



عضو هیات رئیسه کمیسیون
صنایع و معادن مجلس مطرح کرد:
دولت به جای انتقاد از گرانی
خودرو، بازار را مدیریت کند

صفحه ۴



تولید محصول خاص بامو
متوقف می شود؟

صفحه ۱۲



حسین زاریان

رئیس شورای سیاستگذاری

ما هم می توانیم اگر ...

در صنعت خودرو ایران همه چیز به تاکتیک ختم می شود؛ آن هم برای کسب سود حداکثری و نه با هدف خودروساز شدن و ادامه بقا. البته که در چنین فضای کاری از استراتژی فقط نامی بیشتر...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور طی نامه ای به شهردار تهران اعلام کرد:

**ایران خودرو در مسیر اصلاح؛
افزایش تولید و تسویه منظم
مطالبات قطعه سازان**

صفحه ۴

**سازمان حمایت در خواست
افزایش قیمت بزرگترین
خودروساز داخلی را رد کرد**

صفحه ۷

**کامیونت برقی حمل زباله؛
بی صدا و پاک**

صفحه ۱۴

پر شتاب با قامت بلند!

کدام اس یووی سریع تر است؟

صفحه ۸

پیشنهاد یک فعال حوزه CNG در مورد گازسوز کردن خودروهای ارزان؛

تولید خودرو هیبرید زیر ۲ میلیارد تومان توجیه اقتصادی ندارد

خودروهای زیر ۲ میلیارد تومان به لحاظ اقتصادی باید به سمت دوگانه سوز شدن بروند. اما خودروهایی که بالاتر از این قیمت به فروش می رسند، باید مجهز به فناوری هیبریدی باشند.

صفحه ۳

در ۶ ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

**کنترل هزینه های تولید
در زامیاد؛ ثبات مالی
در میانه تورم**

صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه

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

**بیمه وسایل نقلیه برقی؛
چالش بزرگ پس از تصادف**

وسایل نقلیه برقی شامل خودروها و موتورسیکلت های

برقی در سال های اخیر به سرعت ...

صفحه ۲

برندهای کوچک و بزرگ در رقابت

بر سر فناوری برقی و هوشمند؛

**بازار خودرو چین به
آزمایشگاه نوآوری بدل شد**

بازار خودرو چین در سال های اخیر به یکی از پیچیده ترین

و پرتحول ترین عرصه های صنعتی ...

صفحه ۶

رقابت خودروسازی از «بهترین سخت افزار» به «بیشترین ارزش آفرینی» منتقل شد؛

اروپا، غفلت در ارزش آفرینی، عقب ماندگی در رقابت

صفحه ۹



@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



لوازم جانبی ایرتویا

انتخابی مطمئن برای خودروی شما

۰۲۱-۷۳۴۵۷۷

PERSIA MOBILITY GROUP

محصولات جدید گروه پرشیا موبیلیتی



PMSG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

PERSIA
PREMIUM

برای کسب اطلاعات بیشتر به وب سایت پرشیا خودرو مراجعه نمایید.

www.persiakhodro.ir @ Persiakhodro 021 4591



عرضه یک آفرودر برقی است که بتواند با برندهایی مانند ریویان و اسکات رقابت کند. در این سناریو، اکسترا روی پلتفرم اختصاصی خودروهای برقی نیسان ساخته خواهد شد و تولید آن ممکن است از سال ۲۰۲۸ با بازه قیمتی ۳۸ تا ۴۸ هزار دلار آغاز شود اما اگر شرایط برای تولید یک خودروی برقی کامل مهیا نباشد، نیسان به سراغ گزینه دوم یعنی استفاده از سیستم هیبریدی بردافزا e-POWER خواهد رفت. در این حالت، اکسترا به یک خودروی الکتریکی بردافزا تبدیل می شود که یک موتور بنزینی کوچک، نقش ژنراتور را برای شارژ باتری ها ایفا می کند. سناریوی سوم و محافظه کارانه ترین گزینه که در صورت تغییر سیاست های حمایتی از خودروهای برقی اجرا خواهد شد، بازگشت به ریشه ها است.

زمزمه های بازگشت شاسی بلند محبوب و آفرودی نیسان، اکسترا جدی تر از همیشه به گوش می رسد. پس از ثبت نشان تجاری اکسترا توسط نیسان در آمریکا و انتشار تصویری میهم از یک شاسی بلند جعبه ای شکل، گمانه زنی ها برای احیای این مدل به اوج خود رسیده است. حالانیز رندرهای جدیدی منتشر شده که چهره احتمالی این خودرو را به تصویر می کشد و نشان می دهد که نیسان ممکن است با سه رویکرد متفاوت، این آفرودر محبوب را به بازار بازگرداند. این تصاویر بر اساس شواهد موجود و برنامه های احتمالی نیسان شکل گرفته اند و به خوبی نشان می دهند که نسل جدید اکسترا می تواند رقیبی جدی برای خودروهایی مانند فورد برانکو و تویوتا فورانر باشد. به نظر می رسد نیسان سه سناریوی اصلی را برای بازگشت اکسترا در نظر دارد. گزینه اول



ایده هایی برای ادامه مسیر نیسان «اکسترا»

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

بیمه وسایل نقلیه برقی؛ چالش بزرگ پس از تصادف



وسایل نقلیه برقی شامل خودروها و موتورسیکلت های برقی در سال های اخیر به سرعت در کشورمان گسترش یافته اند، اما بیمه و پوشش های مالی برای این وسایل هنوز با چالش های جدی مواجهه است. محمدحسین شفیعی، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت و گو با «دنیای خودرو» با تأکید بر اهمیت بیمه وسایل برقی گفت: «مالکان این وسایل در صورت وقوع تصادف یا خسارت با مشکلات متعددی مواجه هستند و بیمه های فعلی پاسخگوی نیازهای آنان نیستند.»

وی افزود: «نبود پوشش کامل و استانداردهای مشخص، باعث شده بسیاری از مالکان در بلاتکلیفی و نگرانی به سر ببرند.» به گفته شفیعی، نخستین مشکل عمده، «هزینه بالای تعمیر و تعویض قطعات» است. او گفت: «باتری ها، مدارها و تجهیزات الکترونیکی وسایل برقی بسیار پیچیده و پرهزینه هستند و همین موضوع بیمه گران را در پذیرش ریسک محتاط کرده است.»

وی با اشاره به محدودیت های پوشش بیمه ای گفت: «بسیاری از



بیمه نامه ها تنها خسارت های بدنه و مسئولیت شخص ثالث را شامل می شوند و خسارت های خاص وسایل برقی مانند آتش سوزی باتری، خرابی مدار شارژ یا آسیب قطعات الکترونیکی حساس، معمولاً در نظر گرفته نمی شوند.» این کارشناس بیمه افزود: «این محدودیت باعث می شود مالکان نتوانند به بیمه خود اعتماد کامل داشته باشند و در صورت حادثه متحمل هزینه های سنگین شوند.» او گفت: «مالکان وسایل نقلیه برقی با سه گزینه مواجه اند: پرداخت حق بیمه بسیار گران برای پوشش کامل، انتخاب بیمه پایه با پوشش محدود، یا عدم بیمه به سبب بالا بودن هزینه و عدم اعتماد به پوشش موجود.»

وی افزود: «هر یک از این گزینه ها با ریسک مالی و قانونی همراه است و امنیت مالک، سر نشینان و افراد ثالث را به خطر

می اندازد.» او گفت: «شرکت های بیمه باید بسته های ویژه ای برای وسایل نقلیه برقی طراحی کنند که ریسک خاص این وسایل را در نظر بگیرند؛ شامل پوشش باتری، سیستم های الکتریکی، مدار شارژ، خرابی الکترونیک و آتش سوزی.»

وی افزود: «توسعه شبکه تعمیر و نگهداری تخصصی برای وسایل برقی نیز ضروری است؛ تعمیرگاه های معتبر با تکنسین های ماهر و قطعات اصلی می توانند هزینه و زمان تعمیر پس از حادثه را کاهش دهند و اعتماد مالکان را بالا ببرند.»

او گفت: «جمع آوری و انتشار داده های خسارت وسایل برقی از دیگر اقدامات مهم است. اطلاعات دقیق درباره تصادفات، میزان خسارت و... به بیمه گران کمک می کند ریسک را بهتر ارزیابی و حق بیمه منطقی تر تعیین کنند.»

شفیعی افزود: «این شفافیت باعث می شود هم مالکان و هم شرکت های بیمه تصمیمات آگاهانه بگیرند و از سوء تفاهم و اختلاف جلوگیری شود.»

وی با اشاره به نقش نهادهای نظارتی گفت: «دولت و نهادهای قانونی باید مقررات حمایتی و استانداردهای ایمنی وسایل برقی را به روز کنند و حقوق مالک، سر نشین و شخص ثالث در حوادث تضمین شود.»

شفیعی گفت: «رشد وسایل نقلیه برقی مزایای زیست محیطی و اقتصادی قابل توجهی دارد، اما بدون بیمه مناسب، مالکیت این وسایل با ریسک بالایی همراه خواهد بود.»

وی افزود: «اگر بیمه گران، سیاست گزاران و سازندگان به مشکلات پوشش و تعمیر توجه نکنند، علاقه عمومی به استفاده از وسایل برقی کاهش می یابد و سرمایه گذاری در این بخش با خطر مواجه خواهد شد.»

او در پایان گفت: «ایجاد پوشش های بیمه ای تخصصی، توسعه شبکه تعمیرات و شفافیت قانونی، راهکارهایی هستند که می توانند این چالش را برطرف کنند و رشد ایمن و پایدار وسایل برقی را تضمین کنند.»

ما هم می توانیم اگر ...

«در صنعت خودرو ایران همه چیز به تاکتیک ختم می شود؛ آن هم برای کسب سود حداکثری و نه با هدف خودروساز شدن و ادامه بقا. البته که در چنین فضای کاری از استراتژی فقط نامی بیشتر نمی ماند تولید خودروهای برقی که به دلایل گوناگون از جمله زیست محیطی به تدریج در جهان شمول عام پیدا می کند، کشورمان نیز ناگزیر از پذیرفتن آن خواهد بود و صنعتگران ایران نیز با تولید «تارای تمام برقی» در ایران خودرو و رونمایی از آن در جمع نمایندگان رسانه ها ثابت کرده اند که توان انجام این مهم را دارند و برای به خط تولید رفتن، تولید انبوه و عرضه آن به بازار نیاز به حمایت دارند؛ اما

تاکنون دریغ از حمایت و تدوین استراتژی و راهبرد در این باره!

چنانچه اثبات توانمندی صنعتگران ایران مورد عنایت مسئولان سیاست گزار صنعتی قرار می گرفت، در این سرمقاله می یابست به رمز و راز توسعه و بقای آن می پرداختیم و مثلاً می نوشتیم که در تولید خودروهای الکتریک دو عامل زمان شارژ مجدد و میزان پیمایش پس از شارژ در نظر مشتریان دواصل اساسی است که باید رعایت شود. اما متأسفانه مسئولان بخش سیاست گزار صنعتی بیشتر اوقاتشان را صرف صدور مجوز تولید که البته در ایران همان مونتاژ است، کردند و ده ها شرکت ظاهراً تولید کننده اما در عمل مونتاژ کار به وجود آوردند که در دنیا بی سابقه بود و همین تعدد و تنوع واحدهای جدید موجب ایجاد مشکلاتی مانند مشکل ارزی در صنعت خودرو شد.

آن چه که برای اثبات توانمندی های صنعتی ایران در این صنعت لازم بود شامل تولید خودرو تمام الکتریک و یا داخلی سازی قطعات مهم که نیاز اصلی آن تکنولوژی پیشرفته و به روز بود اثبات گردید و شکی در آن نیست از این پس دیگر نوبت سیاست گزاران صنعتی است و امیدواریم که به جای ترسیم راه های پر پیچ و خم ابهام آمیز که به هیچ مقصد دلخواهی ختم نمی شود، راه روشن و شفاف انتخاب و ابلاغ شود تا ما هم در صنعت خودرو جهان حضور داشته و حرفی برای گفتن داشته باشیم.

فرجام سخن این که: صنعت خودرو ایران برای دوام و بقای مثبت و سودمند خود نیاز مبرمی به یک راهبرد توسعه گرای کیفی دارد که هر چه زودتر باید تدوین، تصویب و جهت اجرا ابلاغ شود. امکانات دسترسی به این هدف متعالی در کشور موجود بوده و فرصت سوزی در این زمینه زبان های غیر قابل جبرانی را به دنبال خواهد داشت.

این دگر به عهده مسئولان بخش سیاست گزار صنعتی است که اقدامات لازم و همه جانبه را به عمل آورند. باید به تلاش های مدیریت و کارکنان ایران خودرو در طراحی و تولید «تارای تمام برقی» ارج گذاشت و آن را جهت عرضه به بازار به تولید انبوه رسانید؛ و گر نه باید انگشت حسرت به دهان گزید!!



حسین نظریان
رئیس شورای سیاست گذاری



کرمندم‌تەر



KERMANMOTOR

KMER3

کی ام سی اس آر ۳



کاتالوگ

S از امکاناتی نظیر صفحه آمپر ۱۲.۳ اینچی، سیستم ناوبری، سیستم پیشگیری از برخورد در نقاط کور، دستیار رانندگی در بزرگراه، تهویه صندلی‌های جلو و سیستم تهویه مطبوع تمام اتوماتیک دو منطقه‌ای بهره‌مند خواهند شد. هیوندای با این بسته پیشنهادی، تجربه رانندگی مدرن و ایمن را بدون نیاز به پرداخت هزینه‌های گزاف برای مدل‌های فول آپشن، در دسترس طیف وسیع تری از مشتریان قرار داده است. البته مدل‌های بالاتر نیز از این به‌روزرسانی بی‌نصبی‌نمانده‌اند. برای مثال، تیپ اکسکلوسیو اکنون به‌صورت استاندارد با دستیار پارک هوشمند از راه دور، دوربین دید فراگیر (۳۶۰ درجه)، مانیتور نمایش نقاط کور و سیستم‌های کمکی پارک پیشرفته عرضه می‌شود.

هیوندای برای تقویت جایگاه سدان محبوب خود، از مدل ۲۰۲۶ سوناتا در کره جنوبی رونمایی کرد. خبر مهم در این به‌روزرسانی، معرفی تیپ جدید S است که با ارائه مجموعه‌ای از امکانات پرطرفدار با قیمتی رقابتی، تعادل جذابی میان ارزش خرید و تجمل ایجاد می‌کند. تیپ S که بین مدل پایه پریمیوم و مدل‌های رده‌بالا تر قرار می‌گیرد، بسیاری از امکانات رفاهی و ایمنی کلیدی را که پیش از این تنها در نسخه‌های گران‌تر یافت می‌شد، به‌صورت استاندارد عرضه می‌کند. این استراتژی هیوندای نه تنها دست خریداران را برای انتخاب بازتر می‌کند، بلکه نشان‌دهنده عزم جدی این شرکت برای حفظ جذابیت سوناتا در بازار رقابتی سدان‌های سایز متوسط است. خریداران تیپ



امکانات بیشتر برای هیوندای «سوناتا»



پیشنهاد یک فعال حوزه CNG در مورد گازسوز کردن خودروهای ارزان؛

تولید خودرو هیبرید زیر ۲ میلیارد تومان توجه اقتصادی ندارد

خودروهای زیر ۲ میلیارد تومان به‌لحاظ اقتصادی باید به سمت دوگانه‌سوز شدن بروند. اما خودروهایی که بالاتر از این قیمت به‌فروش می‌رسند، باید مجهز به فناوری هیبریدی باشند

دلار هزینه صرف فناوری جدید و به‌روز شود، این هزینه در یک تا دو ماه از محل کاهش مصرف بنزین جبران خواهد شد. یعنی بازگشت سرمایه در این بخش برای کشور تقریباً سریع و فوری است.

چرا ناوگان حمل‌ونقل عمومی و کامیونت‌ها کمتر به سمت گازسوز شدن رفته‌اند؟

این هم ناشی از نبود برنامه‌ریزی است. کشورهای بزرگ صنعتی در دنیا که سردمدار خودروهای برقی هستند، سال‌هاست ناوگان سنگین خود را به‌سمت CNG یا LNG و LCNG برده‌اند. جالب است که حتی کشورهایی که منابع گازی ندارند، این کار را کرده‌اند. آمریکا مالیات کامیون‌ها و ناوگان خدمات شهری گازسوز را کاهش می‌دهد و در این مسیر از مشوق‌های مالی چشمگیری بهره می‌برد. در ایران نیز توان فنی این تبدیل کاملاً وجود دارد؛ اما نیازمند سیاست‌گذاری و فراهم کردن مسیر واردات فناوری است.

آیا صنعت خودرو کشور تمایل واقعی به تولید خودروهای گازسوز دارد یا نیازمند مشوق‌های دولتی است؟

مشوق لازم است، اما کافی نیست؛ اصل ماجرا این است که تا رقابت ایجاد نشود، هیچ خودروسازی انگیزه ارتقا یا توسعه محصولش را نخواهد داشت. اگر رقابت واقعی با واردات فناوری جدید شکل بگیرد، خودروساز مجبور است قواعد بازی را تغییر دهد. در غیر این صورت، حتی با مشوق‌های مالی هم عقب می‌ماند.

مشکلاتی همچون تکنولوژی منسوخ‌شده و فقدان جذابیت به‌لحاظ قیمت، کمتر از ظرفیت واقعی استفاده می‌شوند. با اصلاح نرخ بنزین، انتظار می‌رود استقبال مردم از خودروهای گازسوز به‌شکل قابل توجهی افزایش یابد و به‌این ترتیب شاهد رشد تقاضا برای تبدیل خودروهای بنزینی به‌مدل‌های گازسوز باشیم.

وضعیت قطعه‌سازان داخلی چگونه است؟ آیا با قطعات خودروهای گازسوز کاملاً داخلی‌سازی شده‌اند؟

خیر؛ صددرد داخلی نشده است؛ در حوزه مخزن چند شرکت بزرگ داریم و تعداد زیادی هم قطعه‌ساز داخلی فعال هستند. اما مشکل این است که تکنولوژی ما در این بخش رشد قابل توجهی نداشته؛ چرا که واردات فناوری جدید محدود شده است. وقتی دولت با روش‌هایی همچون عدم اعطای مجوز برای ثبت سفارش یا عدم تخصیص ارز از واردات جلوگیری می‌کند، صنعت داخلی نیز در همان سطح قدیمی باقی می‌ماند. اگر فناوری جدید وارد شود، صنایع داخلی نیز راهی جز آن نخواهند داشت که محصولانشان را با کیفیت بالا و مجهز به‌فناوری روز راهی بازار کنند.

برخی کارشناسان معتقدند روند بازدهی سرمایه‌گذاری در بحث CNG طولانی است؛ نظر شما در این خصوص چیست؟

کاملاً مخالفم؛ بازدهی سرمایه در این حوزه فوق‌العاده سریع است. به‌طور ساده، هر یک متر مکعب CNG جای یک لیتر بنزین را می‌گیرد. اگر برای هر خودرو گازسوز ۵۰۰ تا ۶۰۰

بدون این که این افت کیفیت در عملکرد موتور دیده شود.

به‌عنوان یک فعال صنعت CNG، ظرفیت رشد این سوخت در کشور را تا چه اندازه می‌دانید؟

بسیار زیاد؛ ما شبکه گازرسانی عظیم، ۹۰ درصد پوشش گاز شهری، ۲ هزار و ۵۰۰ جایگاه فعال و منابع گازی فراوان داریم. حداقل ۸ تا ۹ ماه در سال هیچ‌گونه ناترازی گاز نداریم و حتی مازاد تولید نیز داریم. این یعنی کشور ما یک «ثر انگشت انرژی» منحصر به‌فرد دارد؛ چیزی که خیلی از کشورها ندارند. طبیعی است که CNG باید اولویت اول سیاست‌گذاری سوخت باشد.

بحث خودروهای هیبریدی چقدر با این موضوع در تعارض است؟

هیچ تعارضی وجود ندارد؛ این دو در دو سگمنت کاملاً متفاوت فعالیت می‌کنند. خودروهای زیر ۲ میلیارد تومان به‌لحاظ اقتصادی باید به‌سمت دوگانه‌سوز شدن بروند. اما خودروهایی که بالاتر از این قیمت به‌فروش می‌رسند، باید مجهز به فناوری هیبریدی باشند. ما زیرساخت کافی برای خودروهای تمام‌برقی نداریم و چند سال طول می‌کشد تا ناترازی برق جبران شود. بنابراین برای سطح بالاتر، هیبریدی منطقی است و برای خودروهای اقتصادی، CNG بهترین گزینه است

در حال حاضر چه تعداد خودرو دوگانه‌سوز در کشور در حال تردد هستند؟

حدود ۴.۵ تا ۵ میلیون دستگاه؛ اما بسیاری از آن‌ها به‌دلیل

سوخت CNG با «محسن ره‌روان»، فعال صنعت CNG به‌گفت‌وگو پرداختیم؛

در سال‌های اخیر بارها مطرح شده که توسعه CNG در ایران متوقف شده است؛ به نظر شما ریشه این توقف چیست؟

مشکل اصلی این است که سیاست‌گذار در حوزه CNG نقش خود را درست تعریف نکرده. بسیاری وزارت نفت را متولی اصلی می‌دانند؛ چرا که موضوع سوخت مطرح است؛ اما واقعیت این است که بخش تعیین‌کننده، وزارت صمت است. تنظیم بازار، مدیریت واردات و سیاست‌گذاری صنعتی در این حوزه باید زیر نظر صمت باشد. اگر وزارت صمت با درایت وارد می‌شد و هم تولیدکنندگان داخلی مخزن و کیت را به‌رقابت و ارتقای کیفیت تشویق می‌کرد و هم واردات فناوری روز را تسهیل می‌کرد، امروز وضعیت کاملاً متفاوت بود.

براساس آن چه شما اشاره کردید، فقدان رقابت عامل رکود تکنولوژی است؛ در حال حاضر وضعیت فناوری در خودروهای گازسوز چگونه است؟

وقتی رقابتی وجود نداشته باشد، تولیدکننده داخلی دلیلی برای ارتقا نمی‌بیند. هنوز بعد از ۲۰ سال همان مخازن فلزی نسل اول تولید می‌شود؛ در حالی که دنیا سال‌هاست به‌سمت مخازن کامپوزیتی نسل‌های سه و چهار رفته، در حوزه کیت هم همچنان نسل‌های قدیمی تولید می‌شود؛ نسل‌هایی که مشکلاتی مثل کاهش شتاب ایجاد می‌کنند. دنیا بیش از ۱۰ سال است از کیت‌های سکونشال نسل ۴ استفاده می‌کند؛



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

ایران یکی از معدود کشورهایی است که مزیت ساختاری در حوزه گاز دارد؛ شبکه گسترده گازرسانی شهری و بین‌شهری، ۲۵۰۰ جایگاه عملیاتی CNG، ظرفیت عظیم تولید گاز و مصرف رو به‌رشد بنزین، همگی نشان می‌دهد گاز می‌تواند نقش نخست را در سیاست انرژی کشور ایفا کند. اما این مزیت تاکنون به یک فرصت بالفعل تبدیل نشده است. در حالی که بسیاری از کشورهایی که از منابع گازی بی‌بهره هستند، برای کاهش آلودگی و مهار هزینه‌های انرژی به‌طور گسترده به‌سمت خودروهای گازسوز حرکت کرده‌اند، ایران با وجود زیرساخت بسیار قوی، سال‌هاست از توسعه این بخش عقب مانده است. عقب‌ماندگی تکنولوژی یک، نبود رقابت، محدودیت در واردات فناوری جدید و سیاست‌های نادرست در بازار خودرو باعث شده سهم خودروهای دوگانه‌سوز از کارایی واقعی فاصله بگیرد. از سوی دیگر، رشد مصرف بنزین و ناترازی فصلی انرژی، نگاه سیاست‌گذار را دوباره معطوف به استفاده از ظرفیت CNG در کشور کرده است؛ با این تفاوت که این بار افکار عمومی نیز پس از اصلاح نرخ بنزین، به مزیت گاز توجه بیشتری نشان می‌دهد. در این‌جا برای بررسی وضعیت خودروهای گازسوز و

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی

با ضمانت کورال تایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



سوپراسپرت‌های نامدار آن زمان را پشت سر بگذارد. اصطلاح اسلیپر به خودروهایی اطلاق می‌شود که ظاهری ساده و بی‌ادعا دارند اما از نظر فنی و عملکرد، بسیار قدرتمندتر از آن چیزی هستند که به نظر می‌رسند و به نوعی گرگ‌هایی در لباس میش هستند. کم‌ری اسلیپر تجسم کامل این ایده بود. در حالی که قدرتمندترین نسخه کم‌ری در آن زمان به یک موتور ۳٫۵ لیتری ۷۶ با قدرت ۱۲۶۸ اسب‌بخار مجهز بود، این پروژه دیوانه‌وار، قدرتی بیش از سه برابر آن را تولید می‌کرد.

شاید باور کردنی نباشد اما تویوتا یک دهه پیش، یکی از آرام‌ترین و قابل‌اعتمادترین سدان‌های خانوادگی جهان را به یک هیولای مسابقات درگ تبدیل کرد. در نمایشگاه سما سال ۲۰۱۴، تویوتا از پروژه‌ای پرده برداشت که همگان را شگفت‌زده کرد. یک تویوتا کم‌ری با ظاهری کاملاً معمولی که در زیر پوسته خود، یک پیش‌رانه ۸۵۰ اسب‌بخاری پنهان کرده بود. این خودرو که کم‌ری اسلیپر نام گرفت، می‌توانست مسافت ۴۰۰ متر را تنها در ۹٫۸ ثانیه طی کند و بسیاری از



گنجاندن موتور «لندکروز» زیر بدنه «کم‌ری»

انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور طی نامه‌ای به شهردار تهران اعلام کرد:

ایران خودرو در مسیر اصلاح؛ افزایش تولید و تسویه منظم مطالبات قطعه‌سازان

بنگاه‌داری دولتی در صنعت خودرو طی سالیان گذشته موجب زیان سنگین برای سهامداران، توقف سرمایه‌گذاری، فرسودگی تجهیزات و نارضایتی گسترده مصرف‌کنندگان شده است



پیگیری يك موضوع Follow up

محسن جوهری

رئیس انجمن صنفی CNG کشور

تولید خودروهای دوگانه‌سوز تقریباً متوقف شده است

در حالی که در کشور سالانه حدود ۴ میلیارد دلار برای واردات بنزین ۶۰ هزار تومانی هزینه می‌شود، صنعت CNG با تنها یک سوم ظرفیت فعال، هنوز نتوانسته نقش واقعی خود را در کاهش مصرف بنزین ایفا کند. این صنعت که از دهه ۸۰ به عنوان بازوی اصلی مدیریت مصرف سوخت طراحی شده بود، امروز با کاهش شدید مصرف، افت تعداد خودروهای دوگانه‌سوز و مشکلات ساختاری روبه‌روست، از همین رو محسن جوهری، رئیس انجمن صنفی CNG کشور به بررسی دلایل این وضعیت و راهکارهای بازگشت صنعت CNG به نقش استراتژیک آن پرداخت

آمار مصرف CNG کاهش چشمگیری داشته، دلیل این افت چیست؟

ظرفیت مصرف CNG در کشور حدود ۴۰ میلیون مترمکعب در روز است، اما مصرف واقعی به ۱۵٫۸ میلیون مترمکعب رسیده. این رقم نسبت به سال ۱۴۰۲ حدود ۳۵ درصد کاهش یافته. مصرف در سال ۱۴۰۲ حدود ۲۴٫۵ میلیون مترمکعب بود، سال ۱۴۰۳ به ۱۹٫۵ میلیون رسید و امسال به این عدد فعلی رسیده است. این کاهش نتیجه چند عامل از جمله کاهش تعداد خودروهای گازسوز، افت انگیزه مردم و نبود سیاست‌های حمایتی است.

ایمن‌کاهش در حالی است که واردات بنزین هزینه زیادی به کشور تحمیل می‌کند. صنعت CNG چقدر می‌تواند کمک کند؟

صنعت CNG می‌تواند بدون یک ریال هزینه، روزانه ۲۰ میلیون لیتر مصرف بنزین را کاهش دهد. ما حدود ۱۵ میلیون خودرو فعال CNG سوز داریم و بیش از ۲۲۰۰ جایگاه در کشور فعال است که بسیاری با مشکلات اقتصادی روبه‌رو هستند و این ظرفیت عظیم بلااستفاده مانده است.

تعداد خودروهای دوگانه‌سوز طی سال‌های اخیر به شدت کم شده، علت چیست؟

بله، تعداد خودروهای فعال از ۴۰۲ میلیون دستگاه به ۱۵ میلیون رسیده؛ یعنی کاهش حدود ۶۵ درصدی. بخشی از خودروهای دهه ۸۰ اسقاط شده‌اند، مخازن بسیاری منقضی شده و مالکان توان تعویض ندارند. تولید خودروهای دوگانه‌سوز تقریباً متوقف شده و طرح‌های تبدیل کارگاهی نیز کاهش یافته است.

انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در نامه‌ای به دکتر علی‌رضا زاکانی، شهردار تهران، توضیحاتی درباره ابهامات مطرح‌شده پیرامون واگذاری مدیریت گروه صنعتی ایران خودرو ارائه کرد. در این توضیحات تأکید شده که واگذاری انجام‌شده «انتقال مالکیت از دولت به بخش خصوصی» نبوده، بلکه صرفاً «بازگشت کرسی‌های مدیریتی به سهامداران اصلی» بوده است.

در نامه انجمن قطعه‌سازان آمده است که کنترل مدیریتی ایران خودرو نه از مسیر واگذاری دولتی، بلکه براساس رأی مجمع و با استناد به قوانین موضوعه به سهامداران عمده بازگشته است. به گفته انجمن، بازگشت کرسی‌های مدیریتی به معنای انتقال مالکیت از دولت نیست، زیرا بخش قابل توجهی از سهام همچنان در اختیار سهامداران خرد، شرکت‌های غیردولتی و نهادهای عمومی قرار دارد و دو کرسی هیات‌مدیره نیز در اختیار مجموعه‌های دولتی و عمومی باقی مانده است.

بنگاه‌داری دولت عامل زیان

در این نامه همچنین به نکات حقوقی مطرح‌شده توسط شهردار تهران اشاره شده و آمده است: مواردی مانند

ممنوع‌الخروجی یا طرح اتهام علیه برخی سهامداران، مانعی برای مدیریت شرکت‌های حقوقی ایجاد نمی‌کند و تاکنون هیچ رأی قطعی قضایی در این زمینه صادر نشده است. همچنین عنوان «ممنوع‌الورودی» اساساً در قوانین کشور تعریف نشده است.

در بخش دیگری از توضیحات، تجربه چند دهه مدیریت دولتی در صنعت خودرو مورد نقد قرار گرفته است. انجمن قطعه‌سازان می‌نویسد: بنگاه‌داری دولتی در صنعت خودرو طی سالیان گذشته موجب زیان سنگین برای سهامداران، توقف سرمایه‌گذاری، فرسودگی تجهیزات و نارضایتی گسترده مصرف‌کنندگان شده است.

در ادامه تأکید شده که صنعت خودرو ایران که پنج دهه پیش هم‌زمان با برخی کشورهای آسیایی آغاز به کار کرد، امروز فاصله قابل توجهی با کره و چین دارد و بخشی از این عقب‌ماندگی ناشی از تصدی‌گری دولت و کاهش بهره‌وری بوده است. در این نامه همچنین بر سابقه و توان سهامداران اصلی ایران خودرو تأکید شده و آمده است که سهامداران عمده این گروه از خوشنام‌ترین صنعتگران کشور بوده و هیچ بدهی معوق بانکی ندارند. مجموعه قطعه‌سازی وابسته به این گروه نیز با ۱۴ هزار نیروی کار، از پیشروترین شرکت‌های زنجیره تأمین خودروسازی کشور معرفی شده است.

نگاهی به عملکرد ۱۰ ماهه مدیریت جدید ایران خودرو براساس گزارش عملکرد ۱۰ ماهه مدیریت جدید، ایران خودرو موفق به تحقق دو شاخص مهم شده است: نظم در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان؛ افزایش ۱۳ درصدی تولید با وجود نوسانات ارزی، قطعی برق و شرایط نامساعد کسب‌وکار.

در این نامه همچنین مقایسه‌ای با وضعیت سایپا ارائه شده و آمده است: سایپا تحت مدیریت دولتی با کاهش ۳۷ درصدی تولید و بحران مالی بی‌سابقه مواجه شده است. در پایان این نامه خطاب به شهردار تهران هشدار داده شده که طرح برخی مطالب بدون تکیه بر مستندات دقیق می‌تواند موجب دل‌سردی فعالان صنعتی و کاهش امید آنان نسبت به روند اصلاحات اقتصادی و صنعتی شود. شرایط فعلی نشان می‌دهد مدیریت بخش خصوصی توانسته عملکردی متفاوت و کارآمدتر از مدیریت دولتی ارائه کند و امید تازه‌ای برای قطعه‌سازانی که حدود ۷۰۰ هزار شغل ایجاد کرده‌اند، فراهم سازد.

نسخه‌ای از گزارش «مانعای صنعت خودرو» شامل داده‌های رسمی سامانه کدال برای مقایسه عملکرد مدیریت بخش خصوصی و دولتی نیز به این نامه پیوست شده است.

نگاه View



علی حدادی

عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس

دولت به جای انتقاد از گرانی خودرو، بازار را مدیریت کند

طی سال گذشته و امسال بخش مهم واردات خودرو چه خودروهای نو و چه کارکرده در جهت ایجاد توازن در سطح تولید و تقاضا به خوبی مدیریت نشده است.

یکی از علت‌های اصلی که مآل قانون واردات خودرو را تصویب کردیم ضرورت کیفیت‌بخشی به خودروها بود که متأسفانه تاکنون محقق نشده است. هم‌اکنون دولت نمی‌تواند در این بخش هم مجری و هم منتقد باشد و وظیفه دولت چه رئیس‌جمهور، چه معاون اول رئیس‌جمهور و چه وزارتخانه‌ها اجرای قانون است ضمن این که موظف هستند هم در بخش کیفیت خودروهایی که به مردم تحویل می‌دهند و هم واردات خودرو پاسخگو باشند که چرا تاکنون آن چه مصوبه مجلس بوده به طور کامل اجرا نشده است.

در این مورد از یک طرف بانک مرکزی برای تخصیص ارز به واردات خودرو مسئولیت دارد، از سوی دیگر وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز در فرایند واردات مسئولیت دارد. اگر قرار باشد معاون اول رئیس‌جمهور که وظیفه اجرای قانون را برعهده دارد نیز در رابطه با وضعیت صنعت خودرو منتقد باشد قطعاً نتیجه‌ای نخواهد داشت. بی‌تردید تمام اختیارات و مسئولیت این بخش در دست دولت است بنابراین باید اجرای قانون را وظیفه خود بدانند و انگیزه و اراده جدی بر حل نظام مسائل و مشکلات مردم از جمله تولید خودرو و کیفیت آن‌ها داشته باشند.

البته بخشی از مشکلات حوزه تولید خودرو به بدهی‌های انباشته خودروسازان که به قطعه‌سازان دارند، برمی‌گردد حتی آقای وزیر از بانک مرکزی درخواست کرده بود که دو تا مبلغ ۲۰ همت به خودروسازان بزرگ داده شود تا بتوانند مطالبه قطعه‌سازان را پرداخت کنند و به کیفیت خودروها توجه شود، از سوی دیگر قیمت خودروها هم افزایش پیدا نکند.

برای مردم مقرون به صرفه نیست در شرایط کنونی که با مشکلات متعددی در حوزه تأمین معیشت و امور اقتصادی مواجه هستند خودروهایی گران‌قیمت نیز خریداری کنند بنابراین وظیفه دولت است نسبت به ساماندهی بازار ورود کند که یک بخشی از آن به عملکرد رئیس‌جمهور برمی‌گردد که باید به‌طور مستقیم در جهت تحقق این مهم وارد میدان شود و مانع از تداوم گرانی‌ها شود.

متأسفانه در حالی شاهد افزایش قیمت خودروها هستیم که هیچ تغییری در کیفیت آنها ایجاد نمی‌شود و باعث نارضایتی عمومی در جامعه شده است.

زاپاس

Spare Tire

نرخ خودرو در اتاق شیشه‌ای تعیین شود

است که بانک مرکزی برای آن یک ساز و کاری ایجاد کند. این نماینده مردم در مجلس دوازدهم، یادآور شد: «گام سوم این است که دولت به خودروسازان اعلام کند ظرف مدت سه سال از آن‌ها با ارائه تسهیلات، تأمین انرژی و تخصیص پاره‌انه حمایت می‌کند و در صورت عدم همکاری در حوزه کاهش قیمت‌ها و ارتقای کیفیت تولیداتشان با آن‌ها برخورد خواهد کرد که این امر هم می‌تواند صنعت خودروسازی را متحول کند و هم در آن



شرایط، قیمت‌گذاری دستوری نخواهد بود ضمن این که با افزایش واردات بستر رقابت‌پذیری در بازار خودرو نیز ایجاد خواهد شد.» وی افزود: «متأسفانه اصلی‌ترین اشکالی که به خودروسازان پنهان داده است قیمت‌گذاری دستوری است و این در حالی است که اگر آن‌ها تمام هزینه‌های تولید خودرو را هم حساب کنند قیمت تمام‌شده آن بیش از آن چه شورای رقابت تعیین می‌کند، نمی‌شود مگر این که این قیمت‌گذاری در یک اتاق شیشه‌ای صورت بگیرد آنالیز قیمت، میزان عوارض، مصرف سوخت و سایر هزینه‌ها مشخص می‌شود و جای تردیدی باقی نمی‌گارد.»

سیدجواد حسینی کیا، در مورد اظهار نظرهای دولتمردان پیرامون وضعیت نامطلوب تولیدات خودروسازان، هم به لحاظ کیفیت و هم قیمت، گفت: «آنچه در شرایط کنونی می‌تواند گره و ناترازی موجود در بازار خودرو بین عرضه و تقاضا را رفع کند اجازه واردات خودرو به کسانی است که ارز کافی دارند اما دولت نگران است که ارز کف خیابان جمع شود و به سمت واردات خودرو برود.» وی تصریح کرد: «بسیاری افراد در خارج از کشور هستند که ارز کافی دارند و به راحتی می‌توان منشأ ارز آن‌ها را نیز پیدا کرد بنابراین اگر دولت در این

بخش همراهی جدی داشته باشد این ظرفیت مطلوبی برای واردات خودرو است. حسینی کیا خاطرنشان کرد: «هم‌اکنون بسیاری افراد به دلیل وضعیت اقتصادی کشور برای این که ارزش پولشان کاهش پیدا نکند به سمت خرید و نگهداری ارز رفته‌اند بنابراین می‌توان آن‌ها را ترغیب کرد به جای این که این سرمایه غیرمولد را در بالش، صندوقچه و گاوصندوق‌ها نگه دارند در بخش واردات خودرو سرمایه‌گذاری کنند که این موضوع نیازمند این

مسیری کاملاً متفاوت را انتخاب کرده است. شاسی پورشه ۹۱۴ تحت نظر شرکت مهندسی مالتی‌ماتیک برش خورده و تقویت می‌شود تا بتواند شماره بارکد اصلی خودرو را حفظ کند. این رویکرد خلاقانه، در رابطه با آفرینی یکی از زیبارترین خودروهای تاریخ پورشه باز می‌کند. قلب تپنده این ۹۰۴ مدرن، یک موتور هشت سیلندر تخت سفارشی خواهد بود که با همکاری شرکت مهندسی نامدار کاسورت توسعه می‌یابد. همچنین برای اطمینان از دینامیک رانندگی بی‌نقص، آرفال با یکی از بزرگ‌ترین متخصصان پورشه، یعنی تات‌هیل همکاری می‌کند. قطعات فنی دیگر نیز از برندهای معتبری چون برمبو، میشلن و BBS تأمین خواهند شد.

شرکت آرفال قصد دارد پورشه ۹۰۴ را احیا کند و برای این کار از شاسی پورشه ۹۱۴ در کنار پیشروانه هشت سیلندر تخت ساخت کاسورت استفاده خواهد کرد. در حالی که این روزها رستماد پورشه ۹۱۱ بین شرکت‌های مختلف بسیار محبوبیت دارد، یک شرکت نوپا به نام آرفال اتوموتیو با ایده جسورانه احیای پورشه ۹۰۴ افسانه‌ای وارد میدان شده است؛ اما نکته شگفت‌انگیز این پروژه، استفاده از شاسی بسیار فراوان تر و ارزان تر پورشه ۹۱۴ به عنوان پایه این خودروی مسابقه‌ای نمادین است. از آنجایی که شاسی‌های اصلی پورشه ۹۰۴ بسیار کمیاب هستند و قیمت آن‌ها از یک میلیون دلار فراتر می‌رود، دنیل روبلندو، بنیان‌گذار آرفال،



احیای پورشه «۹۰۴» با پیشروانه هشت سیلندر



ویژه‌ها



صنعت خودرو در انتظار پرداخت بسته ۴۰ همتی



محمد رضا نجفی منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره سرنوشت تخصیص تسهیلات ۴۰ همتی به قطعه‌سازان اظهار کرد: «پروژه مصوبه پرداخت ۴۰ همت تسهیلات به دو گروه خودروسازی سایپا و ایران خودرو از مردادماه در دستور کار قرار گرفت و ۲۵ آبان ماه نیز ابلاغ شد. با این وجود همچنان ۱۸ بانک عامل تعیین شده برای پرداخت این تسهیلات روند پرداخت را شروع نکردند.

دیگه چه خبر؟



روزانه ۸۸۶ دستگاه وسیله نقلیه اسقاط می‌شود



رئیس هیات عامل سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران (ایدرو) از اسقاط روزانه ۸۸۶ دستگاه وسیله نقلیه خبر داد و گفت: «از ابتدای امسال ۵۳ هزار دستگاه وسیله نقلیه فرسوده بانو جایگزین شده است.»

فرشاد مقیمی با اشاره به جزئیات طرح جایگزینی وسایل نقلیه فرسوده بانو اظهار داشت: «این رقم نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۳۳۰ درصدی داشته است. امروز تاکسی‌های برقی و اتوبوس‌های بین شهری که در خیابان‌ها تردد می‌کنند، حاصل برنامه‌ریزی‌های این سازمان و وزارت صنعت، معدن و تجارت است.»

در ۶ ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

کنترل هزینه‌های تولید در زامیاد؛ ثبات مالی در میانه تورم



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بررسی صورت‌های مالی منتشرشده از سوی شرکت زامیاد نشان می‌دهد این خودروساز تجاری در نیمه نخست سال جاری موفق شده هزینه‌های تولید خود را با وجود فضای تورمی اقتصاد کشور، تحت کنترل نگه دارد.

بهای تمام‌شده تولید زامیاد در این دوره برابر با ۱۰ هزار و ۲۸۳ میلیارد تومان بوده که در مقایسه با رقم ۹ هزار و ۹۶۷ میلیارد تومان دوره مشابه سال گذشته، تنها افزایشی محدود را تجربه کرده است.

این ثبات نسبی بهای تمام‌شده، آن هم در شرایطی که بسیاری از خودروسازان و قطعه‌سازان با جهش شدید هزینه‌ها روبه‌رو شده‌اند، نشان‌دهنده رویکرد مدیریت‌شده و تقویت بهر موری در خطوط تولید این شرکت است.

این درحالیست که عملکرد هزینه‌ای زامیاد در شش ماهه نخست سال یک پیام مهم به همراه دارد، این شرکت توانسته از اثرات منفی افزایش نرخ مواد اولیه، رشد دستمزدها و نوسانات ارزی بکاهد و هزینه‌های تولید را به‌طور نسبی تثبیت کند.

کنترل هزینه‌ها در صنعت خودروهای تجاری، یک مزیت رقابتی محسوب می‌شود، چرا که ساختار تولید در این بخش وابستگی بالایی به فولاد، قطعات سنگین و مواد اولیه دارد و هرگونه نوسان می‌تواند

اینفوگرافیک

Infography

رشد درآمد شرکت صنعتی «نیرو محرکه»



شرکت صنعتی نیرو محرکه در هشت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۵،۷۳۱ میلیارد تومان درآمد شده است.

چرا؟



چرخه معیوب اسقاط خودرو

پیوند زدن اسقاط ناوگان فرسوده به واردات خودرو و تولید داخلی باعث شده طی سال‌های اخیر انباشت خودروهای فرسوده، افزایش مصرف بنزین و تشدید آلودگی هوا رخ دهد. در حالی که اسقاط و مدیریت مصرف انرژی از الزامات تعیین‌کننده آینده حمل‌ونقل، اقتصاد و سلامت میلیون‌ها نفر است. پس از تجربه‌های ثانویه و از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰ واردات خودرو متوقف شد و حجم عظیمی از خودروهای فرسوده در خیابان‌ها انباشته شد.

برای چه؟



بن‌بست اسقاط با کاهش تولید و توقف واردات

نتایج اخیر گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد اصلی‌ترین عامل کاهش اسقاط، افت تولید و کاهش واردات خودرو است. در سال‌های گذشته خروج خودروهای فرسوده به تولید و واردات گره خورده بود؛ با افزایش تیراژ، فرآیند اسقاط تسریع و گواهی اسقاط تهیه‌کنند و واردات نیز نقش مکمل داشت. بر اساس آیین‌نامه ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، تولید هر چهار خودرو نیازمند اسقاط یک خودروی فرسوده است.

دلبه یک

First gear

فرسودگی صنعت بیمه خودرو

حاضر جواب: به‌نظر می‌رسد صنعت بیمه آن قدر فرسوده شده که اگر خودش بیمه‌بده داشت، کارشناس بیمه می‌گفت: «این یکی توی سیستم نمی‌رود، از نو بسازید!» بیمه این قدر خسارت ماشین‌ها را پرداخت کرده که کم‌کم به این نتیجه رسیده تنها راه نجات، ساخت یک «جعبه سیاه ثبت خاطرات رانندگی» است که هر وقت راننده ادعا کرد بی‌تقصیر بوده، جعبه سیاه بگوید: «داداش... تو با چشم بسته هم نمی‌توانستی مستقیم بروی!»

هزینه‌های پنهان سوخت کم‌کیفیت؛ از جیب خودروساز تا مصرف‌کننده

حاضر جواب: سوخت کم‌کیفیت رسماً وارد مرحله «فانتزی» شده؛ هر خودرو بر اساس روحیه‌اش واکنش متفاوت می‌گیرد. یکی سرفه می‌کند، یکی عطسه، یکی هم از بس ناله می‌کند که راننده مجبور می‌شود در پارکینگ به ماشینش روحیه دهد.

خودروسازان هم می‌گویند: «ما موتور توربو ساختیم، بنزین معمولی ساختید! داریم با دو زبان مختلف با هم حرف می‌زنیم.» مصرف‌کننده هم مانده میان این عاشقانه سه‌نفره: «سوخت می‌گوید من عالی‌ام، خودروساز می‌گوید مشکل سوخت است، ماشین می‌گوید من فقط خوابم می‌آید...»

تداوم بحران اقتصادی صنعت خودرو در ابعاد جهانی

حاضر جواب: در جهان خودرو، همه چیز شبیه کلاس ریاضی شده؛ باید فرمول‌های عجیب را حل کنی تا بفهمی چرا هر چه بیشتر می‌فروشند، کمتر سود می‌کنند. احتمالاً حسابداری‌شان مثل کیلومترشمار بعضی ماشین‌هاست: یک‌بار صفر می‌شود، یک‌بار نمی‌شود، یک‌بار هم روی دلق می‌ماند. کارخانه‌ها در دنیا به این نتیجه رسیده‌اند که شاید بهتر باشد ماشین نفروشد و فقط کاپ‌هلدر تولید کنند؛ چون آن حداقل کسی را ناراحت نمی‌کند!

مسیر تازه پیش روی کامیون‌های پاک در سراسر اروپا

حاضر جواب: حالا که کامیون‌های هیدروژنی آمده‌اند، دیگر راننده‌ها لازم نیست نگران «بوهای عجیب» باشند. فقط کافی است حواس‌شان باشد کامیونشان شبیه بالن هلیومی بالا نرود! اروپایی‌ها می‌گویند این کامیون‌ها قرار است باعث تحول شود؛ احتمالاً منظورشان این است که اگر یک‌روز وسط جاده از سوخت خالی شد، راحت می‌شود دستگاه آشپزخانه را به آن وصل کرد و آب هم‌جوش آورد. جهش بزرگ یعنی روزی که راننده بگوید: «کامیونم آن قدر پاک است که اگر روی آن دست بکشم، خودم هم تمیز تر می‌شوم.»

نقش پرننگ کامیون‌ها و اتوبوس‌های فرسوده در آلودگی هوا

حاضر جواب: اتوبوس‌های فرسوده آن قدر نقش پرننگی در آلودگی دارند که اگر قرار بود در یک فیلم بازی کنند، قطعاً نقش «دودزا» را می‌گرفتند. این‌ها همان‌هایی هستند که وقتی روشن می‌شوند، هوا احساس می‌کند باید استعفا دهد. البته مردم با آن‌ها خاطره دارند؛ مثلاً وقتی از کنارشان رد می‌شوی یک دوش دود رایگان می‌گیری که در هیچ سالن بخاری پیدا نمی‌شود! با اجرای قانون هوای پاک، امید می‌رود این قهرمانان دودی، بالاخره بازنشسته شوند و بروند در موزه کنار سماورهای زغالی.



که لوگوی منصوری را روی کلاه ایمنی او کون نیز قرار می دهد. منصوری برای این پروژه سسنگ تمام گذاشته و تقریباً تمام پل های اصلی بدنه رولتور را با قطعاتی از جنس فیبر کربن فورج کاری شده جایگزین کرده است. این تغییرات گسترده از کابوت جدید با ورودی های هوای بزرگ و سپر و اسپویلر جلو کاملاً سفارشی شروع می شود و تمام بدنه را در بر می گیرد. ظاهر خودرو ترکیبی جسورانه از فیبر کربن خالص، رنگ مشکی براق و جزئیات قرمز روشنی است که روی گلگیرهای جلو، بخش هایی از درها و نوارهای اطراف پوشش موتور به چشم می خورد. ورودی های هوای جانبی و رکاب های جدید نیز به اهت این هیولای ایتالیایی افزوده اند.

استبان اوکون، راننده فرمول یک لامبورگینی رولتو خود را به منصوری سپرد. نتیجه، هیولایی از فیبر کربن و چرم قرمز با امضای این راننده مشهور است. دنیای تیونینگ خودروهای گران قیمت همیشه پر از شگفتی است؛ اما وقتی یک راننده فرمول یک تصمیم می گیرد سوپراسپرت خود را به دست یکی از جنجالی ترین تیونرهای جهان بسپارد، نتیجه قطعاً دیدنی خواهد بود. استبان اوکون، راننده سرشناس فرمول یک به تازگی جدیدترین محصول شرکت تیونینگ آلمانی منصوری را تحویل گرفته است؛ یک لامبورگینی رولتوئی سفارشی که فریاد می زند من متفاوت هستم. این اتفاق تنها یک خرید ساده نیست، بلکه بخشی از یک همکاری جدید است

راننده فرمولووان به سراغ «منصوری» رفت



«تویوتا» از قافله فصل ۲۰۲۶ فرمولووان عقب نمی ماند



تویوتا با یک قرارداد بزرگ به عنوان حامی اصلی تیم هاس، رسماً به فرمول یک بازگشته است و از فصل آینده، نام تیم به TGR هاس تغییر خواهد کرد. در یک خبر هیجان انگیز برای دنیای موتوراسپرت، بخش مسابقاتی تویوتا که با نام گازورسپینگ شناخته می شود، از فصل آینده اسپانسر اصلی تیم فرمول یک هاس خواهد بود. این قرارداد بزرگ که بر پایه همکاری فنی پیشین دو شرکت شکل گرفته است، نام این تیم آمریکایی را از سال ۲۰۲۶ رسماً به TGR Haas F1 تغییر خواهد داد. این حرکت، همکاری فنی چندساله ای را که در اکتبر سال گذشته اعلام شده بود، تقویت می کند و بزرگترین خودروساز ژاپن را

برای نخستین بار پس از سال ۲۰۰۹، دوباره به بالاترین سطح مسابقات اتومبیلرانی بازمی گرداند. تیم هاس که از موتورهای فراری استفاده می کند، فصل گذشته را در جایگاه هشتم جدول به پایان رساند. آیائو کوماتسو، مدیر ژاپنی تیم هاس با ابراز رضایت از این همکاری گفت: «رابطه کاری ما تا امروز دقیقاً همان چیزی بوده که به آن امیدوار بودیم. پرورش نیروهای متخصصی که بین تیم فرمول یک هاس و TGR همکاری می کنند، سود بسیار زیادی برای ما داشته و این منفعت با بالغ تر شدن همکاری ما بیشتر خواهد شد.

بزرگ ترین محصول اسمارت «هشتگ ۶» خواهد بود



برند اسمارت در روزگار نه چندان دور به تولید خودروهای دو نفره کوچک و مینیاتوری شهرت داشت. این برند اکنون بزرگترین خودرو تاریخ خود را معرفی کرده است که اسمارت #6 نام دارد. سدان جدید اسمارت #6 یک خودرو پلاگین-هیبریدی سنگین وزن است که دو برابر یک اسمارت قدیمی طول دارد و هم اندازه بامو سری ۷ است. ابعاد اسمارت #6 شامل ۴۹۰۶ میلی متر طول، ۱۹۲۲ میلی متر عرض، ۱۵۰۸ میلی متر ارتفاع و ۲۹۲۶ میلی متر فاصله محوری است. وزن این خودرو در سنگین ترین تیپ خود به ۲۰۹۹ کیلوگرم می رسد. اسمارت #6 از پیشراننده پلاگین-هیبریدی (ترکیب موتور برقی

و بنزینی) استفاده می کند. موتور بنزینی این خودرو از نوع ۱.۵ لیتری توربوشارژر است که با موتور برقی همراه می شود. مجموع قدرت ترکیبی این خودرو به ۳۲۹ اسب بخار قدرت می رسد. اسمارت ادعا می کند سدان جدید آن می تواند ۱۸۱۰ کیلومتر را با باتری های شارژ شده و باک سوخت پر طی کند. برد این خودرو در حالت تمام برقی ۲۸۵ کیلومتر است و مصرف سوخت آن نیز به ۳.۹ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر می رسد. وجود اسپویلر فعال در بخش عقب و سنسور لیدار بالای شیشه جلو نشان می دهد که اسمارت در حال تغییر هویت خود است.

برندهای کوچک و بزرگ در رقابت بر سر فناوری برقی و هوشمند؛

بازار خودرو چین به آزمایشگاه نوآوری بدل شد

لامبورگینی «تمراریو»، ویژه و خاص

محصولات لامبورگینی هنگام خروج از کارخانه نیز بسیار خاص به نظر می رسند؛ اما همین ویژگی نیز نمی تواند بعضی از مشتریان را راضی کند. این جاست که بخش مدل های سفارشی لامبورگینی یعنی Ad Personam وارد عمل می شود تا یک نمونه منحصر بفرد را در بهشتی تحویل بدهد. جدیدترین پروژه این بخش، تمراریو یک روبسداد ویژه برای ۵۰۰ مشتری خاص لامبورگینی به نمایش در آمده است. مدیر اجرایی لامبورگینی، استفان وینکلمن نیز در این رویداد خصوصی در ایالت فلوریدا حضور داشت تا این خودرو ویژه را به مدعوین معرفی کند. نخستین ویژگی این تمراریو منحصر بفرد رنگ



بدنه آن است که از سه رنگ سبز روشن Verde Shock، خاکستری Grigio مات و مشکی Nemesis تشکیل می شود. بنابر اعلام لامبورگینی، این ترکیب رنگ خاص در مدت ۳۲۰ ساعت و به صورت دستی انجام شده است. علاوه بر این باید به پنج قطعات فیبر کربنی Alleggerita اشاره کرد که وزن این نسخه از تمراریو را ۲۵ کیلوگرم کاهش می دهد. بسیاری از اجزای کابین تمراریو Ad Personam از جمله قاب روی دکمه استارت با ترکیب رنگی مشابه بدنه تزئین شده است. نشان دست دوزی شده لامبورگینی روی داشبورد و جزئیات سبز Verde Shock در نقاط مختلف، از دیگر ویژگی های کابین این مدل سفارشی است. لامبورگینی تمراریو در آگوست پارسال معرفی شد. این خودرو به قوای حرکتی پلاگین-هیبرید شامل پیشراننده ۴ لیتری V8 توئین توربوشارژر و سه موتور برقی مجهز شده است. این خودرو با ۹۲۰ اسب بخار قدرت می تواند شتاب صفر تا صد ۲.۷ ثانیه و حداکثر سرعت ۳۴۳ کیلومتر بر ساعت را ارائه دهد. از قیمت تمراریو Ad Personam هیچ اطلاعی در دست نیست. البته بنابر گزارش نشریه «kolesa.ru»، لامبورگینی تاکنون از اعلام قیمت مدل استاندارد تمراریو نیز خودداری کرده است.

همه تلاش می کنند جایگاهی برای خود بیابند. این تنوع باعث شده بازار چین به آزمایشگاهی بزرگ برای فناوری های نوین، به ویژه خودروهای برقی و هوشمند تبدیل شود. اما همین پراکندگی می تواند به ضعف منجر شود؛ بسیاری از برندهای کوچک احتمالاً در ۱۰ سال آینده خام نخواهند آورد و یا در قالب ادغام در شرکت های بزرگ تر ادامه حیات خواهند داد.

در عین حال ادغام و حذف برندها روندی اجتناب ناپذیر خواهد بود. همان طور که در غرب برندهایی مانند پونتیاک یا الدزمویل از صحنه حذف شدند، در چین نیز انتظار می رود بسیاری از نام های کوچک برای افزایش بهره وری کنار گذاشته شوند. این تغییرات می تواند ساختار بازار را ساده تر کند و قدرت رقابت جهانی برندهای بزرگ تر را افزایش دهد.

همچنین پیامدهای بین المللی این ساختار مالکیتی نیز بسیار مهم است. چین با این حجم از برند و تولید، نه تنها بازار داخلی خود را اشباع کرده، بلکه به بزرگترین صادرکننده خودرو در جهان بدل شده است. حضور برندهای چینی در بازارهای نوظهور و حتی اروپا و خاورمیانه، نشان می دهد که این کشور قصد دارد سلطه خود را فزاینده تر از مرزهای داخلی گسترش دهد. برای صنعت خودرو جهانی، این به معنای رقابتی سخت تر و فشار بیشتر بر شرکت های سنتی غربی خواهد بود.

چالش های آینده در این بازار نیز به دو محور اصلی وابسته است: مدیریت رقابت داخلی و هماهنگی با سیاست های جهانی کاهش آلایندگی.

اگر چین نتواند برندهای متعددی خود را در قالب یک ساختار کارآمدتر سامان دهد و در عین حال فناوری های پاک را توسعه دهد، جایگاهش در صنعت خودرو جهانی بیش از پیش تثبیت خواهد شد. اما اگر پراکندگی برندها ادامه یابد و برخی از آن ها نتوانند با استانداردهای جهانی هماهنگ شوند، احتمالاً موجی از ادغام و حذف گسترده در راه خواهد بود.

در نهایت، بازار خودرو چین امروز بیش از هر زمان دیگری به یک کلاف سردرگم شباهت دارد؛ کلافی که در ظاهر پر از نام های متنوع است، اما در واقع توسط چند غول بزرگ کنترل می شود. آینده این بازار به توانایی چین در مدیریت این پیچیدگی وابسته است که این مساله به خودی خود بر فرآیندها در بازار جهانی نیز تاثیر گذار خواهد بود.



پونتیاک یا الدزمویل از صحنه حذف شدند، به احتمال زیاد غول های چینی نیز برای افزایش بهره وری، برخی از زیرمجموعه های خود را ادغام کرده یا به طور کامل کنار خواهند گذاشت. آن چه مسلم است این که خودروسازان چینی آمده اند که بمانند و نقش آن ها در صنعت جهانی خودرو روز به روز پررنگ تر خواهد شد.

روندی رو به گسترش

این ساختار پیچیده، پیامدهای متعددی برای آینده صنعت خودرو دارد. نخست این که دولت چین در این بازار دارای قدرت زیادی است. دو شرکت از چهار غول اصلی، یعنی چری و چانگان، مستقیماً تحت مالکیت دولت قرار دارند و از یارانه های دولتی بهره مند می شوند. این حمایت مالی و سیاسی به آن ها امکان می دهد در رقابت داخلی و جهانی دست بالا را داشته باشند. در نتیجه، سیاست های صنعتی چین نه تنها مسیر بازار داخلی را تعیین می کند، بلکه بر رقابت جهانی نیز اثر گذار است.

همچنین تنوع برندها در چین فرصت های بزرگی برای نوآوری و پاسخ به نیازهای متنوع مصرف کنندگان ایجاد کرده است. از برندهای اقتصادی و قدیمی گرفته تا استارت آپ های فناوری مانند نینو، شیائومی و ژو پنگ،

و چانگان، مستقیماً تحت مالکیت دولت چین قرار دارند و از یارانه های دولتی بهره می برند. برای درک بهتر مقیاس این گروه ها، کافی است نگاهی به سبد محصولاتشان بیندازیم. جیلی یک امپراتوری واقعی است که مالکیت کامل یا بخشی از برندهای چون زیکر، پروتون، ولوو، لوتوس، لینک اند کو، پولستار، اسمارت و چندین نام دیگر را در اختیار دارد. در سوی دیگر، سید چری شامل برندهایی مانند اومودا، جتور، اکسید، آی کار و جیکو می شود. چانگان نیز با برندهایی چون آواتر، دیپال و نوو در بازار حضور دارد. در این میان، بی وای دی با ساختاری ساده تر، در کنار برند اصلی خود، مالک برندهای دنزا، یانگ وانگ و فنگ چنگ باو است. این چهار گروه روی هم رفته ۵۶ درصد از بازار خودرو چین را کنترل می کنند. البته بازیگران مهم دیگری نیز در این صحنه حضور دارند. شرکت هایی مانند سایک موتور که برندهام جی را در اختیار دارد، گروه بایک و دانگ فنگ نیز هر کدام مجموعه ای از برندها را مدیریت می کنند. در کنار این غول ها، استارت آپ های مستقلی مانند نیو، شیائومی، ژوپینگ و لی اتون نیز تلاش می کنند جایگاه خود را پیدا کنند؛ اما فشار رقابت بر آن ها روز به روز بیشتر می شود. با این حال، کارشناسان معتقدند بسیاری از این برندها تا ۱۰ سال آینده دوام نخواهند آورد. همان طور که در غرب برندهایی مانند



سپیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

بازار خودرو چین در سال های اخیر به یکی از پیچیده ترین و پر تحول ترین عرصه های صنعتی جهان بدل شده است؛ بازاری که نه تنها از نظر حجم تولید و فروش رکوردهای تازه ای ثبت می کند، بلکه از نظر تنوع برند و ساختار مالکیتی نیز نمونه ای بی همتا به شمار می رود. در این بازار، ده ها نام تجاری کوچک و بزرگ در کنار هم فعالیت می کنند و هر یک تلاش دارند سهمی از تقاضای رو به رشد مصرف کنندگان چینی را به دست آورند. این تنوع گسترده، تصویری از یک صنعت پر جنب و جوش را ارائه می دهد؛ صنعتی که هم فرصت های بی سابقه برای نوآوری و رقابت ایجاد کرده و هم چالش های تازه ای برای مدیریت و سامان دهی به همراه آورده است. در چنین فضایی، مصرف کنندگان با گزینه های متنوعی روبه رو هستند؛ از خودروهای اقتصادی و ساده گرفته تا مدل های پیشرفته برقی و هوشمند. اما پشت این تنوع، این پرسش مطرح است که آیا همه این برندها توان ادامه مسیر را خواهند داشت یا در آینده نزدیک شاهد ادغام و حذف گسترده ای در صنعت و بازار خودرو چین خواهیم بود؟

کنار هم قرار دادن ساختار فعلی

دنیای خودروسازی چین با انبوهی از برندهای گوناگون، همیشه برای تحلیل گران و حتی علاقه مندان حرفه ای خودرو، یک پازل پیچیده بوده است؛ اما حالا یک اینفوگرافیک دقیق، پرده از روابط در هم تنیده مالکیت در این بازار عظیم برداشته و نشان می دهد که چه کسی واقعاً نبض این صنعت را در دست دارد. خلاصه داستان این است که چهار گروه بزرگ یعنی جیلی، بی وای دی، چری و چانگان به تنهایی بیش از نیمی از کل فروش خودرو در چین را به خود اختصاص داده اند. این نمودار به شکلی تصویری نشان می دهد که چگونه برندهای متعدد زیر چتر چند شرکت مادر قدرتمند فعالیت می کنند. نکته جالب توجه این که دو شرکت از این چهار غول، یعنی چری

همکاری «نیسان» و «دانگ فنگ» وارد فاز تازه ای شد

عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۱،۶۴، ۱،۹۴، ۱،۶۴ و ۲،۹ متر اعلام شده است؛ بنابراین نیسان NX8 در جایگاه بین مدل های ایکس-تریل و یتفایندر قرار می گیرد. بدنه این خودرو بر رینگ های ۱۹، ۱۸ یا ۲۰ اینچ استوار می شود. فعلاً هیچ تصویری از فضای داخلی نیسان NX8 موجود نیست، اما انتظار می رود دو نمایشگر دیجیتال مجزا در کابین این خودرو و ۵ نفره نصب شده باشد. نیسان قصد دارد NX8 را در دو تیپ برقی و پلاگین-هیبرید عرضه کند. این خودرو بر اساس پلت فرم ۸۰۰ ولتی شکل گرفته و در تیپ پلاگین-هیبرید به پیشراننده ۱،۵ لیتر درون سوز با ۱۴۸ اسب بخار قدرت و یک موتور برقی مجهز شده است. بنابر اطلاعات اولیه، مجموع قدرت این تیپ به ۲۶۵ اسب بخار می رسد.

هم زمان با معرفی نیسان NX8 در اسناد وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MITT)، شرکت سازنده هم چند تصویر از این خودرو منتشر کرده است. این مدل پس از N6 و N7، سومین عضو از سری جدید محصولات نیسان به شمار می رود که با مشارکت دانگ فنگ طراحی شده اند. نیسان NX8 در نیمه نخست سال ۲۰۲۶ به بازار چین وارد می شود. احتمال دارد این خودرو به سایر کشورها نیز صادر شود. بدنه نیسان NX8 با جلو پنجره بدون منفذ، هواکش پایین سپر جلو، فرم بومرنگ-شکل چراغ های جلو، نور نورانی سراسری دماغه و چراغ یکپارچه عقب با عبارت نورانی نیسان در میانه آن، تاحد زیادی به دو عضو دیگر سری N شباهت دارد. البته در بالای شیشه جلو نیسان NX8 یک لیدار نیز وجود دارد. ابعاد بدنه نیسان NX8 در طول،





جانشین «سیویک» در مسابقات جی تی ژاپن معرفی شد



«هنوز جوهر معرفی هوندا پر یلود جدید خشک نشده که این خودرو ساز ژاپنی، دنیای موتور اسپرت را با رونمایی از نسخه مسابقه‌ای تمام عیار آن شگفت زده کرد. این خودرو که هوندا پر یلود GT نام دارد، قرار است از فصل ۲۰۲۶ در بالاترین سطح مسابقات سوپر GT ژاپن یعنی کلاس GT500 به میدان برود و جایگزین سیویک تایپ R-GT شود که نتوانست انتظارات را بر آورده کند. شاید در نگاه اول، این خودرو شبیه همان پر یلودی باشد که منتظر ورودش به خیابان‌ها هستیم؛ اما در زیر این پوسته آشنا، یک هیولای کاملاً متفاوت خفته است. این خودرو مسابقه‌ای بر اساس یک شاسی یکپارچه فیبر کربنی ساخته شده و بدنه آن نیز از همین ماده سبک و

مقاوم است. قلب تپنده پر یلود GT یک موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ است که قدرتی حدود ۶۵۰ اسب بخار تولید می‌کند. این نیرو از طریق یک گیر بکس ۶ سر عتبه سکونشال به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. این مشخصات هیچ شباهتی به نسخه تولیدی با حدود ۲۰۰ اسب بخار قدرت ندارد. اما چرا هوندا به این سرعت خودرو مسابقه‌ای خود را تغییر داد؟ پاسخ در عملکرد نه چندان درخشان سیویک تایپ R-GT نهفته است. این خودرو در دو سال رقابت، تنها یک پیروزی کسب کرد و امسال نیز نتوانسته مقامی بهتر از دومی به دست آورد؛ در حالی که رقیب اصلی یعنی تویوتا، بیست را به سلطه خود در آورده است.

اوتار «EV11» دوباره از مرز ۱۰ میلیارد تومان گذشت؛

سازمان حمایت درخواست افزایش قیمت بزرگ‌ترین خودروساز داخلی را رد کرد



در بازار اعلام قیمت شدند. از طرفی اطلس اتومات (۱۴۰۴) با ۱۱ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان، سسورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۱۳ میلیون تومان، رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان کاهش ۹۷۰ میلیون تومان و دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۵۳۵ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی خودروهای مونتاژی رشد بهای ۱۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که اکثر ترم LX (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، کی‌اس‌سی J7 (۱۴۰۴) با ۷۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان، فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴) با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۴۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۳۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش ۱۰ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش ۷ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان و تیوتا رافور دو دیفرانسیل (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۷ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

بسیار پرتلاطمی را تجربه کرده است. قیمت‌ها با شیب زیادی در حال افزایش است و از طرف دیگر اساسا خرید و فروشی هم انجام نمی‌شود؛ بنابراین بازار خودرو در گیر نوعی رکود توری است. در چنین شرایطی اضافه شدن نااطمینانی‌های دیگر مانند نااطمینانی در مورد قیمت کارخانه‌ای خودرو می‌تواند وضعیت این بازار را به مراتب پیچیده‌تر کند.

این درحالی است که بازار خودرو در آذرماه تحت تأثیر التهاب ارزی، تصمیم جدید بنزینی دولت، رشد انتظارات تورمی و ابهام نسبت به چشم‌انداز اقتصاد قرار دارد که روند قیمت‌ها در سه هفته اخیر تصویری روشن از بازار ملتهب و بی‌ثبات ارائه می‌دهد. بررسی عملکرد نهادهای مسئول نشان می‌دهد سیاست‌گذاران عملاً از نقش تنظیم‌گر و کنترل‌کننده خود فاصله گرفته و بیشتر در موقعیت نظاره‌گر قرار دارند. نه مداخله موثری برای مهار موج افزایشی قیمت‌ها، نه چارچوبی برای ایجاد شفافیت و نه اقداماتی برای آرام‌سازی انتظارات تورمی و مدیریت سمت عرضه و تقاضا صورت نگرفته است.

نوسانات عجیب در بازار خودرو

خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته رشد بهای چشمگیر ۲ تا ۳۰ میلیون تومان و افت بهای ۲ تا ۱۱ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که پادردو گانه (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان و کوئیک R اتومات (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۵ میلیون تومان

درحالی طی

روزهای اخیر شاهد رشد قابل توجه قیمت خودرو در بازار هستیم که هنوز نااطمینانی‌هایی

در مورد قیمت‌گذاری خودرو در جریان است؛ به‌طوری که در آخرین روز هفته گذشته دو خبر تقریباً متناقض در مورد بهای رسمی خودرو منتشر شد.

آن‌طور که یکی از خبرگزاری‌ها اعلام کرده، ایران خودرو با ارسال نامه‌ای به سازمان حمایت خواستار افزایش قیمت محصولات خود شده؛ با این وجود سازمان حمایت با این درخواست مخالفت کرده است. این سازمان دو دلیل را برای مخالفت خود اعلام کرده است؛ دلیل اول مربوط به فرآیند بوروکراتیک رشد قیمت می‌شود؛ به‌طوری که گویا سازمان حمایت مدارک ایران خودرو برای رشد قیمت را کافی ندانسته است. دلیل دوم نیز مربوط به زمان این درخواست است؛ چرا که در نامه سازمان حمایت به ایران خودرو آمده است: «بر اساس دستورالعمل‌های جاری و استعلامات صورت گرفته مبتنی بر ضوابط قیمت‌گذاری مصوب هیات تعیین و تثبیت قیمت‌ها، امکان افزایش قیمت فروش محصولات ایران خودرو در مقطع کنونی وجود ندارد». درواقع می‌توان گفت بعد از طرح افزایش قیمت بنزین، دولت نمی‌خواهد با افزایش قیمت کارخانه‌ای، شوک دیگری وارد کند؛ از طرف دیگر اما سخنگوی وزارت صمت نیز اخیراً در یک نشست خبری گفته است: «وزارت صمت به شدت مخالف افزایش قیمت خودرو است؛ اگرچه مخالف افزایش قیمت هستیم، اما نقشی هم در قیمت‌گذاری نداریم». درحالی سخنگوی وزارت صمت می‌گوید این وزارت‌خانه نقش و سهمی در قیمت‌گذاری ندارد که تقریباً به‌طور هم‌زمان خبر مخالفت سازمان حمایت به‌عنوان زیرمجموعه وزارت صمت در این خصوص منتشر شده است.

با این حال به‌نظر نمی‌رسد مخالفت صمتی‌ها و سازمان حمایت با افزایش قیمت محصولات خودرویی بتواند، رشد قیمت خودرو را ملغی کند؛ بلکه می‌توان انتظار داشت دور جدیدی از اختلافات وزارت صمت و خودروساز کلید بخورد؛ چرا که پیش‌تر نیز مشابه همین اتفاقات رخ داده بود.

اواخر خردادماه، ایران خودرو به‌دلیل آنچه تعلل سازمان حمایت در اصلاح قیمت‌ها خوانده بود، خود قیمت‌های جدیدی برای محصولاتش تعیین کرد. قیمت‌های مصوب هیات‌مدیره ایران خودرو نسبت به قیمت‌های پیش از آن که در آذرماه ۱۴۰۳ تعیین شده بود، رشد ۲۲.۳ درصدی را تجربه کرد. سازمان حمایت اما خیلی زود این قیمت‌ها را غیرقانونی اعلام و در اوایل تیرماه رشد قیمت ۱۵ درصدی خودرو را ابلاغ کرد. در ادامه هیچ‌یک از آن‌ها، قیمت مصوب طرف مقابل را قبول نمی‌کرد. پای نهادهای نظارتی و حتی قضایی هم به موضوع باز شد؛ اما در نهایت با عقب‌نشینی سازمان حمایت، بهای اعلامی خودروسازی اعمال شد. حال این می‌توان انتظار داشت این خودروساز باشد که بتواند حرف خود را به کرسی بنشاند؛ چرا که طبق دستورالعمل جدید شورای رقابت آن‌ها می‌توانند هر سه ماه یکبار قیمت‌های جدید خود را اعلام کنند. اما به‌نظر می‌رسد این بار بازار خودرو تحمل این کشمکش‌ها را نداشته باشد. طی هفته‌های اخیر بازار روزهای

تهمین دوره نمایشگاه حمل‌ونقل و لجستیک با رویکرد توسعه زنجیره

یکپارچه حمل‌ونقل و لجستیک و با محوریت بهره‌وری، هوشمندسازی و ارتقای نقش بخش خصوصی از ۲۳ تا ۲۶ آذرماه هم‌زمان با هفته حمل‌ونقل در مصلی تهران آغاز به کار می‌کند.

گروه بهمن به‌عنوان یکی از بازیگران مهم صنعت حمل‌ونقل کشور، در این دوره از نمایشگاه مجموعه‌ای متنوع از محصولات در حوزه ناوگان حمل‌ونقل عمومی را از جمله اتوبوس ۱۲ متری برقی، اتوبوس ۱۸ متری شهری، اتوبوس ۱۲ متری بین‌شهری و اتوبوس ۹ متری بین‌شهری را در معرض دید کارشناسان و فعالان صنعت قرار می‌دهد. علاقه‌مندان می‌توانند از تاریخ ۲۳ الی ۲۶ آذرماه ۱۴۰۴ از ساعت ۱۰ الی ۱۸ در محل مصلی تهران از غرفه گروه بهمن بازدید کنند.

اتوبوس ۱۸ متری شهری

اتوبوس شهری ۱۸ متری اسنا یک اتوبوس مفصل‌دار سنگین وظیفه با ظرفیت بالا است که با موتور ۹.۵ لیتری کامینز با توان ۲۸۵ اسب بخار و گشتاور ۱۶۰۰ نیوتون‌متر و گیربکس اتوماتیک VOITH DIWA ۶ مجهز شده و با وزن ناخالصی ۲۸ تن و استاندارد آلایندگی یورو ۵ EEV عملکردی قدرتمند و اقتصادی ارائه می‌دهد. بدنه ۱۸ متری با طراحی داخلی مدرن، پنج درب پنوماتیک، تهویه مطبوع قدرتمند King Long، سیستم گرمایش کامل، صندلی‌های FAINSA، اینترنت داخلی و مجموعه نمایشگرهای ۱۸.۵ اینچی تجربه کاربری مناسبی فراهم می‌کند. سیستم‌های ایمنی شامل ترمزهای دیسکی KNORR, EBS, ABS, ASR, ESC, FCW, LDWS، سیستم کنترل سربالایی، دوربین ۳۶۰ درجه، هشت دوربین داخلی، دوربین عقب و اطفا‌ی حریق اتوماتیک است. تعلیق بادی با ۱۰ کیسه هوا، فرمان هیدرولیک BOSCH، سیستم ارتیکولیت Hubner و امکان تنظیم ارتفاع WABCO نیز پایداری و راحتی حرکت را تضمین می‌کند. امکاناتی مانند رمپ ویلچر، شارژر USB برای همه صندلی‌ها، تصفیه‌هوای کابین، کارت‌خوان AFC، سیستم AVL و تجهیزات امدادی نیز آن را برای خطوط

بر مسافر شهری کاملاً مناسب می‌سازد.

اتوبوس ۱۲ متری بین‌شهری

اتوبوس ۱۲ متری اسنا بهره‌گیری از یک موتور ۹.۵ لیتری توربوشارژ، توان ۳۴۰ اسب بخار را تولید کرده و از طریق گیربکس ۶ سر عتبه AMT ساخت



شرکت VOITH آلمان، این توان را به گشتاور ۱۵۰۰ نیوتون‌متر تبدیل کرده و به‌محور عقب منتقل می‌کند. این خودرو همچنین به یک ریتارد یکپارچه مجهز است که نقش مهمی در افزایش ایمنی و کنترل سرعت ایفا می‌کند این اتوبوس از نظر امکانات و استانداردهای بین‌المللی، چه برای مسافران و چه برای راننده، در سطح بالایی قرار دارد. استفاده از شاسی مونوکوک، استحکام قابل توجهی را در برابر ضربات احتمالی فراهم کرده و آلیاژهای به‌کاررفته در بدنه و شاسی نیز مقاومت خودرو را در برابر خوردگی و آسیب

«گروه بهمن» با اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری به نمایشگاه حمل‌ونقل تهران می‌رود

ایمنی کامل از جمله اطفا‌ی حریق خود کار تعبیه شده و استفاده از تایرهای تیوبلس 80R22,5/295 و رینگ فولادی ۱۲.۵ اینچ تکمیل‌کننده مشخصات این اتوبوس مدرن و تمام‌برقی است.

اتوبوس ۹ متری بین‌شهری

نیروی محرکه اتوبوس ۹ متری بین‌شهری از موتور ۶ سیلندر خطی CUMMINS مدل 300 50 ISD با حجم ۶.۷ لیتر تأمین می‌شود که توان ۳۰۰ اسب بخار در ۲۵۰۰ دور و گشتاور ۱۱۰۰ نیوتون‌متر در ۱۴۰۰ دور تولید می‌کند و با استاندارد آلایندگی یورو ۵ EEV و سیستم سوخت‌رسانی انژکتور common rail موتور بوش همراه است.

عجه‌دهنده اتوماتیک ZF مدل 6AP1220B در این اتوبوس عملکردی نرم و هیدرولیکی دارد و تایرهای تیوبلس R22,5/70/275 روی رینگ‌های ۲۲.۵

اینچ نصب شده‌اند. سیستم ترمز دیسکی پنوماتیکی با فناوری‌های ایمنی پیشرفته‌ای مانند ABS, EBS, ESP و AEBS به‌همراه ریتارد هیدرولیکی و خشک‌کن WABCO ایمنی حرکتی بالایی فراهم می‌کند و تعلیق بادی جلو (۲ کیسه هوا) و عقب (۴ کیسه هوا) همراه با قابلیت تنظیم ارتفاع، سواری نرم و سهولت سوار و پیاده شدن را تضمین می‌کند. مصرف انرژی و برق‌رسانی از طریق دو باتری ۱۲ ولت ۲۰۰ آمپر و دو دینام ۱۴ ولت ۲۰۰ آمپر پشتیبانی می‌شود و مخزن سوخت آلومینیومی ۲۰۰ لیتری دارد. کابین اتوبوس با ۳۵ صندلی مسافر به‌همراه صندلی راهنما و راننده، صندلی‌های لوکس FAINSA، دو درب پنوماتیک ایمن، شیشه‌های دو لایه دودی و کولر ۳۴ هزار کیلوکالری با کمپرسور BOCK مجهز شده است. امکانات رفاهی و بین‌راهی شامل مانیتورهای ۱۵ و ۱۸.۵ اینچ، مدیاپلیر، شارژر USB برای هر صندلی و اینترنت Wi-Fi است و مجموعه‌ای کامل از تجهیزات ایمنی مانند دوربین ۳۶۰ درجه، دوربین عقب، سیستم هشدار بین خطوط، روشنائی خود کار، سیستم اطفا‌ی حریق خود کار موتور، چکش‌های خروج اضطراری، کپسول‌های آتش‌نشانی، ابزارهای تعمیراتی و سامانه AVL و تاقوگراف را در اختیار مسافران و راننده قرار می‌دهد.

ناشی از برخورد مکرر سنگ‌ریزه‌ها افزایش می‌دهند. برای ارتقای سطح ایمنی، سیستم شناسایی و اطفا‌ی حریق در محفظه موتور، سیستم هشدار برخورد با مانع و سامانه کنترل حرکت بین خطوط در این اتوبوس تعبیه شده‌اند. از نظر رفاه مسافران، وجود پورت USB شارژ سریع سازگار با سیستم‌عامل‌های iOS و Android امکان شارژ تلفن همراه در بازه زمانی کوتاه، حتی در مسیر دو ایستگاه را فراهم می‌کند. صندلی‌های مقاوم با طراحی مدرن اروپایی، مجهز به دسته‌های ایمنی برای حفظ تعادل افراد سالمند یا دارای توان محدود، فضای مناسب برای استقرار کالسکه کودک و ویلچر همراه با کمربند ایمنی مستقل، در کنار رمپ مخصوص ورود ویلچر و کالسکه، همگی از امکانات رفاهی و دسترس پذیری این اتوبوس به‌شمار می‌روند. همچنین قابلیت زانویی شدن اتوبوس به سمت درب ورودی مسافران، ورود و خروج افراد را به‌ویژه برای توانخواهان تسهیل می‌کند.

اتوبوس ۱۲ متری شهری برقی

اتوبوس شهری ۱۲ متری برقی از موتور سنکرون مغناطیس دائم DANA با توان ۱۹۵ کیلووات اسبی و ۳۵۰ کیلووات حداکثر و گشتاور ۳۵۰۰ نیوتن‌متر بهره می‌برد که کمک سیستم خنک‌کاری هوشمند ICS کار می‌کند. باتری آن از نوع LFP ساخت CATL با ظرفیت ۴۲۲.۹ کیلووات-ساعت و خنک‌کاری هیدرولیکی است و با کنترل گر Multiple Control VCU مدیریت می‌شود و امکان پیمایش تا ۳۰۰ کیلومتر با یک بار شارژ را فراهم می‌کند. اتوبوس از سیستم ترمز دیسکی با دو مدار بادی و مجموعه کامل ایمنی شامل EBS, ASR, AEBS, ESC و بازپایی انرژی بر خوددار است. تعلیق بادی ECAS و فرمان هیدرولکتریک BOSCH راحتی و کنترل پذیری را افزایش می‌دهند. در بخش داخلی، کابین راننده اختصاصی، صندلی‌های قابل تنظیم، ۳ درب مسافری آلومینیومی، شیشه‌های ایمن، تهویه مطبوع VALEO، سیستم‌های هشدار و کمک‌راننده مانند LDWS, FCW و دوربین ۳۶۰ درجه، نمایشگرهای داخلی، مولتی مدیای لمسی، برد اعلام مقصد، کارتخوان AFC، شارژر USB برای هر صندلی، رمپ معلولین و تجهیزات



معروف مرسدس بنز یعنی M177 است و باید در نظر گرفتن این مهم و قرار گیری سیلندر ها به صورت ۹۰ درجه ای و سیستم پر خوران توپین-توربو (توربوهای دوقلو)، حداکثر ۶۵۰ اسب بخار توان خروجی و ۸۵۰ نیوتون متر گشتاور خروجی به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک با کلاچ نسل جدید به چرخ عقب منتقل می شود. جالب است بدانید که با توجه به قدرت بیش از ۶۰۰ اسب بخار و گشتاور بالای ۸۰۰ نیوتون متر و ساختار محور محرک عقب یا دیفرانسیل عقب RWD با یک سوپراسپرت از توپو تا همراه هستیم.

کمپانی توپو تا هفته گذشته از سوپراسپرت جدید خود در قالب یک کوپه اسپرت در نسخه کانسپت نزدیک به تولیدی، با نام GRGT رونمایی کرد. این سوپراسپرت که از نظر سازه شاسی و بدنه جزو خودروهای فوق اسپرت جهان محسوب می شود، دارای مهندسی نوین توپو تا است. آن چه GRGT را از سایر مدل ها متمایز می کند، قلب تپنده آن است؛ به این معنا که یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۴ لیتری مزین به تکنولوژی پر خوران توپین-توربو توان و گشتاور بالایی را فراهم می آورد. به عبارت دیگر ساختار این موتور مشابه قوای محرکه



موتور جدید ۸ سیلندر «توپوتا»

پرشتاب با قامت بلند!

کدام اس‌یووی سریع تر است؟

اگر مساله شتاب و سرعت را در دنیای پر هیجان خودرو در نظر بگیریم، قطعاهاپیرکارها و سوپراسپرت ها در رأس آن قرار می گیرند. اما برای این که شتاب لحظه‌ای هیجان انگیزی را تجربه کنید، نیاز نیست که گزینه‌های بیش از ۲۰۰ هزار دلار را در فهرست انتخاب خود قرار دهید. بر این اساس در این سال ها اس‌یووی های اسپر تی طراحی و تولید شده اند که می توانند سطح آدر تالین خون شما را افزایش داده و تجربه خاصی از داشتن یک گز ینه اسپرت را به شما هدیه دهند. بر این اساس در این جا به نام و مشخصات اس‌یووی ها و کراس کوپه هایی اشاره خواهیم کرد که بین سال های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۴ میلادی همواره در فهرست سریع ترین بلندقامتان سال بوده اند.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

1

تسلا مدل X پر فورمنس



بیش از ۱۰ سال است نماینده بلندقامت سایز متوسط تسلا در بازار الکتریکی ها حضور مهم و موثری داشته و با عرضه مدل Performance توانسته میان اسپرت ها و سوپراسپرت های سریع قد علم کند. تسلا مدل X با ظاهری ساده و به دور از حجم ها و فرم های اغراق شده و به همراه داشتن موتورهای پر قدرت الکتریکی یک کراس اوور میان سایز لاکچری کار بردی به شمار می رود و در عین حال یک خودرو قدرتمند برای ثبت رکورد سرعت و شتاب های هیجان انگیز است. تمامی مدل های X از دو موتور الکتریکی برخوردارند که یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب قرار گرفته تا مجموع قدرت را به ۶۸۰ اسب بخار و گشتاور را به ۹۶۷ نیوتون متر برساند. اما آن چه نسخه Performance ارائه می کند، گویی یک سوپراسپرت ۱۲ سیلندر توربوشارژ با سازه مونوکوک فیبر کربنی است که شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت ۲٫۷ ثانیه ای دارد. البته تست ها و درگ های متعدد از مدل X Performance نشان داده که صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت (۶۲ مایل بر ساعت) را نیز ظرف ۳ ثانیه به دست می آورد. هر چند که قیمت ۱۰۶ هزار و ۱۹۰ دلاری این خودرو به معنای ۲۰ هزار دلار گران تر بودن آن از نمونه Long Range (برد بلند) است، اما این مدل با یک بار شارژ کامل توانایی حرکت تا ۴۹۰ کیلومتر (۳۰۵ مایل) مسافت را نیز داراست.

2

جیب گرندچروکی Trackhawk



گرندچروکی تراک هاوک را باید گران ترین مدل جیب تا به امروز دانست. شاید در کنار واژه گران ترین باید به قوی ترین نیز اشاره کنیم؛ چرا که در زیر چهره کاملا عضلانی و با ابهت این خودرو یک موتور ۸ سیلندر وی شکل سوپرشاژ HEMI به حجم ۶٫۲ لیتر قرار گرفته و این نیروگاه بزرگ حداکثر ۷۰۷ اسب بخار قدرت و ۸۸۱ نیوتون متر گشتاور تولید می کند تا با گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک ساخته شده توسط کمپانیZF و سامانه چهار چرخ محرک ۴x۴ بتواند ظرف ۳٫۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. این به معنای شتاب گیری فوق العاده این خودرو با وجود وزنی برابر با ۲٫۴ تن است تا حداکثر سرعت این اس‌یووی غول پیکر به ۳۰۵ کیلومتر بر ساعت برسد. قیمت ۸۸ هزار و ۳۹۵ دلاری در مقابل تجهیزاتی چون ترمزهای سفارشی برمیو۶ پیستونه در جلو و با سایز ۱۵٫۷۵ اینچی و سامانه چهار چرخ محرک به همراه کنترل پایداری و وضعیت های مختلف رانندگی و سیستم تعلیق قابل تنظیم با ارزش به نظر می رسد و می توانید از هدایت یکی از سریع ترین بلندقامتان جهان که در چند سال پی در پی در چنین فهرستی قرار گرفته است، نهایت لذت را ببرید.

3

لامبورگینی اوروس



لامبورگینی به عنوان یکی از خاص ترین سوپراسپرت سازهای جهان اواخر سال ۲۰۱۷ با اوروس به گرجه بلندقامتان پیوست. سبک طراحی منحصر به فرد این خودرو به گونه ای است که با وجود خطوط شارپ و تیز و شکسته روی بدنه می تواند همان هیجان اونتادور را به مخاطب القا کند. این سوپراسپرت ساز ایتالیایی با محصولات فوق عملکردی در کنار پیشرانه های تنفس طبیعی، نام سریع ترین دو درهای جهان را در کارنامه درخشان خود ثبت کرده است. اوروس تنها محصول پرفورمنسی از لامبورگینی است که مجهز به پیشرانه توربوشارژ شده تا با سازه بدنه آلومینیومی و به کارگیری کربن در آن و وزن ۲۲۰۰ کیلوگرم می بتواند ظرف ۳٫۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. این عددی است که از سوی لامبورگینی نیز اعلام شده بود و با تست های متعدد صحت آن تایید شد. هر چند که نسخه فیس لیفت این کراس کوپه اسپرت از اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی به تولید رسید و ۳۰۰ کیلوگرم سبک وزن تر و حدود ۰٫۲ ثانیه شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت سریع تری را به خود اختصاص داده است. قلب تپنده اوروس فیس لیفت موسوم به SE کماکان همان موتور ۸ سیلندر وی شکل به حجم دقیق ۳۹۹۶ سی سی مزین شده به توپین توربوشارژ است تا توان خروجی را به ۷۸۹ اسب بخار و گشتاور را به ۹۵۰ نیوتون متر برساند. گیربکس ۸ سرعته با مکانیک تسریع تعویض دنده ها با سامانه چهار چرخ محرک اصلاح شده لامبورگینی، پرفورمنس این اس‌یووی اسپرت سریع را بهبود می بخشد. اوروس با چنین مشخصاتی توانایی حرکت تا ۳۰۵ کیلومتر بر ساعت را نیز دارد.

4

آئودی RS Q8



بیش از ۷ سال است که چرخ های محصول جدید و بهتر بگوییم اس‌یووی کوپه آئودی روی آسفالت خیابان ها به حرکت درآمده است. طراحی زیبا و سودجستن از زبان جدید طراحی آئودی و البته رینگ های ۲۳ اینچی استایلی جذاب برای RS Q8 فراهم آورده است. کراس کوپه جذاب آئودی در اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی دستخوش تغییرات مهندسی قرار گرفت. زیر کاپوت این اس‌یووی کوپه اسپرت در نسخه به روز شده آن، یک پیشرانه ۸ سیلندر وی شکل به حجم ۴ لیتر جای گرفته که با تکنولوژی TFSI و مجهز بودن به دو توربوشارژر حداکثر قدرت خروجی ۶۴۰ اسب بخار و گشتاور ۸۵۰ نیوتون متری را با گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ ترنیک بهینه سازی و هماهنگی سامانه کوآرتو به دو محور جلو و عقب انتقال می دهد. مطابق آن چه آئودی اعلام می کند، اصلاحاتی در ساخت میل لنگ، سیستم اگزوز و همچنین سیستم انتقال قدرت این مدل صورت گرفته که به خودی خود پرفورمنس آن را بهبود بخشیده و شتاب این مدل را افزایش داده است. این خودرو در تست های انجام شده شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۳٫۶ ثانیه ای را به خود اختصاص داده و تنها ۱۳٫۷ ثانیه زمان نیاز دارد تا به سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت برسد و حداکثر سرعت آن نیز به ۳۰۴ کیلومتر بر ساعت محدود می شود. به رغم آن که RS Q8 مشتری کات بسیاری با لامبورگینی اوروس دارد، اما از حداکثر سرعت و شتاب اولیه ضعیف تری در مقایسه با این مدل برخوردار است

5

بامو Competition X5 / X6 M



مراقب یکسان بودن باشید! شاید این عبارت بهترین توصیف برای دو مدل باواریایی عملکردی و خشن باشد. اگرچه X6 و X5 از نظر ظاهری متفاوت به نظر می رسند (یکی کوپه کراس اسپرت و دیگری اس‌یووی کراس اوور اسپرت) اما بخش فنی و به ویژه قوای محرکه آن ها کاملا مشابه یکدیگر است. در نمونه های M و M کامپیتیشن از موتور ۸ سیلندر وی شکل به حجم ۴٫۴ لیتری توپین اسکرول توربوشارژ بهره گرفته شده و در مدل های M هر دو بلندقامت اسپرت باواریایی و همین طور در نمونه M کامپیتیشن، به ترتیب شاهد ۶۰۰ و ۲۲۵ اسب بخار قدرت و ۷۵۰ نیوتون متر گشتاور هستیم. این پیشرانه که همان قلب تپنده سدان پرفورمنسی باواریایی یعنی M5 است، با گیربکس ۸ سرعته M

6 بنتلی بنتایگ اسپید



بی شک بنتلی بنتایگ قوی ترین اس‌یووی لاکچری حاضر در این فهرست خواهد بود. چرا که طراحی فوق جذاب و زیبایی آن به واسطه خطوط برجسته روی بدنه و به ویژه هانچ روی گل گیرهای عقب حس عضلانی و تنومند تر بودن به بنتایگ اسپید می بخشد. چنین طراحی زیبایی لایق پیشرانه ای قدرتمند است و شاید بعضی ها مدل اسپید با موتور ۱۲ سیلندر W شکل ۶ لیتری توپین توربو را به اندازه مدل وی ۸ن چاپک ندانند و به همین دلیل ۴۰ هزار پوند گران تر بودن آن را منطقی ندانند؛ اما به راستی بنتایگ اسپید یکی از سریع ترین هاست؛ چرا که در تست های به عمل آمده با بهره گیری از موتور ۱۲ سیلندر ۶۲۶ اسب بخاری و گشتاور ۹۰۰ نیوتون متری، خودرو با تخت گاز کردن ظرف ۳٫۹ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد و حداکثر سرعت آن نیز ۳۰۶ کیلومتر بر ساعت است.

7

پورشه کاین توربو SE-Hybrid



کاین توربو SE-Hybrid یک اس‌یووی دوستدار محیط زیست است؛ اما این مساله نباید شمارا تحت تاثیر قرار دهد و از آن مانند یک خودرو الکتریکی که تنها مختص مصارف روزانه شهری است، استفاده شود. بلکه باید در اتوبان کمر بند خود را ببندید، وضعیت رانندگی را در حالت اسپرت پلاس قرار دهید و پدال گاز را طوری فشار دهید که آدر تالین خونتان هر لحظه افزایش یابد! آنگاه درمی یابید که تنها ۳٫۵ ثانیه زمان نیاز تا شمارد کابین محبوس شده ای که مملو از چرم با کیفیت و نورپردازی عالی است، به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و اگر پای تان را از روی پدال گاز بردارید، خودرو می تواند تا سرعت ۲۹۵ کیلومتر بر ساعت نیز شتاب بگیرد. ناگفته نماند که پورشه کاین در اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی فیس لیفت شد و از نظر فنی نیز دستخوش تغییرات قرار گرفت. آن چه کاین توربو SE-Hybrid فیس لیفت را از سایر مدل ها متمایز می کند، یک پیشرانه ۸ سیلندر به حجم دقیق ۳۹۹۶ سی سی است که با وجود قرار گیری توربوشارژر قدرتی برابر با ۵۴۱ اسب بخار و گشتاوری معادل ۷۷۰ نیوتون متر، سرعته اسپید شفت و با وجود فورماتیک پلاس به محورهای جلو و عقب منتقل کند. بهینه سازی های مهندسان AMG در بخش سیستم انتقال قدرت سبب شده است شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این اس‌یووی اسپرت پرفورمنسی به ۳٫۸ ثانیه برسد و حداکثر سرعت آن نیز ۲۸۰ کیلومتر بر ساعت است.

8

مرسدس بنز GLE63 AMG



رانندگی با مرسدس GLE63 AMG با وجود فناوری ۴۸ ولتی (EQ Boost) به گونه ای است که گویا پشت فرمان یک اس‌یووی اسپرت تنها جمی مدرن قرار گرفته اید. موتور ۸ سیلندر وی شکل ۴ لیتری بای توربو مزین شده به تکنولوژی AMG با وجود تغییراتی در ساختار تایمینگ سوپاپ ها و بهینه سازی محفظه احتراق و هماهنگ شدن با سیستم ۴۸ ولتی هیبرید ملایم می تواند ۶۰۳ اسب بخار قدرت را با گیربکس ۹ سرعته اسپید شفت و با وجود فورماتیک پلاس به محورهای جلو و عقب منتقل کند. بهینه سازی های مهندسان AMG در بخش سیستم انتقال قدرت سبب شده است شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این اس‌یووی اسپرت پرفورمنسی به ۳٫۸ ثانیه برسد و حداکثر سرعت آن نیز ۲۸۰ کیلومتر بر ساعت است.



تویوتا «هیلوکس» پیکاپ جذاب سامورایی



آنچه به تویوتا هیلوکس برتری می‌بخشد، پیشرفته‌های قدرتمندی است که زیر کاپوت هیلوکس جا خوش کرده است. هیلوکس از پیش‌ران ۴ سیلندر ۲ لیتری تنفس طبیعی تا پیش‌ران ۶ سیلندر وی‌شکل ۴ لیتری در دسترس مشتریانش است که ۴ پیش‌ران از آن بسیار در بازار جهانی و البته خاورمیانه معروف است. پیش‌ران نخست ۴ سیلندر خطی ۲٫۷ لیتری اتمسفریک معروف به 2TR-FE است که به لطف سیستم زمان‌بندی متغیر هوشمند سوپاپ‌ها و بهینه‌سازی در طراحی موتور حداکثر ۱۶۰ اسب‌بخار قدرت را در دور ۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۲۴۶ نیوتون‌متر گشتاور را در ۲۸۰۰ آرپی‌ام فراهم می‌کند. این مدل در بازار خاورمیانه بسیار

دردسترس و محبوب است. مدل دیگر یک موتور ۴ سیلندر ۳ لیتری تنفس طبیعی معروف تویوتا موسوم به 1KD-FTV دیزلی است که حداکثر ۱۶۲ اسب‌بخار قدرت را در دور ۳۴۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۶۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۳۴۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان می‌آورد. اما یک نسخه دیزلی دیگر برای هیلوکس وجود دارد که نسخه GR اسپرت دارای چنین پیش‌ران‌های است؛ این مدل دارای یک موتور ۴ سیلندر ۲٫۸ لیتری دیزلی با حداکثر قدرت ۲۲۱ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور ۵۵۰ نیوتون‌متر است. این پیش‌ران در بازار کشور استرالیا تا حد زیادی مورد توجه قرار گرفته و قابلیت ارتقا و تیونینگ قابل توجهی دارد.

رقابت خودروسازی از «بهترین سخت‌افزار» به «بیشترین ارزش آفرینی» منتقل شد؛

اروپا، غفلت در ارزش آفرینی، عقب‌ماندگی در رقابت

وقتی جهان درباره ارزش آفرینی و کار آفرینی در خودروسازی مدرن بحث می‌کند، متولیان صنعت خودرو نسبت به ارزش آفرینی خودروسازان داخلی بی‌توجه هستند



علی میرزایی سیسان

پژوهشگر صنعت خودرو

تردید اقلیمی و الزام تغییر سیاست

خود می‌بیند. در این میان، اروپا با یک پارادوکس عمیق دست‌به‌گریبان است: نیاز به سرمایه‌چین و هم‌زمان هراس از وابستگی فناوریانه. این جاست که راهبردی شبیه‌چینی‌ها در دهه‌های پیش در حال شکل‌گیری است: همان‌گونه که چین در دهه ۱۹۸۰ ورود شرکت‌های خارجی را به‌انتقال فناوری مشروط می‌کرد، اکنون برخی دولت‌های اروپایی نیز می‌کوشند ورود سرمایه‌گذاران چینی به اروپا را به‌انتقال دانش، مهارت و بومی‌سازی گره بزنند. این رویکرد، نوعی حمایت‌گرایی مدرن برای حفاظت از صنایع نوپا و قهرمانان بومی است؛ اما اگر با یک برنامه صنعتی واقعی همراه نشود، صرفاً خریدن زمان است.

مسئله اصلی ارزش آفرینی در عصر تغییرات است. گره اصلی اروپا توانایی فنی نیست؛ توانایی مقابله با ارزش آفرینی چینی‌هاست. مسأله این است که اروپا در «خلق ارزش» از یک تعریف قدیمی استفاده می‌کند؛ در حالی که زمین بازی عوض شده است. تمرکز صرف بر تولید خودروهای برقی کوچک برای مقابله با چین، اگر به سطح محصول محدود بماند، روی پایه‌ای سست بنا می‌شود. وقتی زنجیره تأمین و اکوسیستم را یکپارچه ببینیم، رقابت با معماری چین برای هر بازیگری دشوار خواهد بود.

این افول تدریجی یک پرسش بنیادین را پیش روی اروپا می‌گذارد: بازی بلندمدت اروپایی‌ها چیست؟ نشانه‌ها حاکی از آن است که فوریت «بحران صنعتی» به تدریج اولویت «بحران اقلیمی» را به حاشیه رانده است. لگنت در تعهدات خالص صفر، کاهش مشوق‌های خرید و کند شدن روند برقی‌سازی، بیش از آن که یک تنظیم هوشمندانه باشد، شبیه نوعی پشیمانی خاموش است؛ گویی غرب در حال بازاندیشی در انقلابی است که خود آغازگر آن بود؛ اما برندگان اصلی آن اکنون رقبای راهبردی اروپا هستند. در چنین فضایی، سیاست‌های اروپا اغلب واکنشی و کوتاه‌مدت هستند؛ تعویق حذف موتورهای احتراق داخلی، افزایش تعرفه بر خودروهای چینی یا انتقال تولید به آمریکا. حتی بحث بازنگری در هدف «انتشار صفر» الاندگی ۲۰۳۵ نیز بیشتر نشانه سردرگمی است تا نشانه راهبرد.

چین با ترکیبی از مشوق‌های هدفمند و محدودیت‌های گزینشی، نرخ پذیرش خودروهای برقی را شتاب داد؛ درسی که اروپا هنوز آن را به یک طراحی سیاستی منسجم تبدیل نکرده است. ژئوپلیتیک بر صنعت اروپا نیز تأثیر گذاشته است. شکاف ژئوپلیتیک و بحران صنعتی در بستر واگرایی ژئوپلیتیک در دوسوی اتلانتیک تشدید شده است. اروپا از یک سو نگران تکرورهای واشنگتن است و آمریکا از سوی دیگر، اروپا را مانعی برای برخی اهداف امنیتی و صنعتی

آینده صنعت خودرو اروپا تا حدی مبهم است. بر این اساس «افول چشمگیر محبوبیت خودروهای تمام‌برقی» یا «بازگشت مطمئن موتورهای احتراقی» در تحلیل‌های اروپایی، دو جبهه متفاوت کاملاً فعال هستند. گروهی با تکیه بر نوسانات فروش و برخی گزارش‌های مشاوره‌ای شرکت‌های معتبر بین‌المللی، چنین القا می‌کنند که بازار خودروهای تمام‌برقی در سراسر اروپا افتاده است. در مقابل، گروهی دیگر بر این باورند که مسأله اساساً «نوسانات بازار» نیست؛ بلکه خودرو و تمام‌برقی یک ترند رو به رشد یک فناوری جدید است که تغییرات سیستمی در بازارهای جهانی به‌وجود آورده و در نتیجه، منجر به افول ساختاری و توقف‌ناپذیر موتور احتراق داخلی در اروپا شده است؛ افولی که «نقطه اوج فناوری پیش‌ران‌های احتراقی» را از یک رخداد آینده، به یک واقعیت گذشته تبدیل می‌کند. واقعیت این است که فقط فناوری نیست و چند نیرو به‌صورت هم‌زمان در حال همگرایی هستند و برگشت‌پذیری را دشوار کرده‌اند.



استراتژی اروپا برای رقابت با چینی‌ها چیست؟

مازاد؛ نامید؛ آنچه پیش روی ماست راهبرد مرحله‌ای چینی‌ها برای افزایش سهم بازار، توسعه زیرساخت خدمات پس از فروش و حرکت به سمت بومی‌سازی تولید در بازارهای هدف است. بنابراین مهم‌ترین نکته این است که چین هم‌زمان دو بازی را پیش برده است: تثبیت فروش داخلی خودروهای برقی و جهش صادراتی آن‌ها و در عین حال ثبت ارقام چشمگیر در صادرات خودروهای احتراقی. این استراتژی دوگانه نشان می‌دهد چین صرفاً روی یک فناوری پیش‌ران قمار نکرده است؛ بلکه با سبکی انعطاف‌پذیر، سهم بازار و قدرت چانه‌زنی را بالا برده است. از سوی دیگر، قوانین بازی برای صادرکنندگان چینی در حال تغییر است.

از ماه ژانویه، برنامه مجوزدهی سخت‌گیرانه‌تری (با نقش آفرینی وزارت بازرگانی چین) اجرا می‌شود که تولیدکنندگان چینی را ملزم می‌کند توان خدمات پس از فروش صادراتی را تأیید کنند و با پدیده «خودروهای نو که به‌عنوان دست‌فروخته می‌شوند» مقابله کنند. این اقدام، هم برای کاهش ریسک داغ شدن مصنوعی بازار، هم برای محدود کردن اتهامات دامپینگ و هم برای محافظت از برند «ساخت چین» طراحی شده است.

چین می‌خواهد صادرات را از فاز «حجم» به فاز «پایداری و اعتبار» منتقل کند. در همین نقطه، پرسش محوری اروپا دوباره مطرح می‌شود: آیا اروپا استراتژی مشخص محصولی برای رقابت با چینی‌ها را در دستور کار خود قرار داده است؟ به نظر می‌رسد اخیراً برخی در اروپا تصور می‌کنند می‌توانند صنعت خودرو را با مدل‌های کوچک و ارزان نجات دهند؛ اما واقعاً می‌توانند؟ پاسخ ممکن است نه در یک جهش فنی، بلکه در یک نوآوری نهادی و مقرراتی نهفته باشد: ایده e-cars که در بروکسل توجه مخاطبان را به جلب کرده است، به دنبال تعریف یک کلاس جدید از وسایل نقلیه بین کلاس‌های موجود است تا بخشی از وزن و پیچیدگی پرهزینه مقررات به‌عنوان مثال الزامات در سامانه‌های پیشرفته کمک‌راننده (ADAS) را تعدیل کند؛ با این هدف که تولید خودرو برقی در بازه ۱۵ تا ۲۰ هزار یورو ممکن شود، بدون آن که ایمنی قربانی توانایی خرید مصرف‌کنندگان شود.

رقابت اروپا و چین، خودروسازان اروپایی را وادار کرده استراتژی محصول را سریع‌تر بازطراحی کنند و برای حل شکاف قیمت، اخیراً حتی به سمت خودروهای برقی کوچک‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تر حرکت کنند. اما مسأله تنها پیش‌ران نیست؛ فناوری‌های نو (از معماری نرم‌افزار محور تا تجربه کاربری و اتصال‌پذیری) تقاضا را از مدل‌های سنتی دور کرده و تولیدکنندگان قدیمی را مجبور ساخته است با چرخه‌های توسعه سریع‌تر، قیمت‌گذاری دقیق‌تر و معرفی روشن‌تر محصول، قواعد بازی خود را رتقا دهند. عامل بعدی، مقررات است.

استانداردهای سخت‌گیرانه اتحادیه اروپا موج جدیدی از خودروهای برقی اروپایی را به بازار عرضه کرده‌اند؛ از خانواده ID فولکس‌واگن گرفته تا رنو ۵. در کنار این‌ها یک متغیر کلان و کمتر دیده شده قرار دارد و آن، پارامترهای اقتصاد کلان است. اروپایی‌ها در مجموع خودروهای کمتری می‌خرند. رشد اقتصادی ضعیف، نرخ بهره بالا و تورم ماندگار، تقاضای جایگزینی خودرو را سرکوب کرده است. نتیجه این می‌شود که اگر خریداران هم‌بازگردند، بازاری مواجه هستند که در آن گزینه‌های برقی، معتبرتر و متنوع‌تر از فهرست رو به کاهش گزینه‌های احتراقی است. بنابراین شرط بندی روی «بازگشت موتورهای احتراقی» برای بازپس‌گیری بازارهای جهانی، بیشتر شبیه روایت تسکین‌دهنده پس از ظهور انقلابی و همه‌جانبه‌چین است تا یک راهبرد صنعتی قابل اتکا در درازمدت.

در اروپا، بازار موتور احتراق داخلی هر روز کوچک‌تر از قبل می‌شود و نمی‌توان از آن به‌عنوان قلب تپنده نوآوری‌های جدید برای پویایی صنعت اروپایی یاد کرد. خودرو تمام‌برقی، از نظر استراتژیست‌های چینی، یک بازی کوتاه‌مدت برای بازار داخلی و یک بازی بلندمدت برای تسخیر بازارهای جهانی است.

سال ۲۰۲۵ برای صنعت خودرو چین نیز تا حدی تعیین‌کننده بوده است؛ با رقابت داخلی شدید و جاه‌طلبی جهانی. حتی اگر تقاضای داخلی چین در مقاطعی کند شود، صادرات انواع پیش‌ران‌ها از چین همچنان پر قدرت ادامه دارد. این روند را نمی‌توان صرفاً «دامپینگ ظرفیت

آلمان هنوز وزن سنگین خودروسازی دنیا است

شاید خطای راهبردی آلمان این بود که برقی‌سازی را «تکامل محصول» دید، نه «تغییر سیستمی». تغییرات سیستمی پیامدهای غیرخطی دارند؛ در مدل‌های سنتی برنامه‌ریزی کوتاه‌مدت جانی گیردو با تکیه بر مزیت‌های کلاسیک مهندسی (به‌تنهایی) پاسخ داده نمی‌شود. شرکت‌های اروپایی نه به‌خاطر فقدان توان فنی، بلکه به‌دلیل ناتوانی در درک تعاریف جدید ارزش، از رقبا عقب افتاده‌اند. می‌توان ارزش آفرینی در خودروسازی جدید را در چهار بعد واکاوی کرد: ارزش ذاتی، تمرکز بر اقدامات ملموس و کوتاه‌مدت در سطح محصول و تولید که پایه تغییر را می‌سازد، ارزش بالقوه: تغییر در روابط، ساختارهای قدرت و ائتلاف‌ها که امکان جهش‌های بلندمدت را فراهم می‌کند، ارزش کاربردی: تغییر در سیاست‌ها، قواعد، استانداردها و رویه‌ها که مسیر بازار را شکل می‌دهد، ارزش تحقق‌یافته: نتایج قابل مشاهده برای ذی‌نفعان (مصرف‌کننده، صنعت، نیروی کار و اقتصاد ملی). باید دقت کرد که آلمان هنوز وزن سنگینی در خودروسازی دارد و خواهد داشت و دانش خود را یک‌شبه از دست نداده است؛ مسأله این است که چین با معماری هوشمندانه استراتژی ارزش آفرینی بلندمدت، بنیان‌های اقتصادی رقیب را رانده است. اگر اروپا نتواند پارادایم ارزش آفرینی را بازسازی کند که فراتر از «فیزیک خودرو» باشد و «بازار آفرینی سیستمی» را در کل اکوسیستم تحرک (زنجیره تأمین، نرم‌افزار، باتری، زیرساخت شارژ، داده، خدمات، مالی و مقررات) نهادینه کند، هیچ دیوار تعرفه‌ای نجات‌بخش نخواهد بود. خودروسازان آلمانی و اروپایی همچنان ظرفیت‌های فنی بالایی در بازارهای جهانی دارند، اما سهم مهمی از بازار را به چینی‌ها واگذار کرده‌اند؛ نه به‌خاطر ضعف مهندسی، بلکه به‌دلیل ضعف چشم‌انداز و راهبرد در برابر رقیب شرقی. اروپا سال‌ها بر «ارزش ذاتی» و کیفیت محصول تکیه کرد، اما ابعاد گسترده‌تر تجربه مدرن خودرو برقی و منطق اکوسیستمی آن را کم‌اهمیت شمرد. در مقابل، چین با سرمایه‌گذاری هم‌زمان روی ارزش بالقوه و ارزش کاربردی، شبکه‌ای از ارزش افزوده ساخت که سرعت آن از توان واکنش صنعت سنتی فراتر بود. مسیر نجات، عبور از سیاست‌های تدافعی است: صنعت، صرف‌نظر از جغرافیای امروز، باید مدل خلق ارزش خود را بازتعریف کند تا در صحنه رقابت جهانی بماند. ایزوله کردن بازار و کشیدن دیوار به‌دور صنعت داخلی، در بهترین حالت فقط زمان می‌خرد. در نهایت، خودروسازانی که حرف تازه‌ای در خلق ارزش نداشته باشند، حتی زیر چتر تعرفه و حمایت هم محکوم به حذف هستند.

هدف، مهندسی نیست؛ بلکه ارزش آفرینی است

مدیرعامل جدید گروه رونیز آشکارا خواستار چنین بخش و سطحی از «وسایل نقلیه الکتریکی سبک» شده است تا رقابت‌پذیری تولیدکنندگان اروپایی در برابر چین حفظ شود. اما این مسیر تنها زمانی معنا دارد که به یک اصل کلیدی وفادار بماند: خودرو ارزان صرفاً یک «هدف مهندسی» نیست؛ یک «هدف ارزش آفرینی» با درک توان خرید مصرف‌کننده است. با حساب سرانگشتی، همیشه در اروپا نسبت قیمت خودرو به حقوق ماهانه هر شهروند نسبتی بین ۱۲ تا ۱۴ برای سدان (و بیشتر برای شاسی‌بلندها) است؛ قیمت خودروهای برقی جدید اروپایی نیز تا حد زیادی بیشتر از این نسبت است؛ در حالی که محصولات چینی این نسبت را جدی‌تر دنبال می‌کنند. یعنی قیمت ایده‌آل خودرو برای یک اروپایی باید زیر ۳۰ هزار یورو باشد تا توان خرید داشته باشد و حتی این توان اروپایی‌ها نیز رو به افول است. اگر انتخاب‌های طراحی قوای محرکه، معماری الکتریکی-نرم‌افزار و راهبرد هزینه‌ها از همان ابتدای پروژه هم‌راستا نباشند، بحث خودروهای کوچک اروپایی‌ها به شعار تبدیل می‌شود، نه واقعیت. ترس شدید آلمانی‌ها از چینی‌ها: توفان هم‌زمان بحران بازار، فقدان سیاست مشخص و رقابت اقتصادی وضعیتی عجیب در صنایع امروز آلمان ایجاد کرده است؛ نشانه‌ای از شدت بحران جایگاه مهندسی آلمانی که سال‌ها معیار صنعت خودرو جهان بود، به‌طور جدی از چین ضربه خورده است و صنعت در مرکز یک توفان چندوجهی قرار دارد؛ تعرفه‌های تنبیهی آمریکا، کاهش قدرت خرید در اروپا و خیزش بی‌سابقه چین. آلمان نه تنها سنگر پرمنفعت خود در چین را از دست داده، بلکه در دفاع از بازار داخلی نیز کند و نااهم‌نگ عمل کرده است. خودروهای برقی چینی با فناوری پیشرفته و قیمت رقابتی در حال نفوذ به بازار اروپا هستند و هزینه انسانی این تغییر نیز آشکار شده است؛ اشتغال در صنعت خودرو آلمان به پایین‌ترین سطح در ۱۴ سال گذشته رسیده و چشم‌انداز آحیای قوری نیز روشن نیست.

ایران و استراتژی تحول با بودجه محدود

ایران در پی نوسانات بازار داخلی و ارزی، به دنبال کنترل قیمت‌های بازار با واردات خودروهای لوکس است. متولیان صنعت خودرو پیش‌نهاده واردات خودرو با بودجه ۶۰۰ میلیون دلاری تا ۲ میلیارد دلار را برای کنترل بازار، با واردات گسترده محصولات خارجی مطرح می‌کنند. در واقع چنین تفکری مانند آن است که ایران می‌خواهد با تفنگ آب‌پاش به جنگ تجاری در صنعت خودرو دنیا برود؛ صنعتی که دارای بازیگرانی با پیشرفته‌ترین محصولات است. این بودجه‌ها و سیاست ترویج لوکس‌گرایی آن قدر برای صنعت خودرو بی‌معناست که انگار خودروسازی کشور دهه‌ها در درک تحولات جهانی عقب مانده است. البته این مبلغ، در شرایط فعلی تحریمی ایران، آن قدر قابل توجه است که با برنامه‌ریزی درست می‌تواند اثری بر جلوگیری از فروپاشی صنعت خودرو داخلی بگذارد. به نظر می‌رسد متولیان صنعت خودرو متأسفانه ارزش آفرینی توسط مهندسان ایرانی را قبول ندارند و به توان مهندسی و تولید ایران باور ندارند و تحول در این مسیر را بی‌فایده می‌دانند. به نظر می‌رسد متولیان صنعت خودرو کشور به تحولات جهانی بی‌توجه هستند. در حالی که خودروسازی جهان درگیر جنگ بر سر مفاهیم ارزش آفرینی و فناوری است، نسخه تجویزی برای صنایع خودروسازی توسط متولیان صنعت خودرو همچنان بر مفاهیم منسوخ استوار است. این رویکرد در شرایط فعلی، یک خطای راهبردی است. در کشوری که تحت سخت‌ترین رژیم‌های تحریمی قرار دارد، واردات خودروهای لوکس عملاً حکم «تنوری برای سوزاندن منابع کمیاب ارزی» را دارد. این سیاست نشان می‌دهد که نهادهای مرجع و تصمیم‌گیر، هنوز درک صحیحی از مفهوم رقابت برای «خلق ارزش در سطح بین‌المللی» پیدا نکرده‌اند. آن‌ها نتوانسته‌اند تحولات را از لنز مثلث حیاتی «صنعت»، «اقتصاد کلان» و «ژئوپلیتیک» واکاوی کنند و نتوانسته‌اند از صنایع ملی و تولید داخلی، حمایتی داشته باشند که ارزش آفرین باشد. سازمان‌هایی که به‌عنوان مراجع صنعتی کار می‌کنند به توان ملی معتقد نیستند و نمی‌دانند که در جهان امروز، خودرو دیگر یک کالای مصرفی صرف نیست، بلکه یک پلتفرم استراتژیک ارزش آفرینی است که سیاست‌های صنعتی و اقتصادی کشورها بر آن سوار می‌شود. در نهایت آن دسته از بازیگرانی که حرف تازه‌ای در ارزش آفرینی نداشته باشند، محکوم به حذف در رقابت جهانی خواهند بود؛ چه در اروپا یا عقبه فناوری پیشرفته، پشت دیوارهای تعرفه پنهان شوند و چه در کشوری دارای صنعت سنتی، با منابع محدود به دنبال واردات لوکس برای ایجاد رقابتی بی‌معنا باشند که هم‌جنس نیستند. به نظر می‌رسد تا زمانی که به توان ملی اعتقاد نداشته باشیم، منابع مالی خود را به‌نوعی هدر می‌دهیم.



برای خودروهای گازسوز را افزایش خواهد داد و همین رشد تقاضا سبب می‌شود قیمت این مدل خودروها در بازار سیر صعودی به خود بگیرد. درواقع اصلاح قیمت بنزین علاوه‌بر تغییر رفتار مصرف‌کنندگان، یک چرخه تورمی جدید در بازار خودروهای دوگانه‌سوز ایجاد خواهد کرد؛ چرخه‌ای که اگر مدیریت نشود، منجر به رشد روزافزون فاصله قیمت کارخانه و بازار این مدل خودروها خواهد شد و هزینه دسترسی مصرف‌کننده به خودروهای دوگانه‌سوز را افزایش می‌دهد.

اصلاح قیمت بنزین در بازار خودرو پیامد تازه‌ای داشته و آن هم افزایش شکاف قیمت کارخانه تا بازار مدل‌های گازسوز است. نمونه مشخص این روند، سورن پلاس دوگانه‌سوز است که با قیمت ۸۸۸ میلیون تومان در کارخانه عرضه می‌شود؛ اما بهای آن در بازار در آخرین روز هفته گذشته به حدود یک میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان رسید. این فاصله قابل توجه نشان می‌دهد بازار به تغییرات قیمتی بنزین واکنشی سریع و محسوس داشته است. براین اساس اصلاح نرخ بنزین تقاضا

اثر اصلاح نرخ بنزین روی قیمت خودروهای گازسوز در بازار



تاثیر تغییرات بهای ارز روی قیمت خودروهای وارداتی

است. وقتی سایر بازارها، از طلا گرفته تا مسکن، باروند صعودی مواجه هستند، بازار خودرو نیز در همان مسیر حرکت می‌کند. درچنین فضایی هر نوسان کوچک ارزی تبدیل به سیگنال تقویت‌کننده انتظارات تورمی می‌شود و خریداران را به سمت خرید زودتر از موعد سوق می‌دهد. درمجموع، جهش ۲۰۰ تا ۷۰۰ میلیون تومانی قیمت وارداتی‌ها نه تنها نشان‌دهنده اثر کوتاه‌مدت نوسانات ارزی است، بلکه هشدار می‌دهد که تازمانی که بازار ارز به ثبات و نظام واردات پایدار نشود، قیمت خودرو به ویژه وارداتی‌ها قابل پیش‌بینی نخواهد بود و نمی‌توان به راحتی آن را کنترل کرد. برای ایجاد ثبات، نیاز به جریان پایدار واردات و پرهیز از تصمیم‌های خلق‌الساعه است؛ در غیر این صورت بازار خودرو همچنان تا حد زیادی متأثر از تغییرات بهای ارز خواهد بود.

نرخ ارز واکنش پیش‌دستانه دارند. یعنی حتی پیش از آن که دلار در سطوح جدید تثبیت شود، بازار خودرو خود را با شرایط جدید هماهنگ می‌کند. همین روند سبب می‌شود رشد قیمت‌ها معمولاً سریع‌تر از رشد بهای ارز و کاهش قیمت‌ها بسیار کندتر از افت نرخ ارز باشد. عامل دوم چالش در عرضه خودروهای وارداتی است. به دلیل محدودیت‌های واردات، پیچیدگی‌های ترخیص، تغییرات بی‌درپی مقررات و نبود جریان پایدار ورودی خودرو به کشور، بازار وارداتی‌ها از کمبود دائمی عرضه رنج می‌برد. این کمبود باعث می‌شود حتی افزایش محدود تقاضا یا نوسان کوتاه‌مدت ارز، جهش شدید قیمت‌ها را رقم بزنند. درواقع بازار وارداتی‌ها بازاری کم‌عمق است و در چنین بازاری رفتار هیجانی سریع‌تر به قیمت‌ها منتقل می‌شود. نکته سوم مربوط به انتظار تورمی عمومی در اقتصاد

بازار خودرو در پایان هفته گذشته بار دیگر صحنه نوسانات قابل توجه قیمت مدل‌های مختلف خودرو بود؛ نوسانی که این بار بیش از همه در مورد خودروهای وارداتی احساس شد و برخی مدل‌ها بین ۲۰۰ تا ۷۰۰ میلیون تومان رشد قیمت را تجربه کردند. این اتفاق از یک سو نشان می‌دهد بازار هنوز در مرحله «تعادل یابی» نیست و از سوی دیگر ثابت می‌کند که وابستگی ساختاری قیمت خودرو به نرخ ارز همچنان پابرجاست و کوچک‌ترین تکانه در بازار ارز می‌تواند موج‌های سنگین قیمتی در بازار خودرو ایجاد کند.

نخستین نکته‌ای که در این جهش باید به آن توجه کرد، رفتار انتظاری خریداران و فروشنده‌گان است. فعالان بازار خودرو، به خصوص در بخش وارداتی‌ها معمولاً نسبت به

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
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)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۴۱۰	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کر اس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۵۷۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کر اس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۰۰	یک میلیارد و ۷۳۰	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۳۴۰	۴۰	▲
چری آریزو 5T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۷۲	۲ میلیارد و ۲۰	۳۰	▲
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
فونیکس آریزو 6 GT (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۲۰	▲
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۳ میلیارد و ۶۰۰	۴۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۴ میلیارد و ۳۵۰	۷۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۱۱۴	۳ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۳۴۰	۴۰	▲
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۳۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۰	یک میلیارد و ۷۴۰	۴۰	▲
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۲۷۰	۵۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۷۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۶۲	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۶۵	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۷۴۰	۰	
ساینا GX دوگانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۸۴۵	۰	
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۹۱۳	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۸۴۵	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۸۴۱	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۹۳۰	۰	
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۱۸۰	۱۱	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۷۴۳	۵	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۷۴۷	۳	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۷۷۲	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۷۳۰	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۷۳۷	۰	
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۱۵	۱۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۱۸۸	۲	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۲۷۰	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۳۶۲	۳	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۵۹۷	۳	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۴۳	۲	▼
نیسان دوگانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۹۵	۷	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۵۶	۲	▼
نیسان دوگانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۱۰۵	۵	▼
پادرا دوگانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۲۸۰	۳۰	▲
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۲۲۰	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۹۴	۶	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۲۸	۲	▲
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۲۱۳	۷	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۲۲۵	۳	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۲۹۰	۵	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۲۲	۴	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۱۹۰	۴	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۲۹۵	۴	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۲۸۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۴۱۰	۵	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۴۵۲	۷	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۲۸۲	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۲۹۳	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۳۱۷	۲	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۵۳۵	۵	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۲۹۸	۶	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۵۵۵	۳	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۷۰	۶	▼
ری‌ا (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۹۹۰	۰	
وانت آریسان ۲ دوگانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۸۱	۱	▼

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 میلیارد و ۸۵۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
اشکودا سوپر ۱،۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ام‌جی 4ev تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۹۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
ام‌جی ۱،۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۹۰	۲ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۱۰ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۷۰	۶ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
ایفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۸۴۵	۰	۰	
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۶ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
بام‌و iX1e برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
بام‌و X2 sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۹۰۰	۲۰۰	▲
بام‌و X2 sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بام‌و iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
بی‌و‌ای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۹۵۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۳۰	۶ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۳ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۴۰۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۵۰	۹ میلیارد و ۴۰۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد و ۸۵۰	۰	
تویوتا ابلدندر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد	۰	
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۷ میلیارد	۰	



کشف بیش از ۳۳ هزار لیتر روغن موتور احتکار شده در بجنورد

دادند. «سر هنگ تقی توئی با اشاره به این که کار آگاهان با همکاری نماینده اداره کل صمت استان به محل مورد نظر اعزام و اقدام به بازرسی از آن مکان کردند، افزود: «۳۳ هزار و ۶۶۰ لیتر روغن موتور که در آن مکان احتکار شده بود، کشف شد.» وی با بیان این که ارزش این مقدار روغن موتور سه میلیارد و ۷۰۰ میلیون ریال بر آورد شده است، ادامه داد: «پرونده‌ای در این رابطه تشکیل شده و اقدامات قضایی و قانونی در حال پیگیری است.»

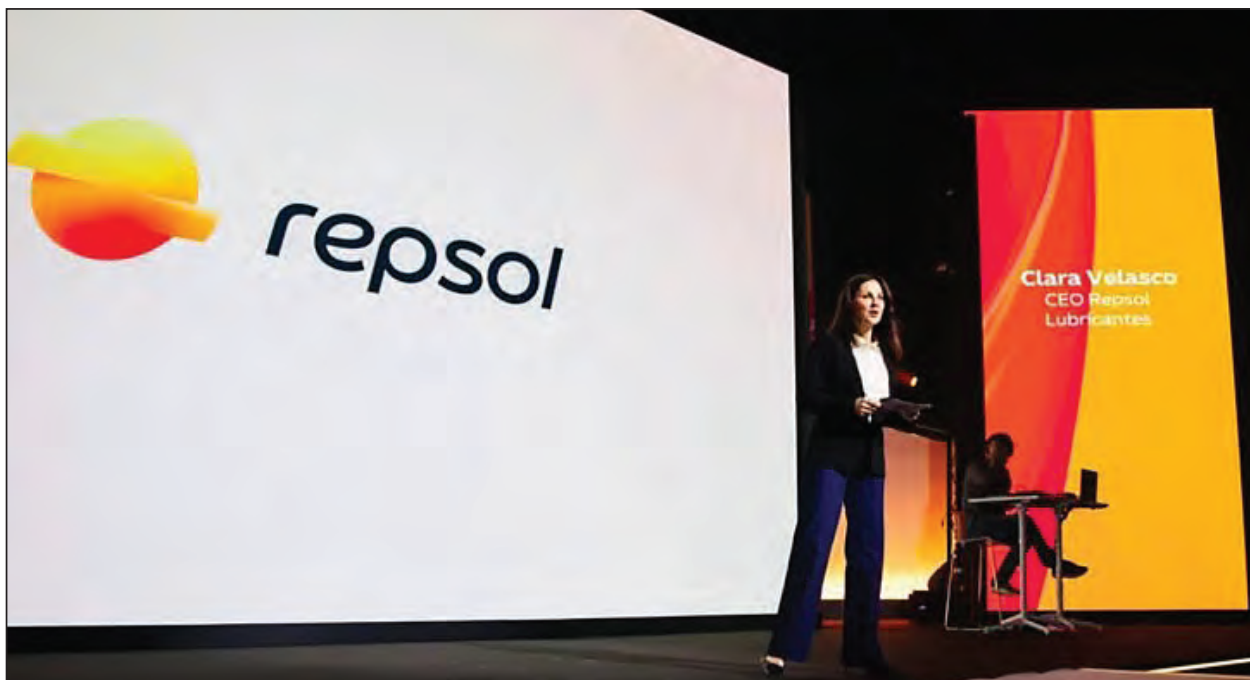
۳۳ هزار و ۶۶۰ لیتر روغن موتور احتکار شده و ۱۷ میلیارد ریال انواع کالای قاچاق توسط کار آگاهان پلیس امنیت اقتصادی در عملیات‌های جداگانه در بجنورد کشف شد. به گزارش «ایرنا» از خبرگزاری پلیس، رئیس امنیت اقتصادی خراسان شمالی گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان در پی دریافت اطلاعاتی مبنی بر احتکار روغن موتور در یک واحد مسکونی در حاشیه شهر بجنورد، بلافاصله رسیدگی به موضوع را در دستور کار قرار



مکزیک، پرو و اندونزی در نقشه توسعه جهانی؛

بازارهای نوظهور هدف تازه «ریپسول» شدند

بازار جهانی روانکارها در سال‌های اخیر شاهد تغییرات بنیادینی بوده است؛ تغییراتی که نه تنها به نوآوری‌های فناورانه و فشارهای زیست‌محیطی مربوط می‌شود، بلکه به بازتعریف جایگاه برندها در سطح بین‌المللی نیز گره خورده است. شرکت‌های بزرگ این حوزه در یافته‌اند که دیگر نمی‌توان تنها با اتکا به کیفیت محصول یا گستره شبکه توزیع، جایگاه پایدار در بازار داشت. در دنیای امروز، هویت برند و توانایی آن در برقراری ارتباط با مشتریان و شرکت‌های تجاری، به اندازه نوآوری و سرمایه‌گذاری اهمیت پیدا کرده است. این روند، رقابت میان بازیگران اصلی صنعت روانکار را وارد مرحله‌ای تازه کرده است. برندها تلاش می‌کنند با بازطراحی تصویر خود، نه تنها در ذهن مصرف‌کنندگان بلکه در عرصه‌های بین‌المللی حضوری پررنگ‌تر داشته باشند. از همکاری با رویدادهای ورزشی گرفته تا ورود به بازارهای نوظهور، همه نشانه‌هایی از این تغییر رویکرد هستند. در چنین فضایی، هر حرکت تازه یک شرکت بزرگ می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای برای آینده بازار جهانی روانکارها داشته باشد. شرکت ریپسول در تاریخ ۱۷ نوامبر ۲۰۲۵ طی مراسمی در پیست موتوراسپریت «ریکار دو تورمو» در والنسیا اسپانیا، از هویت برند تازه برای بخش روانکارهای خود رونمایی کرد. این اقدام بخشی از برنامه جامع موسوم به Full Potential است که بیش از ۸۰ ابتکار در حوزه‌های نوآوری، دیجیتالی‌سازی، پایداری و توسعه بین‌المللی را در بر می‌گیرد. هدف اصلی این برنامه، گسترش حضور جهانی و دو برابر کردن اندازه کسب‌وکار روانکارها تا سال



و خدمات آموزشی، تجربه‌ای متفاوت در بازار روانکارها ایجاد کند. ریپسول با معرفی هویت برند تازه برای بخش روانکارهای خود، استراتژی رشد جهانی تا سال ۲۰۳۰

این تغییر هویت برند، علاوه بر بازطراحی لوگو و عناصر بصری، بر تقویت ارتباط با مشتریان و توزیع‌کنندگان تمرکز دارد و قرار است با بهره‌گیری از ابزارهای دیجیتال

۲۰۳۰ عنوان شده است. ریپسول قصد دارد سود عملیاتی (EBITDA) بخش روانکار را از ۶۴ میلیون یورو در سال ۲۰۲۴ به ۱۲۶ میلیون یورو در سال ۲۰۳۰ افزایش دهد.



فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵ | Autokhosravani.com
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵ | @Auto.khosravani

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظ

اتک‌خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن



در بازار زادگاهش به تولید رسیده و به منظور حفظ میراث با ارزش تویوتا برای زادگاهش در نظر گرفته شده است. اما از آن جا که یک خودرو با عملکرد بالا و باکیفیت و البته یک محصول فوق لوکس از تویوتا به حساب می آید، بسیاری از خریداران و طرفداران آن نسبت به خرید آن در کشور زاین اقدام کرده و آن را به بازار کشور منتظر خود انتقال می دهند. علاوه بر این که کراون در بازار زاین از طرفداران بسیاری برخوردار است، در کشور چین نیز جایگاه خاص و در خور توجهی دارد. بر این اساس کراون سدان با پسوند Majesta در کشور چین برای مشتریان این کشور مونتاژ شد.

کراون پس از سنجوری، دومین سدان فوق لوکس تویوتا است. بر این اساس تا نسل پنجم آن موسوم به S220 تنها در کلاس سدان فول سائز لاکچری تاژون ۲۰۲۲ میلادی به تولید رسید. اما از جولای ۲۰۲۲ کراون نماد یک فست بک اسپرت کراس و یک کراس اوور جذاب اسپرت از تویوتا شد. بنابراین کراون یک محصول خوشنام و خوش آوازه از تویوتا در بازار پریمیوم لاکچری ها محسوب می شود. نسل پنجم کراون موسوم به S220 و نسخه IRS ادونس هیبریدی آن از بهترین مدل های این خودرو به شمار می رود. همچنین جالب است بدانید این سدان فول سائز لاکچری تویوتا تنها

نگاهی کوتاه به سدان لوکس «تویوتا»



تلگرام Telegram

کیفیت ساخت نامطلوب خودروهای چینی

این روزها در بازار خودرو جهانی و همچنین ایران به کیفیت بالای ساخت خودرو اهمیت بسیاری داده می شود. تا حدی که خودرو سازانی مانند تویوتا پیوسته تلاش می کنند کیفیت محصولاتشان را مرتب افزایش دهند. با این حال چندی پیش در فضای مجازی تصاویری از یک دستگاه شورولت ایکوناکس تولید شده در سایت چین منتشر شد که قطعات داخل کابین آن از کیفیت بسیار پایینی برخوردار بودند. حال سوال این است که دلیل کیفیت نه چندان مطلوب خودروهای تولیدی در کشور چین چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

حجم بالای تقاضا در بازار خودرو چین سبب شده است خودروسازان بسیاری از سراسر جهان به فکر تاسیس کارخانه در این کشور باشند. اما نکته مهم این است که مطابق با بررسی های بعمل آمده، کنترل کیفیت خودرو در کشور چین از استانداردهای جهانی پیروی نمی کند و همین امر به طور کلی زمینه را برای افت کیفیت محصولات خودروسازی در این کشور فراهم کرده است.

زارعی

از آن جا که بازار خودرو کشور چین به لحاظ حجم بالای فروش، برای کلیه خودروسازان اهمیت ویژه ای دارد، بیشتر آن ها تلاش می کنند با احداث یک کارخانه تولیدی در کشور چین به راحتی محصولاتشان را به دست مشتریان برسانند. اما نکته این جاست که قوانین این کشور به گونه ای است که به خودروسازان اجازه می دهد محصولاتشان را با کیفیت نسبتا پایینی در مقایسه با کشور اصلی راهی بازار کنند. بنابراین کیفیت خودروهای تولید شده در این کشور آن چنان که باید مطلوب نیست و همین امر نارضایتی مصرف کننده را نیز به دنبال دارد.

مهر کریمی

Message

صدای ملتتری
۸۸۲۰۶۷۶۱

نشت بنزین از باک خودرو صفر کیلومتر

خودرو ساسی بلند چینی مدل ۱۴۰۳ با کارکرد ۲ هزار کیلومتر دارم و مدتی بود بنزین به زیر خودرویم نشت می کرد. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی دلیل این مشکل را هدایت خودرو با سرعت بالا روی سطوح ناهموار دانست و این در حالی است که از خودرویم تنها در معابر شهری استفاده کرده ام و تاکنون روی سطوح ناهموار با آن رانندگی نکردام.

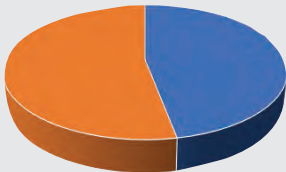
۰۹۰۵***۲۵۴۰

نظر سنجی Poll

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۵۶

گزینه ۱ ۴۱ درصد
گزینه ۲ ۵۹ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما کدام یک از موارد زیر در بلندمدت دچار استهلاک و خرابی بیشتری می شوند؟ در پاسخ به این پرسش ۴۷ درصد به گزینه یک یعنی خودروهای صفر کیلومتر توربوشارژ و ۵۳ درصد به گزینه دوم یعنی خودروهای وارداتی کار کرده دست دوم رای داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۴۵۷
کدام مورد در فرهنگ سازی استفاده از خودروهای هیبریدی و برقی تاثیر بیشتری دارد؟

۱- حمایت دولت از تولید و فروش خودروهای الکتریکی
۲- توسعه ناوگان حمل و نقل شهری الکتریکی

پیامک SMS

لرزش فرمان خودرو

خودرو تیبامدل ۱۳۹۷ دارم و چندی است هنگام حرکت با سرعت ۶۰ کیلومتر بر ساعت و بالاتر از آن فرمان خودرویم با لرزش بسیاری مواجه می شود. علت چیست؟

۰۹۳۹***۱۷۲۶

در زمان بالانس نبودن تایر خودرو، حین حرکت با سرعت بالا، فرمان دچار لرزش می شود. برای رفع چنین مشکلی باید تایرهای خودرو بالانس شود. اما این مشکل علت دیگری هم دارد؛ تاب داشتن رینگ خودرو شما که برای برطرف شدن این مشکل باید رینگ های تایر را نیز تنظیم کنید تا تاب آن برطرف شود.

ایراد فنی در شبکه برق خودرو

خودرو پژو پارس L مدل ۱۳۹۶ دارم و مدتی است چراغ های مه شکن آن روشن نمی شود؛ علت چیست؟

شادمان-کرج

در مدارات الکتریکی خودرو، اگر یکی از مصرف کننده های الکتریکی روشن نشود و یا به عبارتی بافشردن کلید مربوطه نیز خاموش بماند و روشن نشود، باید گفت باید در اولین مرحله فیوز مدار مربوطه بررسی شود. اما در صورت سالم بودن این قطعه باید مدار الکتریکی مربوطه نیز بررسی و در صورت وجود مشکل، به آن رسیدگی شود. البته گاه مشکل از مصرف کننده است که در این صورت با تعویض قطعه مشکل برطرف خواهد شد.

پیشران ه جدید احتراق داخلی

در یکی از سایت های خودرویی مطلبی خواندم مبنی بر این که به تازگی یک مدل پیشران ه که با الکل راه اندازی می شود، راهی بازار شده است. آیا این مطلب صحت دارد؟ ساختار این پیشران ه چگونه است و دلیل عدم استفاده از آن در صنعت خودرو سازی چیست؟

کیان مهر-تهران

ابتدا باید گفت این روزها تمام خودروسازان مطرح جهان و مهندسان فعال در زمینه صنعت خودرو، تمرکز خود را معطوف بر پیشران ه های الکتریکی کرده اند. اما طرح هایی نیز ارائه شده که به منظور جایگزینی سوخت بنزین خواهد بود. یکی از این طرح ها، ساخت پیشران ه هایی است که با سوخت الکل کار می کنند. در این مدل موتور ها از دو نوع سوخت متانول و اتانول استفاده می شود. اما سوخت متانول دارای مشکلاتی است. به عنوان مثال یکی از مشکلات این نوع سوخت، سخت روشن شدن موتور خودرو در فصل زمستان است. لازم به ذکر است در سیستم سوخت رسانی متانول از آلیاژ ضد خوردندگی استفاده می شود؛ زیرا این سوخت بسیار خورنده است. اما اتانول را می توان بدون تغییر در سیستم سوخت رسانی و... استفاده کرد. بد نیست بدانید که منابع تامین این سوخت و هزینه تولید آن بیشتر از بنزین است. زیرا برای طراحی چنین موتوری نیاز به صرف بودجه بسیار زیادی است که خودروسازان مطرح دنیا از تولید آن صرف نظر کرده و متمرکز بر انرژی الکتریکی و استفاده از موتور های الکتریکی در خودرو شده اند.

اتصال در مدار الکترونیکی

خودرو پژو ۲۰۷ مدل ۱۳۹۸ دارم و چندی است در زمان استفاده از راهنمای سمت راست، چراغ راهنمای تعبیه شده روی آینه جانبی همان سمت خودرو روشن نمی شود؛ علت چیست؟

احیایی-تهران

اغلب این مشکل به دلیل اتصال در مدار مربوطه ایجاد می شود؛ باید در این صورت مدار مربوطه راهنمای سمت راست خودرو بررسی شود. ممکن است که اتصال سوکت مربوطه سبب چنین مشکلی شود که با تعویض آن، مشکل برطرف می شود. اما از آن جا که یک پوشش پلاستیکی روی راهنمای آینه قرار گرفته، با وارد آمدن کوچک ترین ضربه به آینه، LED های داخل آینه معیوب می شود و در این صورت معمولاً برای رفع مشکل، آینه خودرو به طور کامل تعویض می شود.

«X4»؛ کراس کوپه جذاب و زیبا؛

تولید محصول خاص بامو متوقف می شود؟



ورود بامو به دنیای پر هیجان کراس کوپه ها سبب شد خودروسازان دیگر نیز شانس خود را در این بخش امتحان کنند. این خودروساز باواریایی برای تصاحب سهم حداکثری از بازار کراس کوپه ها که این روزها بسیار داغ و پر طرفدار است، کراس کوپه کامپکت لاکچری خود با نام X4 را در جولای سال ۲۰۱۴ به بازار عرضه کرد. در عین حال پس از ۴ سال، یعنی دقیقاً در جولای سال ۲۰۱۸ نسل دوم این خودرو نیز معرفی شد. ناگفته نماند که کمپانی بامو قصد دارد به زودی تولید X4 را متوقف کند و شاید این بدترین خبر برای طرفداران پرو و پاقرص محصولات بامو باشد.

فضای اسپرت و لوکس

در زمان ورود به کابین X4 ام کامپتیشن شاهد فضای مشابه برادر بزرگتر آن یعنی X5 هستیم؛ در حقیقت استفاده از دو نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و سیستم اطلاعات-سرگرمی فضای داخلی را مدرن جلوه می دهد. همچنین داشبورد به فرم جدید طراحی شده تا کابین را بسیار جذاب جلوه دهد. استفاده از نورپردازی LED نواری و سقف پانوراما نیز فضای کابین را دلنشین کرده است. از طرفی غربلک فرمان ام و دسته دنده ام و دو پدال شیفتر نیز بومی پشت غربلک فرمان مان با کمه های قرمز M1 و M2 رانندگی با این کراس کوپه را جذاب و هیجان انگیز می کند. از سوی دیگر سیستم کمکی رانندگی پیشرفته، دوربین ۳۶۰ درجه ای، کروز کنترل تطبیقی، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم ارتباط کاربری نسل هفتم، سیستم هشدار نقاط کور، سامانه انحراف از مسیر، سامانه پیشگیری از برخورد و سیستم فوق پیشرفته آنالیز ترافیکی جزو مهم ترین آپشن های این خودرو هستند.

مختصات فنی

قلب تپنده X4 ام کامپتیشن را همان موتور ۶ سیلندر خطی سه لیتری توین توربوشارژ تشکیل می دهد. این پیشران ه موسوم به S58 با طراحی توربوشارژهای دوقلو و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندرها می تواند حداکثر ۵۰۳ اسب بخار قدرت را در ۶۲۵۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۵۲۰۰ آرپی ام بهار مغان آورد. هرچند که امکان ارتقای ۷ اسب بخاری قدرت و ۱۰ نیوتون متری گشتاور نیز برای خریدارانی که خواهان قدرت و گشتاور بیشتری نیز هستند، وجود دارد. در حقیقت کیت ارتقای موتور ام شامل کیت آگزوز تیتانیومی و پروگرامینگ حرفه ای ECU می شود. بر این اساس قدرت و گشتاور موتور به سطح بالاتری می رسد. البته ناگفته نماند این تغییرات تنها شامل نسخه ام کامپتیشن می شود. از سوی دیگر گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک ام استپ ترونیک می تواند قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل کند. بنابراین تنها ۳.۸ ثانیه زمان نیاز است تا X4 ام کامپتیشن از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و حداکثر سرعت آن نیز به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت می رسد. قیمت پایه برای نسخه X4 ام کامپتیشن ۷۴ هزار و ۳۹۵ دلار است.

نگاهی به بدنه زیبای X4

نسل دوم X4 که در جولای سال ۲۰۱۸ به بازار جهانی معرفی شد، با زبان جدید طراحی باواریایی ها نسبت به نسل قبلی خود جسور و اسپرت تر به نظر می رسد. اگر چه نقدهای بسیاری بر زبان جدید طراحی باواریایی ها وارد است، اما X4 را می توان کراس کوپه کامپکت لوکس جذاب توصیف کرد. زیرا با نگاهی به پروفیل خودرو که خط برجسته شانه و استفاده از خط تیز کمانی در بخش زیری در ها و انحنای بیشتر روی گل گیرها و رینگ های ۱۹، ۲۰ و ۲۱ اینچی ام کاراکتر اسپرت و هیجان انگیزی را به X4 می بخشد. از آن جا که مدل ام کامپتیشن X4 مورد بررسی ما در این مطلب است، استفاده از رینگ های ۲۱ و ۲۰ اینچی حس اسپرت بودن بیشتری به این خودرو می بخشد. از طرفی فرم کمانی سقف که حالت کوپه به این خودرو می دهد، بسیار جذاب است. ناگفته نماند که در اواخر سال ۲۰۲۱ طراحان بامو، تغییرات جزئی در این خودرو ایجاد کردند. چهره خودرو با طراحی چراغ های اسپرت و جلو پنجره بزرگ مشکی پتانویی مرتفع و خطوط تیز روی کاپوت و ورودی هوا درون سپر کاملاً تهاجمی و خشن است. در نمای عقب، چراغ های کشیده افقی با گرافیک خاص LED به فرم L شکل و حجم پردازی بی نظیر در بخش عقب زیبا و چشم نواز است. هر چند که طراحی اسپویلر الحاقی روی در صندوق و آگزوز های دوپل ام در طرفین سپر و اسپویلر فیبر کربنی روی در صندوق عقب چاشنی اسپرت بودن X4 ام کامپتیشن را دوچندان می کند.





کشف محموله ۸ میلیاردی لاستیک خودرو قاچاق در بندر عباس



فرمانده انتظامی شهرستان بندرعباس از کشف یک محموله لاستیک خودرو قاچاق در یکی از مناطق روستایی و مساحلی این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری مهر، سرهنگ علی اکبر مرادی با اعلام این خبر گفت: «ماموران پایگاه اطلاعات شهرستان بندرعباس در ادامه طرح مقابله با قاچاق کالا و ارز روز گذشته حین گشت زنی در نوار ساحلی روستای بوستانویه یک دستگاه خودرو وانت نیسان مشکوک شده و دستور توقف دادند.» وی افزود: «ماموران جهت بررسی خودرو مورد نظر را متوقف و در بازرسی از آن تعداد ۹۰ حلقه انواع لاستیک خارجی خودروی

سواری در سایزهای مختلف کشف و ضبط کردند.» این مسئول انتظامی ارزش مالی کالاهای قاچاق کشف شده از این خودرو را برابر اعلام نظر کارشناسان اقتصادی ۸ میلیارد ریال عنوان کرد. فرمانده انتظامی شهرستان بندرعباس با بیان این که در این رابطه پرونده قضائی تشکیل و به همراه کالاهای قاچاق کشف شده به سازمان تعزیرات ارسال شد، از عموم شهروندان خواست در صورت مشاهده و برخورد با هرگونه قاچاق کالا و ارز در سطح خرد و کلان، از طریق مرکز فوریت‌های ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند تا در اسرع وقت نسبت به شناسایی و دستگیری مجرمان اقدام گردد.

تجربه داخلی می‌تواند در برابر فشارهای جهانی راهگشا باشد؛

صنعت تایر ایران به الگویی برای خودکفایی بدل شده است



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

صنعت تایر ایران در سال‌های اخیر به یکی از شاخص‌ترین نمونه‌های خودکفایی صنعتی تبدیل شده است؛ صنعتی که توانسته با وجود محدودیت‌های ارزی، فشارهای واردات و نوسان‌های بازار جهانی مواد اولیه، مسیر رشد خود را حفظ کند. در شرایطی که بسیاری از صنایع کشور با رکود یا کاهش تولید مواجه‌اند، تایر سازان داخلی توانسته‌اند ظرفیت‌های خود را توسعه دهند و بخش بزرگی از نیاز بازار را پاسخ دهند. این روند، تنها یک موفقیت تولیدی نیست؛ بلکه نشانه‌ای از توانایی مدیریت در برابر بحران‌های اقتصادی و تجاری است. تایر به‌عنوان کالایی استراتژیک، نقشی حیاتی در حمل‌ونقل جاده‌ای، فعالیت‌های صنعتی و حتی امنیت غذایی کشور دارد. هرگونه اختلال در عرضه آن می‌تواند زنجیره‌های تولید و توزیع را تحت تأثیر قرار دهد. از همین رو، رشد تولید تایر در ایران را باید فراتر از یک آمار ساده دید؛ این رشد به معنای کاهش وابستگی به واردات، صرفه‌جویی ارزی و تقویت پایه‌های صنعتی کشور است. با این حال، پرسش‌های مهمی همچنان باقی است؛ آیا این روند پایدار خواهد بود، آیا صنعت تایر ایران می‌تواند به سمت صادرات و رقابت جهانی حرکت کند؟ آن‌چه در ادامه می‌آید، بررسی یکی از مهم‌ترین تحولات اخیر در این صنعت است که تصویری روشن‌تر از مسیر آینده ارائه می‌دهد. عضو هیات مدیره انجمن صنعت تایر ایران از رشد ۸ درصدی تولید تایر در سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته خبر داد

و اعلام کرد: «۹۵ درصد نیاز کشور به تایر سواری با تولید داخل تامین می‌شود و کمبودی در بازار وجود ندارد.» به گزارش «ایرنا»، جمال میرزایی با بیان این که تولید سالانه تایر در کشور حدود ۲۴ میلیون حلقه است، پیش‌بینی کرد: «این رقم در سال آینده به ۲۶ میلیون حلقه برسد.» وی افزود: «تنها برخی سایزهای خاص برای برندهای لوکس وارداتی است. همچنین در حوزه تایرهای فوق سنگین معدنی فعلاً تولید داخل نداریم، اما برنامه‌ریزی برای تولید آن تا یک سال آینده در جریان است.» میرزایی با اشاره به ظرفیت ۴۵ درصدی تولید تایرهای اتوبوسی و باری گفت: «به دلیل قیمت‌گذاری دستوری، ۱۵ درصد زیر ظرفیت تولید می‌کنیم و بیشتر تولیدکنندگان با مشکل نقدینگی مواجه‌اند.» وی مهم‌ترین چالش صنعت را محدودیت‌های ارزی و اختلال در سامانه‌های ثبت سفارش و جامع تجارت عنوان کرد و تأکید کرد: «قطعی‌های مکرر سامانه‌ها باعث تأخیر در ثبت سفارش و ترخیص مواد اولیه شده و محدودیت تخصیص ارز نیز تامین مواد اولیه و تایر برخی خودروهای وارداتی را مختل کرده است.» میرزایی گفت: «اختلاف قیمت تایر دولتی و بازار آزاد قابل توجه نیست و نیمی از برندها حتی زیر قیمت مصوب عرضه می‌کنند تا سریع‌تر به نقدینگی برسند.» رانندگان می‌توانند با مراجعه به نمایندگی‌های رسمی، تایر را با قیمت مصوب تهیه کنند.

رشد تولید تایر در سال جاری

تولید تایر در ایران طی سال ۱۴۰۴ با رشد ۸ درصدی به حدود ۲۴ میلیون حلقه رسید و توانست ۹۵ درصد نیاز داخلی را پوشش دهد. این دستاورد در کنار چالش‌های ارزی، واردات تایرهای فوق سنگین و ضرورت سرمایه‌گذاری بیشتر، تصویری دوگانه از صنعت تایر



کشور ارائه می‌دهد. طبق گزارش انجمن صنعت تایر، تولید سالانه کشور به حدود ۲۴ میلیون حلقه رسیده و پیش‌بینی می‌شود در سال ۱۴۰۵ این رقم به ۲۶ میلیون حلقه افزایش یابد. این رشد، در شرایطی که بسیاری از صنایع با محدودیت‌های ارزی و مشکلات واردات مواد اولیه مواجه هستند، دستاوردی قابل توجه محسوب می‌شود. با وجود این موفقیت، صنعت تایر ایران همچنان با چالش‌های جدی روبه‌روست. نخستین چالش، وابستگی

به واردات تایرهای فوق سنگین معدنی است. این گروه از محصولات که برای ماشین‌آلات معدنی و پروژه‌های بزرگ عمرانی حیاتی‌اند، هنوز در داخل تولید نمی‌شوند و واردات آن‌ها فشار ارزی قابل توجهی بر اقتصاد کشور وارد می‌کند. برنامه‌ریزی برای آغاز تولید داخلی این تایر هادی یک سال آینده، اگر محقق شود، می‌تواند نقطه عطفی در کاهش وابستگی خارجی باشد. دومین چالش، اختلال در سامانه جامع تجارت و محدودیت‌های ارزی است. فعالان صنعت

رشد تولید تایر توانسته ثبات نسبی در عرضه و قیمت‌ها ایجاد کند

در سال‌های گذشته، کمبود تایر و افزایش قیمت آن یکی از دغدغه‌های اصلی مصرف‌کنندگان و رانندگان بود. اما اکنون با پوشش ۹۵ درصدی نیاز داخلی، بازار به وضعیت متعادل‌تری رسیده است. تنها برخی سایزهای خاص برای خودروهای لوکس وارداتی همچنان نیازمند واردات هستند، که سهم اندکی از کل بازار را تشکیل می‌دهند. صنعت تایر ایران نیازمند سرمایه‌گذاری گسترده در فناوری‌های نوین است. تولید تایرهای رادیال باکیفیت، توسعه خطوط تولید تایرهای سنگین و افزایش ظرفیت صادرات، سه محور اصلی برای ارتقای جایگاه ایران در بازار منطقه‌ای محسوب می‌شوند. اگر چه تولید داخلی توانسته نیاز کشور را تا حد زیادی پوشش دهد، اما بدون حرکت به سمت نوآوری و استانداردهای جهانی، امکان رقابت در بازارهای خارجی محدود خواهد بود. در سطح بین‌المللی، تجربه ایران نشان می‌دهد که خودکفایی نسبی در صنعت تایر می‌تواند الگویی برای سایر صنایع باشد. در شرایط تحریم و محدودیت‌های تجاری، توانایی تولید داخلی نه تنها نیاز بازار را برطرف می‌کند، بلکه از فشارهای ارزی نیز می‌کاهد. با این حال، این خودکفایی باید با نگاه بلندمدت همراه باشد؛ نگاهی که به توسعه فناوری، افزایش کیفیت و گسترش صادرات تمرکز دارد.

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام‌وی ام X33
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیکو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T5-سویا M4
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا-TB(کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنوتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





فایولینگ بهره گرفته‌اند تا سواری این سدان را بسیار دلچسب کنند. هرچند که نباید فراموش کرد سایز تایرهای ۴۰/۲۴۵ بارینگ ۱۹ اینچی آلومینیومی در جلو و ۳۵/۲۷۵ بارینگ ۱۹ اینچی آلومینیومی در عقب در بهبود سواری این سدان سایز بزرگ لوکس خانوادگی کرامی اثرگذار بوده است. در مقابل در بخش هندلینگ به دلیل توزیع وزن ۵۲ به ۴۸ و مرکز ثقل نسبتاً پایین نسبت به بامو سری ۵ و مرسدس بنز E کلاس، این خودرو عملکرد ضعیف‌تری داشته که به لطف ساختار فرمان مکاترونیکی این مساله برطرف شده است.

جنسیس تجربه نخست هیوندای در زمینه خودروهای پریمیوم لاکچری بود و G80 به عنوان سدان سایز بزرگ خانوادگی لوکس این کمپانی از سواری نرم و با کیفیتی برخوردار است. جنسیس، G80 DH را به یک رقیب جدی برای سدان‌های لوکس اروپایی بدل می‌سازد. در حقیقت مهندسان کمپانی هیوندای از سیستم کنترل دینامیکی دامپر ها (کمک‌فنرها) استفاده کرده که دارای دامپرهای قابل تنظیم پنوماتیکی بوده که در محور جلو از ساختار دابل ویشیون با قطعات آلومینیومی و در محور عقب از ساختار مولتی لینک بهینه‌سازی شده مشابه



سواری نرم «جنسیس»
نسل اول

فرصتی که برای کاهش آلودگی هوا در کشور می‌تواند فراهم شود؛

کامیونت برقی حمل زباله؛ بی صدا و پاک

کامیون و کامیونت برقی زباله نه یک ادعا یا تبلیغ زیست محیطی صرف، بلکه گزینه‌ای عملی، اقتصادی و قابل اجرا برای شهرهای ایران هستند



راهکار عملی و پایدار برای مدیریت پسماند شهری دانست.

برای کشورهایی مانند ایران که با معضل کیفیت هوا، آلودگی شهری، تراکم جمعیت و حمل و نقل پسماند مواجه هستند، استفاده از کامیون برقی مخصوص حمل زباله، فرصتی ناب و قابل توجه است. به خصوص برندهای چینی با ارائه مدل‌های متنوع، قیمت نسبتاً مناسب‌تر، رقیب جدی مدل‌های اروپایی هستند. به‌ویژه اگر زیرساخت و سیاست‌گذاری مناسب در این بخش وجود داشته باشد.

مزیت‌های عملی کامیون‌های برقی حمل زباله برای شهرهای ایران

فعالیت این خودروها در شهرهای پرجمعیت کشورمان مزایایی دارد که در ادامه به‌طور مختصر به آن‌ها اشاره می‌شود. این خودروها از مدل‌های سبک تا متوسط عرضه می‌شوند و می‌توانند در کوچه‌های تنگ و خیابان‌های شلوغ شهرهای بزرگ و متوسط به‌خوبی تردد و فعالیت کنند. ظرفیت حمل و کمپرس زباله آن‌ها برای استفاده شهری طراحی شده و حجم بدنه آن‌ها معمولاً بین ۸ تا ۱۲ متر مکعب است؛ در حالی که باتری آن‌ها ۱۶۰ تا بیش از ۲۱۰ کیلووات-ساعت انرژی ذخیره می‌کند و اجازه می‌دهد مسیر روزانه بدون نگرانی از بابت خالی شدن باتری طی شود. بسیاری از این مدل‌ها مجهز به سیستم مدرن کمپرس زباله، آب‌بندی بدنه و تانک فاضلاب هستند که در مناطقی با زباله‌ترکیبی شامل خشک، تر و فاضلاب بسیار کاربردی است.

در این خصوص نیاز به ایستگاه‌های شارژ گسترده در سطح شهر نیز کمتر است؛ زیرا کامیون‌ها می‌توانند شب‌ها در پایگاه شارژ شوند و برای فعالیت روزانه آماده باشند. با این حال، موفقیت عملیاتی این خودروها مستلزم برنامه‌ریزی مدون است؛ زیرساخت شارژ باید تأمین شود، نیروهای خدمات شهری آموزش ببینند، قطعات بدکی در دسترس باشند و زمان‌بندی جمع‌آوری زباله متناسب با ظرفیت باتری و شبکه توزیع برق طراحی شود. رعایت این نکات تضمین می‌کند که ناوگان برقی بتواند به‌طور کارآمد جایگزین نمونه‌های دیزلی شود و هم‌زمان کیفیت هوای شهری بهبود یابد و آرامش محیط زندگی شهروندان حفظ شود.

یک پله به سمت شهر پاک‌تر

کامیون و کامیونت برقی زباله نه یک ادعا یا تبلیغ زیست محیطی صرف، بلکه گزینه‌ای عملی، اقتصادی و قابل اجرا برای شهرهای ایران به‌شمار می‌روند. با توجه به آلودگی هوا، سروصدای زیاد، هزینه بالای سوخت، تعمیر تخصصی دیزلی‌ها و فشار برای بهبود کیفیت زندگی شهری، فرصتی طلایی برای نوسازی ناوگان جمع‌آوری زباله در اختیار مسئولان شهری و شهرداری‌ها قرار گرفته است. در نهایت چنانچه بخش خدمات شهری با نگاهی عمیق استفاده از چنین خودروهایی را در دستور کار خود قرار دهد، می‌تواند هم هزینه‌ها را به تدریج کاهش دهد و هم سهم چشمگیری در کاهش آلودگی هوای کلان‌شهرها داشته باشد.

کامیونت‌های برقی چینی و مشخصات فنی شاخص

چین امروز یکی از مراکز اصلی تولید سیستم‌های کاربری ویژه خدمات شهری به‌خصوص حمل زباله است. شرکت‌هایی مثل Fulongma و برخی دیگر، مدل‌هایی طراحی کرده‌اند که هم زباله شهری را جمع‌آوری می‌کنند و هم برای مناطق مسکونی یا مجتمع‌ها مناسب هستند. سیستم حمل زباله مخصوص این وسایل با کاربری ویژه که از کشنده‌های برقی تولید برندهای متفاوتی بهره می‌برند، همراه با بدنه فشرده، سیستم کمپرس زباله، تانک فاضلاب برای جلوگیری از نشت و بو و باتری لیتیومی حفاظت‌شده عرضه می‌شوند.

برای نمونه یکی از مدل‌های شاخص در این زمینه از برند Fulongma، دارای مشخصات زیر است: باتری با ظرفیت ۱۶۲٫۳ kWh، ظرفیت حمل زباله ۱۲٫۵ متر مکعب، حجم هاپر اولیه ۱۰٫۱ متر مکعب؛ زمان فشرده‌سازی زباله ۱۷ ثانیه، زمان بارگیری کمتر از ۱۱ ثانیه و زمان تخلیه حدود ۵۵ ثانیه. این مدل مخصوص جمع‌آوری و حمل زباله شهری طراحی شده و عملیات کمپرس را به‌طور خودکار با دستی انجام می‌دهد.

در این مورد می‌توان به مدل‌های دیگر (سنگین‌تر یا با توان بیشتر) نیز اشاره کرد. به‌عنوان مثال مدلی با باتری 210 kWh عرضه می‌شود که ظرفیت حمل تقریبی ۱۰ تن زباله را دارد؛ این مدل مناسب مناطقی با حجم زباله بیشتر یا جمع‌آوری سنگین‌تر است. مدل‌های سبک‌تر هم هستند؛ به‌عنوان مثال برند چینی دیگری مدلی را برای مناطق مسکونی یا مجتمع‌های مسکونی «۴ متر مکعب» عرضه می‌کند؛ با وزن سبک‌تر و باتری قوی‌تر که مناسب کوچه و خیابان‌های باریک است و توان بلند کردن سط‌هایی با ظرفیت ۱۲۰ تا ۲۴۰ لیتر را دارد.

چنین مدل‌هایی برای کار در فضاهای شهری تراکم یا محله‌ها منطقی‌تر هستند. در مجموع دامنه محصولات در این بخش از مدل «کوچک و محله‌ای» تا «نیمه‌سنگین شهری» را شامل می‌شود؛ یعنی تقریباً تمام نیازهای یک شهر با جمعیت متوسط تا انبوه را پوشش داده و پاسخ می‌دهد. این تنوع نسخه‌های چینی همراه با قیمت غالباً پایین‌تر نسبت به مدل‌های اروپایی، آن‌ها را به گزینه مناسبی برای بازارهایی مانند ایران تبدیل می‌کند.

کامیون‌های برقی حمل زباله در عمل موفق بوده‌اند؟

تجربه شهرداری‌ها و شرکت‌های خدمات شهری در کشورهای مختلف در این باره تاکنون مثبت و رضایت‌بخش بوده است. به‌عنوان مثال با ورود ۱۸ دستگاه کامیون برقی به شهری واقع در کشور آلمان، انتشار گاز CO2 ناشی از فعالیت ناوگان زباله این شهر، به‌طور قابل توجهی کاهش یافته است. همچنین گزارش بازار جهانی نشان می‌دهد تقاضای کامیون برقی زباله روبه‌رشد بوده و در بازار اروپا و چین افزایش یافته است؛ البته تولیدکنندگان چینی در این میان نقش مهمی دارند. در عین حال فضای شایعه شهر که با صدای موتور دیزل و جک کمپرس زباله پر می‌شد، با کامیون برقی بسیار آرام‌تر است. در نتیجه کامیون برقی زباله را می‌توان نه به‌عنوان پروژه آزمایشی، بلکه

در دهه اخیر روند جهانی

به سمت جایگزینی کامیون و کامیونت‌های خدمات شهری به‌ویژه حمل زباله دیزلی با معادل برقی پیش رفته است. فشار قوانین محیط‌زیستی، افزایش حساسیت عمومی نسبت به کیفیت هوا و سروصدا

و رشد آگاهی درباره تغییرات اقلیمی، سبب شده است مسئولان شهری در یابند که ادامه کار با دیزل، در درازمدت هزینه بالا و پیامدهای زیستی جدی دارد. از این رو کامیون‌های برقی خدمات شهری به‌خصوص حمل زباله به‌صورت عملیاتی در اروپا، آسیا و آمریکایا وارد چرخه خدمات شهری شده‌اند.

به‌علاوه نظر به این‌که فعالیت خودروهای خدماتی مختص مسیرهای کوتاه است و این مدل خودروها مر تباطم توقف می‌شوند و مجدداً به‌مسیر خود ادامه می‌دهند، نیاز به گشتاور پایین داشته و در مورد خودروهای مختص حمل زباله، توقف طولانی برای تخلیه و کمپرس زباله ویژگی‌هایی هستند که با برق و موتور الکتریکی بهتر جواب می‌دهند. بنابراین کامیون زباله برقی یکی از بهترین انتخاب‌ها برای الکتریکی شدن در ناوگان شهری است.

کامیونت برقی خدمات شهری چگونه شارژ می‌شود؟

یکی از ارکان کلیدی موفقیت کامیون‌های برقی در جهان، طراحی هوشمندانه زیرساخت شارژ و زمان‌بندی بهره‌برداری است. به‌عنوان مثال شرکت مرسدس‌بنز برای مدل برقی کاربری ویژه خود (eEconic) روش مناسبی را به کار گرفته است: کامیون‌ها در پایگاه شهرداری شب شارژ می‌شوند و فردا صبح آماده فعالیت هستند. این برنامه‌ریزی باعث شده است حمل زباله در ساعات مختلف شبانه‌روز بدون خطر خالی بودن باتری انجام شود و نگرانی بابت متوقف شدن خودرو در میانه مسیر وجود نداشته باشد. چنین چارچوب زمانی (شارژ شب، کار روزانه) در کامیون برقی منطقی‌تر است تا خودروهای شخصی یا اتوبوس‌هایی مخصوص بیمودن مسیرهای طولانی. کامیون مخصوص حمل زباله بر خلاف اتوبوس شهری شاید مجبور به بیمودن چند صد کیلومتر مسیر برای خدمات‌رسانی نباشد و عمدتاً داخل شهر کار می‌کند؛ بنابراین باتری آن به سرعت شارژ می‌شود و نیاز به ایستگاه‌های پر تعداد در سطح شهر نیست؛ همچنین شارژ شبانه خودروها به‌پایداری شبکه توزیع برق نیز کمک ویژه‌ای می‌کند. با این‌حال تجربه جهانی در این بخش گویای آن است که بدون «زیرساخت»، یعنی پایگاه شارژ، پلان زمانی دقیق، نگهداری باتری و مدیریت ناوگان، برقی شدن ممکن است با مشکل مواجه شود.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

رئیس‌جمهور از بخش‌های مرتبط کار گروه به‌خصوص وزیر صمت خواست علاوه بر مراقبت برای به‌حداقل رسیدن قطع گاز و برق واحدهای تولیدی و صنعتی، این روند بر اساس اهمیت کالاهای تولید، صرفه اقتصادی و موارد مشابه، هوشمند و مدیریت شده اعمال شود و در ضمن با تشکل‌های مرتبط و نیز مدیران واحدها برای اعمال مدیریت صحیح و سخت‌گیرانه‌تر مصرف مذاکره صورت بگیرد.

«دکتر پزشکیان در نشست کارگروه مدیریت بهینه مصرف انرژی با برشمردن برخی مصادیق این راهکارها، با اشاره به وزن سوخت مصرفی خودروها در ایجاد آلودگی هوا در گزارش‌های مراجع مختلف، بر اهمیت تغییر جدی سوخت خودروهای درون‌شهری اعم از عمومی و خصوصی تأکید کرد و افزود: «در این زمینه راهکارهایی وجود دارد که به‌زودی ارائه خواهند شد.»



تاکید رئیس‌جمهور بر تغییر نوع سوخت خودروها



الزام تقویت ناوگان حمل و نقل عمومی؛

اصلاح قیمت بنزین از امروز آغاز می‌شود



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

پس از یک هفته تأخیر در تصویب و اجرای نرخ سوم برای بنزین، این مصوبه دولت از امروز شنبه ۲۲ آذرماه ۱۴۰۴ اجرایی می‌شود. این اتفاق بنزینی قرار بود هفته گذشته به مرحله اجرا برسد که به خاطر برخی مسائل فنی و زیرساختی یک هفته به تأخیر افتاد. به هر حال پس از اتمام سهمیه‌ها بنزین آزاد با نرخ جدید در دسترس است تا خودرویی بدون سوخت نماند. در هر صورت افزایش قیمت بنزین و تصمیم دولت برای سه‌نرخ کردن سوخت، موج تازه‌ای از تحولات را در بازار خودروی کشور رقم زده است. تصمیمی که از یک سو به جیب مصرف‌کنندگان فشار می‌آورد. هر بار که بحث افزایش قیمت بنزین در ایران مطرح می‌شود، بازار خودرو بی‌فوت وقت واکنش نشان می‌دهد. بازاری که همیشه زیر سایه سیاست و اقتصاد نفس می‌کشد دوباره با مقوله‌ای به نام نرخ سوخت روبه‌رو شده که می‌تواند سبک زندگی و هزینه‌کرد اکثریت شهروندان را تحت تأثیر قرار دهد.

الگو برداری از اندونزی برای اصلاح نرخ سوخت مصرف میانگین روزانه ۱۳۰ میلیون لیتر بنزین همراه با



هزینه حمل و نقل مواد اولیه روبه‌رو می‌کند که در نتیجه نرخ تمام‌شده کالاها بالا می‌رود. این کارشناس اقتصادی با اشاره به تجربه کشورهای دیگر گفت: «دولت اندونزی توانست با اصلاح تدریجی قیمت سوخت، تقویت ناوگان حمل و نقل عمومی و حمایت از اقشار کم‌درآمد، آثار منفی این سیاست را کاهش بدهد.»

مجلس هم نگران است

موضوع سه‌نرخ شدن بنزین در هفته اخیر بار دیگر در صدر مباحث اقتصادی و سیاسی کشور قرار گرفته و واکنش‌های متعددی را از سوی نمایندگان مجلس و اعضای دولت به

درصد کمی به قیمت سوخت افزوده می‌شد تا از ایجاد شوک ناگهانی به جامعه جلوگیری شود اما در سال‌های اخیر این اتفاق رخ نداده است. این کارشناس اقتصادی با بیان این که دهک‌های پایین درآمدی بیشترین آسیب را از این تغییر متحمل می‌شوند، عنوان کرد: «افزایش یک‌باره قیمت بنزین تأثیر مستقیم بر هزینه‌های حمل و نقل دارد و موجب رشد قیمت کالاها و خدمات و در نهایت باعث کاهش قدرت خرید مردم می‌شود.» در دوره‌های گذشته افزایش قیمت بنزین معمولاً با توسعه زیرساخت‌ها یا افزایش بارانه‌های نقدی همراه بود که نوعی بازتوزیع درآمد را در پی داشت. افزایش هزینه سوخت، واحدهای تولیدی و صنعتی را نیز با رشد

یارانه‌ای که هر ساله اختصاص می‌یابد و فشار زیادی به دولت وارد می‌کند دولت را به فکر اصلاح قیمت سوخت انداخت. دولتی‌ها پیگیر این ماجرا بودند و در نخستین گام از بنزین سوپر ۷۰ هزار تومانی رونمایی کردند. در ادامه با زمزمه‌هایی که در مورد نرخ‌های ۷ هزار تومان و ۸۵۰۰ تومان برای بنزین معمولی شنیده می‌شد به ۵ هزار تومان رسید تا سه ماه انتهایی سال به پایان برسد. کارشناسان معتقدند که افزایش قیمت بنزین دو سناریوی متفاوت را پیش روی بازار خودرو قرار می‌دهد. در سناریوی فعلی، بازار فقط کمی تکان می‌خورد و مشتریان گوش به زنگ‌تر می‌شوند. اما اگر دولت تصمیم بگیرد قیمت بنزین را به سطوح واقعی نزدیک کند، بازار خودرو وارد دوره تازه‌ای می‌شود که شاید کلیت بازار را دگرگون کند. مصوبه اخیر دولت مبنی بر حذف سهمیه‌های ۱۵۰۰ و ۳ هزار تومانی برای خودروهای وارداتی، دولتی و نوشماره‌های داخلی و الزام به استفاده از بنزین ۵ هزار تومانی، می‌تواند زلزله قیمتی ایجاد کند. بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد افزایش ۲۰ تا ۱۵۰ میلیون تومانی قیمت خودروها در کمتر از یک هفته، حباب قیمتی جدیدی را شکل داده که تخلیه آن دشوار خواهد بود.

کارشناسان اقتصادی معتقدند دولت برای جبران بخشی از هزینه‌های خود یکی از راهکارها را اصلاح نرخ سوخت در نظر گرفته است. دولت اقداماتی مانند ساماندهی کارت‌های سوخت جایگاه‌ها و طرح کارت اضطراری را دنبال می‌کند، اما هنوز برنامه مشخصی برای نحوه بازتوزیع درآمد حاصل از اصلاح قیمت سوخت ارائه نکرده است. به عنوان مثال محسن حاج محمدی گفته که برابر قانون، هر سال باید



فونیکس





اف‌ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات بیشتر من را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات ۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

@fornix.official



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

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

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

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

بلیتورد
Billboard

مزد ۳: بهترین سدان سال

«مزد ۳ سدان خوشنام و خوش آوازه ژاپنی هاست که تا به امروز سه نسل از آن روی خط تولید این کمپانی قرار گرفته است. نسل چهارم این خودرو موسوم به BP یا زبان جدید طراحی خود که مبتنی بر خطوط سیال و احجام نرم است، بسیار جذاب و اسپرت به نظر می رسد. طبق هر سال بهترین مدل هر کلاس از سوی نشریات معتبر معرفی شده و امسال نیز موتور ترند به عنوان یکی از معروف ترین مجله های خودرویی جهان، مزد ۳ سدان را به عنوان بهترین در کلاس خود معرفی کرد.



تحول در صنعت خودرو داخلی الزامی است!

«جهان امروز در آستانه انقلاب حمل و نقل برقی قرار دارد و صنعت خودرو ایران دیگر نمی تواند از این روند جهانی عقب بماند. تولید وسایل نقلیه با پیشرفته برقی ضرورتی حیاتی و استراتژیک برای بقا و توسعه صنعتی کشور است. اتکا به خودروهای سنتی با سوخت فسیلی در شرایطی که هزینه انرژی و نگهداری از خودرو به سرعت افزایش می یابد، مصرف کننده را به زنجیره های از فشار مالی و محدودیت انتخاب محکوم می کند و تولیدکننده را از رقابت در بازارهای جهانی محروم می سازد. تحولات جهانی نشان می دهد کشورهایی که امروز روی تولید خودروهای برقی و زیرساخت های مرتبط سرمایه گذاری کرده اند، نه تنها توانسته اند سهم خود از بازارهای بین المللی را حفظ کنند، بلکه از فرصت های صادراتی و فناوری های نوین نیز بهره مند شده اند. بر این اساس سرمایه گذاری در تولید خودروهای برقی نیازمند ایجاد زنجیره های از توسعه فناوری باتری، قطعات الکتریکی، نرم افزارهای مدیریتی و زیرساخت های شارژ است. حمایت دولت، همکاری قطعه سازان و خودروسازان داخلی و شکل دهی به سیاست های انگیزشی و تسهیل کننده می تواند روند تولید را تسريع کند و صنعت خودرو را از چرخه رکود، نوسان قیمت و کاهش تقاضا خارج سازد. از سوی دیگر، تغییر مسیر به سمت خودروهای برقی، پیامدهای مثبت گسترده ای برای محیط زیست و شهرنشینی به همراه دارد: کاهش آلودگی هوا، کاهش وابستگی به سوخت های فسیلی و بهبود کیفیت زندگی شهری از جمله اثرات ملموس این تحول است. مصرف کنندگان نیز از هزینه های کمتر سوخت و نگهداری، امنیت بالاتر و فناوری های نوین بهره مند خواهند شد. هر روز تاخیر در حرکت به سمت خودروهای برقی، نه تنها هزینه اقتصادی بیشتری بر دوش تولیدکنندگان و مصرف کنندگان می گذارد، بلکه فاصله صنعت خودرو ایران با بازار جهانی را بیشتر و عمیق تر می کند. زمان تصمیم گیری جدی، برنامه ریزی بلندمدت و اجرای سیاست های هماهنگ برای تولید خودروهای برقی فرا رسیده است. در نهایت تنها با برداشتن گام های استراتژیک و پایدار در این مسیر است که صنعت خودرو ایران می تواند از رکود و عقب ماندگی نجات یابد و اعتماد مصرف کننده را بازسازی کند و در مسیر رشد و رقابت جهانی قرار گیرد.

حرف آخر

نهاد علی بیگزاده
روزنامه نگار



قیمت خودرو در آخرین روز هفته گذشته در بازار ثابت ماند



کیا A5 سی بدون تغییر در بازار ۲ میلیارد و ۲۶۵ میلیون تومان ارزش گذاری شد



فونیکس آریزو ۶ بدون تغییر در بازار ۲ میلیارد و ۳۶۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



شاهین اتوماتیک G بدون تغییر در بازار یک میلیارد و ۳۶۲ میلیون تومان ارزش گذاری شد



وانت آریسان بدون تغییر در بازار ۷۷۵ میلیون تومان ارزش گذاری شد

XSS PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir