



گزینه گران قیمت «دوکاتی»
کدام است؟

استارت
Start



امید محمدی

عضو شورای سردبیری

پایان پاییز، آغاز فشار برای زنجیره تامین

در حالی که آخرین روزهای پاییز نزدیک می‌شویم که
چهار ماه از زمان طرح درخواست قطعه‌سازان برای
تخصیص دوبسته تسهیلات ۲۰ همتی می‌گذرد...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

۳ میلیون و ۵۴۹ هزار نفر متقاضی در ثبت‌نام
مونتازهای «بران خودرو»:

بنزین ۳ تری هم نتوانست ترمز تقاضا را بکشد!

صفحه ۷

نمایشگاه خودرو ساری؛ ویتترین توان
صنعتی مازندران در قطعه‌سازی کشور

صفحه ۴

۱۰ لاستیک‌ساز برتر

در رده‌بندی جهانی

صفحه ۱۳

نوسازی نیازمند پرداخت تسهیلات است:

موتور سیکلت‌های فرسوده، عامل
پنهان آلودگی هوای تهران

صفحه ۱۵

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

مطالبات معوق تعیین و تکلیف شده قطعه‌سازان ۵۵ همت شد!

در حالی که سرنوشت ۲ بسته تسهیلات ۲۰ همتی برای تزریق به زنجیره تامین همچنان نامشخص است، مطالبات قطعه‌سازان هر روز سنگین‌تر می‌شود. وقتی خودروساز دولتی در...

صفحه ۱۴

در آبان‌ماه سال جاری رقم خورد:

درآمد ۸۵ همتی
خودروسازان و
قطعه‌سازان بورسی
بار شد ۷۵ درصدی

صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:

پرریسک‌ترین بخش
بیمه کشور در آستانه
ناپایداری

صفحه ۲

رقابت بر سر طراحی و تولید خودروهای پاک

رو به کاهش است:

آمریکا مسیر
متفاوتی را در صنعت
خودرو دنبال می‌کند

صفحه ۶

در نخستین میزگرد تخصصی بررسی موانع پیشرفت صنعت خودرو در راستای پوشش سایپا- رسانه مطرح شد:

صنعت خودرو در مقایسه با بسیاری از صنایع داخلی پیش‌تاز است

صفحات ۹ و ۸



بررسی موانع پیشرفت صنعت خودرو در ایران

آذرماه ۱۴۰۴



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 مشاوره‌ای

حس خوب، خرید مطمئن



کرمان موتور



KERMANMOTOR

KMER3

کی ام سی اس آر ۳



کاتالوگ



بیشتر و طراحی خاص برای وزارت امور خارجه ویتنام تولید شده است. جلوپنجره باشکوه این خودرو که یادآور مدل‌های رولزرویس است، به‌همراه لوگوی روی کاپوت، دستگیرها و نشان‌های عقب، همگی با طلای واقعی روکش شده‌اند. این تجمل در داخل کابین نیز ادامه دارد؛ جایی که چرم ناپا، دوخت‌های طلایی، ترمیم چوب واقعی و یک پار تیشن شیشه‌ای برای حفظ حریم خصوصی سرنشینان عقب، فضایی لوکس و اشرافی را ایجاد کرده‌اند. اما جذابیت اصلی این خودرو برقی در زیر پوسته لوکس آن نهفته است. اینکاس اعلام کرده که این شاسی‌بلند زرهی دارای استاندارد امنیتی VPAM VR7 آلمان است.

شرکت ویتنامی وین‌فست در همکاری با شرکت کانادایی اینکاس شاسی‌بلندی ضدگلوله را معرفی کرده که در برابر انفجار هم‌زمان دو نارنجک مقاوم است. در دنیای خودروهای زرهی که معمولاً نام‌هایی چون لند کروز و S کلاس به‌ذهن می‌رسد، شرکت کانادایی اینکاس با انتخاب غافلگیرکننده، قواعد بازی را تغییر داده است. این شرکت مشهور در همکاری با خودرو ساز ویتنامی وین‌فست از یک شاسی‌بلند تمام‌برقی و زرهی رونمایی کرده که نه تنها از سرنشینان خود محافظت می‌کند، بلکه دوستدار محیط‌زیست نیز به‌شمار می‌رود. این محصول منحصر به‌فرد، نسخه‌ای ویژه از مدل VF9 با نام Lach Hong 900 LX است که با فاصله محوری



«وین‌فست» شاسی‌بلند
ضد گلوله تحویل می‌دهد

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد؛

پرریسک‌ترین بخش بیمه کشور در آستانه ناپایداری

نصرتی گفت: «پهلو رفتار رانندگان، توسعه فرهنگ رانندگی ایمن و استفاده از فناوری‌های نوین مدیریت ریسک می‌تواند هزینه‌ها را کاهش دهد؛ اما این ابزارها هنوز در ایران به‌طور گسترده اجرا نمی‌شوند.»

او به محدود بودن استفاده از سامانه‌های تلماتیک و بیمه‌های مبتنی بر رفتار راننده اشاره کرد و گفت: «این فناوری‌ها در دنیا تحول ایجاد کرده‌اند؛ اما در ایران به دلیل نبود زیرساخت مناسب و مقاومت بخشی از بازار، هنوز فراگیر نشده‌اند.»

او افزود: «اجرای این سیستم‌ها می‌تواند ساختار قیمت‌گذاری را دقیق‌تر و منصفانه‌تر کند و در عین حال انگیزه رانندگان برای رانندگی ایمن را افزایش دهد.» وی بخش دیگری از مشکلات را نبود بانک اطلاعاتی جامع و شفاف می‌داند؛ سامانه‌ای که تمامی سوابق خسارت، رفتار رانندگی و تاریخچه بیمه‌نامه‌ها را یکپارچه کند. نبود چنین پایگاهی باعث می‌شود ریسک واقعی برای هر فرد قابل تشخیص نباشد و شرکت‌ها ناچار شوند میانگین‌گیری کنند؛ روشی که به زیان بیمه‌گران و حتی بیمه‌گذاران کم‌ریسک تمام می‌شود.»

نصرتی گفت: «در شرایطی که خسارات بدنه افزایش یافته و ظرفیت مالی شرکت‌ها محدود است، رشد تعهدات اجباری شخص ثالث می‌تواند ریسک نقدینگی را بالا ببرد.»

وی با اشاره به ضرورت اصلاح ساختار قیمت‌گذاری و نظارت هوشمند گفت: «آینده بازار بیمه خودرو تنها زمانی ثبات خواهد شد که شرکت‌ها بتوانند حق بیمه را متناسب با ریسک واقعی تعیین کنند و در مقابل، فناوری‌های نوین و مدیریت دقیق خسارت، هزینه‌ها را کنترل کنند.»

او در پایان هشدار داد: «اگر روند فعلی ادامه پیدا کند، فشار مالی بر صنعت بیمه تشدید خواهد شد. بازار بیمه خودرو به اصلاحات فوری، شفافیت بیشتر و تعیین نرخ‌های واقعی وابسته است. هر گونه تأخیر در این مسیر، می‌تواند پایداری این صنعت را تهدید کند.»

بازار بیمه
خودرو در ماه‌های
اخیر با نوساناتی
همراه بوده که
اثر آن در هزینه



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

خانوار، ساختار مالی شرکت‌ها و رفتار مصرف‌کنندگان نمایان است. بابک نصرتی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با اشاره به این که بیمه خودرو پرریسک‌ترین بخش صنعت بیمه کشور است، گفت: «بخش مهمی از چالش‌های امروز، ریشه در بیمه‌نامه‌هایی دارد که طی سال‌های گذشته با نرخ‌های پایین و غیرواقعی صادر شده و اکنون شرکت‌ها را در وضعیت مالی دشوار قرار داده‌اند.»

او توضیح داد: «افزایش هزینه‌ها و رشد چندبرابری قیمت خودروها باعث شده میانگین خسارت بدنه، نسبت به یک سال قبل، به‌طور قابل توجهی افزایش یابد و سودآوری شرکت‌ها را به شدت محدود کند.»

به گفته وی، عدم توازن میان ریسک و حق بیمه اصلی‌ترین تهدید برای پایداری این بازار است.

او افزود: «رقابت ناسالم برای جذب مشتری از طریق تخفیف‌های سنگین باعث شده حق بیمه‌ها از واقعیت ریسک فاصله بگیرند. نتیجه آن، صدور بیمه‌نامه‌هایی است که در مقابل حجم خسارت‌ها، توان پوششی کافی ندارند و در نهایت منجر به ایجاد زیان انباشته در صورت‌های مالی شرکت‌ها می‌شوند.»

این کارشناس همچنین افزایش تصادفات و تکرار خسارت را عاملی تعیین‌کننده می‌داند و گفت: «در برخی مناطق، نرخ بروز خسارت آن‌قدر بالاست که یک بیمه‌نامه ممکن است چند بار خسارت ثبت کند. این شاخص، صنعت بیمه را تحت فشار مداوم قرار می‌دهد.»

پایان پاییز،

آغاز فشار برای زنجیره‌تامین

فوری این منابع نیز تنها می‌تواند بخشی از خسارت را جبران کند. قطعه‌سازان امروز در دو جبهه تحت فشار هستند: از یک سو، رشد مستمر مطالبات از خودروسازان که سرمایه در گردش آن‌ها را قفل کرده و امکان برنامه‌ریزی تولید را از میان برده است. از سوی دیگر، فشار هزینه‌های پایان سال که هر روز به موعده نزدیک‌تر می‌شود و شرکت‌ها را در معرض خطر توقف خطوط، کاهش ظرفیت و حتی تعدیل نیرو قرار می‌دهد. بسیاری از واحدهای کوچک و متوسط که سستون اصلی زنجیره‌تامین را تشکیل می‌دهند، در هفته‌های اخیر هشدار داده‌اند که بدون دریافت این تسهیلات، ادامه فعالیت با شرایط فعلی امکان‌پذیر نیست.

پیامدهای این تعلل فقط در سطح کارخانه‌ها باقی نمی‌ماند. هر کاهش ظرفیت در قطعه‌سازی، به سرعت در تولید خودرو بازتاب پیدا می‌کند. کاهش عرضه، افزایش قیمت‌ها، بی‌ثباتی بازار و تشدید نارضایتی مصرف‌کنندگان، تنها بخشی از نتایجی است که می‌تواند از این وقفه ناشی شود. صنعت خودرو که همین امروز نیز با چالش‌های ساختاری، ناهمگونی در تولید و فشار افکار عمومی مواجه است، تحمل تبعات جدید را ندارد. نکته مهم این که زنجیره‌تامین خودرو مانند یک سازه پیچیده و به هم پیوسته عمل می‌کند. هر بازیگر این زنجیره، نقشی حیاتی در حفظ تداوم تولید دارد و کوچک‌ترین اختلال در نقدینگی، می‌تواند در مدتی کوتاه کل چرخه را متوقف کند. خروج هر واحد از مدار تولید، نه تنها اشتغال مستقیم را تهدید می‌کند، بلکه احیای دوباره آن زمان‌بر و پرهزینه خواهد بود. اکنون که پاییز رو به پایان است و فشارهای زمستانی در راه، تصمیم‌گیری درباره پرداخت این دو بسته ۲۰ همتی دیگر یک موضوع انتخابی یا مدیریتی نیست؛ یک ضرورت حیاتی برای حفظ تولید، اشتغال و ثبات بازار است. چهار ماه تأخیر، هزینه‌های فراوانی بر صنعت تحمیل کرده؛ اما ادامه این وضعیت می‌تواند به بحران‌هایی دامن‌برند که جبران آن به‌مراتب دشوارتر خواهد بود.

در حالی به آخرین روزهای پاییز نزدیک می‌شویم که چهار ماه از زمان طرح درخواست قطعه‌سازان برای تخصیص دو بسته تسهیلات ۲۰ همتی می‌گذرد؛ تسهیلاتی که قرار بود به خودروسازان پرداخت شود تا آن‌ها بتوانند بخشی از مطالبات انباشته از تامین‌کنندگان را تسویه کنند. این درخواست در مردادماه و در اوج هشدارها نسبت به کمبود نقدینگی در زنجیره‌تامین خودرو مطرح و بعد از فراز و نشیب‌های زیاد با موافقت وزیر صمت و تایید بانک مرکزی همراه شد. با وجود این، امروز و در آستانه ورود به زمستان، این منابع نه پرداخت شده و نه اثری از زمان دقیق اجرای آن دیده می‌شود. پاییز برای صنایع، فصل افزایش تدریجی هزینه‌هاست؛ اما برای قطعه‌سازان، این دوره یادآور نقطه شروع فشارهایی است که در ماه‌های پایانی سال به اوج می‌رسند. عیدی و سنوات کارکنان، تعهدات مالی پایان سال، افزایش قیمت مواد اولیه، رشد هزینه انرژی و تامین قطعات حساس، همگی در زمستان به‌طور هم‌زمان ظاهر می‌شوند. صنعتی که همین حالا درگیر بحران نقدینگی است، چگونه می‌تواند از پس موج سنگین این هزینه‌ها برآید؟ در مردادماه، ارائه دو بسته ۲۰ همتی یک اقدام فوری تلقی می‌شد؛ تصمیمی که اگر همان زمان اجرا می‌شد، می‌توانست از بروز وضعیت فعلی جلوگیری کند. اما تأخیر چهار ماهه در پرداخت این منابع، ضرب‌های دوگانه وارد کرده است: نخست، ارزش واقعی تسهیلات کاهش یافته و دیگر نمی‌تواند همان نقشی را ایفا کند که در میانه تابستان برای آن تعریف شده بود. دوم، مشکلات صنعت عمیق‌تر و گسترده‌تر شده و اکنون حتی تزریق



استارت

Start

امید محمدی

عضو شورای سردبیری



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



خفه‌کن جدید با ظاهری باریک‌تر به چشم می‌خورد. اما تغییرات اصلی در زیر سطح بدنه رخ داده‌اند: قطعاتی مانند پیستون‌ها، فنرهای سوپاپ و میل سوپاپ‌ها بازطراحی شده‌اند و در گیربکس ۶ دنده‌ای دارای دستیار لغزش، چرخ‌دنده‌های جدید به کار رفته‌اند. الکترونیکی نیز به‌روزرسانی شده و حالا از گاز برقی (Ride-By-Wire) بهره می‌برد که راه را برای امکاناتی مانند کروزر کنترل و تعویض دنده سریع هموار می‌کند. در زمینه کنترل‌ها، Z1100 حالا به IMU مجهز شده و سیستم ترمز ABS حساس به زاویه (lean-sensitive ABS) و کنترل کشش به‌صورت استاندارد روی آن عرضه می‌شوند.

«کاوازاکی با بازگرداندن Z1100، غول سوپرنیکد خود، ترکیبی از طراحی تهاجمی سوگومی و فناوری‌های پیشرفته را به خیابان‌ها می‌آورد. کاوازاکی مجدداً مدل سوپرنیکد بزرگ خود را وارد سبد محصولش کرده است: Z1100 مدل استاندارد به‌همراه نسخه‌ای ارتقا یافته با نام Z1100 SE بار دیگر در دسترس علاقه‌مندان قرار گرفته‌اند. این موتورسیکلت‌ها در بازار بریتانیا عرضه خواهند شد و جای خالی مدل Z بزرگ را دوباره پر می‌کنند. طراحی «سوگومی» که نمادی از حالت تهاجمی و عضلانی موتورسیکلت‌های نیکد به شمار می‌رود، همچنان در ظاهر آن‌ها حفظ شده و تنها چند تغییر ظریف همچون صدا



ادامه تسلط «کاوازاکی» بر خیابان‌ها

بازیگران صنعت خودروی ماه گرد هم می‌آیند؛

نمایشگاه خودرو ساری؛ ویت‌ترین توان صنعتی مازندران در قطعه‌سازی کشور

قطعه‌سازان با مشکلات مالی جدی دست‌وپنجه نرم می‌کنند و برای حل این مشکلات نیازمند حمایت‌های جدی از سوی دولت و نهادهای ذی‌ربط هستیم



به سابقه ۱۴ ساله فعالیت این مجموعه و نمایندگی بیش از ۳۰ برند خودرو اظهار کرد: «در راستای توسعه فعالیت‌ها، مجموعه شهر خودرو با مساحت ۳/۵ هکتار در بابلسر ایجاد شده تا خدمات شایسته‌ای به مشتریان ارائه شود.» قائم‌مقام شرکت نواخودرو شمال افزود: «در این نمایشگاه بحث توسعه مد نظر قرار گرفته و این توسعه تنها مربوط به فروش یا عرضه محصولات نیست، بلکه شامل فرصت‌های جدید برای عموم مردم و تمام فعالان این صنعت است.» صادق‌زاده تأکید کرد: «در حال حاضر، شرایط و وضعیت اقتصادی کشور برای فعالان این حوزه با چالش‌هایی همراه است که باید این چالش‌ها و تهدیدات را به‌فراصت تبدیل کرد.»

قائم‌مقام شرکت نواخودرو شمال ابراز امیدواری کرد که برگزاری موفق این نمایشگاه باعث شود تا امید به بازار خودرو و صنایع وابسته در منطقه بازگردد. صادق‌زاده در مورد حضور شرکت خود در این رویداد مهم، توضیحاتی ارائه داد و گفت: «نواخودرو شمال در این نمایشگاه با سبد کامل محصولات خود، از جمله خودروها و خدمات پس از فروش حاضر خواهد بود.» وی با اشاره به این‌که مازندران به لحاظ استراتژیک موقعیت بسیار خوبی دارد، خاطر نشان کرد: «این استان نیازمند چنین بسترهایی است تا بتواند پتانسیل‌های خود را به نمایش بگذارد.» قائم‌مقام شرکت نواخودرو شمال ادامه داد: «این نمایشگاه فرصتی است تا نواخودرو شمال بتواند خدمات جدید خود را به‌معمود مردم و متقاضیان معرفی کند.»

«حمایت از صنعت و افزایش سهم بازار صادق‌زاده بر لزوم حمایت‌های همه‌جانبه از صنعت خودرو و قطعات برای رشد پایدار تأکید کرد و افزود: «امید است برگزاری چنین رویدادهایی منجر به افزایش سهم بازار و پویایی بیشتر در اقتصاد منطقه شود.» هاشم حکمه، مدیر اجرایی نمایشگاه نیز گفت: «نمایشگاه تخصصی خودرو، قطعات و لوازم‌پدکی از سوم تا ششم دی‌ماه در ساری برگزار می‌شود.» این نمایشگاه با حضور ۴۰ شرکت فعال و در مساحت ۴۵۰۰ مترمربع، بزرگ‌ترین رویداد صنعت خودروسازی شمال کشور محسوب می‌شود.

توانمندی‌های داخلی و همکاری با دیگر صنایع، این مشکلات را پشت سر بگذارند.» وی خاطرنشان کرد: «با وجود تمام چالش‌ها، آینده صنعت قطعه‌سازی در استان مازندران روشن است و ما امیدواریم که با حمایت‌های بیشتر از سوی مسئولان، این صنعت بتواند به جایگاه واقعی خود در کشور برسد.»

«تمرکز سایکو بر توسعه قطعه‌سازی در شمال کشور محمدرضا فلاح، نماینده شرکت سایکو (طراحی، مهندسی و تأمین قطعات ایران خودرو) گفت: «مازندران با وجود این‌که به‌طور سنتی به‌عنوان استانی کشاورزی شناخته می‌شود، در صنعت قطعه‌سازی نیز پیشرفت‌های چشمگیری داشته و در حال حاضر در رتبه چهارم کشور قرار دارد.»

فلاح با اشاره به تولید انواع قطعات حساس خودرو در استان مازندران افزود: «در این استان قطعات استراتژیک و ایمنی خودرو مانند سیلندر، ایرپگ، دسته‌سیم و جلوبندی تولید می‌شود که بسیاری از این قطعات تنها در مازندران تولید می‌شوند. حتی در کارخانه‌های خودروسازی استان، روزانه بیش از ۱۵۰ دستگاه خودرو تولید می‌شود.» فلاح گفت: «مازندران توانایی‌های بالایی در تولید قطعات خودرو دارد و لازم است که مسئولان توجه بیشتری به این صنعت داشته باشند تا در مسیر توسعه و تقویت این حوزه گام‌های مؤثری برداشته شود.»

وی هدف اصلی سایپو از حضور در این نمایشگاه را، شناسایی و حمایت از پتانسیل‌های جدید و موجود در حوزه قطعه‌سازی در منطقه شمال کشور عنوان کرد. نماینده سایپو در شمال کشور تأکید کرد: «سایپو برنامه ویژه‌ای برای توانمندسازی و ارتقای سطح کیفی و فنی تولیدکنندگان کوچک و متوسط (SMEs) در این منطقه دارد.»

فلاح اظهار امیدواری کرد از طریق تعامل در این نمایشگاه، تأمین قطعات باکیفیت و استاندارد مورد نیاز ایران خودرو از طریق تولیدکنندگان بومی افزایش یابد.

فلاح در پایان با تأکید بر لزوم ارتقای دانش فنی و استانداردهای تولیدی در میان قطعه‌سازان گفت: «سایپو آماده ارائه حمایت‌های مهندسی و آموزشی لازم است.» سامان صادق‌زاده، قائم‌مقام شرکت نواخودرو شمال با اشاره

محمدعلی ذکریایی روز یکشنبه در نشست با خبرنگاران به رتبه چهارم استان مازندران در تولید قطعات خودرو در سطح کشور اشاره کرد و گفت: «استان مازندران با وجود داشتن پتانسیل‌های بالای تولید در حوزه قطعه‌سازی، متأسفانه در آذهان عمومی و مسئولان استان جایگاه مناسبی ندارد. بیشتر توجهات در این استان معطوف به بخش کشاورزی است و به‌همین دلیل صنعت قطعه‌سازی به‌اندازه‌ای که شایسته است مورد توجه قرار نمی‌گیرد.»

وی افزود: «بحران جنگ ۱۲ روزه که بر صنعت قطعه‌سازی تأثیر منفی گذاشت، منجر به کاهش سفارش‌ها و تعدیل نیروی انسانی در برخی از واحدهای تولیدی شد. این در حالی است که صنعت قطعه‌سازی به‌عنوان یک پیشران اصلی در صنعت خودروسازی کشور، نیازمند حمایت‌های بیشتر است.»

رئیس انجمن قطعه‌سازان مازندران به مصوبه ۴۰ هزار میلیارد تومانی دولت برای حمایت از خودروسازان اشاره کرد و گفت: «این مصوبه اگر چه در سطح کلان به تصویب رسید، اما متأسفانه هنوز به‌طور کامل به قطعه‌سازان نرسیده است. قطعه‌سازان با مشکلات مالی جدی دست‌وپنجه نرم می‌کنند و برای حل این مشکلات نیازمند حمایت‌های جدی از سوی دولت و نهادهای ذی‌ربط هستیم.»

ذکریایی با تأکید بر اهمیت کیفیت قطعات تولیدی تصریح کرد: «صنعت قطعه‌سازی باید در کنار تولید قطعات باکیفیت به‌نسواوری در طراحی قطعات نیز توجه ویژه‌ای داشته باشد. در حال حاضر، ضعف در طراحی قطعات خودرو یکی از مشکلات عمده این صنعت است که نیاز به رفع دارد.»

وی به اهمیت قطعات خاص تولیدی در استان اشاره کرد و گفت: «در استان مازندران قطعات خاصی تولید می‌شود که جایگاه ویژه‌ای در صنعت خودروسازی کشور دارد که در ایمنی و عملکرد خودروهای تولیدی بسیار مؤثر هستند.» رئیس انجمن قطعه‌سازان مازندران در خصوص پتانسیل‌های منطقه آزاد مازندران اظهار داشت: «منطقه آزاد مازندران می‌تواند به‌عنوان یک مرکز مهم برای بومی‌سازی قطعه‌سازی و توسعه این صنعت در استان نقش مهمی ایفا کند و بومی‌سازی قطعه‌سازی باید به‌عنوان یکی از اولویت‌های اصلی صنعت خودرو در استان قرار گیرد.» ذکریایی به برگزاری نمایشگاه تخصصی خودرو، قطعات، لوازم‌پدکی و صنایع وابسته در مازندران اشاره کرد و گفت: «این نمایشگاه، بزرگ‌ترین رویداد نمایشگاهی در شمال کشور است و فرصت مناسبی برای معرفی توانمندی‌های صنعت قطعه‌سازی استان به‌شمار می‌رود.»

وی افزود: «در این نمایشگاه، علاوه بر نمایش محصولات، برنامه‌های جنبی و همایش‌هایی نیز برگزار خواهد شد که می‌تواند به تبادل نظر و ارتقای سطح دانش فنی در صنعت قطعه‌سازی کمک کند.»

رئیس انجمن قطعه‌سازان مازندران به‌چالش‌های صنعت قطعه‌سازی در دوران تحریم‌های بین‌المللی اشاره کرد و گفت: «صنعت قطعه‌سازی در شرایط تحریم با مشکلات متعددی در تأمین مواد اولیه مواجه است. با این حال، قطعه‌سازان استان در تلاش هستند تا با تکیه بر

پیگیری يك مه‌موضوع follow up



فاطمه مهاجرانی

سخنگوی دولت

مسیر جدید بنزین

«با آغاز شمارش معکوس برای اجرای مصوبه جدید مدیریت مصرف سوخت، بحث درباره تغییر نرخ بنزین آزاد و حذف سهمیه برخی خودروها دوباره در صدر اخبار قرار گرفته است. طرحی که دولت آن را گامی در جهت عدالت، مهار مصرف و مقابله با آلودگی هوا معرفی می‌کند. در همین رابطه فاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت به بیان جزئیات اجرای اصلاح قیمت بنزین پرداخت:

نخستین پرسش درباره زمان اجرای طرح است. تغییر قیمت بنزین چه زمانی اعمال می‌شود؟

از روز شنبه ۲۲ آذر قیمت بنزین آزاد در کارت جایگاه ۵ هزار تومان خواهد شد. همچنین سهمیه بنزین خودروهای دولتی، وارداتی و پلاک منطقه آزاد طبق مصوبه دولت حذف می‌شود. این تصمیم بخشی از طرح مدیریت مصرف سوخت است که اجرای خواهد شد.

این تغییر برای مردم عادی چه اثری دارد؟

حدود ۸۰ درصد مردم با همان بنزین یارانه‌ای خود نیازشان را تأمین می‌کنند؛ یعنی ۶۰ لیتر با قیمت ۱۵۰۰ تومان و ۱۰۰ لیتر با قیمت ۳ هزار تومان. تغییری در این بخش داده نشده است. تنها کسانی که بخواهند از بنزین آزاد جایگاه استفاده کنند، نرخ جدید یعنی ۵ هزار تومان را می‌پردازند

در مورد حذف سهمیه برخی خودروها توضیح بیشتری می‌دهید؟

از روز شنبه سهمیه خودروهای پلاک دولتی (به‌جز آمبولانس‌ها)، خودروهای وارداتی و خودروهای پلاک منطقه آزاد حذف می‌شود. هم‌زمان نیز قیمت جدید برای بنزین آزاد اعمال خواهد شد.

طرح دولت برای وانت‌بارها و موتورسیکلت‌ها چیست؟

برای این دو گروه تمهیدات ویژه‌ای در مصوبه دیده شده است. هر آن‌چه از این طرح صرفه‌جویی شود، به‌طور کامل برای خانوارهای کم‌درآمد هزینه خواهد شد.

یکی از محورهای مهمی که اشاره کردید آلودگی هواست. دولت این اصلاح سوخت را با چه استدلالی به آلودگی مرتبط می‌داند؟

مشکلات آلودگی هوا سال‌هاست جدی شده و ۶۰ درصد آن ناشی از منابع متحرک است. از سوی دیگر، واردات بنزین به‌شدت افزایش یافته است. در سال ۱۳۹۸ حدود ۶ میلیارد دلار فرآورده صادر می‌کردیم؛ اما اکنون بیش از ۴ میلیارد دلار بنزین وارد می‌کنیم. بنابراین مدیریت مصرف یک ضرورت اقتصادی و زیست‌محیطی بود.

نگاه View



مصطفی پوردهقان اردکانی

عضو هیات‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس

واردات خودرو

باید با جدیت بیشتری دنبال شود

«هفته گذشته در محل وزارت صنعت، معدن و تجارت جلسه‌ای با حضور وزیر صنعت و معاونانش، خودروسازان داخلی و قطعه‌سازان داشتیم و در این جلسه تمام مسائل و مواردی که در کشور پیرامون صنعت خودرو وجود دارد، مورد بررسی قرار گرفت. در این جلسه وضعیت تولیدکنندگان داخلی و مطالبات قطعه‌سازان نیز مورد بحث و بررسی قرار گرفت. ما مصوبه واردات خودرو را برای این‌که شاهد شکل گرفتن رقابت در بازار باشیم، مد نظر قرار دادیم و کاهش تعرفه‌ها را جلو بردیم که در این راستا دولت هم آیین‌نامه جدیدی صادر کرد؛ یعنی دولت تعرفه را برای خودروهای مجهز به پیش‌رانه ۲۰۰

سی‌سی و پایین‌تر از آن کاهش داد و این هم کمک دیگری بود که واردات خودرو با قیمت بسیار پایین‌تری انجام شود. در جلسه مشترکی که اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس با وزیر صنعت، معدن و تجارت و معاونان‌شان داشتند، بر این مساله تأکید شد که نمایندگان انتظار دارند واردات با حجم بیشتری از انجام شود و هم بانک مرکزی ارز بهتری را در اختیار واردکنندگان قرار دهد و هم وزارت صنعت در این رابطه جدیت بیشتری داشته باشد. همچنین نظارت بر اجرای آیین‌نامه‌ای که جدیداً به همه گمرکات کشور ابلاغ شده مد نظر نهادهای بازرسی است تا کارها با سرعت و دقت بیشتری در این حوزه دنبال شود و بتوانیم از طریق واردات کافی و مناسب شاهد کاهش قیمت و ارتقای کیفیت و ایمنی خودروها در بازار باشیم. البته دولت باید بعد از این‌که روند واردات خودرو تسریع شد از قیمت‌گذاری دستوری و سهامداری و تصدی‌گری در حوزه بازار خودرو هم کنار بکشد؛ کمالین‌که مادر قانون برنامه هفتم هم بر این موارد اشاره کردیم تا به‌تدریج وضعیت بازار کمک کند. در عین حال این‌که خودروساز می‌گوید اجازه دهید خودمان را با انتخاب مدیران فعال در زیرمجموعه خودروسازی‌ها مدیریت کنیم تا بتوانیم بازاردهی و کیفیت تولیداتمان را افزایش دهیم، حرف درستی است. در واقع واردات و عدم تصدی‌گری دولت و قیمت‌گذاری دستوری دوبالی است که ما در قانون برنامه هفتم توسعه نیز بر آن تأکید کردیم و اجرای آن‌ها به‌ساماندهی بازار خودرو منتهی خواهد شد.

زاپاس

Spare Tire

اتخاذ تصمیماتی پیرامون رفع موانع تخصیص ارز و گمرکی برای واردکنندگان لاستیک

همکاری خوب و قابل توجهی دارد.» رئیس فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: «نحوه تخصیص ارز به واردات و صادرات در این حوزه از دیگر مواردی بود که مورد بررسی قرار گرفت و قرار شد میزان ارزی که به واردکنندگان و تولیدکنندگان لاستیک تخصیص داده می‌شود، متمایز شود.»

مجلس دوازدهم با اشاره به مصوبات این نشست یادآور شد: «در ابتدا مقرر شد با توجه به استراتژیک بودن این صنعت و نیاز جامعه، اقدامات لازم برای رفع موانع تخصیص ارز به این صنعت صورت گیرد. همچنین ترخیص کالاهایشان بر اساس اعتباری که از طریق بانک مرکزی تعیین می‌شود، صورت گیرد. در عین حال گمرک نیز در این زمینه



عمومی این وزارتخانه و مسئولان مربوطه از وزارت امور اقتصادی و دارایی، بانک مرکزی و گمرک جمهوری اسلامی ایران برگزار شد.» نماینده مردم فسا در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «در این نشست وضعیت، مشکلات و چالش‌های انجمن صنفی لاستیک ایران مورد بررسی و بحث و تبادل نظر قرار گرفت.» این نماینده مردم در

حسنعلی محمدی در خصوص جزئیات نشست روز گذشته (دوشنبه ۱۷ آذرماه) فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد مجلس شورای اسلامی گفت: «این نشست با حضور تولیدکنندگانی که بالغ بر ۹۰ درصد لاستیک مصرفی کشور را تأمین می‌کنند و جانشین وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی، معاون صنایع

تیونینگ تمام‌سفید کیوانی روی مرتفع‌ترین محصول «رولز رویس»



روی درها می‌شود. در نمای جلو، سپر کاملاً بازطراحی شده و با ورودی‌های هوای بزرگ‌تر و چراغ‌های روشنایی روز اضافی، چهره‌ای تازه‌ای به کالینان بخشیده است. جلوپنجره نمادین رولز رویس حفظ شده؛ اما به‌نظر می‌رسد لوگوی تیونر جایگزین نشان اصلی شده است. خوشبختانه مجسمه مشهور روح خلسه همچنان باوقار بر جای خود باقی است. در بخش عقب، حال و هوایی الهام‌گرفته از خودروهای مسابقه‌ای حاکم است. یک دیفیوزر بزرگ با چراغ ترمز مرکزی، چهار خروجی اکزوز که به‌صورت دوتایی روی هم‌قرار گرفته‌اند و دواسپویلر (یکی روی لبه در صندوق و دیگری بالای شیشه عقب) این نما را تکمیل می‌کنند.

شرکت تیونینگ کیوانی، رولز رویس کالینان را به هیولایی صورتی و سفید تبدیل کرده که مرز باریک میان تجمل و افراط را به چالش می‌کشد. حدود یک ماه پیش بود که شرکت تیونینگ کیوانی از رولز رویس کالینان خود با نام هیولا II رونمایی کرد و حالا نمونه‌ای دیگر از این خودرو با ترکیب رنگ کاملاً متفاوت به‌نمایش درآمده است. این خودرو که در دوبی دیده شده، با کیت بدنه بهین پیکرو کابین صورتی رنگ، تعریفی جدید و بحث‌برانگیز از تجمل ارائه می‌دهد. اولین چیزی که در هیولا II جلب توجه می‌کند، کیت بدنه غریبی آن است که شامل گلگیرهای برجسته در جلو و عقب، رآب‌های جانبی جدید و قطعات افزودنی

ویژه‌ها

راه‌اندازی خط تولید خودروهای هیبریدی تا پایان سال



سید محمد اتابک، وزیر صمت از رونمایی خط تولید جدید خودروهای هیبریدی خبر داد و گفت: «تا پایان سال خط تولید خودروهای هیبریدی در ایران رونمایی خواهد شد. این تحول، گامی بزرگ به سوی بهبود صنعت خودروسازی داخلی و کاهش آلایندگی‌های زیست‌محیطی است. افتتاح اولین خودروهای هیبریدی که توسط خودروسازان داخلی تولید می‌شود، در برنامه‌های آینده قرار دارد.» وی افزود: «تولید خودروهای هیبریدی به میزان تقاضای بازار بستگی دارد.»

دیگه چه خبر؟

عرضه کشنده تک‌محور امپاور BD 500 در بورس کالا



شرکت بهمن دیزل کشنده تک‌محور امپاور BD 500 را ساعت ۹ صبح روز سه‌شنبه ۱۸ آذر در بورس کالا به‌فروش می‌رساند. محصول عرضه‌شده در این مرحله با رنگ سفید، مدل ۱۴۰۴ و موعد تحویل ۲۵ دی ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود. قیمت پایه فروش این خودرو ۷ میلیارد و ۱۷۰ میلیون تومان اعلام شده است. در صد پیش‌پرداخت سفارش خرید برابر ۱۰ درصد قیمت پایه است.

ارتقای کیفیت خودرو در دستور کار است



مشاور وزیر صمت گفت: «با راه‌اندازی مرکز مستقل ارزیابی و تضمین کیفیت خودرو، ارتقای کیفیت خودرو به‌صورت جدی پیگیری می‌شود.» سیدعباس حسینی، مدیرکل حوزه وزارت صنعت، معدن و تجارت اظهار داشت: «صنعت کشور امروز با محدودیت‌های متعدد به‌ویژه در حوزه انرژی روبه‌رو است؛ چه از نظر هزینه و چه از نظر تامین. با این حال همه می‌دانیم اگر تولید نباشد، اشتغال، ارزآوری و ثبات اقتصادی هم نخواهد بود و بخش بزرگی از تورم امروز، نتیجه همین ضعف در تولید است.»

در آبان ماه سال جاری رقم خورد؛

درآمد ۸۵ همتی خودروسازان و قطعه‌سازان بورسی بارش ۷۵ درصدی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بررسی عملکرد ماهانه خودروسازان و قطعه‌سازان بورسی نشان می‌دهد صنعت خودرو در آبان ۱۴۰۴ یکی از پربرون‌ترین ماه‌های امسال را پشت سر گذاشته و مجموع فروش این گروه به ۸۴ هزار و ۱۸ میلیارد تومان رسیده است؛ رقمی که نسبت به دوره مشابه سال گذشته جهشی معادل ۷۵ درصد را ثبت می‌کند. این میزان افزایش، نشانه‌ای از بازگشت جریان تقاضا، بهبود عرضه محصولات و تکمیل خودروهای معوق در خطوط تولید است. در بخش صادرات، هر چند مجموع فروش ارزی شرکت‌ها تنها ۱۴۵ میلیارد تومان بود و نسبت به دوره مشابه سال قبل کاهش ۳۹ درصدی را نشان داد، اما برخی شرکت‌ها توانستند عملکرد قابل توجهی داشته باشند. شرکت ریخته تراکتورسازی ایران با ثبت ۴۶ میلیارد تومان صادرات، جایگاه اول را در میان صادرکنندگان گروه به دست آورد. در میان خودروسازان، شرکت ایران خودرو با فروش ۵۶ هزار و ۲۵۱ میلیارد تومانی در آبان، بیشترین درآمد را در میان کل شرکت‌های گروه ثبت کرد؛ رشدی که نشان‌دهنده ثبات تولید است. در بخش رشد فروش ماهانه، چند شرکت جهش‌های قابل توجهی را ثبت کرده‌اند. تولیدی مخازن گاز طبیعی آسیاناما با رشد ۲۵۴ درصدی، سازه‌پوش با ۲۴۵ درصد رشد، ایران خودرو دیزل با ۱۵۰ درصد رشد، گروه صنعتی ایران خودرو با ۱۲۹ درصد افزایش، سایپا دیزل با ۱۱۷

درصد افزایش، ایمن خودرو شرق با ۱۰۰ درصد رشد، الکتریک خودرو شرق با ۸۳ درصد رشد، فترساز خاور با ۸۰ درصد رشد و تولید محور خودرو با ۷۸ درصد افزایش، بالاترین درصد رشد فروش را در بین شرکت‌های خودروساز و قطعه‌ساز بورسی رقم زدند. این رشد‌ها عمدتاً ناشی از بهبود فروش خودروسازان، افزایش تیراژ، تامین قطعات و کاهش سطح خودروهای ناقص در خطوط تولید بوده است. افزایش فروش در صنعت خودرو چند پیامد مهم برای بازار دارد. نخست این که توان عملیاتی شرکت‌ها، به‌ویژه در حوزه تولید و عرضه نسبت به سال گذشته تقویت شده است. این موضوع می‌تواند زنجیره تامین را به سمت سرمایه‌گذاری‌های تازه، نوسازی تجهیزات و افزایش ظرفیت سوق دهد.

همچنین روند فعلی نشان می‌دهد تقاضای داخلی هنوز از رکود فاصله دارد و بازار خودرو، با وجود فشارهای تورمی، همچنان یک بازار فعال و پویا محسوب می‌شود. در مجموع، رونق آبان‌ماه می‌توان نشانه‌ای از بازگشت آرام ثبات به زنجیره تولید دانست. افزایش فروش خودروسازان در کنار رشد هم‌زمان قطعه‌سازان، باعث بهبود جریان نقدینگی در کل زنجیره ارزش شده و می‌تواند تامین قطعات، سرمایه‌گذاری در خطوط تولید و توسعه محصولات جدید را تقویت کند. در صورت ثبات سیاست‌گذاری، بهبود کیفیت محصولات و ادامه روند تکمیل خودروهای معوق، صنعت خودرو می‌تواند در ماه‌های باقی‌مانده سال نیز مسیر رشد را دنبال کند.

دلبه يك First gear

برداشته شدن سقف خسارت خودروهای لوکس در بیمه شخص ثالث
حاضر جواب: خب این یعنی اگر فردا یک سوپراسپرت در پارکینگ نفیس عمیق بکشد و رهگذری بترسد و یک خط روی آن بیفتد، بیمه می‌گوید: «من هستم!» البته ما هم از این آزادی عمل بیمه خوشحالیم؛ فقط امیدواریم وقتی می‌رویم دفتر بیمه، حداقل صندلی‌اش از صندلی‌های قدیمی پژو ۴۰۵ نرم‌تر باشد تا بشود با خیال راحت فرم پر کرد.

زنگ خطر برای آینده تولید خودرو کشور به صدا درآمده است!

حاضر جواب: ما که تا حالا بر صدایی از صنعت خودرو شنیدیم، با بوق تست بوده یا اعلام ناهار واحد تولید. ولی این بار می‌گویند واقعا «زنگ خطر» است. امیدواریم این زنگ همان زنگی نباشد که روی موتور قدیمی‌ها می‌زدند تا ببینند روغن کم کرده یا نه؛ چون اگر آن باشد، باید سریع کاپوت را باز کنیم و ببینیم صنعت خودرو «روغن‌سوزی» دارد یا هنوز راه نجات هست!

کیفیت خودرو سرانجام تغییر می‌کند؟

حاضر جواب: سوال مهمی است. ما هم امیدواریم کیفیت خودرو از مرحله «تغییر خواهد کرد» وارد مرحله «تغییر کرد» شود. البته تغییر کیفیت برای ما مصرف‌کننده‌ها یعنی وقتی استارت می‌زنیم، ماشین از خوشحالی تکان ظریف بخورد، نه از لرزش خستگی! اگر روزی رسید که خودروهای داخلی هنگام روشن شدن مثل گربه «هل مل» کردند، نه مثل جاروبرقی صنعتی، می‌فهمیم کیفیت رسیده است.

پشت صحنه اتهام‌گذاری به خودروسازها در آلودگی‌ها

حاضر جواب: حالا ما هم قبول داریم هیبریدی‌ها خوب هستند؛ نصف‌شان برق است، نصف‌شان بنزین، درست مثل ما که نصف‌مان انرژی داریم، نصف‌مان قهوه می‌خوریم. اما این که هر وقت هوا آلوده می‌شود، همه چشم‌ها به سمت خودروسازها می‌رود، کمی شبیه این است که هر وقت برق می‌رود، همه دنبال کلید کولر باشند! بگذارید هیبریدی‌ها بیایند، شاید هوا هم مثل خودروهای جدید «دو‌گانه‌سوز» شود: نصف آلوده، نصف قابل تحمل.

دفاع تمیز از «سوخت کثیف»!

حاضر جواب: گاهی فکر می‌کنم این سوال مثل این است که ببرسیم: «آیا جای شیرین قند بیشتر دارد یا دلبر شیرین؟» ولی جالب است که هر وقت این تیترا می‌بینیم، سوخت هم احساساتی می‌شود! بنزین می‌گوید «من نبودم»، مازوت می‌گوید «تقصیر توه» و ما وسط این دعوا فقط دنبال جایی هستیم که ماشینمان کمتر سرفه کند. به هر حال، اگر کسی بالاخره متهم اصلی را پیدا کرد، لطفاً آدرس بدهد ما هم برویم تشکر کنیم.

زمان اعلام نتایج قرعه‌کشی خودروهای وارداتی
حاضر جواب: این قرعه‌کشی‌ها از نظر هیجان تقریباً در حد مسابقات جام جهانی شده‌اند. مردم تا سالم «قرعه‌کشی» می‌آید، انگار گل دقیقه ۹۰ زده باشند؛ همه گوشی به دست، چشم‌ها گرد، دست‌ها لرزان اگر روزی برسد که خودرو مثل خرید ماست و خیار باشد، بروی بخری و ببایی آن روز احتمالاً مجبور می‌شویم برای زندگی‌مان هیجان جدید پیدا کنیم.

اینفوگرافشی Inphography

رشد درآمد شرکت «نور ایستا پلاستیک»

درآمد آبان‌ماه

118

میلیارد تومان



میزان رشد درآمد

۸ ماهه

43%

میزان درآمد ۸ ماهه

میلیارد تومان

782

شرکت «نور ایستا پلاستیک» در هشت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۷۸۲ میلیارد تومان درآمد شده است.

چند نلند؟

واحدهای تولیدی کشور باید به‌روزرسانی شوند

بهنام رضوانی، عضو کمیسیون صنایع مجلس با اشاره به موضوع امنیت انرژی برای صنایع گفت: «موضوع امنیت انرژی برای واحدهای تولیدی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و متأسفانه ناترازی انرژی در چند سال گذشته و در حال حاضر معضل بزرگی را برای واحدهای تولیدی ایجاد کرده است؛ چراکه هم در تولید آن‌ها و هم در سرمایه‌گذاری واحدهای تولیدی تأثیرگذار بوده است.»

چرا؟

انرژی صنایع باید تامین شود

رضوانی افزود: «برخی سرمایه‌گذاران واحدهای تولیدی که شروع به کار کرده بودند، به‌دلیل این که امنیت انرژی را احساس نمی‌کنند، متأسفانه تعطیل کردند؛ چراکه دقیقاً نمی‌دانند انرژی مورد نیاز خود را به‌چه صورت به‌دست آورند؛ در نتیجه در حال حاضر بسیاری از پروژه‌های مهم اشتغال‌زای کشور به‌دلیل بحث امنیت انرژی متوقف شده‌اند. به‌نظر می‌رسد بزرگ‌ترین مأموریت دولت تامین انرژی صنایع است.»

برای چه؟

مشکلات همچون حلقه‌های زنجیر به هم متصل هستند!

این نماینده مردم در مجلس دوازدهم یادآور شد: «در بحث تولید، مشکلات همچون حلقه‌های زنجیر به هم متصل هستند و به‌طور مثال در بحث انتقال ارز متأسفانه یک پروسه‌ای وجود دارد که کار را سخت کرده است. همین‌طور به‌دلیل تحریم‌ها خط تولید جدیدی به ما واگذار نمی‌شود و تمام این‌ها دست به‌دست هم داده تا صنعت با یک بحران جدی در بحث اشتغال و تامین منابع مواجه شود.»



برخی تجهیزات و تمرکز بر گیربکس دستی، تجربه‌ای ناب را ارائه می‌دهد. پیش‌رانه ۳ لیتری توئین توربو آن به‌صورت استاندارد ۳۹۵ اسب‌بخار قدرت و ۴۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند؛ اما مهندسان تک‌آرت با جادوی خود، این اعداد را به ۵۰۵ اسب‌بخار قدرت و ۵۳۰ نیوتون‌متر گشتاور رسانده‌اند. این قدرت، تنها ۵ اسب‌بخار کمتر از پورشه GT3 ۹۱۱ فعلی است؛ در حالی که گشتاور آن به‌مراتب بیشتر است و انعطاف‌پذیری فوق‌العاده‌ای به‌پیش‌رانه می‌بخشد. در نتیجه این تغییرات، شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت این خودرو از ۴.۳ ثانیه به تنها ۲.۴ ثانیه رسیده است. آرت‌کای تک‌آرت تنها به‌پیش‌رانه محدود نمی‌شود.

شرکت آلمانی تک‌آرت از پکیج جدید خود برای پورشه ۹۱۱ کاررا T رونمایی کرده که قدرت موتور این مدل را تا نزدیک قدرت GT3 ۹۱۱ بالا برده است. شرکت توئین‌بک نام آشنای آلمانی تک‌آرت از جدیدترین شاهکار خود با نام Tsport R رونمایی کرد؛ نسخه‌ای ارتقا یافته از پورشه ۹۱۱ کاررا T که مرز میان یک خودرو اسپرت جاده‌ای و یک هیولای پیست را کمرنگ می‌کند. این خودرو با افزایش قدرت خیره‌کننده، حالا قدرتی تقریباً معادل با مدل افسانه‌ای GT3 تولید می‌کند و برای رانندگانی ساخته شده که به دنبال نهایت لذت رانندگی خالص هستند. پورشه ۹۱۱ کاررا T در حالت استاندارد به‌عنوان نسخه‌ای خالص و راننده‌محور شناخته می‌شود که با حذف



پکیج جدید تک‌آرت برای پورشه ۹۱۱ «کارراتی»

تویوتا «کرولا» برای قاره سبز آماده شد



نسل دوازدهم تویوتا کرولا با کد اتاق E210 از سال ۲۰۱۸ تاکنون عرضه می‌شود. این خودرو یک بار در سال ۲۰۲۲ مورد به‌روزرسانی قرار گرفت، اما پس از نمایش کانسپت کرولا در اکتبر ۲۰۲۵، مخاطبان برای معرفی نسل کاملاً جدید این خودرو انتظار می‌کشیدند. البته در ماه سپتامبر بود که وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، اسناد فنی مدل جدید تویوتا کرولا برای چین را منتشر کرد که از شباهت مدل جدید به کراون، پریوس و رافور خبر می‌داد. با رونمایی از این خودرو در نمایشگاه گوانگژو ۲۰۲۵، معلوم شد که تویوتا فعلاً قصد ندارد کرولا را با تحولات اساسی همراه کند. اما با معرفی تویوتا کرولا ۲۰۲۶ بازار اروپا، به نظر می‌رسد که اهالی قاره سبز از همین تغییرات جزئی هم بی‌بهره می‌مانند. خریداران تیپ هاچ‌بک GR اسپرت و استیشن واگن تورینگ اسپورت می‌توانند خاستگی مات یا خاکستری متالیک را انتخاب کنند. برای تزئین کابین هاچ‌بک نیز می‌توان رکش پارچه‌ای Samara ساخته شده از مترال بازیافتی را انتخاب کرد. بنابر اعلام تویوتا، طراحی صندلی‌های کرولا سدان مورد بازنگری قرار گرفته است. فرمان و اهرم دنده این خودرو در تمام تیپ‌ها با چرم مصنوعی روکش می‌شود.

عرضه کیا «EV4» در نسخه فست‌بک



کیا EV4 فست‌بک ابتدا فقط با پیش‌رانه تک‌موتوره دیفرانسیل جلو با قدرت ۱۵۰ کیلووات و گشتاور ۲۸۳ نیوتون‌متر در دسترس خواهد بود. کیا EV4 فست‌بک مدل ۲۰۲۶ در ژانویه، هم‌زمان با حمایت مالی این برند کره‌ای از گرند اسلم تنیس آزاد استرالیا، در این کشور عرضه خواهد شد. برخلاف بقیه مدل‌های برقی با برند کیا EV نیوتون، EV4 یک شاسی‌بلند نیست و در بریتانیا و اروپا در هر دو مدل هاچ‌بک پنج‌در و فست‌بک چهاردر موجود است، اگرچه در استرالیا ابتدا فقط در نسخه فست‌بک عرضه می‌شود. کیا EV4 که در خط تولید برند کره‌ای در کنار شاسی‌بلند اندازه متوسط EV5 قرار می‌گیرد، از

همان معماری ۴۰۰ ولتی هیوندای-E-GMP مشابه شاسی‌بلند کوچک EV3 بهره می‌برد و در نسخه لانگ رنج برد رانندگی تا ۶۳۰ کیلومتر را در چرخه WLTP ارائه می‌دهد. کیا EV4 فست‌بک ابتدا فقط با پیش‌رانه تک‌موتوره دیفرانسیل جلو با قدرت ۱۵۰ کیلووات و گشتاور ۲۸۳ نیوتون‌متر در دسترس خواهد بود. این مدل با طول ۴.۷۳ متر و عرض ۱.۸۶ متر تقریباً هم‌اندازه سدان K4 درون‌سوز است. قیمت و مشخصات فنی EV4 برای بازار استرالیا هنوز اعلام نشده است، اگرچه احتمالاً قیمت آن نزدیک به کراس‌اوور EV3 با ابعاد کوچک‌تر باشد.

رقابت بر سر طراحی و تولید خودروهای پاک رو به کاهش است؛

آمریکامسیر متفاوتی را در صنعت خودرو دنبال می‌کند

خبر News

تاج قهرمانی «ورستپن» به سرفرت رفت!

سرانجام دفتر فصل ۲۰۲۵ فرمول یک به صفحه آخر رسید. گرندپری ابوظبی، مسابقه فینال فصل ۲۰۲۵ بود که در تاریخ ۱۶ آذرماه در پیست یاس مارینا برگزار شد. این فینال بسیار جذاب و دیدنی بود؛ زیرا برخلاف اکثر فصل‌های فرمول یک، سه راننده شانس قهرمانی در روز آخر را داشتند و این جال تا دورهای پایانی ابوظبی ادامه داشت. آخرین باری که بیش از دو راننده شانس قهرمانی فصل را تا مسابقه فینال داشتند، فصل ۲۰۱۰، یعنی ۱۵ سال پیش بود! البته هندو نوریس، راننده تیم مکلارن، شانس بیشتری داشت؛ اما پیروزی مکس ورستپن، راننده ردبول، در مسابقه قطر و همچنین پل پوزیشن ابوظبی، سبب شد تا پیروزی هندو به شک بیفتد. حتی اسکار



پیاستری، راننده دوم مکلارن، نیز شانس قهرمانی فصل را داشت. مکس ورستپن از خط اول استارت زد و پشت سر آن به ترتیب نوریس و پیاستری استارت زدند. اما خیلی زود لیدر مسابقه عوض شد و مکلارن پیشی گرفت. این مسابقه جذاب تا لحظات آخر بسیار نفس‌گیر بود و هندو که کمی عقب افتاده بود، به‌طور تهاجمی سبقت می‌گرفت و برای پیروزی فصل می‌جنگید. در این مسابقه، خودروی امینی وارد پیست نشد. اگر اتفاقی سبب سبقتی کار می‌شد، احتمال پیروزی پیاستری نیز بالاتر می‌رفت. اما در نهایت، مکس ورستپن، ۵۸ دور مسابقه ابوظبی را در مدت زمان یک ساعت و ۲۶ دقیقه و ۷ ثانیه به پایان رساند و سکوی اول ابوظبی را کسب کرد؛ اما پیروزی مکس چندان خوشحال‌کننده نبود، زیرا هندو نوریس با کسب جایگاه سوم، توانست مجموع امتیاز بیشتری کسب کند و در نهایت قهرمان فصل شد! بله، هندو نوریس ۲۶ ساله، برای اولین بار قهرمانی فرمول یک را در کارنامه‌اش به‌دست آورد. سرانجام پس از چند سال قهرمانی مکس ورستپن، هندو نوریس تاج قهرمانی را از او پس گرفت. بیست و سومین دور مسابقات اتومبیلرانی فرمول وان ۲۰۲۵ نیز روز یکشنبه مورخ ۹ آذرماه در شهر دوحه و پیست لوسیل برگزار شد.

از منظر اقتصادی، کاهش سختگیری در استانداردهای مصرف سوخت ممکن است قیمت خودروهای جدید را پایین‌تر نگه دارد و فشار هزینه‌ای بر مصرف‌کنندگان را کاهش دهد. با این حال، افزایش مصرف سوخت در ناوگان خودروها می‌تواند هزینه‌های انرژی خانوارها را در بلندمدت بالا ببرد. همچنین وابستگی بیشتر به سوخت‌های فسیلی می‌تواند آمریکا را در برابر نوسان‌های بازار جهانی نفت آسیب‌پذیرتر کند.

از منظر زیست‌محیطی، این تصمیم با انتقاد شدید گروه‌های حامی محیط‌زیست مواجه شده است. کاهش استانداردهای بهره‌وری سوخت به معنای افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای و کند شدن روند مقابله با تغییرات اقلیمی خواهد بود. این موضوع می‌تواند اعتبار بین‌المللی آمریکا در مذاکرات اقلیمی را تضعیف کند و به اختلافات بیشتر با اتحادیه اروپا و سایر کشورهایی که سیاست‌های سختگیرانه‌تری در زمینه کاهش آلاینده‌ها دارند، منجر شود. از منظر ژئواقتصادی، تغییر مسیر سیاست‌های انرژی آمریکا می‌تواند بر بازار جهانی خودروهای برقی اثرگذار باشد. بسیاری از سرمایه‌گذاران و شرکت‌های فناوری، رشد بازار EV در آمریکا را یکی از محرک‌های اصلی توسعه جهانی می‌دانستند. کاهش فشار قانونی ممکن است سرعت پذیرش خودروهای برقی در آمریکا را کند کند و در نتیجه بر روند سرمایه‌گذاری جهانی در این حوزه اثر منفی بگذارد. از منظر سیاسی و اجتماعی، ترامپ این تصمیم را بخشی از سیاست‌های خود برای حمایت از طبقه متوسط و کاهش هزینه‌های زندگی معرفی کرده است. اما منتقدان معتقدند که این سیاست در نهایت به افزایش مصرف سوخت و هزینه‌های بلندمدت منجر خواهد شد. همچنین این تصمیم می‌تواند به موضوعی بحث‌برانگیز در انتخابات آینده آمریکا تبدیل شود و شکاف میان طرفداران انرژی پاک و حامیان صنعت سنتی خودرو را عمیق‌تر کند.

در نهایت باید گفت طرح ترامپ برای کاهش سختگیری در استانداردهای مصرف سوخت، یک تیغ دو لبه است. در کوتاه‌مدت می‌تواند به رونق بازار خودروهای بنزینی و کاهش قیمت‌ها کمک کند، اما در بلندمدت خطر عقب ماندن آمریکا از رقابت جهانی در فناوری‌های پاک و افزایش فشارهای زیست‌محیطی را به همراه دارد.



استراتژی برای آینده بازار

اعلام رسمی رئیس‌جمهور آمریکا، دونالد ترامپ مبنی بر کاهش سختگیری در استانداردهای مصرف سوخت خودروها، نقطه عطفی در سیاست‌های انرژی و صنعت خودرو این کشور محسوب می‌شود. این تصمیم که در کاخ سفید اعلام شد، هدف اصلی خود را «کاهش قیمت خودروهای بنزینی و افزایش دسترسی مصرف‌کنندگان» معرفی کرده است. اما پیامدهای آن فراتر از بازار داخلی آمریکا خواهد بود و تأثیرات بین‌المللی قابل توجهی به‌همراه دارد.

از منظر صنعتی، این تغییر مقررات به خودروسازان آمریکایی اجازه می‌دهد تا تولید خودروهای درون‌سوز و پیکاپ‌های بزرگ را بدون فشار شدید برای بهبود مصرف سوخت ادامه دهند. در کوتاه‌مدت، این تصمیم می‌تواند به افزایش تولید و فروش مدل‌های محبوب در بازار آمریکا منجر شود. اما در بلندمدت، خطر عقب ماندن از رقیب در حوزه فناوری‌های پاک و خودروهای برقی وجود دارد. شرکت‌های اروپایی و آسیایی همچنان به توسعه خودروهای کم‌مصرف و برقی تمرکز دارند و این شکاف می‌تواند جایگاه آمریکا را در رقابت جهانی تضعیف کند.

بر گالن کاهش می‌یابد. این تغییر به‌معنای آن است که خودروسازان آمریکایی فشار کمتری برای تولید خودروهای برقی یا کم‌مصرف خواهند داشت و می‌توانند مدل‌های محبوب درون‌سوز، به‌ویژه پیکاپ‌ها و SUVهای بزرگ را با آزادی بیشتری عرضه کنند. ترامپ در سخنان خود تأکید کرد که مقررات قبلی باعث افزایش هزینه تولید خودروها و محدود شدن انتخاب مصرف‌کنندگان شده بود. او گفت: «ما می‌خواهیم خودروهایی تولید شوند که مردم واقعاً توان خریدشان را داشته باشند.» خودروسازان بزرگ آمریکا از این تصمیم استقبال کردند و آن را گامی در جهت هماهنگی با واقعیت‌های بازار و حفظ تنوع محصولات دانستند. به گفته آن‌ها، کاهش سختگیری در استانداردهای مصرف سوخت می‌تواند به حفظ اشتغال و افزایش فروش کمک کند. در مقابل، گروه‌های زیست‌محیطی و حامیان انرژی پاک هشدار دادند که این اقدام موجب افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای و عقب ماندن آمریکا از رقابت جهانی در حوزه خودروهای برقی خواهد شد. آن‌ها معتقدند این سیاست در تضاد با تعهدات بین‌المللی آمریکا برای مقابله با تغییرات اقلیمی است.

عرضه نیسان «کیکس» با ظاهر جدید در آمریکای لاتین

نیسان کایت هویت تقریباً مستقلی دارد چراکه طراحی اکثر بخش‌های بدنه مورد بازنگری قرار گرفته است. باید اعتراف کرد که این خودرو مخصوصاً در نمای جلو، تا حد زیادی به رقبای چینی شباهت دارد. بدنه نیسان کایت روی رینگ‌های ۱۷ اینچ استوار می‌شود.

در فضای کابین نیسان کایت با داشبورد شبیه به سایر محصولات نیسان روبه‌رو هستیم، که نمایشگر لمسی ۸ یا ۹ اینچ (بسته به تیپ) را به همراه دارد. این خودرو که در چهار تیپ عرضه خواهد شد، در تیپ پایه به چراغ‌های LED، رکش پارچه، تهویه، دوربین عقب و کروزر کنترل مجهز شده است. در تیپ Sense پلاس، ترمز خودکار و حفظ حرکت بین خطوط هم اضافه می‌شود.

نیسان یک محصول جدید به نام کایت (Kait) را در برزیل رونمایی کرده است. این کراس‌اوور جمع و جور براساس پلتفرم V متعلق به نسل اول نیسان کیکس و با هدف عرضه در کشورهای آمریکای لاتین طراحی شده است.

با شروع تولید این خودرو در برزیل، لقب Play در کنار نام نسل اول کیکس قرار می‌گیرد تا ز سبک‌تر و مشتری‌پسندتر جلوه‌گر شود، در حالی که تولید نسل دوم کیکس با پلتفرم CMF-B نیز همچنان ادامه خواهد داشت. نیسان کایت با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به ترتیب ۱،۷۶، ۴،۳۰۴، ۱،۶۱۱ و ۲،۶۲ متر، در بخش عرض و فاصله محوری با نسل اول نیسان کیکس یکسان است، ولی طول آن ۶ میلی‌متر کاهش و ارتفاع آن یک میلی‌متر افزایش یافته. البته از نظر ظاهری،



قدرت خیره‌کننده، به‌حداکثر سرعت ۳۱۰ کیلومتر بر ساعت دست می‌یابد. مهندسان G پاور با مجموعه‌ای از تغییرات فنی و ظاهری، شخصیتی کاملاً جدید به این خودرو بخشیده‌اند. جادوی اصلی G پاور در زیر کاپوت اتفاق افتاده است. پیشران ۳ لیتری ۶ سیلندر توئین توربو استاندارد بامو، اکنون به‌لطف ورودی هوای جدید از جنس فیبر کربن، داون‌پایپ‌های اسپرت HJS و یک سیستم‌اگزوز جدید با خروجی‌های سفارشی، نفس‌گیری بسیار بهتری دارد. این تغییرات سخت‌افزاری در کنار تنظیم مجدد نرم‌افزار پیشران (ECU)، خروجی را به ۷۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون‌متر گشتاور رسانده است.

تینور معروف G پاور با رونمایی از بامو M4 رویا ۷۰۰ اسبی، این خودرو اسپرت را به یک تهدید جدی برای سوپراسپرت‌های گران‌قیمت تبدیل کرده است. شرکت تیونینگ نام‌آشنای آلمانی G پاور، بار دیگر هنر خود را به نمایش گذاشته و این بار به سراغ نسخه کانور تیبل بامو M4 رفته است؛ خودرویی که معمولاً در پروژه‌های تیونینگ کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد. این تینور با معرفی یکجک جدید خود که آن را G4M پای‌توربو کانور تیبل می‌نامد، یک بامو M4 رویا را به هیولایی با قدرت ۷۰۰ اسب‌بخار و ظاهری تهاجمی تبدیل کرده که آماده‌است تا در خیابان‌ها و پیست‌ها، سوپراسپرت‌ها را به چالش بکشد. این خودرو علاوه‌بر



ارتقای کیفیت سواری «M4» با جی-پاور کانور تیبل



۳ میلیون و ۵۴۹ هزار نفر متقاضی در ثبت‌نام مونتاژی‌های «ایران خودرو»؛

بنزین ۳ نرخ‌ی هم نتوانست ترمز تقاضا را بکشد!

گزارش جدید از

میزان مشارکت در آخرین قرعه‌کشی محصولات مونتاژی ایران خودرو تصویر روشن از وضعیت بازار



احسان ناصر یابی
e.naseri@autoworld.ir

خودرو ارائه می‌دهد؛ بازاری که تصور می‌شد با اعمال سیاست‌های محدودکننده همچون حذف سهمیه بنزین خودروهای نو‌شماره، تقاضا را کاهش دهد؛ حال آن که به‌نظر می‌رسد عطش شدید تقاضا همچنان پابرجاست. براساس آمار منتشرشده از سوی ایران خودرو، تعداد شرکت‌کنندگان در این دوره به ۳ میلیون و ۵۴۹ هزار نفر رسیده که نشان می‌دهد تقاضا برای خرید خودرو حتی در بخش مونتاژی‌های میلیاردری نیز نه‌تنها کاهش نیافته، بلکه به‌صورت بی‌سابقه‌ای رو به افزایش است.

توزیع این متقاضیان شامل بیش از ۳ میلیون و ۱۲۰ هزار نفر در طرح عادی، ۳۷۵ هزار متقاضی در طرح جوانی جمعیت و حدود ۵۳ هزار نفر در طرح جایگزینی خودروهای فرسوده بوده است. بررسی فهرست منتخب محصولات نیز نشان می‌دهد در این بین هایما S8 با بیش از ۲.۲ میلیون ثبت‌نام رکورددار بیشترین تقاضا شده و پس از آن هایما 7X با ۶۰۶ هزار نفر و هایما S5 با ۲۹۲ هزار نفر در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند.

این حجم میلیونی ثبت‌نام برای خودروهایی که قیمت آن‌ها در بازار آزاد به چند میلیارد تومان می‌رسد، پیش از هر چیز نشان‌دهنده شکاف عمیق میان قیمت کارخانه و بازار است؛ شکافی که هنوز اصلی‌ترین محرک تقاضا در طرح‌های فروش خودروسازان محسوب می‌شود. اختلاف میلیونی و حتی میلیاردی بین نرخ کارخانه و بازار، خودروهای مونتاژی را از یک کالای مصرفی به یک ابزار سرمایه‌گذاری تبدیل کرده است. این شرایط موجب شده بخش قابل توجهی از ثبت‌نام‌کنندگان مصرف‌کننده واقعی نباشند و هدف اصلی آن‌ها بهر‌مندی از سود قطعی ناشی از اختلاف قیمت باشد؛ از همین رو ثبت‌نام چندمیلیونی نه لزوماً نشانه افزایش نیاز متقاضیان، بلکه بازتاب انتظارات تورمی، نگرانی نسبت به آینده اقتصادی و تمایل به حفظ ارزش دارایی‌هاست.

آنچه مشخص است در هفته‌های اخیر بازار خودرو بار دیگر با موج جدید افزایش قیمت روبه‌رو شده است؛ افزایشی که بانوسان نرخ ارز و تشدید تورم انتظاری ابعاد گسترده‌تری پیدا کرده است. این شرایط باعث شده خودرو بار دیگر به یکی از پناهگاه‌های حفظ ارزش دارایی تبدیل شود و همین موضوع نقش مهمی در بالا رفتن تقاضا در طرح‌های فروش کارخانه‌ای داشته است. درواقع تداوم نااطمینانی‌ها و تغییرات پیاپی در سیاست‌های ارزی و انرژی موجب شده مردم بیش از گذشته به خرید دارایی‌های فیزیکی تمایل نشان دهند.

نکته قابل توجه دیگر در این دوره از فروش این است که حذف سهمیه بنزین برای خودروهای نو‌شماره که از سوی دولت به‌عنوان یکی از ابزارهای کنترل تقاضا معرفی شد، هیچ‌اثر محسوسی بر رفتار ثبت‌نام‌کنندگان نداشته است. آمار نشان می‌دهد متقاضیان، نبود سهمیه بنزین یا ارائه‌ای را مانعی جدی برای ورود به طرح‌ها تلقی نمی‌کنند. دلیل این مساله روشن است؛ زمانی که رانت ناشی از اختلاف قیمت خودرو در کارخانه و بازار

چند ده برابر ارزش سهمیه سوخت است، منطقی نیست تصور شود حذف سهمیه بتواند انگیزه تقاضا را کاهش دهد.

بنابراین سیاست مذکور نه‌تنها به مدیریت تقاضا کمکی نکرده، بلکه عمل‌انسان داده ابزارهای غیرقیمتی در بازاری که شکاف گسترده قیمتی وجود دارد، فاقد اثرگذاری واقعی هستند. در این زمینه بررسی‌ها نشان می‌دهد در حال حاضر قیمت کارخانه‌ای هایما S8 دو میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان تعیین شده و در عین حال قیمت بازار آن به ۳ میلیارد تومان رسیده است که نشان از اختلاف قیمتی ۷۲۰ میلیون تومانی معادل ۳۱.۵ درصد دارد. اختلاف قیمتی هایما 7X که بهای کارخانه‌ای آن ۲ میلیارد و ۱۷۱ میلیون تومان و بهای بازاری آن ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان است، به ۱۹.۷ درصد رسیده است. همچنین شکاف قیمتی هایما S5 هم که بهای کارخانه‌ای آن یک میلیارد و ۹۶۲ میلیون تومان تعیین شده و در سطح بازار به قیمت ۲ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد، ۳۸۸ میلیون تومان و معادل ۱۹.۷ درصد است.

رشد چشمگیر قیمت‌ها در بازار خودرو

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای ۲ تا ۳۶ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که پژو ۲۰۷ پاناراما تقابله (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۳۶ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۴۴ میلیون تومان،



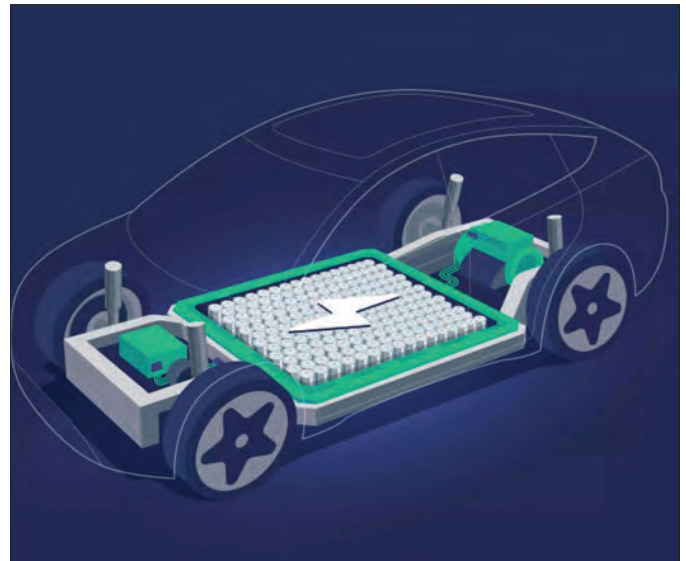
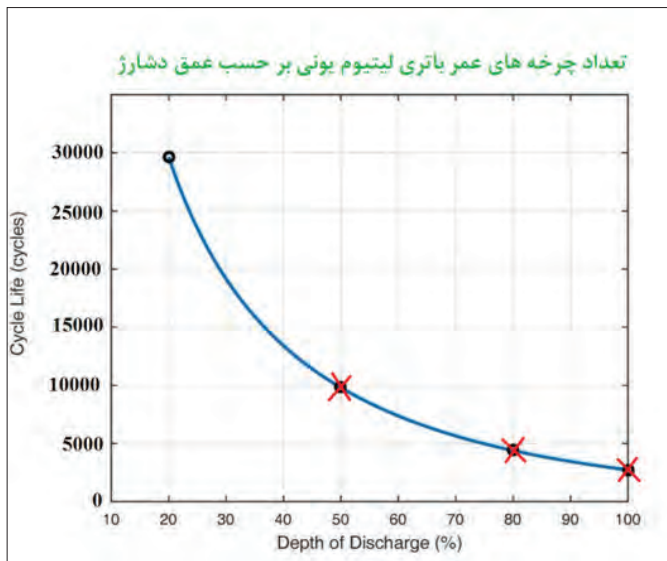
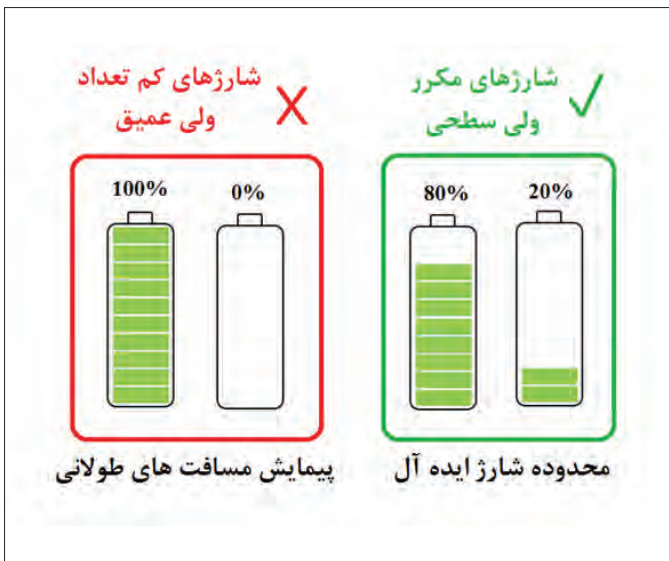
تارا ۱۷۴ اتومات (۱۴۰۴) با ۳۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۵۳۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴) با ۳۲ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۲۶۲ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان، سورن پلاس XU7P (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۴) با ۱۹ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۳ میلیون تومان و شاهین اتومات (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۳۵ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین خودروهای مونتاژی رشد بهای ۲۰ تا ۱۰۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که لوکانو LB (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، فیدلیتی الیت تیپ یک پنج نفره (۱۴۰۴) با ۸۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴) با ۷۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۷۷۰ میلیون تومان و لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۴۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هیوندای کونا (۲۰۲۵) با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، فولکس ID.4 Crozz PUREPLUS (۲۰۲۴) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و ووی اف‌ری (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۷ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان رسید.

باور نادرست برخی از مالکان خودروهای برقی:

شارژ مکرر خودرو باعث کاهش طول عمر باتری می‌شود!



شود. به تعداد ۱۰۰۰۰ بار با عمق ۵۰ درصد شارژ و دشارژ شود. همان‌گونه که مشاهده می‌شود برخلاف تصور رایج، برای داشتن طول عمر بیشتر باتری در خودروهای برقی، تعداد شارژهای مکرر ولی سطحی بهتر از تعداد دفعات شارژ کم ولی عمیق است.

چرا دشارژ عمیق برای باتری مضر است؟

از جمله دلایلی که سبب آسیب رسیدن به باتری خودروهای برقی به هنگام دشارژ عمیق می‌شود، می‌توان به این موارد اشاره کرد: قرار گرفتن ولتاژ باتری در محدوده ناایمن وقوع واکنش‌های شیمیایی ناخواسته در الکترودها افزایش دمای باتری هنگام شارژ مجدد کاهش ظرفیت قابل استفاده باتری به مرور زمان

توصیه‌های عملی برای افزایش طول عمر باتری خودروهای برقی

به منظور افزایش طول عمر باتری خودروهای برقی بهتر است محدوده شارژ و دشارژ خودرو بین ۲۰ درصد تا ۸۰ درصد نگه داشته شود و تنها برای پیمودن مسافت‌های طولانی از شارژ و دشارژ عمیق استفاده شود.

یکی از باورهای نادرست رایج میان صاحبان خودروهای برقی این است که افزایش تعداد دفعات شارژ و دشارژ خودرو می‌تواند سبب کاهش طول عمر باتری خودرو شود. در این مقاله سعی شده است به‌صورت علمی صحت این موضوع بررسی شود.

مفهوم عمق دشارژ در باتری (Depth of Discharge)

یکی از مفاهیم کلیدی در مدیریت طول عمر باتری خودروهای برقی، مفهوم عمق دشارژ (DoD) است که به درصدی از ظرفیت باتری گفته می‌شود که تخلیه شده است. هرچه عمق دشارژ در باتری خودرو بیشتر باشد، تعداد چرخه‌های عمر باتری (Cycle Life) کمتر خواهد شد.

در شکل مقابل یک نمونه از ارتباط میان تعداد چرخه‌های عمر یک باتری لیتیوم-یونی بر حسب عمق دشارژ نشان داده شده است. مطابق با این نمودار، باتری در طول عمر خود می‌تواند: به تعداد ۲۵۰۰ بار با عمق ۱۰۰ درصد شارژ و دشارژ شود. به تعداد ۴۰۰۰ بار با عمق ۸۰ درصد شارژ و دشارژ



مهرداد عرب‌زاده
دکترای برق قدرت



حجم خاص شکسته روی در صندوق عقب نمای زیبایی به این سدان داده است. اما جالب است بدانید که هیوندای لاترا جزو یکی از ایمن ترین سدان های جهان است. به عبارت دیگر هیوندای لاترا در اوایل سال جاری میلادی مورد تست و بررسی موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) قرار گرفت که توانست به جایگاه ایمنی بالای TOP SAFETY PICK+ دست پیدا کند. بر این اساس هیوندای لاترا در فهرست ایمن ترین های جهان قرار گرفته است.

«هیوندای لاترا، سدان کامپکت این خودرو ساز کره ای به شمار می رود که تا به امروز ۷ نسل از آن روی خط تولید این کمپانی حضور داشته است. لاترا نسل هفتم مبتنی بر خطوط شکسته بوده که با فرمت فست بک و سقف خمیده استایل کوپه به خود گرفته که بسیار جذاب و اسپرت است. در نمای جلو پس از یک فیس لیفت، با چراغ های کشیده و جلو پنجره ۶ ضلعی به سبک جدید هیوندای مواجهیم که چهره جسورانه ای به لاترا می بخشد. در نمای عقب چراغ های کشیده به هم پیوسته با



«لاترا» یکی از ایمن ترین های سال

در نخستین میزگرد تخصصی بررسی موانع پیشرفت صنعت خودرو در راستای پوی

صنعت خودرو در مقایسه با بسیاری از صنایع داخلی

ضرورت دارد، مدیریت شرکتهای خودروسازی به سمت خصوصی شدن حرکت کند؛ بنابراین دولت می تواند مالکیت صنعت خودرو را



نقش پررنگ رسانه ها، تحریم ها و

مهدی پور حسین کارشناس صنعت خودرو گفت: «در سال های اخیر و به ویژه در دهه ۹۰، رسانه ها، اعم از صداوسیما و رسانه های خصوصی، نقش مهمی در ایجاد تصویر ذهنی از صنایع کشور ایفا کرده اند. هر زمان که نیاز بوده توان صنعتی ایران نشان داده شود، نخستین تصاویری که منتشر می شد مربوط به زنجیره خودرو سازی و قطعه سازی بود؛ زیرا این صنعت، برخلاف بسیاری از صنایع که متکی بر بیرون بودند، توانسته به صورت خوداتکا مسیر خود را پیش ببرد و زنجیره داخلی اش را حفظ کند.» وی افزود: «با وجود این واقعیت، در فضای رسانه ای امروز هرگاه موضوع «داخلی سازی» مطرح می شود، نگاه ها ناگهان از این صنعت منحرف می شود و حتی گاهی به جای ایجاد افتخار ملی، فضایی ساخته می شود که قطعه ساز و خودروساز در آن سیل نقد های غیر منصفانه می شوند. در حالی که بسیاری از تصمیم گیری که بر صنعت فشار وارد می کردند، پس از مدتی مسئولیت خود را ترک می کردند و پاسخ گویی مشخصی نیز وجود نداشت.» پور حسین با اشاره به نقش تحریم ها گفت: «برچارد نفیو، معمار تحریم ها علیه ایران، در کتاب «هنر تحریم ها» صراحتاً اعلام کرده که صنعت خودرو سازی ایران یکی از اهداف اصلی تحریم ها بوده است. به طور مشخص، تولید خودروی ایرانی و همکاری بین المللی در این حوزه مورد تحریم قرار گرفت؛ اما واردات خودرو بدون محدودیت رها شد. هدف این بود که ارز کشور، به جای تبدیل شدن به تولید، صرف واردات بی رویه شود و در کنار آن، «اعتماد به توان داخلی» و «برند خودباوری ملی» تضعیف شود که امروزه این مساله مشهود است.» وی ادامه داد: «تحریم ها ابتدا صنعت خودرو و سپس بخش های حساس اقتصادی کشور را نشان داد. صنعت خودرو نیز پس از بانک و نفت در صف تحریم قرار گرفت.» این کارشناس صنعت خودرو افزود: «در دهه ۹۰ ما دو بار با شوک تحریمی روبه رو شدیم. در سال ۱۳۹۱ افت تولید به ۶۵ درصد رسید، اما در دور دوم تحریم ها (۱۳۹۷ و ۱۳۹۸) کاهش تولید به ۴۵ درصد محدود شد. این تفاوت در شرایطی رخ داد که در سال ۹۱ پلتفرم های در حال تولید بسیار قدیمی تر بودند، اما در دوره جدید، علاوه بر تحریم، فشار های متعددی همچون استانداردهای جدید ایمنی و آلایندگی نیز اعمال شد.» به گفته وی، با وجود وابستگی جدی صنایع قطعه سازی به واردات، اعمال استانداردهای ۸۵ گانه و برنامه ریزی برای استانداردهای ۱۲۲ گانه در ماه های آتی، صنعت خودرو توانست نسبت به گذشته تاب آوری بیشتری نشان دهد. پور حسین با مقایسه تجربه ایران و روسیه در تحریم گفت: «روسیه که در زنجیره جهانی خودرو و بسیار عمیق تر از ما حضور داشت، پس از تشدید تحریم ها از سال ۲۰۲۰ شاهد افت ۷۰ درصدی تولید بود. حتی به تولید کنندگان روسی گفته شد «استاندارد زن نید، موتور پورو ۲ تولید کنید و ...» اما با وجود همه این تسهیلات، صنعت خودرو روسیه سقوط شدیدی را تجربه کرد. امروز ۸ برند از ۱۰ برند پر فروش روسیه، چینی هستند و سهم برندهای ملی به شدت کاهش یافته است.» وی افزود: «در ایران، برخلاف روسیه، از ۱۰ برند پر فروش سال ۹۱۴۰۲ برند ملی هستند و تنها یک برند از بخش خصوصی در میان آن ها قرار دارد. در حالی که در روسیه سهم چینی ها به بیش از ۷۰ درصد رسیده، در ایران با وجود محدودیت واردات خودرو های کامل، سهم بازار چینی ها حدود ۲۰ تا ۲۷ درصد است.»

این کارشناس صنعت خودرو گفت: «کشورهای تحریم کننده که خود دارای صنعت خودرو هستند، پس از اعمال تحریم ها حاضر به همکاری فناوریانه با ایران نشده اند و این مساله بیش از آن که ناشی از خود تحریم ها باشد، ناشی از بی ثباتی سیاست گذاری داخلی در سال های گذشته بوده است.» مهدی پور حسین کارشناس صنعت خودرو گفت: «زنجیره تامین ایران آن قدر قوی است که شرکت های روسی پس از تحریم ها، هنگام همکاری با ایران از عمق داخلی سازی کشور شگفت ده شدند. این مساله نشان توان صنعتی بالای ایران است.» وی از سیاست های متناقض در کشور انتقاد کرد و مثال زد که چرا برای خودرو های صفر، کارت سوخت صادر نمی شود اما خودرو های فرسوده همچنان از پارانه سوخت استفاده می کنند. این سیاست نه تنها اشتباه است بلکه دقیقاً ضد تولید عمل می کند و

«گروه خودروسازی سایپا در چارچوب پوشش سایپا- رسانه نخستین میزگرد تخصصی «بررسی موانع پیشرفت صنعت خودرو» را برگزار کرد. این نشست با حضور جمعی از اساتید و کارشناسان برجسته از جمله محمدرضا آراستی دانشیار دانشکده مدیریت و اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف، جواد علی نژاد عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه سازان و همچنین مهدی پور حسین و مهرداد آلان کارشناسان حوزه خودرو برگزار شد. در این میزگرد چالش ها، ظرفیت ها و زیربخش های حیاتی صنعت خودرو مورد کاوی قرار گرفت. پوشش سایپا- رسانه با هدف تنویر افکار عمومی و ترسیم جایگاه واقعی صنعت خودرو راه اندازی شده؛ صنعتی گسترده و اثرگذار که مجموعه ای بزرگ از صنایع مختلف را در کنار خود دارد و نقشی راهبردی در اقتصاد کشور ایفا می کند.



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

پوشش سایپا- رسانه با هدف آشنایی جامعه با زنجیره تامین صنعت خودرو



در آغاز مراسم، رضا حسینی مدیر ارتباطات و امور بین الملل گروه خودرو سازی سایپا، با تشریح اهداف و کارکردهای این پوشش گفت: «پوشش سایپا- رسانه با هدف آشنایی جامعه با زنجیره تامین صنعت خودرو و شکل گرفته است؛ زنجیرهای که در سال های اخیر کمتر به آن توجه شده و همین کم توجهی باعث ایجاد برخی قضاوت های نادرست درباره صنعت خودرو شده است. حتی بعضی ها از تعطیلی صنعت خودرو سخن می گفتند، بی آن که بدانند پشت هر خودرو و مجموعه ای بزرگ از شرکت ها، قطعه سازان، صنایع پایه و هزاران فرصت شغلی قرار دارد.» حسینی با اشاره به گسترده گی فعالیت های سایپا ادامه داد: «در گروه سایپا ده ها شرکت قطعه سازی، سرمایه گذاری و صنایع وابسته درگیر فرایند تولید خودرو هستند و هر یک بخشی اساسی از محصول نهایی را می سازند. حذف صنعت خودرو بی تردید اثرات منفی عمیقی بر صنایعی مانند فولاد، پتروشیمی، نساجی و بسیاری حوزه های دیگر خواهد داشت.» او همچنین بر رسالت رسانه ای این پوشش تاکید کرد و افزود: «هدف ما صرفاً معرفی شرکت های زیرمجموعه سایپا نیست؛ بلکه می خواهیم تصویری شفاف و واقعی از کل زنجیره تامین صنعت خودرو ارائه کنیم. این بخش نقشی مهم در اقتصاد کشور دارد و زندگی میلیون ها نفر به طور مستقیم و غیر مستقیم با آن گره خورده است. سهام سایپا متعلق به مردم است و ما خود را در برابر اعتماد سهام داران و مشتریان مسئول می دانیم. بنابراین شفاف سازی، معرفی درست فعالیت ها و تلاش برای بهبود مستمر فرآیندها از وظایف اصلی ماست.»

روندهای کلان اقتصادی بر صنعت خودرو تاثیر گذاشت

سال ثبات مدیریتی لازم است؛ اما در بسیاری از دوره ها، حتی دو سال هم ثبات وجود نداشته است.» دانشیار دانشکده مدیریت و اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف در ادامه میزگرد، به موضوع اصلاح ساختار مالکیت در خودرو سازی پرداخت و تاکید کرد: «ضرورت دارد، مدیریت شرکتهای خودرو سازی به سمت خصوصی شدن حرکت کند لذا دولت می تواند مالکیت صنعت خودرو را حفظ کند و در عین حال از مدیریت کنار برود؛ این مدل تنها راه واقعی نجات صنعت خودرو است.»



وی به ضرورت اصلاح سیاست های دولت در این صنعت پرداخت و گفت: «اولین گام برای خروج صنعت خودرو از بحران، پایان دادن به قیمت گذاری دستوری و همزمان اصلاح سیاست های تعرفه ای است و سپس بازنگری در ساختار مالکیت خودرو سازی بزرگ است. اصلاح این موارد زمینه را برای رقابت سالم، نوآوری و افزایش کیفیت فراهم می کند و سند خودرو نیز با هدف ارتقای توانمندی ها و حفظ صنایع کلیدی کشور به شکل موثر قابل تدوین خواهد بود.»

وی در ادامه، به اهمیت «تیرینگ» در خودرو سازی کرد و آن را به عنوان ابزار کلیدی ایجاد نوآوری و افزایش بهره وری معرفی کرد و گفت: «در دوره های اخیر خودرو سازی دنیا «تیرینگ» انجام می شود و این روش منجر به توسعه شبکه های تولید و نوآوری می شود، اما در ایران این موضوع به شکل صحیح اجرا نمی شود. به عنوان مثال، اگر یک فنر ساز از جمله بهترین ها در خاور میانه باشد، می تواند با ایجاد یک برند قوی و شبکه همکاری با فنر سازان کوچک تر، نقش هدایت گر در زنجیره ارزش را ایفا و بیشتر بر نوآوری و توسعه محصول تمرکز کند. ایجاد تیرینگ مجدد و توانمند سازی قطعه سازان، کلید ایجاد ساختار زنجیره ارزش قدرتمند و افزایش رقابت پذیری صنعت خودرو است.» آراستی فاز سوم را که می توان از برنامه های توسعه ای در صنعت خودرو در نظر گرفت را ارائه محصولات و خدمات جدید خودرو معرفی کرد و گفت: «دنیادر حال حرکت به سمت ارائه خدمات خودرو سازی گسترده و درآمدزایی پس از فروش است. بخش خدمات سهم قابل توجهی از درآمد صنایع خودرو سازی را تشکیل می دهد و دولت می تواند به عنوان محرک تقاضا عمل کند. به عنوان مثال، اگر سیاست گذاری برای تولید خودرو های هیبریدی انجام شود، دولت می تواند با تجهیز سیستم تاکسیرانی و ناوگان عمومی به این خودرو ها، به شکل عملی تقاضا ایجاد کند.» وی در نهایت به فاز های بعدی برنامه اشاره و اذعان کرد: «هدف، دستیابی به جایگاه مناسب در بازار های بین المللی است و با تقویت توانمندی های فناوریانه، بهره مندی از شبکه گسترده قطعه سازان و وجود بازار داخلی بزرگ، خودروسازان ایرانی قادر خواهند بود اتحاد های استراتژیک با خودروسازان خارجی برقرار کنند.»

محمدرضا آراستی دانشیار دانشکده مدیریت و اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف گفت: «برای تحلیل وضعیت امروز صنعت خودرو باید به شرایط اقتصادی دهه ۱۳۹۰ بازگردیم؛ دهه ای که میانگین رشد اقتصادی کشور تقریباً نزدیک به صفر بود، در حالی که سطح عمومی قیمت ها بیش از ۳۰۰ درصد افزایش یافت. این شفاف، فشار سنگینی بر صنایع مولد از جمله خودرو سازی وارد کرد.» وی افزود: «بازار سرمایه از سال ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲ رشد چشمگیری داشت؛ هر چند در سال های اخیر نوسانات و افت هایی مشاهده شد، اما در مجموع این بازار برخلاف ذهنیت رایج در جامعه، بی تحرک نبود. برای درک منشأ این رشد و ترکیب صنایع اثرگذار بر بازار، لازم است به دهه ۱۳۸۰ رجوع کنیم؛ دوره ای که طی آن «رشد عمومی قیمت ها حدود ۵ برابر و رشد بازار سرمایه حدود ۷ برابر شد» و به گفته وی، این یک رفتار متعادل و متناسب با انتظارات تورمی محسوب می شد.»

دانشیار دانشکده مدیریت و اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف با اشاره به تغییر ترکیب صنایع در دهه ۱۳۹۰ ادامه داد: «در این دهه صنایع فولادی، معدنی و کالاهای پایه نقش اصلی را در رشد بازار سرمایه بر عهده گرفتند. از این رو باید بررسی کنیم که چرا این صنایع ناگهان به پیشران بازار تبدیل شدند و در مقابل، صنعت خودرو که در دهه قبل از صنایع توانمند و مورد حمایت بود، چنین جایگاهی نیافت.» وی با مرور شرایط دهه ۱۳۸۰ گفت: «در آن دهه به دلیل افزایش درآمدهای ارزی حاصل از نفت و سیاست های جایگزینی واردات، منابع قابل توجهی به سمت صنایعی مانند خودرو سازی هدایت شد. هدف این بود که ایران بتواند در زنجیره جهانی، محصولاتی رقابتی تولید کند. در نتیجه خودرو سازی ها دوران مناسبی را تجربه کردند. اما یک خطای راهبردی در همان دوران رخ داد. شرکتهای بزرگ خودرو ساز به دلیل وفور نقدینگی و ورود ارزهای نفتی، تصور کردند باید شبکه تامین خود را توسعه دهند و برای روزهای سخت تر آماده شوند. به همین دلیل، وابستگی به تامین قطعات خارجی افزایش یافت. در همین زمان، چین نیز در حال گسترش ظرفیت تولید در حوزه لوازم خانگی، خودرو و قطعه سازی بود. لذا ما به جای تقویت تولید داخل، مسیر تامین خارجی را اقتصادی تر دانستیم و این وابستگی بعدها ضرر به زرگی به صنعت خودرو زد.»

این استاد دانشگاه تاکید کرد: «پس از تحریم های اولیه و کاهش شدید درآمدهای ارزی، صنایعی که نیازمند ارز بودند دچار بحران شدند، در حالی که صنایع ارزآور مانند فولاد و معدن به رشد خود ادامه دادند.»

وی در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به «محدودیت های انرژی و عدم توازن توسعه صنعتی» گفت: «در برخی مناطق کشور، به ویژه مناطق خشک، تعداد زیادی کارخانه فولاد و صنایع معدنی ایجاد شد که نیاز بالایی به آب دارند. این توسعه عمدتاً ناشی از فشار گروه های تصمیم گیر بود که می خواستند سهمی از صنعت را به استان خود منتقل کنند، بدون این که اقتضات آمایش سرزمین در نظر گرفته شود.»

محمدرضا آراستی دانشیار دانشکده مدیریت و اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف گفت: «وجود برنامه و سند در صنعت خودرو هرگز مساله اصلی نبوده است؛ زیرا از دوران وزارت نژاد حسینیان بر وزارت صنایع تا کنون اسناد متعدد توسعه ای برای صنعت خودرو وجود داشته است. این اسناد تنها در دوره هایی که مدیریت بابت و تیم توانمند وجود داشته اند و میل به اجرا و وجود داشته، به نتیجه رسیده و در بسیاری از دوره ها به دلیل نبود ثبات، اجرای آن ها متوقف شده است.»

وی تاکید کرد: «در طول چند دهه گذشته، هم برنامه توسعه صنعتی داشته ایم و هم برنامه های متنوع برای خودرو سازی، اما «نقطه شکست» تقریباً در همه موارد یک چیز بوده و آن محبت اجرا است. چرا که مدیریت در صنعت خودرو بسیار کوتاه است و دوره مدیریت بسیاری از مدیران ارشد به قدری کوتاه تر از دوره اجرای یک پروژه بلندمدت است که عملیاتی توان از آن ها انتظار داشت برنامه ۱۰ یا ۱۵ ساله ای را آغاز و به سرانجام برسانند. لذا برای اجرای یک برنامه واقعی، حداقل پنج تا شش



مینی ون جذاب «مرسدس بنز»



است. کابین مرسدس بنز **B** کلاس نسل سوم مشابه کابین **A** کلاس بوده و بسیار مدرن و اسپرت است. قوی تر ین نسخه **B** کلاس همان **B250** است که از یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری مزین به تکنولوژی توربوشارژر برخوردار است. این موتور موسوم به **M260** است که می تواند به لطف سیستم پر خوران توربوشارژر و سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها حداکثر ۲۲۱ اسببخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون متر گشتاور را به رمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سر عته دو کلاچه اتوماتیک با سامانه فور ماتیک به چهار چرخ منتقل می شود.

مرسدس بنز **B** کلاس جزو یکی از محبوب ترین مینیون های ساب کامپکت فوق لوکس است که تا به امروز سه نسل از آن روی خط تولید این کمپانی مطرح صاحب نام قرار گرفته است. از نظر طراحی **B** کلاس مزین به زبان جدید طراحی مرسدس بنز است که با احجام سیال و خطوط نرم روی بدنه با رینگ های ۱۷، ۱۸، ۱۹ و ۲۰ اینچی کاراکتر اسپرتی به خود گرفته است. در نمای جلو شاهد یک **C** کلاس با کمی ارتفاع هستیم که چهره تهجمی به آن بخشیده است. در نمای عقب نیز چراغ های کشیده مزین به **LED** و حجم پردازی صریح، این مینی ون لوکس ساب کامپکت را تا حد زیادی جذاب کرده

شش سایپا – رسانه مطرح شد؛

پیشتاز است

حفظ کند و در عین حال از مدیریت کنار برود



سیاست گذاری ها در صنعت خودرو

مردم را به خرید خودروهای کار کرده سوق می دهد. تفاوت هزینه سوخت بین نرخ پارانهای و آزاد طی یک سال، حداقل چهار تا پنج میلیون تومان است و این امر باعث رشد شدید قیمت خودروهای دست دوم خواهد شد و عملاً بازار خودرو را از تولید جدید منحرف کرده است. پور حسین با اشاره به پیچیدگی ساختار نظارتی و نهادی صنعت خودرو توضیح داد: «حدود ۳۰ نهاد مختلف به صورت مستقیم بر این صنعت اثر گذار هستند بر نامهریزی بلندمدت خودرو سازان را تحت تاثیر قرار می دهند. این نهادها گاهی اهدافی موازی یا حتی در تضاد با یکدیگر دارند و همین موضوع موجب شده است که تصمیم گیری در صنعت خودرو بدون تدوین یک استراتژی منسجم و هماهنگ، دشوار باشد.» وی افزود: «گفته می شود ۱٫۵ میلیون خودرو نیاز داریم در صورتی که نیاز خودرو مشخص نیست بلکه این



میزان نیاز حمل و نقل کشور است که قابل سنجش است. لذا در این حوزه باید مدیریت تقاضا صورت گیرد. توسعه حمل و نقل عمومی از جمله اقداماتی است که می تواند اثر مستقیم بر تقاضای خودرو داشته باشد و سیاست گذاری بلندمدت دولت باید بر این موارد متمرکز شود.» پور حسین در بخش دیگری از صحبت های خود بر اهمیت ایجاد هماهنگی میان نهادهای مختلف بازرگری در سیاست های کلان تاکید کرد و گفت: «عدم هماهنگی میان نهادهای نظارتی و سیاست گزار، مشکلاتی مانند تنوع پلتفرم های تولیدی، افزایش هزینه ها، آسیب

به زنجیره تامین و کاهش بهره وری را ایجاد کرده است. اصلاح سیاست های تعرفه ای، قیمت گذاری، مصرف سوخت و استفاده بهینه از نیروی نخبه کشور تنها در صورتی می تواند نتیجه بخش باشد که دولت نقش خود را در حد نظارت و برنامهریزی کلان محدود کند و فضای لازم برای نوآوری و توسعه صنعتی ایجاد شود.»

این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به مشکلات نهادی و قانونی موجود گفت: «بسیاری از چالش ها فراتر از مسائل خودرو سازی هستند و ناشی از اشتباهات ساختاری در کشور است. قوانین و تدابیر زیادی در کشور باید اصلاح شوند تا خودرو سازی و دیگر صنایع بتوانند به مسیر مطلوب توسعه دست پیدا کنند. به عنوان مثال در بحث مصرف سوخت و آلایندگی خودرو ها، خودرو ساز باید به ازای تولید هر خودرو گواهی اسقاط ارائه دهد، در حالی که وارد کنندگان نیز موظف به ارائه همین گواهی هستند و این موضوع در عمل باعث ایجاد بی عدالتی و فشار اضافی بر خودرو سازان داخلی شده است.»

وی تصریح کرد: «تنها با برنامهریزی جامع، مشخص کردن مرز نقش دولت، هماهنگی میان نهادهای ذی ربط و اصلاح ساختار مالکیت می توان صنعت خود را به مسیر توسعه پایدار، خود کفایی و رقابت پذیری بین المللی هدایت کرد. با بحران های فعلی عبور کرد. توجه به نیازهای حمل و نقل، مدیریت بازار و خودروهای صفر و کارکرده، توسعه فناوری و ایجاد چارچوب شفاف برای بنگاه ها، از اصول اساسی برنامهریزی کلان در صنعت خودرو است و تازمانی که این اقدامات انجام نشود، مشکلات ساختاری ادامه خواهد یافت و صنعت خودرو قادر به رسیدن به اهداف بلندمدت خود نخواهد بود.

قطعا با اصلاح ساختار مالکیت و ایجاد چارچوب شفاف، خودرو سازان قادر خواهند بود نقش خود را در بازار به درستی ایفا کنند و در همین راستا توانایی مقابله با فشارهای بیرونی و تحریم ها افزایش پیدا می کند.»

نقشه توسعه پایدار نداریم

جواد علی نژاد عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه سازان خودروی کشور گفت: «بحث رسانه و مطالبه گری در این حوزه بسیار مهم است. مادر کشور به ویژه در صنعت خودرو، عادت کرد داریم مسائل را در سطح اول و به صورت لحظه ای حل کنیم؛ در حالی که تازمانی که برای موضوعات مهندسی، کیفی و ساختاری به شکل اصولی و ریشه ای اقدام نکنیم، مسائل تکرار می شوند. رسانه نیز باید با نگاه تخصصی و واقع بینانه وارد شود و رسالت خود را در انعکاس درست مشکلات ایفا کند. اگر بخواهیم موضوع (چراپی عدم پیشرفت صنعت خودرو) را درست واکاوی کنیم، ابتدا باید ببینیم صنعت خودرو نزد حاکمیت چه جایگاهی داشته است. تخصصی ترین و راهبردی ترین صنعت دنیا، صنعت خودروست. سر نوشت جنگ ها را معمولاً همین صنعت تعیین کرده و بخش عمده موتور تانک ها، جنگنده ها و تجهیزات دفاعی در همین صنعت توسعه پیدا کرده است.»

وی تاکید کرد: «به نظر بنده اولین مشکل این است که ما جایگاه این صنعت را در سطح حاکمیت درست در کنار داریم. اگر باور داشتیم که صنعت خودرو در اقتصاد تخصصی و امنیت ملی کشور یک پیشران است، وضعیت آن امروز این گونه نبود. امیدوارم این بحث به گوش دولتمردان برسد تا برای آن چاره ای اساسی اندیشیده شود.» عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه سازان خودروی کشور افزود: «مشکل بعدی این است که برای این صنعت هیچ گاه نقشه توسعه پایدار تدوین نکرده ایم. من تحقیقاتی داشتم و به نقشه های راهبردی مربوط به ده، یازده سال پیش رسیدم، اما وقتی آن را مطالعه می کنید انگار طنز است؛ باصلا با زمانه هماهنگ نشده و هیچ وقت پای آن نایستاده ایم.»

وی ادامه داد: «وقتی نقشه راه نباشد، طبیعتاً در ادامه مسیر دچار مشکل می شویم. از سوی دیگر، دولت ها با رویکردهای متفاوت وزاری را به وزارخانه صنعت آوردند و مدیرانی را بر خودرو سازی ها گذاشتند که هر کدام نگاه و اولویت های متفاوتی داشتند؛ نتیجه این شد که مدیران ما هیچ وقت پایدار نبودند.» علی نژاد با اشاره به تغییرات متعدد مدیریتی گفت: «اگر همین تعداد تغییر مدیر را سر یک بنگاه خصوصی کوچک می آوردیم، آن بنگاه احتمالاً خیلی زود تعطیل می شد. مدیری که می آید به جای مدیریت تکنولوژی و راهبر، مجبور است مدیریت زمان کند؛ یعنی از همان لحظه ورود می داند یک تاریخ انقضادارد؛ با تغییر دولت وزیر یا راهبر رویداد دیگر.»

وی توضیح داد: «در چنین شرایطی مدیر نمی تواند به پلتفرم سازی و کارهای اساسی فکر کند. صرفاً تلاش می کند دوره مدیریتش بگذرد. همین مدیر (علی شیخ زاده، مدیرعامل سایپا) با حجم بزرگی از تعهدات گذشته مواجه است؛ پیش فروش هایی که انجام شده، پول هایی که دریافت شده و امروز دیگر در شرکت نیست، زنجیره تامین تشنه و تامین اجتماعی که مطالباتش را طلب می کند.»

عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه سازان خودروی کشور افزود: «این موضوع نتیجه سال هایی برنامگی است و مدیر جدید ناچار است مدیریت بحران کند. اما بحران در این صنعت یک بحران مستمر است؛ یعنی قرار نیست از بین برود، بلکه هر روز بیشتر می شود. انرژی صرف مدیریت



روزمره می شود؛ در حالی که خود مدیر نقشی در ایجاد آن نداشته و نقشه راهی هم وجود ندارد. چنین مدیری نهایتاً می تواند نگهدارنده وضعیت موجود باشد، نه توسعه دهنده صنعت خودرو.»

وی در باره عوامل بیرونی و درونی تاثیر گذار بر وضعیت صنعت خودرو گفت: «تحریم های بیرونی و مشکلات ارزی شناخته شده اند. اما همان طور که اشاره

شده، صنعت خودرو از اولین صنایع تحریم شده بود و با این حال بیشترین مقاومت را از خود نشان داد. همین رشد تولید اسمال نسبت به سال قبل و خودروهای ملی که با روسیه مقایسه می کنید، نتیجه رحمت قطعه ساز و خودرو ساز است که توانستند تحریم خارجی را مدیریت کنند. اما تحریم های داخلی بدتر از تحریم خارجی است. مشکلات ارزی، ناترازی انرژی، معطلی های گمرکی و ۳۱ سامانه ای که خودشان صنعت را دچار گرهای پیچیده کرده اند. این چند روز همه درگیر سامانه هایی هستیم که حتی نفس باقی مانده صنعت را هم تحت فشار گذاشته اند.» علی نژاد در جمع بندی این بخش از سخنان خود گفت: «اگر بخواهیم صنعت خودرو رانجات دهیم، ابتدا باید چند موضوع را ریشه ای حل کنیم. اول این که جایگاه صنعت را در ک کنیم، دوم نقشه راه داشته باشیم، سوم شرایط فعلی را بفهمیم و چهارم انتظارات آینده را تعریف کنیم.» جواد علی نژاد عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه سازان خودروی کشور نیز در این نشست درباره احکامی که می توان به صنعت خودرو کمک کرد، گفت: «برای حل چالش های باز به نگاه واقع بینانه و رویکرد حل مساله داریم. صنعت خودرو در ساختاری قرار گرفته که تغییرات در آن به دقیقه و ساعت رسیده و بخش خصوصی اگر مدام استراتژی هایش را به روز نکند حتی در تامین حقوق کارگران هم دچار مشکل می شود، در حالی که در سازمان های بزرگ، آن آسیب هادری دیده می شود. اما در نهایت اثر خود را خواهند گذاشت.» وی با تاکید بر این که اصلی ترین مشکل صنعت خودرو سیاست گذاری دستوری است، افزود: «آن چه امروز خصوصی سازی نامیده می شود خصوصی سازی واقعی نیست و همچنان قیمت گذاری، نحوه خرید تجهیزات و حتی دسترسی به ارز تحت کنترل دولت است. این وضعیت باعث می شود رقابت واقعی شکل نگیرد و تصمیم گیری حرفه ای جای خود را به تصمیمات دستوری بدهد.» این مدیر صنعتی یکی از چالش های پنهان اما مهم صنعت خودرو را وجود نهادهای متعدد تصمیم گیر اما غیر پاسخگو دانست و گفت: «هیات دولت، مجلس، سازمان گسترش و حتی محیط زیست در تصمیمات اثر گذار هستند بدون آن که پاسخگویی نتایج باشند.»

این تولید کننده با انتقاد از استانداردهای تدوین شده در کشور گفت: «از خودرو سازان استاندارد دور و مطالبه می شود اما بنزین و گازوئیل موجود در کشور چنین استانداردی را پاس نمی کند و ابزارهای تست کافی نیز وجود ندارد. استاندارد ها باید متناسب با شرایط اقلیمی و زیرساختی هر کشور تعریف شود. اما در ایران گاهی استانداردها توسط افرادی نوشته می شود که تحصیلات مرتبط ندارند و این خود موجب بروز چالش های جدید می شود.» وی در ادامه با بیان این که امروز مواقع اداری بزرگتر از مواقع فنی هستند گفت: «در شرکت خود واحدی با نام «مقابله با مواضع» ایجاد کرده ایم و عجیب آن که مهم ترین فرد این واحد خود مدیرعامل است. بخش زیادی از زمان مدیرعامل صرف رفع مواضع و پیگیری های اداری می شود و وقتی انرژی مدیریت به جای توسعه فناوری و نوآوری صرف حذف مواضع می شود، نمی توان انتظار پیشرفت داشت.»

علی نژاد تاکید کرد: «کیفیت از سطح حاکمیت آغاز و براساس عرضه و تقاضا ایجاد می شود و به پایین سیستم جاری می شود. همچنین دنیا نسل چهارم کیفیت را پشت سر گذاشته اما ما همچنان در نسل اول آن باقی مانده ایم. تکنولوژی و کیفیت در دنیا با سرعت بسیار بالایی در حال تغییر است و قوانین مهندسی سنتی جای خود را به هوش مصنوعی و فناوری های نوین داده اند.»

چرا صنعت خودرو تحریم شد؟

مهرداد آلان کارشناس صنعت خودرو گفت: «بدون حاشیه سر اصل مطلب می روم. اول از شما یک سوال دارم. چرا می گوئیم وضعیت صنعت قطعه سازی و خودرو سازی بد است؟ سوال این است که نسبت به کدام صنعت چنین قضاوتی داریم؟ رک و شفاف می گویم؛ بله، طلب هایی هست که وضعیت قطعه ساز را مختل می کند، اما این دلیل نمی شود بگوئیم وضعیت ما از همه صنایع بدتر است.»

وی ادامه داد: «به اعتقاد من، صنعت خودرو نسبت به بسیاری از صنایع وضعیت بهتری دارد. کمی منصف باشیم. صنعت خودرو را با صنایع خوراکی مقایسه کنید؛ یک شیر می خریم معلوم نیست چه ناخالصی دارد، یک نان ساده مشکلات جدی دارد. با خدمات درمانی؛ چند بار باید برای یک دندان پزشکی ساده مراجعه کنیم؟»

آلان گفت: «در صنعت ساختمان، با حداقل استانداردها ساختمان ساخته می شود. اما ایامی توانیم مثل حوزه مسکن، خودمان دور هم جمع شویم و یک خودرو بسازیم؟ امکان ندارد. خود و محصولی با استانداردهای بسیار پیچیده است. مثلاً یک قطعه کلاچ چهار تا پنج هزار صفحه استاندارد دارد، اما مسکن که پناهگاه مردم است چند صفحه استاندارد دارد؟»

کارشناس صنعت خودرو اذعان داشت: «این که مردم از صنعت خودرو ناراضی اند، بخشی از آن حق است. اما باید ریشه یابی کرد. آیا رسالت تولید خودروی ارزان از ابتدا بر دوش صنعت گذاشته شد؟ از چه زمانی این وظیفه به ما سپرده شد که همه مردم باید خودرو ارزان سوار شوند؟ این جا بود که مشکلات ما آغاز شد. همان روزی که قیمت گذاری دستوری را متحمل شد و گفتند خودروی ارزان بسازید، دست و پای صنعت بسته شد. به ما گفتند برق می خواهید؟ ورق می خواهید؟ ارز می دهید. اما در عمل ما را محدود کردند. یکی از ارزوهای ما این است که روزی ارز ندهند و کاری به ماند داشته باشند تا کار خودمان را انجام دهیم.»

این کارشناس گفت: «در کشور ۲۸۰۰ قطعه ساز داریم. تعداد مهندسانی که در این مجموعه ها فعال اند و تعداد دانشجویان علاقه مند در صدها دانشگاه صنعتی کم نیست. تمام این ظرفیت برای چیست؟ این که ما بیابیم خودرو ارزان تولید کنیم؟ چرا نتوانیم یک خودروی ۴۰ هزار دلاری بسازیم؟ اگر مردم داخل نخریدند، صادرات می کنیم.»

وی با بیان این که بسیاری از نیروهای متخصص ما امروز در شرکت های معتبر جهانی از جمله مرسدس، فیات و رنو مشغول اند. این یعنی توان فنی کشور بالاست و اگر محدودیت ها و تکالیف بیرونی بر داشته شود، می توانیم نه فقط خودروهای اقتصادی، بلکه محصولات با کیفیت و رقابتی تولید و حتی صادر کنیم. افزود: «من اعتقاد دارم کشور ما می تواند مقابل چین بایستد. با این جمعیت، با این دانشگاه ها، با این نیروهای متخصص و با این انرژی عظیم، اگر قرار باشد کشوری رقیب چین باشد شاید ایران باشد. البته این مزیت ها گاهی به بیماری هم تبدیل شده، اما همچنان



ظرفیت بزرگی است.» آلان با اشاره به تجربه خروج رنو از بازار ایران گفت: «یادتان هست وقتی رنو رفت، چه تصدات خودرو و قطعه مانده بود؟ اما در مقایسه با کشورهای دیگر بسیار کمتر بود. امروز کیفیت برخی قطعاتی که یساذگار همان پلتفرم رنو است، باعث شده مردم به محصولات بومی رنو علاقه مند باشند. مشکل ما

کمبود دانش نیست؛ شاید در برخی تجهیزات ضعف داشته باشیم. اما منابع انسانی و دانشگاهی بسیار قوی داریم.» وی اظهار کرد: «بعد از تحریم های آمریکا، ما از تولید پژو ۴۰۵ نمی ترسیدیم. این پلتفرم ها تهدیدی برای آمریکا نبود. چیزی که آن ها را نگران کرد توان تغییر شکل صنعت خودرو و قطعه سازی ما بود؛ این که در مواقع اضطراری می توانیم به صنایع استراتژیک کمک کنیم.

به همین دلیل صنعت خودرو اولین صنعتی بود که تحریم شد.»

این کارشناس صنعت خودرو افزود: «ما همین آلات نزدیک به ۱۰ سال عقب مانده، همچنان پابر جا هستیم. اما چند سال است واردات تجهیزات مدرن ممنوع شده است. جالب این که برای واردات خودرو از ننداریم، اما برای واردات برخی ماشین آلات و تجهیزات چینی ارز موجود است.» وی با اشاره به تجربه تاریخی کشورهایی مانند شوروی سابق، روسیه و کره شمالی اذعان داشت: «دولت های متمرکز و تصمیم گیرنده در صنایع خودرو و همواره به ناکارآمدی و عقب ماندگی منجر شده اند. در ایران نیز دوره ای به جای تمرکز بر مزیت های عمق ساخت بالا و کیفیت، سرمایه و انرژی صرف رقابت رانتی برای دسترسی به ارز شد و مسیر پیشرفت واقعی صنعت خودرو به حاشیه رفت. این مساله سبب شد حتی مزیت های نسبی صنعت خودرو در ایران مانند عمق ساخت بالا و توان تولید قطعات فراموش شود و مسیر توسعه واقعی از دست برود.» وی با اشاره به چین افزود: «هر چند این کشور کمونیستی است، اما از اداسازی اقتصادی باعث شد بخش خصوصی نقش اصلی را در رشد و توسعه ایفا کند و این نشان می دهد اقتصاد آزاد و بخش خصوصی می تواند راهکار اصلی حل مشکلات صنعت خودرو باشد. از حدود ۱۰۰ هزار شرکت دارای استاندارد IATF (از اامات سیستم مدیریت کیفیت) در دنیا، ۵۸ هزار شرکت در چین فعالیت دارند و این نشان دهنده مقیاس رقابت برای صنعت قطعه سازی ایران است.»

این کارشناس صنعت خودرو افزود: «بازار آزاد و رقابت واقعی بخش خصوصی می تواند موتور رشد و اصلاح صنعت خودرو باشد. رقابت میان اتاق فکر ایران خودرو و سایپا و تصمیم گیری برای پروژه ها و موتورهای جدید، نقطه آغاز تحول واقعی در صنعت خودرو خواهد بود و تنها در این صورت مردم می توانند از کیفیت و نوآوری واقعی در تولیدات داخلی بهره مند شوند.»

آلان همچنین به مشکلات مالی و نقدینگی صنعت خودرو اشاره کرد و گفت: «قرار بود ۲۰ همت به صنعت خودرو تزریق شود اما با تاخیر و عدم تخصیص به موقع، شرایط هر روز سخت تر شده و بانک ها نیز به دلیل مشکلات گذشته همکاری لازم را ندارند. این منابع در اختیار مردم و حقوق کارکنان شرکت ها قرار گرفته و بخشی از خودروهای تولید شده دست مردم رسیده است، اما صنعت خودرو همچنان با فشار و محدودیت مواجه است.»

وی افزود: «این وضعیت نباید باعث شود که واقعیت ها و نیازهای صنعت نادیده گرفته شود و ابراز امیدواری کرد که با همکاری نهادهای تسهیل شرایط توسط دولت و رسانه ها، صنعت خودرو بتواند از وضعیت فعلی خارج شود و کیفیت و نوآوری واقعی در تولیدات داخلی شکل گیرد. بنابر این تنها راه نجات صنعت خودرو، تقویت بازار آزاد، حمایت از بخش خصوصی و حذف مداخلات رانتی است و رقابت واقعی و پیشرفت صنعت خودرو محقق شود و مدیران بتوانند بدون دغدغه رانت و مداخله، بر کیفیت، نوآوری و بهره وری تمرکز کنند.» وی تصریح کرد: «در شرایطی که ناوگان حمل و نقل عمومی کشور تقریباً فراموش شده است، خودرو داخلی تنها وسیله جابه جایی بخش بزرگی از مردم است و نمی توان تمام فشارها را متوجه خودرو سازان کرد. امیدوارم با همکاری مسئولان و کارشناسان، مسیر خروج صنعت خودرو از مشکلات فعلی هموار شود و رقابت سالم، کیفیت و نوآوری در تولیدات داخلی شکل گیرد.»



۸۴۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد. به‌عبارت دیگر این خودرو نسبت به روز پیش از آن، با رشد بهای ۲۴ درصدی در بازار مواجه شد. بر این اساس همان‌طور که به آن اشاره شد، استقبال از کی‌ام‌سی T9 روزافزون بوده و تقاضا برای این خودرو به‌قدری بالاست که عده‌ای از آن به‌عنوان خودرو لوکس یاد می‌کنند.

کی‌ام‌سی T9 یکی از پیکاپ‌های جدید بازار بوده که از نظر طراحی، خودرو عضلانی و مناسبی برای آفرود به‌شمار می‌رود. این خودرو از بدو ورود به بازار کشورمان با استقبال خوبی مواجه شد و همچنان نیز جایگاه خود را حفظ کرده است. کی‌ام‌سی T9 روز گذشته در بازار با افزایش قیمت ۹۰ میلیون تومانی، ۳ میلیارد و



پیکاپ محبوب کرمانی‌ها پر قدرت در بازار

تداوم نوسان بازار خودرو با عقب‌نشینی وارداتی‌ها و رشد قیمت مدل‌های داخلی و مونتاژی

از سوی دیگر با نزدیک‌شدن به ماه‌های پایانی سال، اگر سیاست‌های ارزی تغییر نکرده و عرضه خودروسازان بهبود نیابد، روند صعودی قیمت‌ها در محصولات داخلی می‌تواند شدت بیشتری بگیرد.

در مقابل، وارداتی‌ها همچنان با چالش نبود تقاضای واقعی روبه‌رو خواهند بود و بعید است در کوتاه‌مدت جهش قیمتی در این بخش رخ دهد. بازار خودرو در وضعیتی شکننده قرار دارد؛ بازاری که بین فشار تورمی و انتظار مصرف‌کنندگان در نوسان است. ادامه این روند می‌تواند موجب شکل‌گیری رکودی توأم با تورم شود؛ وضعیتی که نه به نفع تولیدکننده است و نه مصرف‌کننده و تنها ثبات سیاست‌های ارزی و افزایش عرضه می‌تواند آن را کنترل کند.

افزایش هزینه‌های تولید و انتظارات تورمی مصرف‌کنندگان، خودروسازان داخلی با مشکل افزایش قیمت مواد اولیه، هزینه واردات قطعات و محدودیت‌های تولید مواجه‌اند. از طرف دیگر، بخش زیادی از خریداران با فرض تداوم تورم، تمایل دارند خرید را به تعویق بیندازند تا شاید قیمت‌ها به شکل مقطعی تعدیل شود. این رفتار انتظارمحور باعث شده معاملات واقعی کاهش پیدا کند؛ به‌طوری‌که فعالان از کاهش محسوس مراجعه‌کنندگان خبر می‌دهند. در چنین شرایطی خودروهای پر مصرف داخلی و مونتاژی که بازار نقدشونده‌تری دارند، افزایش قیمت جزئی را ثبت می‌کنند؛ اما در خودروهای وارداتی که هم تعدادشان محدود است و هم خریدارانشان خاص‌تر، بازار عملاً قفل شده و قیمت‌ها در مسیر اصلاح قرار گرفته است.

بازار خودرو این روزها در شرایطی قرار گرفته که نه می‌توان آن را کاملاً صعودی دانست و نه نزولی؛ بلکه ترکیبی از رفتارهای متفاوت در میان گروه‌های مختلف خودرو مشاهده می‌شود. بررسی روند قیمتی در هفته جاری نشان می‌دهد برخی خودروهای پر مصرف تولید داخل و بخشی از خودروهای مونتاژی وارد مسیر افزایش قیمت شده‌اند. این رشد البته شتابدار نیست، اما چراغ سبزی از بازگشت انتظارات تورمی را در بازار روشن کرده است. در نقطه مقابل، تعداد محدودی از خودروهای وارداتی افت قیمت را تجربه کردند؛ افتی که البته بیش از آنکه ناشی از کاهش واقعی تقاضا باشد، به دلیل رکود عمومی و نبود نقدینگی در بخش مصرف‌کننده ارزیابی می‌شود. بازار خودرو از ابتدای پاییز تاکنون زیر فشار دو عامل اصلی قرار داشته است:

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۵۵۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۰۰	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیون و ۳۰۰	۲۰	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۷۲	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۰۴	۳ میلیون	۰	
فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۰	۲ میلیون و ۷۸۰	۳۰	▲
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۹۷۳	۳ میلیون و ۵۶۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۴۰۵	۴ میلیون و ۲۸۰	۵۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۱۱۴	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۴۷	۴ میلیون و ۷۵۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیون و ۱۱۵	۶ میلیون و ۶۰۰	۰	
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۳۰۰	۱۰	▼
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۶۲۰	یک‌میلیارد و ۸۲۰	۲۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۰	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیون و ۲۲۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۸۰	۲ میلیون و ۴۸۰	۰	
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۵	۲ میلیون و ۵۵۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۵۰	۳ میلیون و ۶۵۰	۴۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۵۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۹۸	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
ام‌جی 4eV تمام‌برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۹۰	۳ میلیون و ۳۵۰	۰	
ام‌جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۹۰	۲ میلیون و ۱۰۰	۰	
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۰	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
اوتار EV ۱۱ (۲۰۲۴)	۴ میلیون و ۱۹۸	۱۰ میلیون	۵۰	▼
ایرس HM5 EREV نیمه‌برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۷۰	۶ میلیون و ۵۰۰	۰	
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۸۴۵	۰	۰	
آئودی Q5 e-tron تمام‌برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۶ میلیون و ۶۵۰	۰	
بام‌و iX1e برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیون و ۱۰۰	۰	
بام‌و X2 sDrive 18i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیون و ۷۰۰	۱۰۰	▲
بام‌و X2 sDrive 25i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▲
بام‌و iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیون و ۲۰۰	۰	
بنز EQA260 تمام‌برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیون	۵۰	▼
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیون	۵۰	▲
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیون و ۴۰۰	۵۰	▲
بنز EQE Sedan 500 تمام‌برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیون و ۳۵۰	۲۰۰	▼
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۱۵۹	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
بی‌و‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۹۵۰	۵ میلیون و ۵۰	۵۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۳۰	۶ میلیون و ۶۵۰	۵۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۸۶	۳ میلیون و ۷۵۰	۵۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیون و ۴۰۰	۷ میلیون و ۵۵۰	۰	
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیون و ۳۵۰	۹ میلیون و ۴۰۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیون و ۸۵۰	۰	
تویوتا وایلدنر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیون	۱۰۰	▼
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۷ میلیون	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۵۵	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۵۸	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۷۲۶	۰	
ساینا GX دوگانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۸۴۳	۰	
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۹۱۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۸۰۷	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۸۱۶	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۸۸۰	۰	
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک‌میلیارد و ۱۸۵	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۷۲۰	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۷۳۷	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۷۵۴	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۷۱۵	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۷۲۱	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	یک‌میلیارد و ۵	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک‌میلیارد و ۱۳۸	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک‌میلیارد و ۲۵۵	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک‌میلیارد و ۳۳۵	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۲۸	یک‌میلیارد و ۵۹۸	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک‌میلیارد و ۵۰	۰	
نیسان دوگانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۸۷	۰	
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک‌میلیارد و ۴۳	۰	
نیسان دوگانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک‌میلیارد و ۱۲۵	۰	
پادرا دوگانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۲۵۰	۰	
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۲۲۵	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۸۲	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک‌میلیارد و ۱۳	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک‌میلیارد و ۲۱۸	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک‌میلیارد و ۲۱۸	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۲۹۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۹۳	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک‌میلیارد و ۱۶۴	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک‌میلیارد و ۲۴۴	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک‌میلیارد و ۲۶۲	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۱	یک‌میلیارد و ۴۳۶	۰	
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک‌میلیارد و ۲۶۸	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک‌میلیارد و ۲۹۳	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک‌میلیارد و ۳۲۰	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۸۶	یک‌میلیارد و ۵۱۰	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک‌میلیارد و ۲۶۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۶۹	یک‌میلیارد و ۵۳۰	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۶۲	۰	
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۹۲۵	۰	
وانت آریسان ۲ دوگانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۹۰	۰	



محموله روغن موتور قاچاق در مهاباد توقیف شد

«قاچاق و خارج از شبکه به ارزش بیش از ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال توقیف شد.» فرمانده انتظامی مهاباد بیان کرد: «در این خصوص یک متهم دستگیر و یک دستگاه کامیون نیز توقیف شده است که برای سیر مراحل قانونی تحویل مراجع قضایی شد.» مهاباد با ۲۶۰ هزار نفر جمعیت در جنوب آذربایجان غربی واقع است. سالانه دهها میلیارد ریال انواع کالاهای قاچاق در مبادی ورودی و خروجی جنوب آذربایجان غربی کشف و ضبط می‌شود.

«فرمانده انتظامی مهاباد گفت:» کامیون حامل بیش از ۸ هزار لیتر روغن موتور قاچاق و خارج از شبکه در یکی از محورهای مواصلاتی این شهرستان شناسایی و توقیف شد.» سرهنگ یوسف اشرفی در گفت‌وگو با «ایرنا» اظهار کرد: «در راستای اجرای طرح تشدید مبارزه با قاچاق، مأموران انتظامی ایستگاه دارلک این شهرستان حین کنترل خودروهای عبوری موفق به توقیف یک دستگاه کامیون حامل کالای قاچاق شدند.» وی اضافه کرد: «در بازرسی از این خودرو ۸ هزار و ۲۰۰ لیتر روغن موتور

آماده کردن خودرو برای مواجهه با سرمای بیشتر؛

تفاوت میان ضدیخ سبز و قرمز چیست؟

انتخاب بین ضدیخ سبز یا قرمز به نوع خودرو، سال ساخت و توصیه‌های سازنده بستگی دارد. برای خودروهای قدیمی‌تر (مانند پیکان و پراید یا خودروهای داخلی چند دهه گذشته)، ضدیخ سبز گزینه‌ای مناسب و اقتصادی است؛ اما باید هر دو سال یکبار تعویض شود. برای خودروهای مدرن‌تر (مانند خودروهای ژاپنی، کره‌ای یا اروپایی)، ضدیخ قرمز به‌دلیل سازگاری با آلیاژهای جدید، طول عمر بیشتر و عملکرد بهتر در شرایط سخت توصیه می‌شود. همیشه به دفترچه راهنمای خودرو مراجعه کنید تا مشخصات فنی ضدیخ مناسب را بررسی کنید.

ترکیب کردن ضدیخ سبز و قرمز به‌هیچ‌عنوان توصیه نمی‌شود؛ زیرا می‌تواند باعث رسوب، کاهش عملکرد و حتی وارد آمدن آسیب به موتور شود.

ضدیخ سبز یا قرمز هر دو نقش حیاتی در حفاظت از موتور خودرو در برابر یخ‌زدگی، جوش آوردن و خوردگی دارند. ضدیخ سبز برای خودروهای قدیمی‌تر و با بودجه محدود مناسب است؛ در حالی که ضدیخ قرمز با فناوری پیشرفته‌تر و طول عمر بیشتر، برای خودروهای مدرن‌تر ایده‌آل است. انتخاب صحیح ضدیخ نه‌تنها عملکرد موتور را بهبود می‌بخشد، بلکه از هزینه‌های تعمیراتی گران‌قیمت جلوگیری می‌کند.

در نهایت توصیه می‌شود ضدیخ مناسب را با توجه به توصیه‌های سازنده خودرو و شرایط آب‌وهوایی منطقه خود انتخاب کنید تا سلامت سیستم خنک‌کننده خودرو شما تضمین شود.



نقطه‌جوش ضدیخ سبز حدود ۱۳۰ درجه سانتی‌گراد است و در دماهای بسیار پایین (تا منفی ۴۰ درجه) عملکرد خوبی دارد؛ اما در شرایط سخت مانند ترافیک سنگین ممکن است کارایی کمتری داشته باشد. ضدیخ قرمز با نقطه انجماد پایین‌تر (تا منفی ۶۰ درجه) و مقاومت بالاتر در برابر جوش آوردن، برای شرایط آب‌وهوایی متنوع و دماهای بالا مناسب‌تر است.

فلزی سنتی طراحی شده و ممکن است با آلیاژهای جدیدتر (مانند آلومینیوم) سازگاری کمتری داشته باشد. اما ضدیخ قرمز برای خودروهای مدرن (مانند تویوتا، نیسان یا خودروهای اروپایی) که از آلیاژهای آلومینیومی در سیستم خنک‌کننده استفاده می‌کنند، ایده‌آل است. این نوع ضدیخ با فناوری‌های جدیدتر سازگار بوده و از خوردگی فلزات حساس جلوگیری می‌کند.

رنگ ضدیخ سبز یا قرمز به افزودنی‌ها و فناوری به‌کاررفته در آن‌ها بستگی دارد و به‌شناسایی نوع و کاربرد آن‌ها کمک می‌کند. برای انتخاب بین ضدیخ سبز یا قرمز، باید تفاوت‌های کلیدی آن‌ها را در ترکیب شیمیایی، فناوری، کاربرد و طول عمر بررسی کرد.

ضدیخ سبز (Hybrid یا Inorganic Acid Technology - IAT): این نوع ضدیخ از فناوری قدیمی‌تر استفاده می‌کند و حاوی افزودنی‌های معدنی مانند سیلیکات، فسفات، بورات و نیتريت است. این افزودنی‌ها یک لایه محافظ ضخیم روی سطوح فلزی ایجاد می‌کنند که از خوردگی جلوگیری می‌کند؛ اما ممکن است با گذشت زمان رسوب ایجاد کند.

ضدیخ قرمز (OAT یا Organic Acid Technology - HOAT): این نوع ضدیخ از فناوری پیشرفته‌تر اسید آلی (مانند اسید کربوکسیلیک) یا ترکیبی از اسیدهای آلی و معدنی بهره می‌برد. این نوع ضدیخ عملکرد پایدارتری دارد و از خوردگی موضعی جلوگیری می‌کند؛ بدون این‌که رسوبات مضر ایجاد کند.

معمولاً ضدیخ سبز عمر مفیدی حدود ۲ تا ۳ سال یا ۵۰ تا ۶۰ هزار کیلومتر دارد و نیاز به تعویض مکرر دارد. ضدیخ قرمز با طول عمر بیشتر و تا ۵ سال یا ۱۵۰ هزار کیلومتر قابل استفاده است که آن را برای خودروهای مدرن مناسب‌تر می‌کند.

ضدیخ سبز بیشتر برای خودروهای قدیمی‌تر (مانند خودروهای داخلی یا مدل‌های پیش از سال ۲۰۰۰) مناسب است. این نوع ضدیخ برای موتورهایی با قطعات

ضدیخ سبز یا قرمز از اجزای حیاتی در سیستم خنک‌کننده خودرو به‌شمار می‌روند و در حفظ سلامت موتور نقش مهمی ایفا می‌کنند.

مایع خنک‌کننده خودرو که ترکیبی از ضدیخ و آب مقطر است، از یخ‌زدگی در زمستان و جوش آوردن موتور در تابستان جلوگیری می‌کند.

این مایع با تنظیم دمای موتور، از وارد آمدن آسیب به قطعات حساس مانند رادیاتور، واترپمپ و اجزای فلزی جلوگیری کرده و از خوردگی و زنگ‌زدگی سیستم خنک‌کننده محافظت می‌کند. انتخاب ضدیخ مناسب، چه ضدیخ سبز یا قرمز، برای عملکرد بهینه خودرو و افزایش طول عمر موتور ضروری است.

در این مقاله، به بررسی ترکیب شیمیایی ضدیخ، تفاوت‌های ضدیخ سبز و قرمز و راهنمای انتخاب مناسب‌ترین نوع برای خودرو می‌پردازیم. ضدیخ سبز یا قرمز معمولاً بر پایه اتیلن گلیکول یا پروپیلن گلیکول تولید می‌شود. اتیلن گلیکول رایج‌تر است و به‌دلیل قیمت مناسب و عملکرد قوی در تنظیم دما، در اکثر ضدیخ‌ها استفاده می‌شود. پروپیلن گلیکول اگرچه گران‌تر است، اما به‌دلیل سمی بودن کمتر برای خودروهایی که نیاز به گزینه‌های سازگار با محیط‌زیست دارند، مناسب است.

علاوه بر پایه گلیکول، ضدیخ‌ها حاوی افزودنی‌هایی مانند بازدارنده‌های خوردگی (مانند سیلیکات، فسفات یا اسیدهای آلی) و بافرهای PH هستند که از تخریب قطعات فلزی و پلاستیکی سیستم خنک‌کننده جلوگیری می‌کنند.

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی



با ضمانت کورال تایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



آن نهایتاً توان خروجی موتور را به ۶۴۱ اسب‌بخار و گشتاور را به ۸۰۰ نیوتون‌متر رسانده است. مطابق با آن چه کمپانی پورشه اعلام می‌کند، بازطراحی کامل روی توربوهای دوقلو موتور صورت گرفته که در کنار هندسه متغیر توربیین در زمان دوران، افت دینامیکی موسوم به لگ به‌حالت حداقلی می‌رسد و هوای فشرده ورودی به سیلندرها تا حد زیادی بهبود می‌یابد. مهندسان پورشه برای شتاب بهتر و میزان مصرف سوخت بهینه‌تر در این مدل، گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک PDK را با این موتور قدرتمند احتراق داخلی هماهنگ کرده‌اند تا قدرت به‌راحتی به چرخ‌های عقب منتقل شود.

پورشه ۹۱۱ توربو S قوی‌ترین نسخه این سوپراسپرت به‌شمار می‌رود. قلب تپنده این اعجوبه اشتوتگارتی را کامکان همان پیش‌رانه ۶ سیلندر تخت به‌حجم ۳۷۴۵ سی‌سی مجهز به توربوهای دوقلو موسوم به توین توربو تشکیل می‌دهد. با وجود اصلاحات در بخش محفظه احتراق، طراحی جدید پیستون‌ها برای به‌وجود آوردن نسبت تراکم بهتر و تغییراتی اساسی در واحد پاشش سوخت با توجه به‌قرارگیری زاویه ۱۸۰ درجه‌ای سیلندرها و همچنین حفظ اصل سینماتیک و کاهش انلاف انرژی باوجود طراحی سیستم خنک‌کاری نسل جدید و مکانیزم جدید سوپاپ‌ها و زمان‌بندی



نگاهی به مشخصات فنی پورشه ۹۱۱ توربو S»

تلگرام Telegram

سهم فناوری هیبرید در آینده خودرو سازی

حدود ۷ سال است کمپانی‌های مطرح خودرو سازی هریک به‌دنبال الکترونیزه شدن محصولات خود هستند و مدل‌های مختلفی را در این زمینه راهی بازار کرده‌اند. اگرچه آینده خودرو سازی در مسیر الکتریکی قرار دارد، اما چالش‌های بسیاری نیز در این عرصه وجود دارد. بر این اساس بسیاری از کارشناسان بر این باورند که در حال حاضر بهترین گزینه برای صنعت و بازار خودرو، هیبریدی‌ها و پلاگین-هیبریدی‌ها هستند. چراکه کمپانی سوپراسپرت‌ساز پورشه در محصول محبوب و اسپرت خود یعنی ۹۱۱ در نسخه کررا GTSi از ساختار هیبریدی بهره گرفته است. حال سوال این است که آیا هیبریدی‌ها در خودرو سازی ماندگار خواهند بود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

کمپانی پورشه از موفق‌ترین و سرآمدترین اسپرت‌سازان است و ورود محبوب‌ترین سوپراسپرت این خودرو ساز یعنی ۹۱۱ به‌دنیای هیبریدی‌ها می‌تواند مسیر را در این بخش تا حد زیادی هموار کند. چراکه تکنولوژی هیبریدی در حال حاضر بهترین گزینه در مسیر استفاده از انرژی تجدیدپذیر است. بنابراین باید گفت پلاگین-هیبریدی و فول هیبریدی دو گزینه مطمئن برای بسیاری از کشورها هستند؛ چراکه تامین انرژی الکتریکی برای خودروهای برقی بسیار مشکل بوده و در کشورهای در حال توسعه این مهم یک گلوگاه اصلی به‌حساب می‌آید.

حامدی

اگرچه آینده خودرو سازی در مسیر الکتریکی و استفاده از انرژی‌های پاک و تجدیدپذیر قرار دارد، اما بررسی‌ها نشان می‌دهد کشورهای بسیاری از جمله کشورهای خاورمیانه و حتی اروپای شرقی از زیرساخت کافی و مناسب برای حمایت از خودروهای تمام الکتریکی بهره‌مند نیستند. بنابراین کمپانی‌های مطرح هریک در سبد محصولات خود یک یا چند محصول هیبریدی و پلاگین-هیبریدی را اقرار داده‌اند تا بتوانند این چالش را برطرف کنند.

سینی

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱



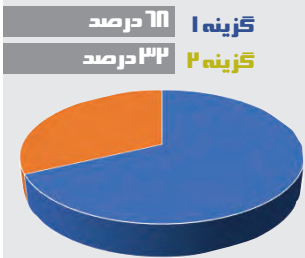
خرابی قطعه نو

خودرو هاچ‌بک چینی دارم و چندی پیش بلبرینگ رینگ‌های جلو آن معیوب شد و مجبور شدم برای تعویض این قطعه به یک تعمیرگاه نسبتاً مشهور در سطح شهر مراجعه کنم. با توجه به این که این قطعه در بخش تامین قطعه تعمیرگاه موجود نبود، برای تهیه آن به بازار قطعات بدمی مراجعه و نسخه نو آن را تهیه کردم. اما با گذشت مدت زمان کوتاهی از نصب قطعه جدید روی خودرویم، مجدد سر و صدای زیادی از چرخ‌های جلو خودرو به گوش می‌رسید. با مراجعه مجدد به تعمیرگاه، مکانیک تشخیص داد که بلبرینگ‌های نو به دلیل کیفیت پایین معیوب شده‌اند!

قربانی - کرج

نظر سنجی Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۵۴



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم آیا اعمال تغییراتی در طرح ترافیک پایتخت می‌تواند حجم ترافیک روزانه را کاهش دهد؟ در پاسخ به این پرسش ۶۸ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۳۲ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۴۵۵

به نظر شما کدام یک از موارد زیر در بلندمدت دچار استهلاک و خرابی بیشتری می‌شوند؟

- ۱- خودروهای صفر کیلومتر توربوشارژ
- ۲- خودروهای وارداتی کارکرده دست دوم

پیامک SMS

خرابی کویل و شمع

خودرو کوئیک با کارکرد ۹۸ هزار کیلومتر دارم و مدتی است وقتی پدال گاز را تا انتها فشار می‌دهم و اصطلاحاً پر گاز رانندگی می‌کنم، به صورت ناگهانی موتور مکث می‌کند و ریپ می‌زند. از طرفی حدود یک ماه است مصرف سوخت خودرویم مانند قبل نیست. همچنین موتور آن در دورهای بالا بد کار می‌کند. از سوی دیگر آمپر آب خودرویم نسبت به قبل بسیار بالا می‌رود و اگر در حرکت باشم، باید خودرویم را خاموش کنم تا دمای موتور کاهش یابد؛ مشکل چیست؟

رادمهر - تهران

«در رابطه با بخش نخست سوال شما باید گفت این مشکل تنها به دلیل عدم کارکرد صحیح سیستم سوخت‌رسانی ایجاد می‌شود. زیرا اگر فیلتر بنزین خودرو و شما معیوب باشد، سوخت کافی به سیلندر ها نمی‌رسد و در نهایت منجر به مکث کردن موتور می‌شود.

بنابراین باید فیلتر بنزین تعویض شود تا سوخت مورد نیاز سیلندر ها تامین شود. مساله مصرف سوخت بیشتر نیز به چند پارامتر مختلف بستگی دارد و باید تمامی آن‌ها بررسی شود.

اما با توجه به این که شما بیان کردید مصرف سوخت خودروی تان افزایش یافته و موتور در دورهای بالا بد کار می‌کند، این موضوع به خرابی و معیوب بودن یکی از سنسور ها منوط می‌شود.

به عبارت دیگر دو اشکال مصرف سوخت بالا و بد کار کردن در دورهای بالای موتور تنها به دلیل خرابی سنسور سرعت موسوم به کیلومتر است. اگر هر گونه اشکالی همچون اتصال کوتاه یا خرابی سوکت مربوطه و حتی معیوب شدن سنسور سرعت ایجاد شود، چنین مشکلی را به همراه خواهد داشت.

بنابراین در این حالت باید دستگاه عیب‌یاب به ECU موتور متصل شود و پس از تعویض این سنسور، مشکل برطرف خواهد شد.

در پاسخ به بخش پایانی سوال شما نیز باید گفت سه علت اصلی در افزایش دمای کاری موتورهای بنزینی موثر هستند: ۱- اگر رادیاتور خودرو شما باتوجه به کارکرد و سال ساخت آن، تاکنون تعویض نشده باشد، در مدارها و شبکه‌های رادیاتور به دلیل تجمع رسوبات ناشی از سیال مربوطه در رادیاتور، منجر به انتقال حرارت صحیح به آب درون رادیاتور می‌شود. بنابراین در این شرایط باید رادیاتور تعویض شود تا دمای کاری موتور از حالت استاندارد خود خارج نشود.

۲- با تعویض رادیاتور ممکن است که مشکل وجود داشته باشد؛ بنابراین دومین مرحله عیب‌یابی بررسی قطعه‌های مکانیکی به نام ترموستات است. زیرا این قطعه همانند دیگر قطعات مکانیکی خودرو دارای عمر مفیدی است و در صورتی که این قطعه مکانیکی معیوب شود، نمی‌تواند آب بادمای بالا را درون جداره سیلندر ها منتقل کند و به این ترتیب از تبادل دما و ورود آب با دمای پایین تر به درون جداره ها ممانعت خواهد شد و این مورد منجر به افزایش دمای کاری موتور می‌شود.

با تعویض ترموستات این مشکل برطرف می‌شود. ۳- اما بد نیست که این احتمال را نیز در نظر داشته باشید که اگر واتر پمپ (پمپ آب) خودرو شما معیوب باشد، دیگر توانایی رساندن و پمپاژ آب مورد نیاز برای جداره‌های سیلندر را نخواهد داشت و این مساله سبب افزایش دمای موتور می‌شود. یکی از شایع‌ترین موارد مهم در این راستا خرابی پروانه درونی واتر پمپ است که توانایی لازم را برای به گردش در آوردن پمپ نخواهد داشت و سبب افزایش دمای کاری موتور می‌شود. در این حالت باید واتر پمپ تعویض شود.

«سوپر لجر ا»؛ تجربه هیجان روی دو چرخ!

گزینه گران قیمت «دوکاتی» کدام است؟



«برای تجربه هیجان رانندگی کافی است پشت فرمان یک خودرو سوپراسپرت ۸ یا ۱۲ سیلندر قرار بگیرید تا در کسری از ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسید. اما اگر خواهان افزایش آدرنالین خونتان هستید، گزینه بهتری نیز پیش روی شماست: دوکاتی سوپر لجر ا. شاید این عبارت اغراق آمیز باشد؛ اما در عمل ترکیب عالی کاهش وزن در کنار پیش‌رانه قدرتمند سبب شده است دوکاتی این ویژگی را روی دو چرخ امکان پذیر کند. کمپانی اسپرت‌ساز صاحب‌سبک ایتالیایی دوکاتی با بیش از ۹۰ سال سابقه در خشتان در راستای طراحی و تولید موتور سیکلت‌های پر فورمنسی، نام خود را با فرمول وزن پایین و پیش‌رانه‌های کم حجم پر توان در تاریخ این صنعت ثبت کرده است. بنابراین اواخر سال ۲۰۲۰ میلادی بود که با طراحی و تولید مدل ارتقا یافته و پر فورمنسی پانیکال که با نام سوپر لجر ا شناخته می‌شود، کارزار جدیدی را برای رقبای خود به وجود آورد.

موتور قدرتمند اما کم حجم

آن چه دوکاتی به آن می‌بالد، پیش‌رانه کم حجمی است که قوای محرکه سوپر لجر ا را تشکیل می‌دهد. چرا که شاهد نصب همان موتور ۴ سیلندر وی شکل ۹۰ درجه‌ای ۹۹۸ سی‌سی مدل‌های پانیکال هستیم. حال سوال این است که اگر این پیش‌رانه محصولات قبلی بوده، نیازی به تعریف و تحسین نیست؟ اما ساختار این موتور احتراق داخلی بنزینی به‌طور کامل دستخوش تغییرات مهندسان دوکاتی قرار گرفته است؛ تاجایی که سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها از لحاظ فرمت قرارگیری و هندسه بادامک‌ها تغییر پیدا کرده است. همچنین مانیفولد های ورودی با طول متغیر، همراه داشتن هر سیلندر به دو انژکتور برای پاشش سوخت و البته تغییراتی در بخش نرم‌افزاری ECU و اصلاحاتی در بخش محفظه احتراق و نسبت تراکم ۱۴ به یک در نهایت به خروجی ۲۲۴ اسب‌بخار و با به همراه داشتن کیت آگروز مسابقه‌ای به ۲۳۴ اسب‌بخار قدرت و گشتاور آن به ۱۱۶ و با نصب کیت آگروز مسابقه‌ای به ۱۱۹ نیوتون‌متر می‌رسد. از سوی دیگر یک گیربکس ۶ سرعته موسوم به کلاچ خشک با مکانیزم کنترلی هیدرولیکی و تعبیه سیستم تسریع تعویض دنده با کمک زنجیر نسل جدید سبک وزن قدرت را به‌محور عقب انتقال می‌دهد.

فراری در دنیای موتور سیکلت

یکی از مواردی که سوپر لجر ا را از سایر مدل‌ها متمایز می‌کند، سازه شاسی و بدنه آن است که از مترتال فیبر کربنی ساخته شده است. در این راستا کمپانی دوکاتی این چنین عنوان می‌کند: «آن چه در سال‌های گذشته غیر ممکن بود، ما با استفاده از مترتال جدید و وزن ۱۵۹ کیلوگرمی در کنار توان خروجی ۲۳۴ اسب‌بخاری ارائه دادیم تا سوپر لجر ا به یک سوپر بایک فوق‌العاده بولنیایی بدل شود.»

استایل خاص همچون دوکاتی

سوپر لجر ا از نظر استایل ظاهری مشابه پانیکال V4 دارد؛ با این تفاوت که اسپویلر های دو تکه متصل به فلاپ بدنه، استایلی متفاوت تر به وجود آورده است. حجم‌های پراکنده روی باک به همراه فلاپ‌های یکپارچه و فلاپ‌های دو تکه عقب پیکره عضلانی و موثری را فراهم کرده است. طراح سوپر لجر پوزه را با زاویه بیشتری طراحی کرده تا این مدل با چراغ‌های به فرم مثلثی و LED ترکیب در رنگ قرمز و مشکی، چهره کاملاً تهاجمی و مرموزی داشته باشد. از سوی دیگر با اضافه شدن اسپویلر در کنار فلاپ‌ها و ورودی هوا در جلومی توان گفت آپرودینامیک این سوپر بایک جسور نسبت به مدل‌های پانیکال بهبود یافته است.

کیفیت سواری و اطمینان به هندلینگ

با این که سوپر لجر V4 تلفیقی از یک سوپر بایک مسابقه‌ای برای خیابان هاست، با وجود موقعیت قرارگیری راکب و زاویه کمتر محل نشیمنگاه (زین) نسبت به باک، ارگونومی به خوبی حفظ شده است؛ تا حدی که سیستم تعلیق تیتانیومی و دامپرهای قابل تنظیم متعلق به کمپانی Öhlins در محور جلو و عقب و بازوهای فیبر کربنی در اطراف و تایرهای ۱۲۰/۷۰ از ۲۰۰/۶۰ با رینگ ۱۷ اینچی سبب شده است سواری با کیفیتی در اختیار راکب قرار بگیرد. کیت آگروز تیتانیومی اگر اپویج و سیستم ترمز سفارشی جدید بمبو Stylema R نیز از موارد خاص سوپر لجر ا به‌شمار می‌رود. کمپانی دوکاتی تنها ۵۰ دستگاه از سوپر لجر V4 تولید و به بازار عرضه کرده است.

DUCATI



از نظر مشخصات فنی نیز باید گفت یک موتور ۶ سیلندر ۲.۵ لیتری تنفس طبیعی زیر کاپوت این بلندقامت‌محبوب نیسان جا خوش کرده است. بر این اساس حداکثر توان خروجی به ۲۸۴ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور خروجی به ۳۵۱ نیوتون‌متر می‌رسد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک ساخت کمپانی ZF به چهار چرخ منتقل می‌شود. نکته بسیار مهم درباره نیسان پت‌فایندر این است که در نسخه بازار جهانی تنها با موتور ۶ سیلندر عرضه می‌شود، اما برای بازار کشور چین با موتور ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری نیز قابل سفارش است.

نیسان پت‌فایندر جزو اس‌یووی کراس‌اوورهای میان‌سایز محبوب این خودروساز ژاپنی است. اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی نیسان از نسل پنجم پت‌فایندر رونمایی کرد. سبک طراحی این خودرو با آلمان‌های زبان جدید طراحی نیسان هماهنگ بوده که استایل بسیار جذاب و اسپرتی از آن را به نمایش می‌گذارد. در نمای جلو شاهد سبک طراحی مشابه با ترول هستیم که در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده طراحی زیبای نیسان را به نمایش می‌گذارد. کابین این خودرو نیز بسیار مدرن و باکیفیت بوده و پت‌فایندر را تا حد زیادی خاص جلوه می‌دهد.



نیسان «پت‌فایندر» جدید با موتور قدرتمند

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

مطالبات معوق تعیین و تکلیف شده قطعه‌سازان ۵۵ همت شد!

در حالی که سرنوشت ۲ بسته تسهیلات ۲۰ همتی برای تزریق به زنجیره تامین همچنان نامشخص است، مطالبات قطعه‌سازان هر روز سنگین‌تر می‌شود

دو هفته دیگر به تأخیر بیفتد، این رقم به ۴۰ درصد کاهش می‌یابد. این حمایت مانند یخی است که هر چه زمان می‌گذرد آب می‌شود. «وی با اشاره به ضرورت اقدام فوری دولت برای جلوگیری از خسارت به تولید تأیید کرد: «این وضعیت مثل بیماری است که دچار سکنه قلبی شده و به‌اورژانس می‌رسد؛ اگر بلافاصله رسیدگی نشود و برخورد اورژانسی انجام نگیرد، بیمار از دست می‌رود. اکنون صنعت هم دقیقاً در همین شرایط قرار دارد و نیازمند تصمیمات سریع و بدون فوت وقت است.»

«انباشت مطالبات؛ عددهایی که هر روز سنگین‌تر می‌شود رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به تأثیر نوسانات شدید ارزی بر روند تأمین مواد اولیه گفت: «همان‌طور که اشاره کردم، بهترین راه‌حل این است که دولت از قیمت‌گذاری دست‌بردارد. خودروساز و قطعه‌ساز باید محاسبه کنند که تولید یک قطعه امروز چه هزینه‌ای دارد و همان قیمت را مبنای قرار دهند؛ یا این قیمت قابل پذیرش است و کار ادامه پیدا می‌کند، یا اگر نیست، دیگر امکان ادامه فعالیت وجود ندارد.»

نجفی‌منش با اشاره به پیامدهای تداوم دخالت دولت در قیمت‌گذاری افزود: «این که دولت بگوید قطعه باید با قیمت مشخصی فروخته شود و تولیدکننده ناچار شود با ضرر کار کند، نتیجه‌ای نخواهد داشت و راه به جایی نمی‌برد.»

این مقام صنفی در پاسخ به پرسشی درباره آخرین وضعیت مطالبات قطعه‌سازان نیز تصریح کرد: «متأسفانه حجم مطالبات افزایش یافته است. آخرین آمار نشان می‌دهد ۱۸۰ همت مطالبات تعیین تکلیف نشده وجود دارد و ۵۵ همت نیز مطالبات معوق تعیین تکلیف شده قطعه‌سازان است؛ یعنی مبالغی که موعد پرداخت آن گذشته و هنوز پرداخت نشده است.» نجفی‌منش با اشاره به روند آینده‌فروشی خودروسازان اظهار داشت: «حدود ۱۳۰ همت نیز مربوط به آینده‌فروشی خودروسازهاست که باید در آینده تأمین شود. مجموع این موارد در کنار زیان انباشته خودروسازان که طبق گزارش هفته گذشته به ۳۳۰ همت، سیده‌فشار سنگینی ایجاد کرده است.» وی در ادامه تأیید کرد: «دودان به وضعیت در نهایت به چشم مردم و بخش خصوصی می‌رود و ادامه این روند برای صنعت و اقتصاد کشور بسیار نگران‌کننده است.»

«فراموشی بند ۱۹ اصل ۴۳ و بی‌توجهی به تولید داخل نجفی‌منش، با اشاره به این که مسئولان باید به جای حمایت صرف از واردات نیمه‌نگاهی هم به داخل داشته باشند، گفت: «واردات یکی از سیاه‌چاله‌های اقتصادی ایران است؛ تمایل به واردات بسیار بیشتر از رغبت به تولید و صادرات شده است. وی ادامه داد: «در همه سطوح متولیان کشور، علاقه اصلی انجام واردات است، بدون آن که توجه کنند یا از داریم یا نداریم، یا کشور نیازمند اشتغال است یا خیر، باین که خروج نخبگان چه پیامدی دارد؟ متأسفانه به نظر می‌رسد تولید داخل و صادرات در اولویت نیست.» این مقام صنفی افزود: «در جلسهای که با نمایندگان محترم مجلس داشتیم، بخش عمده وقت جلسه صرف این شد که چرا واردات به اندازه کافی انجام نمی‌شود؟ این موضوع واقعاً جای تأسف دارد، در حالی که باید آنان را به سمت اجرای بند ۱۹ اصل ۴۳ قانون اساسی سوق داد؛ اصلی که دولت را مکلف می‌کند سیاست خود را بر پایه تولید داخل بنا کند، اما متأسفانه این اتفاق نمی‌افتد.»

«آینده مبهم صنعت بدون تغییر سیاست‌های حمایتی رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور در ادامه با اشاره به سیاست‌های تعرفه‌ای در حوزه خودروهای سنگین تصریح کرد: «در موضوع خودروهای سنگین نیز بارها تأکید کرده‌ام که برای واردات آن‌ها تنها ۱۰ درصد تعرفه تعیین کرده‌اند، در چنین شرایطی طبیعی است که هیچ‌کس به سراغ ساخت داخل نمی‌رود؛ حتی برای قطعات هم همین تعرفه اعمال می‌شود.» وی افزود: «اگر تولیدکننده داخلی بتواند تنها ۲۰ درصد از قطعات را داخل‌سازی کند، تعرفه وارداتش به ۵ درصد کاهش می‌یابد؛ باین سیاست‌ها رسیدن به توسعه واقعی بسیار دشوار خواهد بود.» نجفی‌منش با انتقاد از بی‌توجهی به تولید داخلی اظهار داشت: «ما بارها این موارد را تذکر داده‌ایم و دیگر از بس گفته‌ایم تکراری شده است. اکنون لازم است رسانه‌ها نیز وارد میدان شوند و این مسائل را در جامعه فریاد بزنند؛ زیرا باین روند نمی‌توان به جایی رسید.» این مقام صنفی با تأکید بر پیامدهای ادامه این روند بیان داشت: «اگر سیاست‌ها به سمت حمایت واقعی از تولید داخلی تغییر نکنند، نه صنعت به نتیجه می‌رسد و نه اقتصاد کشور قادر به حرکت رو به جلو خواهد بود.»



و روغن فشار زیادی بر این اقشار وارد می‌کند. اما در کنار این ملاحظات، دولت می‌تواند حمایت‌ها را هدفمندتر انجام دهد و اجازه دهد بازار در شرایط طبیعی فعالیت کند؛ زیرا هرگونه مداخله غیر کارشناسی، در نهایت باعث کمبود کالا و ایجاد اختلال در عرضه می‌شود.»

«حمایت ۲۰ همتی؛ کمکی که هر روز آب می‌رود نجفی‌منش با اشاره به ضرورت تسهیل روند تأمین مواد اولیه تصریح کرد: «یکی از اقدامات مهم این است که فرآیند تأمین مواد اولیه خارجی تسهیل شود؛ تا کالاهایی که به گمرک می‌رسد معطل تخصیص ارز نماند و سریع‌تر به دست مصرف‌کننده صنعتی برسد تا تولید آسیب نبیند.» این مقام صنفی با اشاره به لزوم تصمیم‌گیری فوری در حمایت از صنایع از سوی دولت، اظهار داشت: «این اقدامات هم نیازمند شجاعت است و هم واکنش سریع. ما بسته ۲۰ همتی را مردامه در خواست کردیم؛ اگر همان زمان پرداخت می‌شد، همه معوقات تسویه می‌شد. حتی اگر شهریور که وزیر نامه زد این اقدام انجام می‌گرفت، ۷۰ تا ۸۰ درصد مشکلات حل می‌شد. اکنون که مصوبه صادر شده، اگر همین فرآیندهای عملیاتی شود، فقط ۵۰ درصد معوقات پوشش داده می‌شود؛ و اگر

نویسنده

وقتی خودروساز دولتی در موعد مقرر چک‌هایی که در قالب خرید دین به قطعه‌سازان داده را پرداخت نمی‌کند، بانک مسئولیت را متوجه قطعه‌ساز می‌داند و اگر او نتواند مبلغ را تأمین کند، حساب‌هایش مسدود می‌شود

انجمن درباره تأثیر تحولات سیاسی و افزایش نگرانی‌ها در خصوص نوسانات ارزی به «دنیای خودرو» گفت: «برای کنترل و بهبود وضعیت صنعت در شرایط فعلی، پیشنهاد داده‌ایم که دولت وارد فرآیند قیمت‌گذاری نشود و مدیریت را نیز واگذار کند و فقط در جایگاه ناظر و سیاست‌گذار باقی بماند. برای مثال، وقتی دولت می‌گوید مصرف سوخت باید کاهش پیدا کند، این یک سیاست است؛ در ادامه باید تولیدکنندگان را ملزم به اجرای آن کند و از سوی دیگر تسهیلات لازم را نیز در اختیارشان بگذارد.»

انجمن درباره تأثیر تحولات سیاسی و افزایش نگرانی‌ها در خصوص نوسانات ارزی به «دنیای خودرو» گفت: «برای کنترل و بهبود وضعیت صنعت در شرایط فعلی، پیشنهاد داده‌ایم که دولت وارد فرآیند قیمت‌گذاری نشود و مدیریت را نیز واگذار کند و فقط در جایگاه ناظر و سیاست‌گذار باقی بماند. برای مثال، وقتی دولت می‌گوید مصرف سوخت باید کاهش پیدا کند، این یک سیاست است؛ در ادامه باید تولیدکنندگان را ملزم به اجرای آن کند و از سوی دیگر تسهیلات لازم را نیز در اختیارشان بگذارد.»

انجمن درباره تأثیر تحولات سیاسی و افزایش نگرانی‌ها در خصوص نوسانات ارزی به «دنیای خودرو» گفت: «برای کنترل و بهبود وضعیت صنعت در شرایط فعلی، پیشنهاد داده‌ایم که دولت وارد فرآیند قیمت‌گذاری نشود و مدیریت را نیز واگذار کند و فقط در جایگاه ناظر و سیاست‌گذار باقی بماند. برای مثال، وقتی دولت می‌گوید مصرف سوخت باید کاهش پیدا کند، این یک سیاست است؛ در ادامه باید تولیدکنندگان را ملزم به اجرای آن کند و از سوی دیگر تسهیلات لازم را نیز در اختیارشان بگذارد.»

انجمن درباره تأثیر تحولات سیاسی و افزایش نگرانی‌ها در خصوص نوسانات ارزی به «دنیای خودرو» گفت: «برای کنترل و بهبود وضعیت صنعت در شرایط فعلی، پیشنهاد داده‌ایم که دولت وارد فرآیند قیمت‌گذاری نشود و مدیریت را نیز واگذار کند و فقط در جایگاه ناظر و سیاست‌گذار باقی بماند. برای مثال، وقتی دولت می‌گوید مصرف سوخت باید کاهش پیدا کند، این یک سیاست است؛ در ادامه باید تولیدکنندگان را ملزم به اجرای آن کند و از سوی دیگر تسهیلات لازم را نیز در اختیارشان بگذارد.»



«افزایش مداوم مطالبات، عقب‌افتادن پرداخت‌ها و سقوط ارزش پول قطعه‌سازان در سایه جهش ارزی، صنعت قطعات را به لبه توقف کشانده است. واحدهای تولیدی که ماه‌ها پیش قطعه تحویل داده‌اند، امروز نیمی از ارزش واقعی مطالبات خود را هم دریافت نمی‌کنند و هر روز فشار نقدینگی سنگین‌تر می‌شود. هم‌زمان بسته ۲۰ همتی که قرار بود ناجی صنعت باشد، با تأخیرهای پیاپی آب می‌رود و بخش بزرگی از معوقات را دیگر پوشش نمی‌دهد؛ وضعیتی که ضرورت اقدام فوری دولت را بیش از هر زمان دیگری یادآوری می‌کند.»

«افزایش نرخ ارز و سقوط ارزش مطالبات قطعه‌سازان محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور، درباره وضعیت صنعت قطعه به «دنیای خودرو» گفت: «واقعیت این است که صنعت در شرایط مطلوبی قرار ندارد؛ زیرا قطعه‌سازان با مجموعه‌ای از مشکلات اساسی روبه‌رو هستند. مهم‌ترین چالش این است که بخش عمده تولیدکنندگان، قطعات را با دشواری فراوان تولید کرده و به خودروسازان تحویل داده‌اند، اما امکان دریافت مطالبات خود در موعد مقرر را ندارند.» این مقام صنفی با اشاره به شیوه‌های تسویه مالی خودروسازان افزود: «مشکل دیگر آن جاست که برخی قطعه‌سازان مجبور شده‌اند مطالبات خود را از طریق خرید دین دریافت کنند؛ به این صورت که از خودروساز چک گرفته و آن را برای تأمین نقدینگی در بانک تنزیل کرده‌اند. اما وقتی خودروساز دولتی در موعد مقرر چک را پرداخت نمی‌کند، بانک مسئولیت را متوجه قطعه‌ساز می‌داند و اگر او نتواند مبلغ را تأمین کند، حساب‌هایش مسدود می‌شود. این روند نه تنها تولیدکننده را تحت فشار شدید قرار می‌دهد، بلکه کل جریان تولید را مختل می‌کند.» رئیس کمیته تخصصی تأمین مواد اولیه داخلی و خارجی انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور با تأکید بر چالش تأمین مواد اولیه تصریح کرد: «بخش مهمی از مواد اولیه قطعه‌سازان از خارج کشور تأمین می‌شود. در این بخش بازار تخصیص داده نمی‌شود یا اگر تخصیص یابد، عملاً تأمین نمی‌شود و در بانک مرکز می‌مطل می‌ماند. در همین حال نرخ ارز در بازار آزاد پیوسته رو به افزایش است و چون متأسفانه همه قیمت‌ها با نرخ بازار تنظیم می‌شود، فشار مضاعفی بر تولیدکنندگان وارد می‌آید. همچنین پولی که قطعه‌سازان باید ۶ ماه پیش دریافت می‌کردند، امروز نصف ارزش گذشته را دارد.»

«موج گسترده تعدیل نیرو و واحدهای قطعه‌سازی نجفی‌منش با اشاره به ضرورت اقدام سریع دولت برای رفع موانع تولید، اظهار داشت: «مجموع این مشکلات فضای بسیار دشواری برای صنعت قطعه ایجاد کرده است. همه این موارد را به دولت و نهادهای مرتبط گزارش کرده‌ایم و اکنون منتظر واکنش و ارائه راه‌حل‌های موثر هستیم. اگر اقدام جدی صورت نگیرد، بر اساس آمار قطعه‌سازان استان تهران، حدود ۸۰ درصد واحدها ناچار به تعدیل نیرو می‌شوند یا برای آن برنامه‌ریزی می‌کنند؛ روندی که بدون تردید برای اقتصاد کشور مضر است. امیدواریم بسته ۲۰ همتی که وعده پرداخت آن داده شده، هر چه سریع‌تر عملی و مراحل حمایتی بعدی نیز دنبال شود.» رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به چالش جدید مربوط به ترخیص کالا تأیید کرد: «تا پیش از این، اگر واردکننده مواد اولیه در صف تخصیص ارز بانک مرکزی قرار داشت، می‌توانست ۹۰ درصد کالای خود را ترخیص کند؛ اما اعتبار این مصوبه به پایان رسیده و لازم است سران قوا آن را تمدید کنند. تمدید قبلی تا پایان بهمن کافی نبود و اکنون درخواست شده این زمان تا پایان اردیبهشت تمدید شود تا روند واردات مواد اولیه دچار توقف نشود.» این مقام صنفی با اشاره به اثرات نامساعد ارزی اضافه کرد: «وضعیت لحام گسیخته بازار ارز، قیمت‌ها و هزینه‌های تولید را به‌طور مداوم افزایش داده است. برای این موضوع نیز باید تصمیم فوری و عاجل اتخاذ شود تا امکان ادامه فعالیت تولیدکنندگان فراهم بماند.»

«ضرورت خروج دولت از قیمت‌گذاری مستقیم رئیس کمیته تخصصی تأمین مواد اولیه داخلی و خارجی

۳۰ لیتر و ۱۰۰ لیتر) می‌باشد و برای هر موتورسیکلت فعال و دارای کارت سوخت ۴۰ لیتر در ماه (مازاد بر ۲۵ لیتر نرخ اول و ۲۵ لیتر نرخ دوم) خواهد بود. لازم به ذکر است که امکان سوختگیری مازاد بر سهمیه اعتباری ریالی (خودروهای بنزینی به میزان ۲۰۰ لیتر و خودروهای دوگانه‌سوز به میزان ۹۵ لیتر) در جایگاه‌های سوخت وجود دارد، اما سهمیه اعتباری -ریالی به آن تعلق نخواهد گرفت. اعطای سهمیه به صورت اعتباری -ریالی پس از اعلام مشخصات سفر و بیمایش توسط سکوها خواهد بود و مابه‌التفاوت نرخ دوم (۳ هزار تومان) و نرخ آزاد جایگاه (۵ هزار تومان در زمان ابلاغ مصوبه)، پس از انجام فرآیند محاسبه بیمایش طی‌شده توسط وزارت کشور از طریق سازمان هدفمندسازی بارانه‌ها به‌طور مستقیم به حساب بانکی رانندگان -راکبان واریز خواهد شد.»



نرخ تاکسی‌های اینترنتی همچنان ثابت است



نوسازی نیازمند پرداخت تسهیلات است؛

موتورسیکلت‌های فرسوده، عامل پنهان آلودگی هوای تهران

اجرای ضعیف بهرغم وجود قوانین

از سال ۱۳۹۵ بارها مصوبه‌هایی برای توقف شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری، تعیین سقف عمر مجاز و برنامه خروج موتورسیکلت‌های فرسوده مطرح شده؛ اما تقریباً جز توقف شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری سایر قوانین به طور کامل اجرا نشده‌اند. فقدان الگوی مشخص نوسازی، نبود منابع مالی پایدار و ضعف هماهنگی بین بخش‌های متولی باعث شده طرح‌ها روی کاغذ بمانند. در مواردی همچون طرح جایگزینی موتورسیکلت‌های برقی نیز به دلیل قیمت بالا، محدودیت بیمایش و نبود خدمات پس از فروش گسترده، موفقیت جدی حاصل نشده است. فعالان صنعت خودرو و کارشناسان می‌گویند: «هر موتورسیکلت کاربراتوری در شهر، مثل یک کارخانه کوچک است که هیچ استاندارد زیست‌محیطی ندارد. بدون خروج این موتورها، انتظار کاهش آلودگی هوا واقع‌بینانه نیست.»



محدودیت به‌فعالت خود ادامه می‌دهند. پیک‌های موتوری، سرویس‌های شهری، باربری‌ها و حتی موتورهای شخصی در غیاب سیاست محدودیت تردد، بخش قابل توجهی از آلودگی روزهای بحرانی را رقم می‌زنند. براساس تحلیل‌های منتشره «اگر تنها ۲۰ درصد از موتورسیکلت‌های کاربراتوری تهران از رده خارج شوند، میزان هیدروکربن‌های منتشرشده در هوا تا ۳۰ درصد کاهش می‌یابد.» این عدد نشان می‌دهد که نوسازی این ناوگان، موثرترین و کم‌هزینه‌ترین اقدام برای بهبود کیفیت هواست. اگرچه نوسازی موتورسیکلت‌های فرسوده یک ضرورت آشکار است، اما تحقق آن نیازمند مجموعه‌ای از سیاست‌های هماهنگ است؛ سیاست‌هایی که تاکنون یا اجرا نشده‌اند یا به‌صورت مقطعی اجرا و سپس متوقف شده‌اند.

به گفته محسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل شهرداری تهران موتورسیکلت‌ها در آلودگی هوای پایتخت سهم بیش از ۳۴ درصد دارند. تهران شهری است که از یک سو با حجم عظیم رفت‌وآمد روزانه، تراکم بالای فعالیت‌های خدماتی و کوتاه بودن مسیرهای شغلی دست‌وپنجه نرم می‌کند و از سوی دیگر بخش بزرگی از مشاغل شهری مانند پیک‌های موتوری، خدمات‌رسانی فوری، فروش آنلاین و حمل بار به‌موتورسیکلت‌ها وابسته است. اما این وابستگی، در کنار ضعف سیاست نوسازی، امروز به بحران زیست‌محیطی تبدیل شده است.

موتورسیکلت؛ وسیله‌ای ارزان اما زیان‌آور با وجود رشد تولید موتورسیکلت‌های انژکتوری طی سال‌های اخیر، هنوز سهم موتورسیکلت‌های کاربراتوری از این ناوگان حمل و نقل بیشتر است. عوامل و دلایلی از قبیل قیمت بالاتر موتورسیکلت‌های جدید نسبت به توان اقتصادی بسیاری از رانندگان پاره‌وقت، نبود مشوق‌های واقعی برای از رده خارج کردن موتورسیکلت‌های فرسوده، نبود طرح بازخرید یا اسقاط جدی و اجرایی، فرهنگ نگهداری ضعیف و تعمیرات حداقلی باعث شده‌اند که بسیاری از دارندگان موتورسیکلت‌های قدیمی به جای تعویض یا نوسازی، به استفاده مداوم و تعمیر مکرر ادامه دهند. در نتیجه موتوری که باید سال‌ها قبل از رده خارج می‌شد، امروز با مصرف سوخت بالا، نشت مداوم بنزین، صدای زیاد و تولید مقادیر سنگین هیدروکربن‌های نسوخته، همچنان در سطح شهر تردد می‌کند.



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

وقتی صحبت از آلودگی هوای تهران می‌شود، معمولاً نگاه‌ها به سمت خودروهای فرسوده، ناوگان حمل‌ونقل سنگین و کیفیت سوخت می‌رود؛ اما بخش مهمی از این پازل که طی سال‌ها کمتر دیده شده، موتورسیکلت‌های کاربراتوری فرسوده هستند؛ وسایل نقلیه‌ای که تعدادشان کم نیست، اثرشان بسیار زیاد است و سهمشان در آلودگی هوا، از بسیاری از منابع شناخته‌شده بیشتر برآورد می‌شود. براساس داده‌های منتشرشده از سوی منابع رسمی، تهران امروز با حدود ۴ میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت فعال روبه‌رو است که ۳۴ درصد آلودگی هوای پایتخت ناشی از تردد این وسایل نقلیه است و بسیاری از آن‌ها فناوری‌های منسوخ کاربراتوری استفاده می‌کنند. این موتورها، اگرچه از نظر فنی ساختار کوچک و محدودی دارند، اما در عمل کارخانه‌های سیار آلاینده به‌شمار می‌روند.

سهم پنهان در آلودگی، حضور پررنگ در خیابان‌ها برآوردهای کارشناسان نشان می‌دهد یک دستگاه موتورسیکلت کاربراتوری فرسوده، ۳ تا ۸ برابر بیشتر از یک خودرو بنزینی آلاینده منتشر می‌کند. این وسایل نقلیه اغلب بدون کاتالیست، فاقد سیستم پایش آلاینده‌ای و گاهی بانقص‌های فنی دائمی در سطح شهر تردد می‌کنند.



فونیکس



اف ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جواب: امید نشر و چاپ ایران‌بان
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

GEELY × GEELY DESIGN



«آینده را تجسم کن»

«کمپانی جیلی سدان میان‌سایز لوکس تمام‌برقی خود را با نام گلکسی E8 اوایل سال ۲۰۲۴ میلادی به جهان معرفی کرد. این خودرو از نظر طراحی دارای خطوط نرم و سیالی است که ظاهر آن را بسیار جذاب و زیبا جلوه می‌دهد. گلکسی E8 حداکثر تا ۶۶۵ کیلومتر با یک بار شارژ پیمایش دارد. بر این اساس کمپانی جیلی سال ۲۰۲۴ میلادی در بیلپورد تبلیغاتی خود را عبارت «آینده را تجسم کن» برای این خودرو بهره گرفت.

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی
روزنامه نگار



چگونه هزینه نگهداری از خودرو را کاهش دهیم؟

«نوع احتراق در موتورهای احتراق داخلی بنزینی به دلیل سیکل کاری آن‌ها به صورت اشتعال-جرقه‌ای است. این ساختار سبب شده است پس از احتراق و دود حاصل از آن، ذراتی در سیلندر به وجود آید که توسط روغن موتور جذب و منجر به کاهش اصطکاک میان قطعات متحرک می‌شود. بر این اساس انتخاب روغن موتور مناسب نقش چشمگیری در ارتقای کیفیت عملکرد پیش‌ران خودرو دارد. در عین حال با توجه به حساسیت زیاد پیش‌ران‌های خودروهای جنسیس سدان و کوپه و وراکروز (ix55) به نوع روغن موتور مورد استفاده در آن‌ها، پیوسته به مالکان این مدل خودروها توصیه می‌شود به هشدارهای کمپانی هیوندای در این خصوص توجه ویژه داشته باشند. به عبارت دیگر در هر سه مدل خودرو مذکور از پیش‌ران ۶ سیلندر وی-شکل ۳٫۸ لیتری معروف لامبدا ۲ بهره گرفته شده و با توجه به تکنولوژی خاص به کاررفته در این مدل پیش‌ران، باید از روغن موتور متناسب با شرایط جوی منطقه‌ای که این مدل خودروها در آن تردد می‌کنند، استفاده شود. بنابراین مالکان این مدل خودروها باید برای پیش‌ران خودروی‌شان از روغن موتور با درجه ویسکوزیته 5W30 با کیفیت API SM استفاده کنند. البته در صورت عدم دسترسی به روغن موتوری با مشخصات مذکور، می‌توان از روغن موتور 10W30 با کیفیت API SM نیز در این مدل خودروها بهره گرفت. در نهایت ذکر این نکته ضروری است که بی‌توجهی به موارد فنی توصیه‌شده از سوی کمپانی‌های خودروساز می‌تواند به خودی خود سبب بالا رفتن هزینه نگهداری از محصولات آن‌ها به شکل چشمگیر و قابل توجهی شود. بنابراین ضروری است مالکان انواع خودرو با هدف در امان ماندن از هزینه‌های نگهداری هنگفت و سرسام‌آور خودروهای‌شان، به این مهم توجه ویژه‌ای داشته باشند.

نکته آموزشی

باشند، چراکه در صورت تعویض به موقع این سیال مهم، عملکرد موتور بهبود می‌یابد و همین امر به خودی خود عمر پیش‌ران خودرو را به شکل چشمگیری افزایش می‌دهد. ناگفته نماند که این مایع باید توسط نمایندگی‌های مجاز یا مکانیک‌های مجرب و حرفه‌ای تعویض شود. زیرا عدم تعویض اصولی و استفاده از کولانت غیر اصل و تقلبی، در میان مدت هزینه نگهداری از خودرو را به شکل سرسام‌آوری افزایش خواهد داد.

«در پیش‌ران‌های نسل جدید خودروها یکی از دلایلی که سبب می‌شود عملکرد سیستم خنک‌کننده با اشکال مواجه شود، مایع خنک‌کننده یا کولانت است. در نظر داشته باشید که با توجه به عمر مفید قطعات و سیالات استفاده‌شده در خودرو، مالکان خودروهای وارداتی باید با توجه به این نکته مهم، کولانت خودروی‌شان را در مدت زمان مشخصی تعویض کرده و در نگهداری اصولی از آن نهایت دقت را داشته

مایع خنک‌کننده
مهم و اثرگذار



AMICO NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"
"PERSEVERANCE AT EVERY CROSSROADS, COMPANIONSHIP ON EVERY PATH."