه می دهد.

مطابق داده های منتشر شده در سامانه کدال، این شرکت تا پایان آبان ۱۴۰۴ درمجموع ۳۸۰ هزار و ۶۵۴ دستگاه خودرو تولید کرده؛ رقمی که در دوره مشابه سال گذشته ۳۳۶ هزار و ۲۲ دستگاه بود.

این اختلاف، رشد حدود ۱۳.۳ درصدی تولید را نشان می دهد؛ رشدی قابل توجه در صنعتی که بخش مهمی از آن تحت تاثیر محدودیت های تامین قطعات، نوسانات ارزی و فشار هزینه قرار دارد.

جزئیات ترکیب تولید نیز روندی مثبت را تایید می کند. گروه پژو با ۱۱۳ هزار و ۸۳ دستگاه در صدر تولیدات قرار گرفته و پس از آن خانواده سورن با ۹۹ هزار و ۱۹۵ دستگاه سهم مهمی از سبد محصول را به خود اختصاص داده است.

دنا با ۶۱ هزار و ۹۷۱ دستگاه، تارا با ۵۸ هزار و ۷۷۴ دستگاه، رانا با ۱۱ هزار و ۷۸۴ دستگاه و هایما با ۱۵ هزار و ۴۰ دستگاه ادامه دهنده روند صعودی تولید در بخش های مختلف سبد محصولات بوده اند.

اینفوگرافشی

Infography

افت درآمد شرکت مهندسی «نصیر ماشین»



شرکت مهندسی «نصیر ماشین» در هشت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۳۶۲ میلیارد تومان درآمد شده است.

چرا؟

مهم ترین چالش توسعه خودروهای برقی

یکی از مهم ترین چالش ها برای توسعه بازار خودروهای برقی، نبود زیرساخت مناسب برای شارژ است. جایگاه های شارژ موجود در کشور محدود و پراکنده بوده و اغلب در شهرهای بزرگ و مناطق پرجمعیت تمرکز دارند؛ به عنوان نمونه در تهران ۱۵ ایستگاه شارژ خودروهای برقی نصب شده است. در بسیاری از شهرهای کوچک و مسیرهای بین شهری، شبکه شارژ وجود ندارد

برای چه؟

باید زیرساخت های استفاده از خودروهای برقی فراهم شود

بدون توسعه یک شبکه گسترده، یکپارچه و قابل اعتماد برای شارژ، خودروهای برقی نمی توانند نقش واقعی خود را در کاهش مصرف سوخت و آلودگی ایفا کنند. همچنین نبود استانداردهای مشخص برای شارژ و عدم هماهنگی میان بخش خصوصی و دولت در توسعه این زیرساخت ها، یکی از دلایل اصلی عدم موفقیت سیاست های حمایتی در این حوزه به شمار می رود.

دلبه يك

First gear

سامانه فروش خودروهای وارداتی در آزمون شفافیت «حاضر جواب»: سامانه فروش خودروهای وارداتی دقیقا مثل دانش آموزی است که سر جلسه امتحان نشسته، برگه ها را هم گرفته، اما هنوز دنبال پاک کن می گردد. کاربران وارد سامانه می شوند، سامانه هم وارد فکر می شود که آیا امروز باز شود یا ناز کند؟ شفافیت سامانه هم مثل شیشه بخار گرفته زمستانی است؛ روشن است که چیزی آن پشت هست، ولی مشخص نیست دقیقا چیست. گاهی هم سامانه آن قدر شفاف می شود که خریدار هنوز وارد نشده، پیام «ظرفیت تکمیل شد» را می بیند!

صنعت قطعه زیر تیغ سیاست های ناکارآمد و دلار نامرئی «حاضر جواب»: دلار نامرئی همان موجودی است که همه درباره اش حرف می زنند ولی کسی تا امروز آن را در طبیعت مشاهده نکرده، قطعه سازان هر روز با این دلار نامرئی کشتی می گیرند؛ دلار گاهی خودش را نشان می دهد، گاهی هم قهر می کند و ناپدید می شود... اما همیشه موقع تسویه حساب حضور دارد! سیاست ها هم تیغ نیستند؛ بیشتر شبیه چیچی کودکانه اند؛ خیلی چیزی را نمی برند، اما حسابی کاغذ پیچ می کنند!

چالش قیمت گذاری خودروهای مونتاژی

«حاضر جواب»: قیمت خودروهای مونتاژی شبیه قیمت خورش قیمه در رستوران های بین راهی است؛ هیچ کس نمی داند دقیقا چرا این قدر متفاوت است، اما همه می دانند گران تر از چیزی است که باید باشد. شورای رقابت هم هر روز می نشیند و قیمت را مثل پازل ۲۰۰۰ تکه کنار هم می گذارد؛ فقط مشکل این است که قطعه ها بعضی وقت ها از هم فرار می کنند. خریدار هم فقط نگاه می کند و می گوید: «این خودرو مونتاژ شده یا قیمتش؟»

۶۰ درصد آلاینده های شهرها ناشی از حمل و نقل سبک و درون شهری:

«حاضر جواب»: آلودگی هوا انگار مثل چسب دوقلو است؛ یک بار که بچسبید، تا سال بعد همراه شهر می ماند. خودروها هم یک مدل خاص دارند: «تنفس بی انتها». یعنی هر چقدر هوا آلوده تر باشد، احساس مسئولیتشان بیشتر می شود! حتی باد هم گاهی خسته می شود و می گوید: «بخشید من امروز شیفت نیستم، برید با همین دود کنار بیاید.»

بالا بردن قیمت سوخت تاثیری در کاهش آلودگی هوا خواهد داشت؟

«حاضر جواب»: بالا بردن قیمت سوخت مثل بالا بردن صدای ضبط صوت است؛ شاید آدم حس کند اوضاع تغییر کرده، اما آهنگ همان است که بود. راننده ها هم بعد از گرانی سوخت همچنان با همان انرژی سابق پشت فرمان می نشینند. تنها تغییری که رخ می دهد این است که دیگر هنگام بنزین زدن ساکت می شوند و به نقطه ای نامعلوم نگاه می کنند! آلودگی هم کلا موجودی اجتماعی است؛ به قیمت کاری ندارد، فقط می خواهد دور هم جمع شوند و هوا را رنگی کند!

خبری از تسهیلات ۴۰ همتی به خودروسازان نیست؟ «حاضر جواب»: گران شدن فیدلیتی مثل بزرگ شدن بچه هاست؛ یک روز می خوایم و فردا می بینیم یک سر و گردن گران تر شده! هفت نفره بودنش هم توضیح ساده ای دارد: انگار هر نفر ۱۰ میلیون تومان به قیمت اضافه کرده است. تسهیلات ۴۰ همتی هم مثل یک میهمان افتخاری است؛ همه درباره اش حرف می زنند، اما هیچ کس او را در مراسم ندیده. به نظر می رسد تسهیلات فعلا دارد در راهبندان می ماند!



موتور قادر به تولید ۲۸۰ اسببخار قدرت و ۵۱۰ نیوتون متر گشتاور است. تمام این نیرو از طریق یک گیربکس ۶ سرعته دستی به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود تا تجربه رانندگی خالص و هیجان‌انگیزی را به ارمغان آورد. براساس تخمین‌های زنوس، E10RZ می‌تواند تنها ظرف ۳۵۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و به حداکثر سرعت ۲۴۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. راز پرفورمنس قابل توجه E10RZ در وزن بسیار پایین آن نهفته است. این خودرو بر پایه یک شاسی آلومینیومی و یک مونوکوک فیبر کربنی شکل گرفته و بدنه آن نیز توسط AC کاراز از فیبر کربن ساخته شده است. نتیجه این مهندسی پیشرفته، رسیدن به وزن خشک تنها ۷۹۰ کیلوگرم است.

زنوس E10 که نخستین‌بار در سال ۲۰۱۵ معرفی شد، حالا با نسخه جدید RZ بازگشته اما با قیمت ۱۴۰ هزار پوندی، بسیار گران تر شده است. شرکت خودروسازی کوچک بریتانیایی زنوس، هشت سال پس از ورشکستگی، دوباره به صحنه بازگشته است. این شرکت که اکنون تحت مالکیت AC کارز فعالیت می‌کند، از نسخه جدید و قدرتمندتر رودستر خود با نام E10RZ رونمایی کرده است؛ خودرویی که با مشخصات فنی خیره‌کننده و قیمتی بسیار بالاتر از نسل قبلی، فصل جدیدی را برای این برند آغاز می‌کند. قلب تپنده این هیولای موتورورسط، یک پیشران ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژر ساخت ولوو است که جایگزین موتور فورد اکویوست مدل‌های قبلی شده است. این

بازگشت «زنوس» به انگلستان با محصول ۱۴۰ هزار پوندی



بازگشت «رودستر» تمام‌ژاپنی با پیشرانه برقی



هر چند سوپراسپرت‌های برقی هنوز چندان پرطرفدار نیستند، اما طراحی جالب و عملکرد فوق‌العاده لوتوس اوایا، پنین‌فارینا بانتیستا و ریماک نورا و همچنین تلاش چینی‌ها برای رکردشکنی در این بخش، ثابت می‌کند که در آینده هم خبرهای بیشتری از این خودروها خواهیم شنید. در این میان باید به یک خودروی کمتر شناخته شده به نام اسپارک OWI اشاره کنیم. نخستین هاپرکار برقی ساخت ژاپن با طراحی جالب، نام عجیب (OWI به معنای جفدا!) و تیراژ تولید بسیار محدود که مطمئناً در سال‌های آینده مورد توجه مجموعه‌داران قرار خواهد گرفت. اسپارک OWI رودستر با ۱۹۵۳ اسببخار

قدرت، حداکثر سرعت ۴۱۳ کیلومتر بر ساعت و توانایی دستیابی به سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت ظرف کمتر از ۱۰ ثانیه، عنوان سریع‌ترین رودستر برقی جهان را در اختیار گرفته است. علاوه بر این اسپارک OWI رودستر با این عملکرد فنی، در میان سریع‌ترین هاپرکارهای جهان قرار می‌گیرد. در زیر قطعات کربنی بدنه اسپارک OWI رودستر، با چیدمان فنی مشابه تیپ کوپه مواجه هستیم بدین معنی که این خودرو نیز به چهار موتور برقی مستقل با مجموع خروجی ۱۹۵۳ اسببخار قدرت و ۱۹۲۰ نیوتون متر گشتاور، مجهز شده است.

حضور «گک» بازبربرندهای خود در بازار سدان



گروه جی‌ای‌سی در سال ۲۰۱۸ یک برند جدید به نام آیون (Aion) را تأسیس کرد تا وظیفه ساخت خودروهای برقی با قیمت اقتصادی را به آن محول کند. در سال ۲۰۲۲ اعلام شد که آیون هم یک برند جدید با نام هاپر را برای ساخت مدل‌های اسپرت و گران، تأسیس کرده است. یک سال بعد، هاپر به عنوان زیرمجموعه مستقیم GAC شناخته شد و سپس در آگوست ۲۰۲۴ به هاپتک (HypTec) تغییر نام داد. این نام از ترکیب دو کلمه هاپر و تکنولوژی، تشکیل شده است. پس از سوپراسپرت SSR، سدان میان‌سایز GT کراس‌اور کوپه HT و البته کراس‌اور هفت نفره iHL، حالا نوبت به پنجمین محصول

هایپ‌تک یعنی سدان بزرگ A800 رسیده که در نمایشگاه گوانگژو رونمایی شده است. طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری جی‌ای‌سی هاپتک A800 به ترتیب ۵،۱۳، ۱،۹۶۶، ۱،۵ و ۳،۰۲ متر اعلام شده است. سزانده ضمن اشاره به ضریب درگ ۰،۲۱ بدنه این خودرو، بر وسعت فضای کابین تأکید دارد، چراکه بنابر اعلام GAC، فضای جلوی پای سرنشینان ردیف عقب به ۹۰۰ میلی‌متر می‌رسد. ظرفیت محفظه بار هم ۴۸۰ لیتر اعلام شده است.

حالا باید خودروهای بنزینی را به زور خریداری کنیم!

آغاز تحمیل بنزینی‌های تولید چین به بازار جهانی

طراحی فاو معتقد است برخی از رقبای داخلی تا شکست یک محصول فاصله دارند.

کارخانه‌های بیکار، محرک افزایش صادرات جایز تیلور گفت: «چین بیش از حد از شرکت‌های خودروسازی اشباع شده است. اوضاع دقیقاً در لبه جنگ بقا قرار دارد.»

مدیران گفتند که بیشتر برندها بر صادرات خودروهای بنزینی تمرکز کرده‌اند؛ زیرا فروش آن‌ها در اکثر مناطق آسان‌تر است. نیک توماس (Nic Thomas)، مدیر بازاریابی اروپایی جانگان گفت: «ما می‌توانیم محصولات خود را برای هر بازاری تنظیم کنیم.» بیل روسو (Bill Russo)، مدیر عامل Automobility تخمین می‌زند که رشد سریع خودروهای برقی در چین، خطوط مونتاژی را بیکار کرده است که توانایی تولید سالانه تا ۲۰ میلیون دستگاه خودرو بنزینی را داشتند.

چنین سربار غیرمولدی هزینه‌ها را افزایش می‌دهد و خودروسازان را تحت فشار قرار می‌دهد تا ظرفیت را برای صادرات تغییر کاربری دهند. روسو گفت: «این ظرفیت مزایای دوباره به سمت بقیه جهان هدف قرار گرفته است.» شرکت مشاوره‌ای AlixPartners پیش‌بینی می‌کند که فروش سالانه خودروسازان چینی در خارج از چین تا سال ۲۰۳۰، ۴ میلیون دستگاه رشد خواهد کرد و سهم‌های بازار بزرگی در آمریکای جنوبی، خاورمیانه، آفریقا و آسیای جنوب شرقی به‌دست خواهند آورد. با احتساب رشد مورد انتظار در چین، بزرگ‌ترین بازار خودرو جهان انتظار می‌رود خودروسازان چینی ۲۰ درصد صنعت خودرو جهانی را در پنج سال آینده کنترل کنند.

سیاست‌های پکن در طول یک دهه، خودروسازان را تشویق کرد تا به جای تبدیل کارخانه‌های موجود خودروهای بنزینی، کارخانه‌های جدید خودروهای برقی بسازند. «رویترز» گزارش داده است که دولت‌های محلی به ارائه یارانه‌ها، رونق کارخانه‌ها را تشدید کردند؛ زیرا برای جذب سازندگان خودرو برقی رقابت می‌کردند و به اهداف اقتصادی پکن خدمت می‌کردند. خودروسازان، کارخانه‌های ارزان‌قیمت خودرو برقی را با سرمایه‌گذاری شهرها و استان‌هایی که مشتاق نشان دادن توسعه بودند، تأمین کردند.



پنجم فروش آن را تشکیل می‌دهند. ۱۰ صادرکننده برتر چین شامل پنج خودروساز دولتی دیگر و دو خودروساز خصوصی، جیلی (Geely) و گریت‌وال موتور (Great Wall Motor) هستند که آن‌ها نیز خودروهای بنزینی بیشتری نسبت به خودروهای برقی می‌فروشند. تنها دو مورد از ۱۰ صادرکننده برتر خودرو چین منحصراً بر خودروهای برقی باتری‌دار تمرکز دارند. یکی از آن‌ها تسلا (Tesla)، پیشگام خودروهای الکتریکی آمریکایی است.

دیگری بی‌وای‌دی (BYD) است که تنها خودروهای برقی و هیبریدی پلاگین می‌فروشد. تمرکز بی‌وای‌دی بر خارج از کشور در سال جاری آن را به‌دومین صادرکننده بزرگ چین تبدیل کرده و صادرات این کشور را به‌سمت خودروهای پلاگین متمایل کرده است. با این حال، صادرات خودروهای بنزینی چین در مسیر عبور از ۴۰۳ میلیون دستگاه و تشکیل تقریباً دو سوم کل صادرات امسال این کشور قرار دارد.

مدیران خارجی چری، دانگ‌فنگ و بیکی دیگر از خودروسازان دولتی، فاو (FAW)، به رویترز گفتند که بازار خودرو به‌شدت رقابتی چین، صادرات را برای رشد و سود خودروسازان چینی ضروری کرده است.

جایز تیلور (Giles Taylor)، معاون رئیس جهانی بخش

که پکن آن را به‌عنوان بهای دسترسی بازرگان خارجی به‌بازار چین تحمیل کرد، آغاز شد. اخیراً با ظهور سازندگان نوآور خودرو برقی چینی با مالکیت خصوصی، به پرچم‌داری بی‌وای‌دی (BYD)، فروش این سرمایه‌گذاری‌های مشترک به‌شدت کاهش یافته است. به‌عنوان مثال، داده‌های سایک نشان می‌دهد فروش سالانه SAIC-GM در چین از بیش از ۱.۴ میلیون دستگاه بین سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۴ به ۴۳۵ هزار دستگاه کاهش یافته است.

اکنون این بازرگان دولتی در حال کسب فروش در بازارهای صادراتی هستند که زمانی قلمرو همان خودروسازان خارجی بودند که شرکت‌های آن‌ها در چین هستند. صادرات سایک – عمدتاً برندهای متعلق به خود و بدون جنرال‌موتورز – از حدود ۴۰۰ هزار دستگاه در سال ۲۰۲۰ به بیش از یک میلیون دستگاه در سال گذشته افزایش یافت. چری (Chery)، بزرگ‌ترین صادرکننده خودرو چین است که فروش جهانی آن بین سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۴ از ۷۳۰ هزار دستگاه به ۲.۶ میلیون دستگاه جهش کرد. چری که هم مالکیت دولتی و هم خصوصی دارد، صادرات سالانه خود را در این دوره حدود یک میلیون دستگاه افزایش داد و عمدتاً بر خودروهای بنزینی متکی بود که چهار



سهیل سیاوشی

s.siaivashi@autoworld.ir

در حالی که کشورهای غربی تمرکز خود را بر تهدید رقابتی خودروهای برقی چین گذاشته‌اند، یک چالش متفاوت در حال تغییر شکل صنعت خودرو جهانی است. خودروسازان با سابقه چین که در بازار داخلی زیر فشار سهم عظیم خودروهای الکتریکی قرار گرفته‌اند، اکنون بازارهای نوظهور و کشورهای رده دوم را با خودروهای بنزینی (آن‌ها هم با قیمت‌هایی پایین‌تر از شرکت‌های خارجی خود) اشباع کرده‌اند. صنعت خودروهای برقی در چین طی چند سال موفق شد نیمی از بازار داخلی را به‌دست بگیرد و فروش خودروهای بنزینی شرکت‌های بزرگ خارجی را که زمانی در چین یکه‌تازی می‌کردند، با سقوط مواجه کند.

اما خارجی‌ها تنها بازندگان نبودند. بسیاری از خودروسازان قدیمی چینی نیز شاهد سقوط فروش داخلی‌شان بودند؛ موضوعی که باعث شد آن‌ها خودروهای بنزینی‌ای را که دیگر در چین مستحضر نباشند، روانه بازارهای جهانی کنند. ورود خودروهای بنزینی چینی به بازارهای نوظهور و رده دوم، بازتابی از تقابل بین تمرکز کنونی پکن بر خودروهای برقی و سیاست‌های قدیمی‌تری است که صنعت خودرو بنزینی داخلی چین را با استفاده از فناوری خودروسازان خارجی بنا نهاد.

بازیرگان بزرگ دولتی به دنبال سود در خارج از بزرگ‌ترین صادرکنندگان، شرکت‌های دولتی سنتی و غول‌پیکری مانند سایک (SAIC)، بایک (BAIC)، دانگ‌فنگ (Dongfeng) و جانگان (Changan) هستند که از لحاظ تاریخی برای کسب سود و دانش فنی مهندسی به سرمایه‌گذاری‌های مشترک با خودروسازان خارجی تکیه داشتند.

این مشارکت‌ها در دهه ۱۹۸۰ به‌عنوان ازدواج‌های اجباری



پلتفرم Journey 6P ساخت شرکت Horizon مجهز شده است، که حتی می‌تواند موقعیت‌های پیچیده را نیز درک کند. فالوین A9 به‌عنوان نخستین محصول برقی برند فالوین، تا حد زیادی به کانسبت E05 شباهت داد که در نمایشگاه چنگدو ۲۰۲۴ به نمایش درآمد. از مهمترین ویژگی‌های ظاهری فالوین A9 می‌توان به فرم فست‌بک بدنه، دستگیره‌های نیمه‌مخفی، ابعاد بزرگ رینگ‌ها و خمیدگی شیشه عقب، اشاره کرد. برخلاف کانسبت E05 که در دو نسخه هیبرید EREV و برقی معرفی شد، فالوین A9 فقط با‌قوای حرکتی برقی (BEV) به‌گوانگژو آمده است. البته بنابر خبرهای اولیه، احتمالاً تیپ‌های دیگری از این خودرو با‌قوای حرکتی پلاگین – هیبرید و هیبرید برد افزا نیز در آینده عرضه خواهد شد.

برند فالوین که در چین با نام فنگیون شناخته می‌شود، در اواخر سال ۲۰۲۳ و با هدف عرضه مدل‌های برقی و هیبرید تأسیس شد. مدل‌های این برند در ابتدا فقط نسخه تغییر یافته از سایر محصولات چری بودند، اما با گذر زمان، فالوین هم هویت اختصاصی خود را به‌دست می‌آورد. حال شرکت چری در جریان نمایشگاه گوانگژو ۲۰۲۵ از دو محصول جدید برند فالوین رونمایی کرده است. فالوین T9L به‌عنوان یک کراس‌اور ۵ نفره با طولی، عرض و ارتفاع به ترتیب ۴،۸۷، ۱،۹۲ و ۲،۹۲ متر، در آستانه عرضه به بازار قرار دارد. بنابر اعلام سازنده، زبان طراحی این مدل از هنر خطاطی شرقی الهام گرفته است. آنطور که چری ادعا می‌کند، فالوین T9L به سامانه پلاگین – هیبرید CDM و چندین دستیار راننده پیشرفته روی

خبر

News

حضور نیسان فرانتر «پرو» در بازار جهانی

نیسان فرانتر پرو به‌عنوان محصولی از ژنگزو نیسان در نمایشگاه شانگهای ۲۰۲۵ رونمایی شد. این خودرو به‌عنوان همتای ژنگزو Z9، در ابتدا با پیشران پلاگین – هیبرید به مخاطبان معرفی شد، اما هم‌زمان با اعلام قیمت و آغاز فروش این خودرو، نیسان از امکان سفارش پیشران بنزینی برای این پیکاپ خبر داده است. نیسان فرانتر پرو همچون ژنگزو Z9 فقط در قلم پیکاپ دو کابین ۵ نفره تولید خواهد شد. طراحی دو مدل هیبرید و درونسوز با فرم T-شکل چراغ‌های جلو، کاملاً به یکدیگر شباهت دارند با این تفاوت که در مدل هیبرید، بخش بزرگی از هواکش جلوینچر، بسته شده است. طرح سه‌قسمتی نمای جلو که بنابر اعلام نیسان از پیکاپ‌های این برند در دهه ۸۰ میلادی



الهام گرفته است، نیز در مدل هیبرید، اجزای نورانی را در خود جا می‌دهد. ابعاد بدنه نیسان فرانتر پرو در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۵۲، ۱،۹۶، ۱،۹۵ و ۳،۳ متر اعلام شده است. طول بدنه در تیپ هیبرید به ۵،۴۹۴ متر افزایش می‌یابد. طول، عرض و ارتفاع حوض بار در تیپ بنزینی ۱،۵۲، ۱،۶ و ۵،۵ متر اعلام شده است، که ارتفاع آن در تیپ هیبرید به ۰،۴۹ متر کاهش می‌یابد. برای راحتی دسترسی به محفظه بار، یک پله برقی روی سپر عقب طراحی شده است. طراحی فضای داخلی نیسان فرانتر پرو کاملاً به ژنگزو Z9 شباهت دارد. این خودرو به صورت استاندارد به صفحه نشان‌دهنده ۱۰ اینچ، تهویه دمنطقه‌ای، دوربین ۳۶۰، کروز کنترل تطبیقی و نمایشگر لمسی ۱۴.۶ اینچ مجهز شده است. در تیپ‌های گران‌تر، موارد دیگری شامل سقف شیشه‌ای، گرمکن فرمان، گرمکن/سردکن و ماساژور صندلی‌های جلو، شارژر بی‌سیم ۵۰ وات و چندین سامانه دستیار راننده هم اضافه می‌شود. نیسان فرانتر پرو در تیپ درونسوز با پیشران ۴ سیلندر ۲ لیتر توربوشارژر با ۲۵۸ اسببخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور و ۲،۳ لیتر توربودیزل با ۱۹۰ اسببخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور، قابل سفارش است.

SE ساخته شده، به لطف مهندسی دقیق منصوری، جهشی خیره کننده‌ای در عملکرد داشته است. پیشران هبیری این خودرو اکنون ۱۱۰۰ اسببخار قدرت و ۱۲۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند که در درمقایسه با نسخه استاندارد افزایش چشمگیری با ۸۰۰ اسببخار قدرت و ۹۵۰ نیوتون متر گشتاور دارد. این قدرت عظیم به ونا توس SE اجازه می‌دهد تا ظرف ۲.۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و به حد اکثر سرعت باور نکردنی ۲۳۲ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند؛ اما داستان منصوری فقط به اعداد و ارقام خلاصه نمی‌شود.

منصوری با معرفی ونا توس SE، لامبورگینی اورو س بلاگین - هبیری را به یک هیولای ۱۱۰۰ اسببخاری تبدیل کرده است که تنها ظرف ۲.۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. منصوری که به طراحی‌های جسورانه و گاهی بحث‌برانگیز خود شهرت دارد، بار دیگر دنیای خودرو را شگفت‌زده کرده است. این شرکت در جریان نمایشگاه فایق‌های تفریحی موناکو ۲۰۲۵، از جدیدترین شاهکار خود با نام ونا توس SE رونمایی کرد؛ نسخه‌ای کاملاً متحول شده از لامبورگینی اورو س بلاگین - هبیری که قدرت و طراحی را به سطحی جدید رسانده است. این هیولای جدید که بر پایه مدل ۲۰۲۶ اورو س



طراحی نسخه اقتصادی «اوروس» هبیرید توسط منصوری



رشد محسوس بهای خودرو در بازار آزاد؛

بنز EQA260 تمام برقی در بازار ۳۵۰ میلیون تومان گران شد



اتومات (۱۴۰۴) با ۳۵۱ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۵۱۰ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴) با ۳۳۳ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۱۵ میلیون تومان، رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۳۰۱ میلیون تومان افزایش ۹۶۴ میلیون تومان، ری‌را (۱۴۰۴) با ۲۵۱ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۹۲۵ میلیون تومان و اطلس اتومات (۱۴۰۴) با ۱۵۱ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۲۵ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین خودروهای مونتاژی رشد بهای ۱۵ تا ۷۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۷۰۱ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۶۰۱ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، اکستریم VX (۱۴۰۴) با ۵۰۱ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴) با ۳۰۱ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۳۵۰ میلیون تومان بودیم. جایی که ارزش بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵) با ۳۵۰ میلیون تومان افزایش به ۶ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، اوتار EV 11 (۲۰۲۴) با ۲۵۰ میلیون تومان افزایش به ۹ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان و تیو تا b23 الیت پرو (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان رسید.

خودرو در بازار افزایش نرخ ارز و رشد انتظارات تورمی که همان صعود دلار به بالاترین سطح ماه‌های اخیر است، می‌دانند. همچنین تقویت انتظارات تورمی و جو روانی بازار در صورتی که منفی باشد، کافی است تا فروشندگان قیمت‌ها را اصلاح کنند. در نهایت افزایش تقاضای سرمایه‌ای برای حفظ ارزش پول است که باعث جهش قیمتی خودرو در بازار است.

ارزبایی‌ها نشان می‌دهد علاوه بر وارداتی‌ها، محصولات داخلی و مونتاژی نیز طی هفته جاری افزایش قیمت داشته‌اند. مهم‌ترین عامل، نوسان نرخ ارز بوده که تقریباً تمام گروه‌های خودرویی را در مسیر صعود قرار داده است. براساس آخرین تغییرات، برخی خودروهای داخلی طی دوروز آخر هفته گذشته رشد حدود ۶ درصدی داشته‌اند. در مقابل، رشد قیمت خودروهای مونتاژی با نوسان بیشتری همراه بوده است. با این حال فروشندگان و فعالان بازار همچنان نرخ‌های خود را با توجه به احتمال ادامه نوسانات ارزی، رو به بالا تنظیم می‌کنند.

قیمت خودرو قله را فتح کرد

خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته رشد بهای ۶ تا ۳۶ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۳۶ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، تارا V4

بازار خودرو بار شد

چشمگیر قیمت‌ها در محصولات داخلی، مونتاژی و وارداتی همراه شده است. کارشناسان، نرخ ارز

و انتظارات تورمی را مهم‌ترین عوامل جهش قیمت می‌دانند. جهش قیمتی که در خودروهای داخلی تا ۳۶ میلیون تومان، در خودروهای مونتاژی تا ۷۰ میلیون تومان و در خودروهای وارداتی تا ۳۵۰ میلیون تومان به بازار آزاد شوک وارد کردند.

بازار خودرو دومین هفته آذرماه را در حالی به پایان رساند که همزمان با تصمیم دولت درباره تغییر نرخ بنزین، دور سوم عرضه خودروهای وارداتی نیز ادامه دارد. در چنین شرایطی، پرسش اصلی فعالان و خریداران این است که افزایش قیمت بنزین چه اثری بر بازار خودرو دارد و آینده این بازار چگونه ارزیابی می‌شود؟

بازار طی روزهای اخیر همچنان در مسیر رشد قیمت قرار دارد؛ رشدی که بیش از آن که ناشی از افزایش تقاضای واقعی باشد، از انتظارات تورمی و فضای روانی ناشی از جهش نرخ ارز تأثیر می‌گیرد. این در حالی است که نوسانات و انتظارات تومی باعث شده مردم رفتار محتاطانه‌تری نسبت به چند ماه اخیر در مقابله با موج جدید قیمت‌ها داشته باشند. فعالان بازار معتقدند شرایط فعلی همچنان رکودی است و خریداران با احتیاط اقدام می‌کنند. با این حال، در بخش خودروهای اقتصادی میزان تقاضا نسبت به سایر خودروها بالاتر است و عمده معاملات در محدوده قیمتی پایین‌تر انجام می‌شود. کارشناسان می‌گویند کاهش توان اقتصادی خانوارها باعث شده رکود معاملاتی عمیق‌تر ادامه داشته باشد. در همین حال برخی فروشندگان با استناد به افزایش نرخ ارز، قیمت‌ها را بدون توجه به واقعیت بازار بالا برده‌اند و اکثر فعالان نیز با تصور تداوم نوسانات، نرخ‌های پیشنهادی خود را محتاطانه‌تر و به‌رشد اعلام می‌کنند.

از طرفی می‌توان گفت تغییر نرخ بنزین یکی از اتفاقات غیرمنتظره بازار در هفته گذشته بود. برخی تحلیلگران این تغییر را عامل تأثیرگذار بر روند مقطعی بازار می‌دانند؛ اما گروه دیگری معتقدند افزایش قیمت بنزین بیشتر هزینه‌های حمل و نقل را تحت تأثیر قرار می‌دهد و اثر مستقیمی بر قیمت خودرو ندارد. به باور کارشناسان، قیمت خودرو بیشتر وابسته به نرخ ارز و نهادهای تولید است و تغییر بهای بنزین نمی‌تواند باعث کاهش قیمت خودروهای بنزینی یا افزایش قیمت خودروهای برقی شود. همچنین باید گفت واردات خودرو که می‌تواند در ایجاد تعادل عرضه و جلوگیری از رشد حبابی قیمت‌ها مؤثر باشد، همچنان با سرعت پایین انجام می‌شود. بسیاری از خودروهای ثبت سفارش شده در سال گذشته هنوز در گمرک مانده‌اند و روند تخصیص ارز، شماره گذاری و ثبت سفارش با کندی پیش می‌رود.

با این که دور سوم عرضه خودروهای وارداتی به‌زودی آغاز می‌شود، فعالان بازار معتقدند شرایط واردات در حال حرکت به سمت محدودیت‌های بیشتر است. حتی برخی پیش‌بینی می‌کنند از ابتدای سال ۱۴۰۵ واردات بازار مبادله‌ای متوقف شود و تنها با ارز آزاد امکان پذیر باشد. این فعالان بازار دو عامل مهم و تأثیرگذار در جهش قیمت

بازار کوچک و پراکنده موتورسیکلت‌های برقی اروپا در نیمه نخست ۲۰۲۵؛

آسیا پیشرو در تولید موتورسیکلت برقی است

بازار موتورسیکلت‌های برقی اروپا در نیمه نخست ۲۰۲۵

همچنان در وضعیتی مبهم، کوچک و چندپاره قرار دارد؛ شرایطی که نه تنها دسترسی به آمار دقیق را دشوار کرده، بلکه تحلیل چشم‌انداز این صنعت را نیز پیچیده ساخته است. در حالی که طی سال‌های اخیر دولت‌های اروپایی سیاست‌های پررنگی برای توسعه حمل و نقل پاک در بخش خودرو تدوین کرده‌اند، اما بخش دوچرخه‌های موتوری برقی هنوز نتوانسته روندی منسجم و پایدار را تجربه کند.

سهم ناچیز اروپا در بازار جهانی دوچرخه‌های برقی

طبق گزارش تازه منتشرشده، مجموع ثبت‌نام وسایل دو و سه‌چرخ موتوری برقی شامل موتورسیکلت، اسکوتر و وسایل سبک مشابه در ۳۰ کشور غربی اروپا طی ۶ ماه نخست ۲۰۲۵ تنها ۴۴ هزار و ۳۷ دستگاه بوده است. این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال قبل کاهش ۲۰.۱ درصدی را نشان می‌دهد. در همین دوره، بازار جهانی دوچرخه‌های برقی جهشی قابل توجه را پشت سر گذاشت و با ثبت ۴۴ میلیون دستگاه، رشدی ۷.۲ درصدی را تجربه کرد. همین اختلاف چشمگیر بیانگر شکاف عمیق اروپا با بازارهای پیشرو آسیا، به‌ویژه چین و هند است؛ کشورهایی که طی سال‌های اخیر محور اصلی نوآوری و خودکفایی در حوزه دوچرخه برقی بوده‌اند.

سیاست‌های متغیر، مانع اصلی رشد پایدار

تحلیل روند ۲۰۲۵ نشان می‌دهد سیاست‌های حمایتی نامنظم و گاه متناقض در کشورهای اروپایی یکی از مهم‌ترین دلایل نوسان این بازار است. در هلند حذف مشوق‌های خرید اسکوتر برقی باعث افت شدید تقاضا شد و دولت مجبور به بازنگری در سیاست‌ها شد. در آلمان تغییر استانداردهای ایمنی و مالیاتی و حذف بخشی از

یارانه‌های خرید، روند رشد دوچرخه‌های برقی را کند کرده است. در فرانسه نیز محدودیت‌های جدید شهری و قوانین سخت‌گیرانه محیط زیستی، اثرات محسوس بر تقاضای اسکوترهای برقی گذاشته است. چنین تغییراتی نشان می‌دهد کاهش جزئی ثبت‌نام برقی‌ها در نیمه نخست ۲۰۲۵ لزوماً نشانه رکود ساختاری نیست، بلکه بازتابی از سیاست‌های ناپایدار و متفاوت کشورهاست.

بازاری کوچک در کنار بازاری بزرگ‌تر اما کاهشی

گزارش‌های منتشرشده از سوی ACEM که آمار کلی ثبت‌نام موتورسیکلت در پنج‌بازار بزرگ اروپا (ایتالیا، فرانسه، آلمان، اسپانیا و بریتانیا) را ارائه می‌دهد، نشان می‌دهد بازار کل موتورسیکلت (اعم از بنزینی و برقی) در نیمه نخست ۲۰۲۵ کاهش داشته و در چنین فضایی، برقی‌ها نیز نتوانسته‌اند وزن قابل توجهی ایجاد کنند. نبود پیشران‌های اقتصادی و سیاستی کافی، باعث شده بازار موتورسیکلت برقی همچنان در حاشیه باقی بماند.

تصویری ناقص از بازاری نوپا

در مجموع، اگرچه رقم ۴۴ هزار دستگاه می‌تواند نقطه شروعی برای تحلیل بازار دوچرخه برقی اروپا باشد، اما به هیچ‌وجه نماینده کل این بازار نیست و نباید آن را تصویری کامل از وضعیت صنعت دانست. پراکندگی داده‌ها، نبود تفکیک بین انواع وسایل برقی و شرایط سیاستی ناپایدار در کشورهای مختلف، تحلیل ۲۰۲۵ را با عدم قطعیت همراه کرده است.

چرا بازار برقی دوچرخه در آسیا جهش کرده اما اروپا عقب مانده است؟

بررسی آمارهای ۶ ماهه نخست سال ۲۰۲۵ نشان می‌دهد بازار

جهانی موتورسیکلت و اسکوتر برقی، تصویری کاملاً ناهمگون از مسیر الکتریکی‌سازی ارائه می‌کند؛ جایی که آسیا موتور محرک رشد جهانی است، اما اروپا همچنان بازاری کوچک و کم‌تحرک محسوب می‌شود. این تضاد، نه تنها ساختار تقاضا و الگوی حمل و نقل در دو قاره را آشکار می‌کند، بلکه جهت‌گیری سیاست‌های صنعتی و یارانه‌ای را نیز برجسته می‌سازد.

براساس آن چه پیش‌تر اشاره شد، مجموع فروش وسایل برقی دو و سه‌چرخ در نیمه نخست ۲۰۲۵ در ۳۰ کشور غربی اروپا بیشتر از ۴۴ هزار دستگاه بوده؛ عددی که حتی با وجود تشدید قوانین زیست‌محیطی، نسبت به دوره مشابه سال قبل کاهش دو درصدی را تجربه کرده است.

این حجم فروش، سهم اروپا را در بازار جهانی که کمتر از ۲ درصد کاهش می‌دهد و نشان می‌دهد بازار اروپایی هنوز نتوانسته بین «نیاز حمل و نقلی»، «قیمت تمام‌شده» و «انگیزه خرید» پیوند مؤثری برقرار کند.

اما در سوی دیگر، آسیا با اختلاف بزرگ پیشرو است. تنها کشور چین حدود ۷۳ درصد فروش جهانی دوچرخه برقی را در نیمه نخست ۲۰۲۵ جذب کرده و کشورهای چون هند و ویتنام با فروش صدها هزار دستگاه، نقش تعیین‌کننده‌ای در رشد جهانی داشته‌اند. برای نمونه، ویتنام در همین دوره ۲۰۹ هزار دستگاه موتورسیکلت برقی فروخته و رشد تقریباً دوبرابری نسبت به سال گذشته داشته است.

زیرساخت شارژ، قیمت‌های رقابتی، توسعه خدمات اشتراکی و نیاز روزانه مردم به حمل و نقل شهری ارزان، این جهش را تقویت کرده است. مقایسه دو قاره نشان می‌دهد اروپا همچنان درگیر «سیاست‌گذاری بدون تقاضای واقعی» است؛ درحالی که آسیا به مرحله «بلوغ تجاری و مقیاس‌پذیری» رسیده است.





۷۱۲ تنفس طبیعی اسست که قدرتی معادل ۸۰۰ اسب بخار و گشتاوری برابر با ۷۶۵ نیوتون متر تولید می کند. ایسن نیروی عظیمی از طریق یک گیربکس ۶ سرعته سکونشال تنها به چرخ های عقب منتقل می شود. با وزن خالص تنها ۱۳۰۰ کیلوگرم، EVO قادر است در مدت زمان خیره کننده ۲.۷ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و به حداکثر سرعت ۳۳۵ کیلومتر بر ساعت برسد. شاسی این هیولا از یک مونوکوک فیبر کربنی ساخته شده که به تنهایی فقط ۱۶۵ کیلوگرم وزن دارد؛ اما ۱۵ درصد از شاسی مدل قبلی مستحکم تر است. ساب فریم های جلو و عقب نیز از فیبر کربن ساخته شده اند تا وزن در پایین ترین حد ممکن باقی بماند.

آپولو با معرفی EVO، یک هایپر کار ۷۱۲ تولید محدود مخصوص پیست با طراحی رادیکال، بیستمین سالگرد تاسیس خود را جشن می گیرد. شرکت آلمانی آپولو به مناسبت بیستمین سالگرد تاسیس خود از جدیدترین محصولش با نام آپولو EVO پرده برداری کرد. این هایپر کار که تنها برای استفاده در پیست طراحی شده، نسخه ای باز آفرینی شده از هایپر کار Intensa Emozione سال ۲۰۱۷ محسوب می شود و قرار است تنها در ۱۰ دستگاه در سراسر جهان تولید شود. این خودرو جدید نمادی از فلسفه آپولو یعنی مهندسی سرکش آلمانی است. نخستین سری از این خودروها قرار است در اوایل سال ۲۰۲۶ به مشتریان تحویل داده شود. قلب تپنده آپولو EVO یک پیشران ۶.۲ لیتری



آپولو در نسخه «ایوو»
به ۸۰۰ اسب بخار رسید

«تویوتا» در دنیای اسپرت چه کرد؟

«GR GT»؛ حرکت سریع نینجای جسور

دوام بالا، کیفیت ساخت، ایمنی سطح بالا، هزینه نگهداری پایین، موتور کم استهلاک و به اصطلاح خودرویی برای تمام مسیرها بخشی از تعریف محصولات



حمید محمدی

H.Mohamadi@autoworld.ir

تویوتا است. شاید تا ۵ سال قبل طراحی خودروهای تویوتا چندان جذاب نبود؛ اما پس از ارائه زبان جدید طراحی این برند مطرح و صاحب نام ژاپنی از ۲۰۲۲ میلادی به بعد شاهد مدل های زیبا و اسپرتی از تویوتا هستیم. برای این اساس دوروز قبل بود که این کمپانی خوش نام مطرح جهان از دو محصول فوق اسپرت های - پر فور منسی خود به صورت رسمی رونمایی کرد.

یکی از این محصولات با نام GR GT و دیگری با نام GR GT3 شناخته می شود.



درباره تویوتا GR GT

نخستین تجربه ورود تویوتا به دنیای اسپرت با GT 2000 آغاز شد؛ کوپه ای که از سال ۱۹۶۷ میلادی تا ۱۹۷۰ تنها ۲۵۱ دستگاه از آن به تولید رسید و خاطرات خوشی از تویوتا را در ذهن اسپرت دوستان به جا گذاشت. تا این که از سال ۲۰۱۹ میلادی با ورود بخش اسپرت تویوتا یعنی Toyota Gazoo Racing شاهد تغییر و تحولات فزاینده های در محصولات تولیدی این کمپانی مطرح ژاپنی بودیم. در این راستا دوروز قبل شاهد معرفی دو سوپراسپرت خاص تویوتا در قالب کانسپت بودیم که با نام GR GT شناخته می شوند. هر دو سوپراسپرت تجربه جدیدی از تویوتا در بخش خودروهای GT و های - پر فور منسی است. تویوتا GR GT در نسخه ویژه برای جاده ها و GR GT3 برای پیست ها در نظر گرفته شده است. از نظر استایل GR GT و GR GT3 سبک جدید طراحی تویوتا را که هم مسیر با سوپراسپرت افسانه ای آن یعنی لکسوس LFA بوده، به نمایش می گذارند. با نگاهی به پروفیل GR GT شاهد یک پوزه بسیار کشیده، استفاده از خطوط شکسته روی بدنه، پشت نسبتا کوتاه و اورهنگ های بلند باریک های ۲۰ اینچی هستیم که کاراکتر نافذ و بسیار هیجان انگیزی به این سوپراسپرت می دهد. ناگفته نماند که رگه هایی از طراحی کانسپت لکسوس LFA که اوایل سال میلادی معرفی شد، در هر دو سوپراسپرت جدید دیده می شود. در نمای جلو شاهد کاپوت کشیده متورم هستیم که با خطوط شکسته شکل گرفته تا با چراغ های باریک مزین به LED، جلو پنجره باریک میان چراغ های جلو، ورودی هوا درون سپر و ورودی های هوا روی کاپوت چهره کاملا جسورانه و تهاجمی از GR GT به نمایش بگذارد. در نمای عقب با یک سوپراسپرت پهن بیکر همراه هستیم که با چراغ های کشیده مزین به LED به هم پیوسته، حجم پردازشی بسیار خاص روی در صندوق، دیفیوزر بسیار بزرگ، ورودی های بزرگ چراغ های عقب و آگزوز های بزرگ چهار تایی گرد، همگی هیجان و اوج اسپرت بودن را به این نینجای جسور تزریق می کنند.

فرمولاسیون مهندسی پیشرفته به سبک تویوتا

شما می گذارد. باتوجه به ساختار تمام آلومینیومی موتور جدید ۸ سیلندر تویوتا در این سوپراسپرت مجموع وزن به ۱۷۵۰ کیلوگرم رسیده است. برای این که GR GT بتواند در زمره سوپراسپرت های سریع قرار گیرد، این نوع شاسی و بدنه توانایی حرکت تا حداکثر سرعت ۳۲۰ کیلومتر بر ساعت را به این کوپه های - پر فور منسی می بخشد. برای این اساس در چرخ های ورودی هوا روی بدنه ایجاد شده تا خشک کاری سیستم ترمز را در کنار بهبود ضریب آیرودینامیک داشته باشد و ضریب درگ را به ۰.۳۱ می رساند. این یعنی برتری تیم طراحی و مهندسی تویوتا در توسعه این سوپراسپرت. همچنین کابین این سوپراسپرت با دو نمایشگر یکی برای کلاستر و دیگری برای سیستم اطلاعات - سرگرمی (مولتی مدیا) و دکمه های پیاووبی سبب شده است فضای داخلی بسیار مدرن و جذاب باشد. اما استفاده از صندلی کاملا اسپرت، گریپلک فرمان نسل جدید دی - کات، پدال های شیفت فیبر کربنی بزرگ در پشت فرمان و دسته دنده مشابه پورشه ۹۱۱ توربو S (۹۹۲) همگی سبب شده است هیجان در کابین تویوتا GR GT به اوج خود برسد.

مهندسان کمپانی تویوتا برای نخستین بار در سازه شاسی و بدنه GR GT از متر بال آلومینیوم بهره گرفته اند. به عبارت دیگر از پروسه دایکستینگ کمک گرفته شده که طبق آن چه کمپانی تویوتا اعلام کرد بیش از ۱۲ هزار نقطه جوش در این سازه وجود دارد که به روش بسیار هوشمندانه ای صورت گرفته است. همچنین از متر بال CFRP (فیبر کربن با پلیمر تقویت شده) بهره گرفته شده که با توجه به آن چه کمپانی تویوتا اعلام کرده برای کاهش وزن و استحکام بدنه چنین تکنولوژی به کار گرفته شده است. از سوی دیگر این متر بال در سوپراسپرت های مطرح جهان مانند محصولات لامبورگینی (اوتادور، هورا کان، سستار بو... و فراری و بوگاتی بهره گرفته می شود که در تیم مهندسی تویوتا نیز از آن استفاده کرده اند. هر چند که پیل شاسی جلو و عقب به گونه ای است که بیشترین میزان نیرو را جذب و منجر به ایجاد کابین بسیار امن برای سرنشینان می شود. این طراحی سبب شده است مرکز ثقل پایین و توزیع وزن به خوبی در میان محور های جلو و عقب به صورت ۴۵ به ۵۵ صورت گیرد. این یعنی بالاترین پر فور منس را با جدیدترین مهندسی در اختیار

قلب تپنده ای که ۸ سیلندر دارد!

مهم ترین و جذاب ترین بخش در این سوپراسپرت قلب تپنده آن است. اگر چه این روزها شاهد کاهش حجم موتور و تعداد سیلندر ها هستیم، اما کمپانی تویوتا خبر خوشی برای اسپرت دوستان دارد. آن هم بهره گرفتن از یک موتور ۸ سیلندر وی - شکل نسل جدید ۴ لیتری است که نیروی لازم را برای حرکت GR GT تامین می کند. در حقیقت این موتور مشابه تکنولوژی موتور ۸ سیلندر وی - شکل ۴ لیتری بای - توربو مرسدس بنز یعنی M177 است. به عبارت دیگر ساختار بدنه موتور یا بلوک آن تمام آلومینیوم دایکستینگ و سرسیلندر آن نیز از متر بال آلومینیوم است. این موتور وی - شکل دارای طراحی و زوایای قرارگیری سیلندر ها به صورت ۹۰ درجه ای و حجم موتور ۲۹۹۸ سی سی است. این موتور به لطف پارامترهای فنی مانند قطر سیلندر ۸۷.۵ میلی متری و کورس پیستون ۸۳.۱ میلی متری، نصب تو بین - توربو (توربوهای دوقلو)، سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ ها VVT-i و سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها (D4-S) راندمان بسیار بالایی را فراهم می آورد. به این معنا که با توجه به چنین پارامترهای فنی حداکثر ۶۵۰ اسب بخار قدرت و حداکثر ۸۵۰ نیوتون متر گشتاور را به ار مغان می آورد. در مقابل از یک موتور الکتریکی نسل جدید پر توان بهره گرفته شده که می تواند ساختار هیبریدی به این سوپراسپرت ببخشد تا قدرت و گشتاور بالاتری را نیز فراهم آورد. بر اساس آن چه کمپانی تویوتا اعلام کرده، آکیو تویوتا از راننده تیم تویوتا در مسابقات FIA World Endurance Championship کمک گرفته تا بالاترین لذت راندگی را به همراه اوج اسپرت بودن تجربه کنند. ناگفته نماند که گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک با ساختار کلاچ نسل جدید قدرت و گشتاور را به چرخ عقب منتقل می کند. همچنین به لطف بهره گرفتن از تکنولوژی تو بین - توربو (توربوهای دوقلو) نسل جدید توان و گشتاور بالایی را فراهم می آورد. همین مساله سبب شده است حداکثر سرعت تویوتا GR GT به ۳۲۰ کیلومتر بر ساعت برسد.

ساختار سیستم تعلیق و ترمز



به لطف استفاده از سیستم دابل ویشبون در محور های جلو و عقب و ساختار سیستم تعلیق تمام آلومینیومی دایکستینگ، سواری بسیار با کیفیتی از یک سوپراسپرت در اختیار راننده قرار می گیرد. هر چند که استفاده از دامپر ها (کمک فنر های) بادی قابل تنظیم در این مهم بی تاثیر نبوده و قابلیت تنظیم ارتفاع را به راننده هدیه می دهد. تایر های ۲۶۵/۳۵ باریک های ۱۲۰ اینچی فورج شده در جلو و ۳۰۰/۲۵ باریک های ۱۲۰ اینچی فورج شده در عقب نیز در هندلینگ و سواری بسیار اثر گذار بوده است. ناگفته نماند که به لطف توزیع وزن ۴۵ به ۵۵ محور های جلو و عقب و مرکز ثقل پایین و استفاده از تایر های پهن تر در محور عقب، هندلینگ بسیار عالی را برای این سوپراسپرت فراهم آورده است. همین طور در هر چهار چرخ از سیستم ترمز کربن سرامیکی بهره گرفته شده که با کالیپر های ۸ پیستونه در محور جلو و ۴ پیستونه در محور عقب، عملکرد بی نظیری از سیستم ترمز را به نمایش می گذارد. همچنین تایر های سفارشی میشلن پایلوت اسپرت ۴ برای این سوپراسپرت در نظر گرفته شده است

در حال حاضر کمپانی تویوتا دو سوپراسپرت GR GT و GR GT3 را در قالب کانسپت مشابه نسخه تولیدی آنها رونمایی می شود و در تعداد محدود به فروش خواهند رسید.



اولویت‌بندی دهمین دوره ثبت‌نام محصولات «ایران خودرو»؛ فردا



ایکوپرس: مراسم دهمین دوره اولویت‌بندی محصولات ایران خودرو با حضور نمایندگان نهادهای نظارتی، ساعت ۱۰ صبح روز یک‌شنبه، ۱۶ آذر برگزار می‌شود. این مراسم به‌منظور تعیین اولویت تخصیص خودرو برای متقاضیانی است که در سه گروه متقاضیان عادی، حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده ثبت‌نام کرده‌اند.

در این مرحله، محصولات خانواده‌هایما شامل هایما ۸S، هایما ۷X و هایما S5 پرو با موعد تحویل ۳۰ روزه عرضه شده‌اند. نتایج این اولویت‌بندی پس از تایید نهادهای نظارتی و طی مراحل اداری، از طریق سایت رسمی فروش ایران خودرو به‌نشانی ikcosales.ir به اطلاع متقاضیان خواهد رسید. مراسم اولویت‌بندی از طریق سایت ikco.ir به‌صورت زنده پخش خواهد شد.

فرا‌تر از تیراژ، جسارت تصمیم‌گیری در عصر تردید؛

معمای بقادر صنعت خودرو؛ آینده از آن ارزش‌آفرین‌ها است

اغلب برنامه‌های تحول صنعتی شکست می‌خورند؛ زیرا مدیران، «کاهش هزینه راهبردی» را با «صرفه‌جویی‌های سطحی و کوتاه‌بینانه» اشتباه می‌گیرند



علی میرزایی سیسان

پژوهشگر صنعت خودرو

خودروسازان بین‌المللی در لحظه‌ای ایستاده‌اند که دیگر شباهتی به گذشته ندارد؛ جایی میان هیاهوی نوآوری‌های برق‌آسا، جنگ فناوری میان شرق و غرب و بازاری که هر روز غیرقابل پیش‌بینی‌تر می‌شود. دنیا با سرعتی سرسام‌آور به‌سوی حمل‌ونقل نرم‌افزارمحور می‌دود و خودروسازانی که هنوز در رویای تداوم مدل‌های قدیمی به‌سرمی‌برند، آرام‌آرام از صحنه رقابت محو می‌شوند. امروز پرسش اصلی این نیست که «فناوری‌های جدید چه زمانی فراگیر می‌شوند؟» بلکه این است که «چه کسانی جسارت سرمایه‌گذاری در آینده‌ای نامطمئن را دارند؟» در چنین بزنگاهی، ارزش‌آفرینی نه یک شعار لوکس، بلکه قطب‌نمایی حیاتی برای بقای صنعتی است که هر لحظه ممکن است برنده‌ها و بازنده‌هایش تغییر کنند.

بازار جهانی؛ تقابل شرق و غرب در میدان ارزش‌آفرینی صنعت خودرو دنیا در مسیری بی‌بازگشت از پویایی‌های رقابتی و شتاب فناورانه گام برمی‌دارد. ساده‌انگاری است اگر تصور شود خودروسازان چینی صرفاً به دلیل فشارهای غرب، از مسیر توسعه خودروهای برقی عقب‌نشینی خواهند کرد و به همان اندازه ساده‌لوحانه است اگر گمان کنیم غرب، فرمان نوآوری فناورانه را به‌آسانی به شرق واگذار می‌کند. حقیقت آن است که هر دو قطب صنعتی شرق و غرب، با محوریت «ارزش‌آفرینی»، بی‌وقفه در حال بازآفرینی خویش‌اند تا سهم بیشتری از این بازار و صنعت را تصاحب کنند.

چین با تکیه بر مقیاس عظیم بازار داخلی و سرمایه‌گذاری‌های راهبردی بلندمدت، رادی پیشتازی را در صنعت خودرو بر تن کرده است. در سوی دیگر، این تصور که «به‌تأخیر انداختن گذار به فناوری‌های پیشرفته» منافع بلندمدت خودروسازان سنتی را تضمین می‌کند، کاری پر مخاطره است.

دوره‌ای بنیادین: پذیرش تحول یا بقا در کوتاه‌مدت حرکت بازار به‌سوی حمل‌ونقل نرم‌افزارمحور دیگر یک گمانه‌زنی نیست، بلکه واقعیتی ساختاری و انکارناپذیر است. تولیدکنندگان اکنون با یک دوراهی راهبردی بنیادین روبه‌رو هستند:

۱. پذیرش تحول: اتخاذ چشم‌انداز بلندمدت ارزش‌آفرینی و سرمایه‌گذاری قاطعانه در فناوری‌هایی که محصولات فردا را تعریف می‌کنند.

۲. بقا در کوتاه‌مدت: طولانی‌تر کردن وابستگی به پلتفرم‌هایی که با شتابی فزاینده به سوی منسوخ‌شدن می‌روند.

تولیدکنندگانی که در این میان تردید کنند یا به دلیل فقر دانش روز، از تصمیم‌گیری بازمانند، با خطری جدی مواجه‌اند: تولید محصولاتی که جذابیت بازار آن‌ها رو به افول است، از دست رفتن جایگاه رقابتی و در نهایت، رویارویی با شیخ تعدیل نیروی گسترده و تعطیلی کارخانه خواهد شد.

معمای تخصیص منابع، مرز نوآوری یا بقا مرز باریک میان نوآوری و بقا حتی زمانی که سازمان‌ها ضرورت تحول را درک می‌کنند، با اشتباه در تخصیص منابع می‌تواند به خطایی جبران‌ناپذیر بدل شود. تخصیص بیش‌از حد منابع به نوآوری، هزینه‌هایی ناپایدار بر عملیات جاری تحمیل می‌کند و در مقابل، تعهد ناکافی به فناوری‌های جدید، عقب‌ماندگی دائمی فناورانه را تضمین خواهد کرد. به گفته کارلوس گون، مدیرعامل اسبق نیسان، اغلب برنامه‌های تحول صنعتی شکست می‌خورند زیرا مدیران، «کاهش هزینه راهبردی» را با «صرفه‌جویی‌های سطحی و کوتاه‌بینانه» اشتباه می‌گیرند. آن‌ها در حالی که میلیاردها دلار را به دلیل ناکارآمدی‌های زنجیره تامین از دست می‌دهند، زمان خود را صرف صرفه‌جویی‌های ناچیز می‌کنند. این مدیران یسا از درک تحولات کلان عاجزند



سیاست‌گذاری و تنظیم‌گری: در بسیاری از کشورها، سیاست‌های صنعتی هوشمند (از طریق تعیین اهداف روشن، استانداردها و مشوق‌ها) به‌عنوان موتور جهت‌دهنده اکوسیستم عمل می‌کنند.

موانع اصلی ارزش‌آفرینی چیست؟

حلاوت سود کوتاه‌مدت: بسیاری از خودروسازان اسیر شیرینی سودهای آنی شده و به دلیل عدم قطعیت تقاضا، در تعهد کامل به مدل‌های کسب‌وکار جدید تردید می‌کنند.

فقر دانش و مهارت: این مهم‌ترین گلوگاه ارزش‌آفرینی است. مدیرانی که تنها در پارادایم سنتی رشد کرده‌اند، نیاز به کسب دانش جدید را احساس نمی‌کنند. در نتیجه، سرمایه‌گذاری برای ارتقای سرمایه انسانی بنگاه صورت نمی‌گیرد و اکوسیستم، ایستای باقی می‌ماند.

ایستایی سازمانی: ساختارهای سلسله‌مراتبی غیر قابل انعطاف و فرهنگ‌های «راب-رعیتی»، مانع بازآرایی راهبردی شرکت‌ها به سمت شبکه‌های باز می‌شود. هم‌راستاسازی فرهنگ‌های سخت‌افزاری با الزامات نرم‌افزاری، چالشی بزرگ است.

ریسک‌گریزی: احتیاط بیش‌از حد، به‌ویژه در میان تامین‌کنندگان کوچک، مانع نوآوری است. تا زمانی که سازوکارهای اشتراک ریسک (مانند همکاری فناورانه) تقویت نشود، ظرفیت‌های بالقوه باطل‌نخواهند شد.

مدیران آینده‌نگر: موتور پیش‌ران گذار به ارزش‌آفرینی استقرار مدیرانی پویا، آینده‌نگر و مسلح به دانش روز در رأس بنگاه‌ها، حکم «موتور پیش‌ران» را برای عبور از ساختارهای ایستاد دارد. این دسته از مدیران با شکستن گلوگاه‌های دانشی و تزریق تفکر استراتژیک، تصمیم‌گیری‌ها را نه بر مدار ترس از تغییر، بلکه بر پایه تحلیل دقیق کلان‌روندهای جهانی شکل می‌دهند و بنگاه را از یک واحد تولیدی صرف به بازیگری هوشمند در زنجیره ارزش تبدیل می‌کنند. سیاست‌گذاری و تأثیر آن بر ارزش‌آفرینی در اقتصاد و صنعت هماهنگ‌سازی و سازمان‌دهی خلق ارزش در مقیاس کلان صنعتی، آن هم در بستری از سیالیت حاد ژئوپلیتیکی، مأموریتی دشوار است.

امروزه شایستگی یک مدیر صنعتی، صرفاً با افزایش تیراژ تولید سنجیده نمی‌شود؛ این امر به‌مثابه حداقل انتظار از مدیریت یک بنگاه تولیدی تلقی می‌شود و اگر مدیری از عهده سازمان‌دهی تولید مطمئن و پایدار بر نیاید، اساساً تناسب لازم با آن جایگاه را ندارد. آن‌چه امروز موضوع تشویق و تمجید در کشورهای پیشرو صنعتی است، توانایی مدیر صنعتی در برقراری توازن سنجیده میان سرمایه‌گذاری بر «تولید سخت‌افزارهای مطمئن اما کم‌سود و رو به افول، با سرمایه‌گذاری در حوزه‌های نرم‌افزاری نوپو، نامطمئن اما پرسود و همسواروندهای غالب جهانی» است. مدیر صنعتی آن‌گاه واقعاً ارزش‌آفرین محسوب می‌شود که بتواند این تعادل را به‌گونه‌ای طراحی و مدیریت کند که ارزش‌آفرینی بنگاه در افق میان‌مدت و بلندمدت به حداکثر برسد و سازمان از سطح «انجام وظایف روزمره» به مرتبه «کنشگری ارزش‌آفرینی» در اکوسیستم صنعتی و اقتصادی ارتقا یابد.

چشم‌انداز ۲۰۲۶؛ ضرورت دوراندیشی راهبردی در جهان ناپایدار

بازدید شدن به سال ۲۰۲۶، چشم‌انداز جهانی همچنان در معرض تنش‌های ژئوپلیتیک، دگرگونی‌های سریع و غیرخطی قرار دارد؛ جایی که «پیش‌بینی‌ناپذیری» به‌ویژگی ساختاری صنعت و بازار خودرو تبدیل شده است. این نوسانات کوتاه‌مدت، با گذار ریشه‌دار به سوی نظامی چندقطبی تشدید می‌شود؛ نظامی که با پیچیده‌تر کردن شبکه‌های تامین جهانی، مرز میان «مدیری استراتژیک درازمدت» و «فترای‌های سودجویانه کوتاه‌مدت» را بیشتر مشخص می‌کند. بر این اساس، در یک اکوسیستم ارزش‌آفرین در تلاطم فردا، جوهره پرچم‌داری واقعی صنعتی در دوراندیشی راهبردی متجلی می‌شود: ظرفیتی برای هدایت هوشمندانه در دل ابهام تحولات فناورانه و توانایی اتخاذ تصمیم‌های قاطع در «امروز»، که در درازمدت عدم قطعیت‌های «فردا»، تاب‌آور و پایدار باقی بمانند.

محرك‌های کلیدی در ارزش‌آفرینی چیست؟

درک به موقع فرصت‌های رشد: گذار به فناوری‌های نو، فضای گسترده‌ای برای خلق ارزش در کل زنجیره (از زیرساخت و قطعه‌سازی تا خدمات دیجیتال و داده‌محور) ایجاد کرده است. شرکت‌هایی که خود را در این حوزه‌های نوظهور جایابی کنند، سهم بیشتری از کیک اقتصادی آینده خواهند داشت. البته تشخیص درست تغییرات، نیازمند دانش مدیریت ریسک است تا میزان جسارت در سرمایه‌گذاری فناورانه به‌درستی سنجیده شود. تعهد به پایداری: فشارهای قانونی و انتظارات سرمایه‌گذاران، صنایع را به بازطراحی فرآیندها به سمت اقتصاد چرخشی سوق داده است. باید تأکید کرد که این یک «تعهد به محیط زیست» است، نه لزوماً تعهد به یک ابزار خاص مانند خودروی برقی. فناوری ابزاری است که ممکن است تغییر کند، اما اصل حفاظت از محیط زیست، همیشه ثابت است.

رقابت پویا: ظهور بازیگران جدید، به‌ویژه استارت‌آپ‌های نرم‌افزارمحور، خودروسازان سنتی را وادار می‌کند تا به‌جای تکیه صرف بر تولید انبوه، به سمت پلت‌فرم‌های مشترک و شرکات‌های بین‌بخشی حرکت کنند. ذهنیت فرهنگی: ارزش‌آفرینی نیازمند سازمان‌هایی باز، چابک و یادگیرنده است. مطالعات نشان می‌دهد بنگاه‌هایی که فرهنگ نوآوری و تصمیم‌گیری داده‌محور را تقویت می‌کنند، آمادگی بیشتری برای بهره‌برداری از گذار سبز و دیجیتال دارند. مدیریت هزینه‌ها: نوسان قیمت حامل‌های انرژی و مواد اولیه، توجیه اقتصادی برای سرمایه‌گذاری در بهره‌وری و زنجیره‌های تامین منطقه‌ای را تقویت کرده است.

آن‌چه امروز یک مدیر صنعتی را متمایز و شایسته تشویق می‌کند، توانایی او در برقراری توازن هوشمندانه میان سرمایه‌گذاری بر تولید سخت‌افزار مطمئن اما کم‌سود و رو به افول، با سرمایه‌گذاری بر حوزه‌های نرم‌افزاری نامطمئن اما پرسود و همسواروندهای غالب جهانی است

و با آن‌قدر محافظه‌کارند که جسارت اتخاذ تصمیم‌های بزرگ را ندارند.

فرمول تخصیص مجدد منابع نیازمند ظرافت و دقت است و مدیر قبلی نیسان آن را این‌گونه خلاصه می‌کند: «کاهش هزینه‌ها در حوزه‌های فریه‌شده و ناکارآمد و سرمایه‌گذاری تهاجمی در جایی که پتانسیل رشد و مزیت رقابتی وجود دارد.»

در زمان مدیریت گون، نیسان با قاطعیت چهار کارخانه با عملکرد ضعیف را تعطیل کرد و هم‌زمان اولین کارخانه خود را در آمریکا افتتاح کرد؛ یعنی واگذاری دارایی‌های کم‌بازده برای سوق دادن استعدادهای منابع به سمت بازارهای نوظهور و فناوری‌های جدید. تخصیص راهبردی منابع، نیازمند «شجاعت سازمانی» برای غلبه بر مقاومت‌های کوتاه‌مدت در راستای پایداری بلندمدت است.

ذی‌نفعان صنایع معمولاً جلوی تغییر ایستادگی می‌کنند ولی تغییرات بزرگ و ضروری را تنها زمانی می‌پذیرند که مدیری سازمان، افق روشنی از رشد ترسیم کند و تعهد خود را از طریق سرمایه‌گذاری متوازن در بهره‌وری عملیاتی و قابلیت‌های آینده‌نگر به نمایش بگذارد.

اکوسیستم ارزش‌آفرین: طراحی تعادل میان محرک‌ها و موانع

محرک‌ها و موانع ارزش‌آفرینی نه‌همچون گیاهی خودرو، بلکه محصول طراحی یک اکوسیستم پویاست. در این راستا مفهوم ارزش‌آفرینی را می‌توان در سه سطح «اکوسیستم»، «بنگاه» و «فرد» ارزیابی کرد. در ادامه، با تمرکز بر صنعت خودرو، به‌آگاهی فرصت‌ها و موانع پیش‌رو می‌پردازیم.



فروشنده‌گان و خریداران به‌شعب مختلف بانک‌ها برای جابه‌جایی پول پدیده رایجی است و بی‌تردید تعطیلی ناشی از آلودگی هوا و فعالیت تعداد محدود و اندکی از شعب بانک‌ها می‌تواند تأثیر نامطلوبی بر کل بازار، به‌خصوص بخش مرتبط با خودرو داشته باشد.

تعطیلی‌های ناشی از آلودگی هوا بر بخش‌های مختلف بازار از جمله بخش مرتبط با خودرو تأثیر منفی و نامطلوبی دارد. بر این اساس تعطیل شدن برخی شعب بانک‌ها به‌خودی خود به‌رکود خریدوفروش خودرو دامن می‌زند؛ چراکه در پروسه خریدوفروش خودروها مراجعه



تأثیر تعطیلی‌های مداوم بر بازار خودرو

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تیراژ تولید برخی خودروسازان بخش خصوصی رو به کاهش است

شامل بخش بالادستی بازار و خودروهایی می‌شود که قیمت آن‌ها بیش از ۴ میلیارد تومان است.

و حفظ ارزش پول تا حد زیادی کاهش یابد. در چنین فضایی تیراژ تولید برخی خودروسازان بخش خصوصی طی ماه‌های اخیر افت کرده که این مساله بیشتر

تحریم‌ها از سوی دیگر کم شدن فاصله قیمتی بین بازار و کارخانه سبب شده است رغبت به خرید خودروهای چینی مونتاژی با هدف سرمایه‌گذاری

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)	۲۳۲	یک میلیارد و ۳۹۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	۲۱۷	یک میلیارد و ۵۲۰	۲۵	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	۴۰۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	۸۱۳	۲ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	۵۷۲	یک میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۵۰۴	۲ میلیارد و ۹۷۰	۶۰	▲
فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۴)	۱۹۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۳۰	▲
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۹۷۳	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۴۰۵	۴ میلیارد و ۲۰۰	۶۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۱۱۴	۳ میلیارد و ۴۵۰	۷۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴۷	۴ میلیارد و ۷۰۰	۲۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۱۱۵	۶ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	۲۳۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۱۵	▲
جک SR3 (۲۰۲۳)	۶۲۰	یک میلیارد و ۸۲۰	۲۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	۴۲۰	یک میلیارد و ۶۹۰	۴۰	▲
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	۹۵۰	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۱۸۰	۲ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۱۹۵	۲ میلیارد و ۵۰۰	۷۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۵۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۶۰	▲

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)	۸۵۰	۳ میلیارد	۵۰	▲
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۷۹۸	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
ام‌جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۲۹۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	▲
ام‌جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲۹۰	۲ میلیارد	۱۰۰	▲
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۶۹۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
اوتار EV 11 (۲۰۲۴)	۱۹۸	۹ میلیارد و ۹۰۰	۲۵۰	▲
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۶۷۰	۶ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۸۴۵	۲ میلیارد و ۸۴۵	۰	▲
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۶۵۷	۶ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
بام‌و iX1e برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد	۱۰۰	▲
بام‌و X2sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
بام‌و X2sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	▲
بام‌و iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۳۵۰	▲
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۳۵۰	▲
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد	۰	▲
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
بستون T77 (۲۰۲۳)	۱۵۹	یک میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
بی‌و‌ای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۹۵۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۱۰۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۶۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	▲
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۵۳۰	۶ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۹۸۶	۳ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۴۰۰	۷ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۳۵۰	۹ میلیارد و ۴۰۰	۰	▲
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد و ۸۵۰	۰	▲
تویوتا وایلدلندر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد	۰	▲
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۷ میلیارد	۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۵۴	۷	▲
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۵۷	۶	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۷۲۳	۲۰	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۸۴۱	۱۷	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۹۰۵	۱۰	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۸۵	۷	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۸۰۸	۱۳	▲
اطلس (باسانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۸۷۰	۵	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۱۲۵	۱۵	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۷۱۲	۹	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۷۳۲	۱۱	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۷۴۵	۹	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۷۰۸	۱۷	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۷۱۰	۱۰	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۹۰	۲	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۱۲۵	۲۸	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۲۴۲	۱۲	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۳۱۰	۱۲	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۶۰۳	۱۰	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۵۰۰	۷	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۹۹۰	۰	▲
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	▲
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۱۱۰	۲۰	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۲۴۰	۳۰	▲
کارون (بامانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۲۲۰	۳۵	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۶۸	۱۶	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۹۸	۱۵	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۲۱۸	۸	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۲۲۸	۲۴	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۲۷۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۹۱	۱۸	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۱۳۸	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۲۱۵	۲۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۲۳۸	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۴۰۰	۷	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۴۳۰	۱۴	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۲۴۸	۲۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۲۸۶	۲۹	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۳۱۵	۳۳	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۵۰۵	۳۶	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۲۵۵	۳۳	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۵۱۰	۳۵	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۶۴	۳۰	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۹۲۵	۲۵	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۹۹	۰	▲

از ورود و خروج کالای فاقد مجوز و قاچاق، هنگام پایش و تردد های خودرو های عبوری به یک دستگاه کامیون عبوری در شهرستان ایرانشهر خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز سیستان و بلوچستان، سرهنگ مهدی رشنودی گفت: «ماموران انتظامی شهرستان ایرانشهر 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 سیستان و بلوچستان، سرهنگ مهدی رشنودی گفت: «ماموران انتظامی شهرستان ایرانشهر مستقر در ایست و بازرسی مسجد حضرت ابوالفضل (ع) برای ارتقای امنیت اجتماعی و جلوگیری



کشف ۱۰ تن روغن موتور قاچاق در ایرانشهر



بزرگ ترین روانکار ساز کشور با نوآوری و استاندارد سازی اعتماد بازار را جلب کرد؛

کیفیت «بهران» به عنوان مزیت رقابتی

شرایطی که رقابت جهانی در صنعت روانکار بسیار شدید است، چنین افتخاری می تواند مزیت رقابتی مهمی برای نفت بهران ایجاد کند.

از منظر راهبردی، این جایزه نشان دهنده اهمیت سرمایه گذاری در تحقیق و توسعه و توجه به نوآوری در صنعت روانکار است. نفت بهران طی سال های اخیر با توسعه محصولات جدید، بهبود بسته بندی و ارتقای خدمات پس از فروش، توانسته است تصویر برند خود را مدرن تر و جذاب تر کند. دریافت جایزه ملی کیفیت، تاییدی بر موفقیت این سیاست هاست و می تواند انگیزه های برای ادامه مسیر نوآوری باشد.

از منظر برندینگ و اجتماعی، چنین موفقیتی می تواند به ارتقای تصویر نفت بهران در ذهن مصرف کنندگان و ذی نفعان منجر شود. در شرایطی که مصرف کنندگان بیش از گذشته به کیفیت و استانداردهای تولید توجه دارند، دریافت جایزه ملی کیفیت می تواند به عنوان یک ابزار تبلیغاتی قدرتمند عمل کند. علاوه بر این، چنین دستاوردی نشان دهنده مسئولیت پذیری اجتماعی شرکت در قبال ارتقای استانداردهای ملی است.

از منظر آینده نگری، این موفقیت می تواند زمینه ساز توسعه پایدار در صنعت روانکار ایران باشد. اگر نفت بهران بتواند مسیر ارتقای کیفیت را ادامه دهد و هم زمان بر توسعه بازارهای صادراتی تمرکز کند، می تواند به یکی از بازیگران جدی در بازارهای منطقه ای و جهانی تبدیل شود. این امر نه تنها به سود شرکت خواهد بود، بلکه می تواند به ارتقای جایگاه صنعت روانکار ایران در سطح بین الملل نیز کمک کند. کسب تندیس بلورین جایزه ملی کیفیت توسط نفت بهران، نماد موفقیت یک استراتژی چندبعدی است؛ استراتژی ای که بر پایه ارتقای کیفیت، نوآوری، توسعه بازار و مسئولیت پذیری اجتماعی بنا شده است. این دستاورد نشان می دهد که صنعت روانکار ایران ظرفیت بالایی برای رشد و توسعه دارد و می تواند در آینده جایگاه برجسته تری در بازارهای جهانی کسب کند.



توانسته است با رعایت استانداردهای جهانی، جایگاه خود را به عنوان یک تولید کننده معتبر تثبیت کند.

از منظر اقتصادی، ارتقای کیفیت محصولات می تواند به افزایش سهم بازار داخلی و صادراتی منجر شود. مصرف کنندگان داخلی با مشاهده دریافت چنین جایزه ای، اعتماد بیشتری به محصولات نفت بهران پیدا خواهند کرد. در بازارهای خارجی نیز این موفقیت می تواند به عنوان یک گواه معتبر برای ورود به بازارهای جدید عمل کند. در

است، بلکه نشان دهنده توانایی ایران در رقابت با برندهای بین المللی در حوزه روانکارهاست.

از منظر صنعتی، دریافت چنین جایزه ای به معنای تایید کیفیت فرآیندهای تولید، کنترل و نوآوری در محصولات نفت بهران است. صنعت روانکار به طور مستقیم با عملکرد خودرها و ماشین آلات صنعتی گره خورده و کیفیت آن می تواند تاثیر مستقیمی بر بهره وری و ایمنی داشته باشد. بنابراین، این دستاورد نشان می دهد که نفت بهران

توسعه دانش فنی، نو سازی مستمر تجهیزات و حرکت به سمت استانداردهای جهانی، تلاش کردیم تا سطحی از عملکرد ارائه دهیم که قابل رقابت با برندهای معتبر بین المللی باشد. این دستاورد نشان می دهد که تلاش مجموعه بهران از دید نهادهای تخصصی کشور پنهان نمانده است.» وی افزود: «این موفقیت آغاز یک مسیر تازه است. ما بهبود مستمر را به عنوان یک شعار، بلکه به عنوان یک استراتژی محوری دنبال می کنیم و در برنامه ریزی های آتی نیز ارتقای کیفیت محصولات، خدمات، فرآیندها و توسعه پایدار را با قدرت بیشتری ادامه خواهیم داد. من این افتخار را به تمام کارکنان پر تلاش شرکت نفت بهران تقدیم می کنم؛ زیرا این تندیس نتیجه تعهد، تجربه و همدلی آن هاست.» گفتنی است در این دوره ارزیابی ۵۴۵ بنگاه اقتصادی شامل واحدهای تولیدی، سازمان های دولتی و خدماتی در مرحله اول ثبت نام کردند و در نهایت از این میان، ۸۲ بنگاه در بخش اهتمام به کیفیت، ۶۲ بنگاه در بخش اشتیاق به کیفیت و ۱۶ بنگاه در بخش تندیس حائز بررسی و ارزیابی شدند. کسب تندیس بلورین جایزه ملی کیفیت توسط نفت بهران، نشان دهنده تثبیت جایگاه این شرکت در صنعت روانکار ایران و منطقه است؛ دستاوردی که علاوه بر ارتقای برند، پیامدهای اقتصادی و صنعتی مهمی برای آینده بازار دارد.

کسب تندیس بلورین نوزدهمین جایزه ملی کیفیت توسط شرکت نفت بهران، نقطه عطفی در مسیر توسعه صنعت روانکار ایران محسوب می شود. این موفقیت نه تنها بیانگر ارتقای استاندارد های تولید و مدیریت در این شرکت

نفت بهران تندیس بلورین نوزدهمین جایزه ملی کیفیت را کسب کرد. شرکت نفت بهران در نوزدهمین دوره «جایزه ملی کیفیت ایران» برای نخستین بار شرکت کرد و توانست در همین حضور نخست، رتبه دوم این دوره و تندیس بلورین را از آن خود کند؛ جایزه ای که تنها به سه شرکت اهدا شد و سایر شرکت کنندگان موفق به دریافت «جایزه اشتیاق» شدند. این دوره با مشارکت مجموعه ای گسترده از شرکت های مطرح صنعتی و تولیدی برگزار شد. ارزیابان سازمان ملی استاندارد طی فرآیندی چند مرحله ای شامل بررسی های مستند، ارزیابی های میدانی، ممیزی های تخصصی و گفت وگوهای کارشناسی، عملکرد شرکت ها را سنجیدند و در نهایت برترین ها را معرفی کردند. مراسم اختتامیه این رویداد در هتل ارم و با حضور سخنگوی دولت، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، رئیس سازمان ملی استاندارد و جمعی از مسئولان و مدیران ارشد کشور برگزار شد. در این مراسم، تندیس بلورین به نمایندگان شرکت نفت بهران اهدا شد و از تلاش این مجموعه در مسیر ارتقای کیفیت تقدیر به عمل آمد. مهندس علی کاظمی، مدیر عامل شرکت نفت بهران در این مراسم ضمن تبریک به خانواده بزرگ بهران گفت: «کسب تندیس بلورین در نخستین حضور مادر جایزه ملی کیفیت، برای بهران یک افتخار ارزشمند و یک نشانه روشن از مسیر درست مادر سال های اخیر است. مادر شرکت نفت بهران کیفیت را صرفاً یک معیار تولید نمی دانیم؛ کیفیت برای ما شیوه نگاه، شیوه تصمیم گیری و شیوه مدیریت است. ما طی این سال ها با تکیه بر سرمایه انسانی توانمند،





یورو انکپ را وادار به بازنگری در پروتکل‌های ارزیابی خود کرده است. این نقص فنی در تست بر خورد از جلو مشاهده شد. هرچند ساختار اتاق سرنشینان پایدار باقی ماند، اما حرکت غیرعادی صندلی، احتمال جراحات را به شدت افزایش داد. این اتفاق باعث شد تا حفاظت از ساق پای راننده «ضعیف» ارزیابی شود. علاوه بر این، سر آدمک آزمایش نیز پس از عبور از کیسه هوا به فرمان برخورد کرده و امتیاز حفاظت از سر را به رتبه «قابل قبول» محدود کرد. این اتفاق نشان می‌دهد چگونه نقص یک قطعه کوچک می‌تواند زنجیره‌ای از خطرات را در پی داشته باشد؛ بنابراین چطور خودرویی با چنین نقص بزرگی چهار ستاره گرفته است؟ پاسخ در شیوه امتیازدهی فعلی یورو انکپ نهفته است.

هاجک ام‌جی ۳ در تست تصادف یورو انکپ دچار نقص ایمنی بی‌سابقه‌ای شد؛ اما با کسب ۴ ستاره، جنجال بزرگی به پا کرد و اعتبار این آزمون‌ها را زیر سوال برد. در تازه‌ترین دور از آزمون‌های ایمنی موسسه اروپایی یورو انکپ، هاجک چینی ام‌جی ۳ با یک نقص ایمنی مرگبار خبر ساز شد. در اتفاقی بی‌سابقه، قفل صندلی راننده این خودرو حين تست تصادف از جلو شکست و باعث پيچش شديد صندلی شد. این نخستین بار در تاریخ ۲۸ ساله این موسسه (از سال ۱۹۹۷) است که چنین نقصی رخ می‌دهد. با این حال، موضوعی که این شکست را به یک رسوایی تبدیل کرده، این است که ام‌جی ۳ با وجود این ایراد خطرناک، توانست امتیاز چهار ستاره ایمنی را در بافت کند؛ نتیجه‌ای که



«ام‌جی» اعتبار یورو انکپ را زیر سوال برد!

دیگنیتی پرستیژ

دیگنیتی جدید را با ۲۰ ماهه اقساط بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دیگنیتی پرستیژ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۸۴۰ میلیون تومان

ام‌وی‌ام ایکس ۵۵ پرو

شرایط فروش محصولات ام‌وی‌ام در بازار آزاد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ام‌وی‌ام X55 پرو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان

تیگو ۷ پریمیوم هیبرید

تیگو ۷ با اقساط ۱۲ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تیگو ۷ پریمیوم هیبرید گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان

دنا پلاس توربو

شرایط اقساطی قابل توجه خودروهای داخلی

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دنا پلاس توربو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۱۹۰ میلیون تومان

کوییک اس آر سفید مشکی

محصولات داخلی با شرایط اقساط در بازار

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کوییک SR سفید مشکی گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ تا ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این خودرو در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۶۷۵ میلیون تومان

هیوندای کرا تا ۲۰۲۳

وارداتی‌های جدید هم شرایط فروش دارند

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هیوندای کرا تا ۲۰۲۳ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد قیمت خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط حداکثر ۳۶ ماهه با سود بانکی این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. این خودرو با بیمه شخص ثالث و بدنه از روز اول برای مشتری با اقساط عرضه می‌شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان

شاهین اتومات

پرطرفدارترین خودرو داخلی با شرایط ۳۶ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو شاهین اتومات سال گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۲۶۵ میلیون تومان

پژو ۲۰۷ تی‌یو ۳

خودروهای پرطرفدار در بازار اقساطی بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو 207TU3 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۴۲۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و یک‌ساعته خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۰ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۹۲۰ میلیون تومان

هایما ۸ اس

هایما جدید و لوکس ایران خودرو با اقساط ۱۸ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هایما 8S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۸ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. همچنین پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۷۶۰ میلیون تومان

ساینا اس

محصولات سایپا را با تحویل به‌روز اقساطی بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ساینا S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۲۵۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۶۷۰ میلیون تومان

کی‌ام‌سی جی ۷

اقساط بدون ضامن محصولات کرمان موتور

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کی‌ام‌سی جی ۷ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط یک تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۳۸۵ میلیون تومان

هشدار!

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

خودرو باری حامل لاستیک قاچاق را شناسایی و ضمن رعایت حقوق شهروندی، با استفاده از علایم هشدار دهنده آن را متوقف کردند.»

وی با بیان این که در بازرسی از خودرو توقیفی ۱۳۰ حلقه لاستیک فاقد هرگونه اسناد گمرکی کشف شد، تصریح کرد: «کارشناسان ارزش ریالی قاچاق کشف شده را ۸ میلیارد ریال برآورد کردند.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان خوزستان از توقیف یک محموله لاستیک قاچاق به ارزش ۸ میلیارد ریال در شهرستان اهواز خبر داد.

به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، استان خوزستان، سرهنگ سیروس دریگوند اظهار داشت: «در راستای مبارزه جدی و همه جانبه با پدیده شوم قاچاق کالا، ماموران پلیس کلانتری ۱۳ شهرستان اهواز حین کنترل خودروهای عبوری در سطح شهر یک دستگاه



توقیف محموله لاستیک قاچاق در اهواز



به همت انجمن صنفی زنجیره ارزش صنایع لاستیک کشور و با همکاری شرکت «ویراتیس» برگزار شد:

دوره آموزشی رفتار حرفه‌ای سازمانی



به گزارش «لاستیک پرس»، هفته گذشته پنجشنبه ۱۳ آذرماه، دوره آموزشی رفتار حرفه‌ای سازمانی به همت انجمن صنفی زنجیره ارزش صنایع لاستیک و شرکت ویراتیس با



تمرکز بر روابط درون سازمانی، همکاری مبتنی بر راهبردهای تیمی، رهبری موثر و سازوکارهای توسعه سازمانی با اتکا به مقولات رفتاری برگزار شد.

ایوب اسماعیلی، مدرس این دوره در این نشست هشت ساعته که از صبح روز پنجشنبه آغاز شد و تا عصر همان روز ادامه داشت، با اشاره به سرفصل‌های این دوره از جمله رفتار حرفه‌ای و رفتار متناسب سازمانی گفت: «در این دوره اصول، مبانی و راهبردهای کار تیمی برای موفقیت یک گروه بررسی می‌شود و چالش‌های موجود در این مسیر از جمله مدیریت تعارض در سازمان‌ها، گفت‌وگو، ارتباطات و بازخوردها، همگی در این دوره مورد تبادل نظر قرار خواهد گرفت.»

به گفته وی تفاوت مدیریت و رهبری و زمینه‌های تعامل، دورنما و چشم‌انداز اهداف تعریف شده نیز در این دوره جزو موضوعات اصلی و سرفصل‌های دوره به‌شمار می‌روند که در کنار آن به تکنیک‌های موثر گفت‌وگو درون سازمانی نیز می‌پردازیم.

وی با بیان این که نیازی که درون سازمان‌ها وجود دارد با یکدیگر متفاوت است، افزود: «با این حال جریان سیالی از موضوعات در این دوره متناسب با تعاملات دو طرفه با شرکت کنندگان بررسی خواهد شد.»

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی-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-ساندرواستپ‌وی
	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-ام‌وی 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	ام‌وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T5-سویا 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-ب‌ام‌و 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 راو۴-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





شباهت بیشتر شده است؟ دوکاتی مدعی شده که تغییرات اساسی پانیکل V4R 2025 در چهار بخش اصلی آبرودینامیک، شاسی، موتور درون‌سوز و تجهیزات الکترونیکی این موتورسیکلت اتفاق افتاده است. مهم‌ترین نوآوری در طراحی دوکاتی تازه در بدنه آن قرار دارد. V4R جدید حالا به باله‌های جانبی آبرودینامیکی مجهز شده که مستقیماً از موتوچی بی ۲۰۲۱ به‌عاریه گرفته شده‌اند؛ آن هم برای نخستین‌بار در یک موتورسیکلت تولید انبوه. باله‌های جدید، ۲۵ درصد نیروی عمودی بیشتری ایجاد می‌کنند. این نسخه از V4R در هنگام دستیابی به سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت، حدود ۶ کیلوگرم فشار اضافه‌تری را روی تایر جلو اعمال می‌کند.

دوکاتی با معرفی پانینگل V4R مدل ۲۰۲۵، نزدیک‌ترین تجربه به یک موتورسیکلت موتوچی بی را برای خیابان و بیست فراهم کرده است. خانواده پانینگل V4 از برند محبوب دوکاتی یکی از بهترین گزینه‌ها برای استفاده شهری و مسابقه‌ای به‌شمار می‌رود. به این ترتیب عجیب نیست که بینیم برند سازنده، برای تازه‌نگه داشتن آتش علاقه طرفداران و خریداران و البته رقابت مستقیم با نسخه ۲۰۲۶ پرچمدار سوپر‌موتورهای کاوازاکی نینجا، ZX-6R نسل تازه پانیکل را با تغییرات فنی و ظاهری روانه بازار کند. این موتورسیکلت حالا بیش از هر زمان دیگری به برادران مسابقه‌ای خود در موتوچی بی و سوپر‌با یک شباهت دارد. اما چه چیزی باعث این



«دوکاتی» توسعه پیست‌محور را متوقف نکرده است

تحول در بازار خودروهای سنگین با GALAXUS؛

نسل جدید کامیون‌های سنگین فوتون می‌تواند به بازار کشور راه یابد؟

با توجه به تجربه حضور فوتون در بازار ایران توسط ایران خودرو دیزل، حضور GALAXUS محتمل است



قدمی روبه جلو، اما با پرسش‌های باز

GALAXUS از نظر کیفیت ساخت نسبت به نسل‌های قبلی فوتون پیشرفت محسوسی داشته است. استفاده از فولاد مقاوم‌تر، بهبود کیفیت جوش‌ها، افزایش مقاومت به خوردگی و نظارت دقیق‌تر بر تولید، همگی نشان می‌دهد فوتون در این نسل سرمایه‌گذاری بیشتری کرده است. اما پرسش اصلی این است که این سطح کیفیت در استفاده بلندمدت چگونه عمل خواهد کرد؟ کامیون‌های سنگین معمولاً سالانه صدها هزار کیلومتر کار می‌کنند و قضاوت واقعی درباره کیفیت فقط در شرایط عملیاتی و بعد از چند سال ممکن است انجام شود. هنوز این تجربه درباره GALAXUS در دسترس نیست، بنابراین بهتر است درباره دوام آن زود قضاوت نکنیم.

میان‌رده‌ای مدرن

اگر بخواهیم جایگاه GALAXUS را در بازار کامیون‌های سنگین مشخص کنیم، بهترین توصیف این است: کامیونی میان‌رده با طراحی مدرن، امکانات قابل قبول و قیمت احتمالی رقابتی. این یعنی نه می‌توان آن را هم سطح برندهای اروپایی دانست، نه می‌توان آن را در رده کامیون‌های کاملاً اقتصادی طبقه‌بندی کرد. فوتون تلاش کرده محصولی بسازد که برای شرکت‌هایی با بودجه متوسط و نیاز به فناوری‌های جدید، انتخابی منطقی باشد.

احتمال حضور GALAXUS در بازار ایران

با توجه به تجربه حضور فوتون در بازار ایران توسط ایران خودرو دیزل، حضور GALAXUS محتمل است. FOTON GALAXUS را می‌توان گامی مهم در مسیر رشد فوتون دانست؛ کامیونی که تلاش کرده ظاهر مدرن‌تر، کابین بهتر، امکانات کمک‌راننده و پیش‌رانه‌های متنوع را کنار هم بگذارد. اگرچه هنوز نمی‌توان ادعا کرد این محصول انقلابی در صنعت کامیون‌سازی است، اما در مقایسه با کامیون‌های چینی هم‌رده، پیشرفتی محسوس دارد و گزینه‌ای مناسب برای شرکت‌هایی است که به دنبال ترکیبی از قیمت قابل قبول و فناوری به‌روز هستند. برای بازار ایران، GALAXUS می‌تواند یکی از گزینه‌های آینده باشد؛ اما موفقیت آن بیش از هر چیز به نحوه عرضه، خدمات پس از فروش و قیمت‌نهایی بستگی خواهد داشت. نسخه فعلی این کامیون تصویری از آینده‌ای است که فوتون برای خود ترسیم کرده: آینده‌ای که در آن کامیون‌های چینی فقط اقتصادی نیستند، بلکه می‌توانند استانداردهای جدیدی نیز ارائه دهند.

بزرگ‌تر، عایق‌بندی بهتر و نورپردازی کامل‌تری دارد. صفحه‌نمایش‌های دیجیتال و طراحی کنسول مرکزی، فضای کابین را مدرن‌تر کرده و ارگونومی دكمه‌ها بهبود یافته است. البته هنوز نمی‌توان گفت GALAXUS با کامیون‌های اروپایی رقابت می‌کند، اما قطعاً نسبت به محصولات متداول چینی یک سر و گردن بالاتر قرار می‌گیرد. بخش استراحت‌راننده نیز در مدل‌های R9 و R5 بزرگ‌تر شده و فضای خواب برای سفرهای طولانی مناسب‌تر است. در مجموع، کابین GALAXUS نه لوکس است و نه کاملاً پیشرفته، اما نسبت به کامیون‌های چینی هم‌رده، تجربه‌ای معقول‌تر و راحت‌تر ارائه می‌دهد.

تنوع بالا برای بازارهای مختلف

GALAXUS به‌جای این که یک کامیون واحد باشد، یک پلتفرم است؛ یعنی قرار است با انواع پیش‌رانه‌ها در بازارهای مختلف عرضه شود. این رویکرد برای فوتون چند دلیل دارد: از یک سو بازارهای مختلف سطح استاندارد متفاوتی دارند و از سوی دیگر، تغییرات جهانی در حوزه سوخت باعث شده شرکت‌ها به سمت تنوع انرژی حرکت کنند. در نسخه‌های دیزلی، فوتون از پیش‌رانه‌های توسعه‌یافته با همکاری CUMMINS و چند سازنده چینی استفاده کرده است. این موتورها معمولاً در بازه ۴۰۰ تا ۵۲۰ اسب‌بخار قرار می‌گیرند و گشتاور خروجی متعددی دارند. چیدمان جدید انتقال نیرو نیز کمک می‌کند مصرف سوخت در مقایسه با محصولات قدیمی‌تر فوتون کاهش یابد. نسخه‌های گازسوز با LNG هم در برنامه فوتون قرار دارند، زیرا این سوخت در برخی بازارها مثل چین مقرون به‌صرفه‌تر است. نسخه برقی GALAXUS را می‌توان جسورانه‌ترین بخش کار دانست. فوتون از موتورهای برقی با رانندمان بالا و یک باتری با ظرفیت زیاد استفاده کرده و امکان شارژ سریع نیز فراهم شده است. هرچند اطلاعات عملیاتی بلندمدت در شرایط واقعی جاده هنوز محدود است، اما فوتون تلاش دارد خود را در حوزه کامیون‌های برقی نیز به‌عنوان یک بازیگر مطرح کند.

نزدیک شدن به استانداردهای جهانی

فوتون ادعا کرده که GALAXUS می‌تواند با کمک راننده به سطح‌های بالاتر برسد. با وجود این، آن‌چه اکنون در نسخه‌های اولیه دیده می‌شود بیشتر مجموعه‌ای از سیستم‌های آشنا و استاندارد است؛ سیستم‌هایی مانند کروزر کنترل تطبیقی، هشدار برخورد، هشدار خروج از خط، پایداری الکترونیکی و ترمز اضطراری. این امکانات باعث می‌شوند رانندگی با GALAXUS در مسیرهای بین‌شهری امن‌تر و قابل پیش‌بینی‌تر باشد. اما باید پذیرفت که این سیستم‌ها هنوز تا سطح فناوری‌های اروپایی یا آمریکایی فاصله دارند. با این حال، برای بازاری با ساختار جاده و ناوگان مشابه ایران، همین سطح امکانات نیز می‌تواند جهشی نسبت به کامیون‌های قدیمی باشد.

شرکت فوتون طی دو دهه گذشته به یکی از تولیدکنندگان مهم کامیون‌های متوسط و سنگین در چین تبدیل شده است. این شرکت معمولاً به‌عنوان سازنده محصولات اقتصادی شناخته



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

می‌شود، اما در سال‌های اخیر تلاش کرده وارد رده‌ای شود که پیش‌تر میدان رقابت شرکت‌هایی مانند FAW، دانگ‌فنگ و ها‌یلند بوده است. پلتفرم جدید GALAXUS حاصل همین تلاش است؛ محصولی که فوتون می‌خواهد با آن ثابت کند توان ساخت کامیون‌هایی با استاندارد بالاتر از گذشته را دارد. معرفی این سری از کامیون‌ها به‌عنوان نقطه شروع نسل تازه‌ای از محصولات فوتون انجام شده است؛ نسلی که قرار است طراحی مدرن‌تر، پیش‌رانه‌های متنوع و سطحی از فناوری‌های کمکی راننده را ارائه کند. با توجه به این که طی سال‌های اخیر در بازار ایران نمونه‌های مختلفی از محصولات فوتون در حوزه سنگین عرضه شده‌اند، احتمال حضور GALAXUS نیز موضوعی قابل توجه است.

فاصله گرفتن از زبان طراحی قدیمی فوتون

در کامیون‌های نسل قبل فوتون، طراحی ظاهری معمولاً ساده و کاربردی بود و کمتر می‌توانست با رقبا از نظر زیبایی ظاهری رقابت کند. اما GALAXUS نخستین نشانه جدی تغییر است. نمای جلویی با خطوط شفاف‌تر، چراغ‌های LED باریک و جلوپنجره بزرگ طراحی شده تا ظاهر کامیون مدرن‌تر و هماهنگ‌تر با استانداردهای امروز شود. در مدل‌های رده‌بالا مانند R9، طراحی آبرودینامیک‌تر شده و تلاش شده مصرف سوخت و صدای باد کاهش یابد. هرچند این تغییرات هنوز به سطح برندهای اروپایی نزدیک نیست، اما برای فوتون یک حرکت کاملاً روبه جلو به‌شمار می‌آید. در مجموع، طراحی GALAXUS نشان می‌دهد فوتون قصد دارد از قالب قدیمی کامیون‌های صرفاً اقتصادی فاصله بگیرد و محصولاتی ارائه کند که از نظر ظاهر برای شرکت‌های حمل‌ونقل نیز جذابیت بیشتری داشته باشند.

کابین و امکانات داخلی

یکی از انتقادهای رایج به کامیون‌های چینی، کیفیت متوسط مواد و امکانات داخلی بوده است. فوتون در GALAXUS سعی کرده این ضعف را تا حدی برطرف کند. کابین نسبت به نسل قبل

۱۰۶ روز ناسالم برای گروه‌های حساس، ۱۹ روز ناسالم، ۲ روز بسیار ناسالم و ۲ روز خطرناک بوده است. گفتنی است شاخص کیفیت هوا (AQI) به پنج دسته اصلی تقسیم‌بندی می‌شود. بر اساس این تقسیم‌بندی از عدد صفر تا ۵۰ هوای «پاک»، از ۵۱ تا ۱۰۰ هوا «قابل قبول (سالم)» یا متوسط، از ۱۰۱ تا ۱۵۰ هوا «ناسالم برای گروه‌های حساس»، از ۱۵۱ تا ۲۰۰ هوا «ناسالم»، از ۲۰۱ تا ۳۰۰ هوا «بسیار ناسالم» و از ۳۰۱ تا ۵۰۰ شرایط کیفی هوا «خطرناک» است.

بر اساس اعلام شرکت کنترل کیفیت هوای تهران، میانگین کیفیت هوای پایتخت همچنان در شرایط ناسالم برای گروه‌های حساس است. در این شرایط جوی مبتلایان به بیماری‌های قلبی - تنفسی، سالمندان و کودکان باید از فعالیت‌های طولانی یا سنگین خارج از منزل خودداری کنند. همچنین بهتر است کلیه شهروندان ساکن در پایتخت در چنین شرایطی از فعالیت‌های طولانی یا سنگین خارج از منزل خودداری کنند. از ابتدای سال جاری هوای تهران تا ۱۲ آذرماه ۶ روز پاک، ۱۲۲ روز قابل قبول،



لزوم خودداری شهروندان از فعالیت در فضای باز



کیفیت هوای پایتخت همچنان نامطلوب است؛

تنفس زیر سقف دودی!



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

اداره کل هواشناسی استان تهران با صدور هشدار از تشدید کاهش کیفیت هوا خبر داده است. به گزارش «ایسنا» اداره کل هواشناسی استان تهران با صدور هشدار نارنجی رنگ از تشدید کاهش کیفیت هوا خبر داد. بر اساس اعلام اداره کل هواشناسی استان تهران، از ساعات ابتدایی روز شنبه تا ظهر روز دوشنبه (۱۵ تا ۱۷ آذرماه) با افزایش محسوس غلظت آلاینده‌های جوی، غبار محلی و کاهش دید، کیفیت هوا به‌ویژه در نیمه جنوبی و مرکزی تهران تا حد زیادی کاهش می‌یابد. بر این اساس و با تشکیل جلسه کارگروه اضطرار، مدارس در مقطع ابتدایی تعطیل و محدودیت‌های ترافیکی اعلام شد. با این حال این‌گونه تصمیمات چاره کار نیست و این روند به اقتصاد و فضای عمومی کشور لطمه وارد می‌کند.

پیش از این محمدصادق معتمدیان، استاندار تهران درباره کیفیت هوای پایتخت گفته بود: «در یک سال گذشته انصافاً اقدامات خوب و موثری صورت گرفته، اما کافی نیست. به عنوان مثال در رابطه با اسقاط خودروها، قانون هوای پاک، سال ۱۳۹۶ تصویب و ابلاغ شد. طی ۷ سال یعنی تا قبل از شروع دولت چهاردهم

مجموعاً در کشور ۲۷۰ هزار دستگاه خودرو اسقاطی داشتیم. با این حال در یک سال گذشته که مربوط به دولت چهاردهم است، ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده از رده خارج و اسقاط شد. این حرکت خوبی است؛ هرچند هنوز ما به عددی که قانون تکلیف کرده است، نرسیده‌ایم. بر این اساس رقم سالانه در این بخش ۵۰۰ هزار دستگاه است که امیدواریم در سایه تلاش دولت و همکاری سایر بخش‌ها بتوانیم به این تکلیف قانونی برسیم.»

وی درباره پیگیری و تحقق برنامه‌های تصویب‌شده افزود: «عمر پیش از ۷۰ درصد خودروها بالای ۱۵ سال است. این مدل خودروها فرسوده به‌شمار می‌روند و آلاینده‌گی بالایی دارند. همچنین هر دستگاه موتورسیکلت فرسوده معادل چهار دستگاه خودرو آلاینده‌گی دارد و بیش از ۸ لیتر سوخت در هر ۱۰۰ کیلومتر مصرف می‌کند.»

اعمال قانون در پایتخت

سرهنگ علی اصغر شریفی، رئیس مرکز اطلاع‌رسانی پلیس راهور تهران بزرگ نیز در این خصوص اظهار داشت: «خودروهایی که دارای نقص فنی هستند، به‌ویژه خودروهای دودزا در شرایط فعلی آلودگی هوا مشمول ابطال معاینه‌فنی و توقیف خواهند شد.

این خودروها پس از توقیف ملزم به رفع نقص و دریافت معاینه‌فنی جدید از مراکز معاینه‌فنی مجاز هستند.» وی درباره دلایل ابطال معاینه‌فنی نیز عنوان کرد: «دودزا



بودن، نقص در سیستم روشنایی، شکستگی شیشه‌ها و آینه‌ها، آلودگی صوتی، مشکلات سیستم تعلیق، نقص در تجهیزات ایمنی سرنشین و تغییر ارتفاع خودرو از جمله دلایل ابطال معاینه‌فنی است. همچنین اگر خودرویی در تصادف بیش از ۶۰ درصد

خسارت ببیند، معاینه‌فنی آن نیز باطل می‌شود. البته در شرایط فعلی آلودگی هوا، اولویت پلیس برخورد با خودروهای دودزاست و تنها در هشت ماهه اخیر سال جاری نیز ۲ هزار و ۵۸۷ مورد ابطال معاینه‌فنی انجام شده است.»

فعالیت مجدد کارگروه کاهش آلودگی هوا شیناانصری، رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست نیز درباره اقدامات انجام‌شده در ماه‌های گذشته در این رابطه اعلام کرد از ابتدای دولت چهاردهم، کارگروه کاهش آلودگی هوا که در دوره قبل غیرفعال بود، دوباره فعال شده است. این کارگروه متشکل از بیش از ۲۰ دستگاه است که ۱۱ دستگاه اصلی آن مسئولیت مستقیم در حوزه‌هایی چون بهبود کیفیت سوخت، اسقاط خودروهای فرسوده و توسعه حمل‌ونقل عمومی دارند.

وی افزود: «مهم‌ترین قانون بالادستی در این حوزه، قانون هوای پاک مصوب سال ۱۳۹۶ است که دارای ۱۱۴ آیین‌نامه اجرایی است. متأسفانه بخش زیادی از این آیین‌نامه‌ها تاکنون اجرا نشده است. با وجود این، کارگروه ملی تلاش کرده موضوعات کلیدی مانند کیفیت سوخت، مصرف مازوت در نیروگاه‌ها و اسقاط خودروهای فرسوده را به‌طور ویژه پیگیری کند.» انصری ادامه داد: «مشکلات آلودگی هوا نیازمند عزم جدی و زمان منطقی است و در کوتاه‌مدت نمی‌توان وعده رفع کامل این معضل را داد. با این حال، سازمان محیط‌زیست در مسیر کاهش روزهای ناسالم حرکت می‌کند و همکاری‌هایی با صنایع بزرگ از جمله ذوب‌آهن اصفهان و فولاد مبارکه در حال انجام است.»

رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست درباره برقی‌سازی خودروها توضیح داد: «به‌صورت پایلوت، طرح برقی‌سازی موتورسیکلت‌های کار با همکاری استانداری و شهرداری تهران آغاز شده و تاکنون برنامه ۲۰ هزار دستگاه در حال اجراست. با این وجود، هیچ برنامه اسقاطی برای موتورسیکلت‌ها پیش نرفته است.» انصری متذکر شده از زمان تصویب قانون هوای پاک در سال ۱۳۹۶ تا سال ۱۴۰۲ حدود ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شده بود؛ در حالی که طبق قانون برنامه هفتم سالی ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو باید اسقاط شود و این عملی نشده بود تا در یک سال گذشته ۳۵۰ هزار خودرو اسقاط شد؛ یعنی در طول یک سال بیش از ۷ سال گذشته خودرو اسقاط شد.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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

بیلپورد
Billboard

انتشار کمپین جدید تبلیغات تویوتا در ایرلند با محور «بهبود مستمر»

تویوتا در ایرلند کمپین تبلیغاتی جدید خود با عنوان «سخنرانی» را به تازگی منتشر کرد. این اثر تبلیغاتی که توسط یک آژانس تبلیغاتی تولید شده، به فلسفه «بهبود مستمر» تاکید دارد. این تبلیغات ویدئویی توسط یک شرکت فیلمساز طراحی و تولید شده است. هدف تویوتا از این پروژه، نمایش رویکرد نوآورانه و آینده‌نگر این برند در حوزه حمل‌ونقل شخصی در بازار اروپا عنوان شده است.



لزوم افزایش جایگاه شارژ خودروهای برقی

در شرایطی که موج جهانی حرکت به سمت خودروهای برقی سرعت گرفته، کشورمان نیز برای همراهی با این تحول ناگزیر از ایجاد زیرساخت‌های گسترده شارژ است؛ موضوعی که امروز به یکی از ضرورت‌های راهبردی در حوزه حمل‌ونقل انرژی و محیط زیست تبدیل شده است. نبود شبکه گسترده و قابل اتکا برای شارژ خودروهای برقی، عملاً مهم‌ترین مانع توسعه این فناوری در کشور به‌شمار می‌رود و تا زمانی که این زیرساخت به‌طور جدی تقویت نشود، استفاده عمومی از خودروهای پاک در سطح وسیع امکان‌پذیر نخواهد بود. این درحالی است که افزایش تعداد جایگاه‌های شارژ تنها یک زیرساخت جانبی نیست، بلکه رکن اصلی گذار از حمل‌ونقل آلاینده به حمل‌ونقل کم‌مصرف و سازگار با محیط زیست محسوب می‌شود. توسعه چنین نقاط شارژی در بزرگراه‌ها، مراکز شهری، پارکینگ‌های عمومی، مجتمع‌های تجاری و مناطق پرتردد می‌تواند دغدغه همیشگی مالکان خودروهای برقی یعنی «ترس از تمام شدن شارژ» را برطرف کرده و اعتماد عمومی نسبت به استفاده از این خودروها را افزایش دهد. وجود یک شبکه گسترده و در دسترس، نقش تعیین‌کننده‌ای در سرعت‌گیری بازار خودروهای برقی و جایگزینی آن‌ها با مدل‌های بنزینی خواهد داشت. افزایش جایگاه‌های شارژ همچنین برای صنعت خودروسازی داخلی مزایای قابل توجهی به‌همراه دارد. شرکت‌های تولیدکننده زمانی انگیزه و توان سرمایه‌گذاری در توسعه پلتفرم‌های برقی را پیدا می‌کنند که چشم‌اندازی روشن از بازار مصرف داشته باشند. ایجاد زیرساخت شارژ، علامت مهمی برای این صنعت است که کشور به‌سمت استفاده گسترده از خودروهای برقی حرکت می‌کند و زمینه برای تولید انبوه آن‌ها فراهم خواهد بود. به این ترتیب توسعه ایستگاه‌های شارژ می‌تواند به‌طور مستقیم محرک رشد فناوری‌های نوین، افزایش اشتغال تخصصی، توسعه زنجیره ارزش باتری و قطعات برقی و ارتقای توان رقابتی خودروسازان داخلی شود.

حرف آخر
The Last Word

رامتین بیات

روزنامه‌نگار



نکته آموزشی

خروجی چند برابر می‌شود. از سوی دیگر، در روزهای وارونگی دما، استفاده کمتر از خودرو و پرهیز از رانندگی با دور موتور بالا اهمیت بیشتری دارد. رانندگی نرم و بدون شتاب‌گیری ناگهانی می‌تواند تا ۳۰ درصد آلاینده‌گی را کاهش دهد. همچنین اطمینان از سلامت کاتالیست آگزوز که نقش اصلی در کاهش گازهای سمی مانند CO و NOx دارد، ضروری است؛ چراکه کاتالیست معیوب یکی از اصلی‌ترین عوامل افزایش آلودگی در خودروهای شهری است.

در روزهای آلوده، نقش خودروها در افزایش ذرات معلق و گازهای آلاینده بیش از همیشه پررنگ می‌شود. یک نکته آموزشی مهم که می‌تواند به‌طور مستقیم در کاهش آلاینده‌گی موثر باشد، توجه به وضعیت سیستم احتراق و سلامت قطعات کلیدی خودرو است. ساده‌ترین و موثرترین اقدام، تعویض به‌موقع فیلتر هوا است. فیلتر هوای کثیف باعث می‌شود هوا کمتر به موتور برسد و فرآیند احتراق ناقص شود؛ در نتیجه مصرف سوخت افزایش یافته و آلاینده‌گی

سه اقدام فوری برای کاهش آلاینده‌گی خودرو



ECHO

WWW.LAMARI.IR

ARIAN PARS
MOTOR

LAMARI