



کارشناس بازار سرمایه:
دولت باید از دخالت در
صنعت خودرو دست بکشد

صفحه ۴



«آریزو ۸» موفق به دریافت
نشان پرو شد

صفحه ۶



حسین نظریان

رئیس شورای سیاستگذاری

دو انتخاب
بیشتر نداریم

در صنعت خودرو ایران همچنان امروز مانند دیروز،
این هفته مثل هفته گذشته، این ماه مانند ماه پیش و
سرانجام امسال هم که رو به پایان است، شبیه...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و
قطعه‌سازان خودرو کشور:

استمرار جلسات سایپا و قطعه‌سازان
مسیر حل مشکلات را هموار می‌کند

صفحه ۲

تأثیر تغییرات بهای ارز
روی بازار خودرو

صفحه ۱۰

فرآیند واردات خودرو به کشور
همچنان سخت و پیچیده است

صفحه ۷

بهترین ۶۰۰ سی‌سی جهان کدام است؟

اسپریت‌بایک‌های جذاب
سال ۲۰۲۵

صفحه ۸

با توجه به آمار معاملات محصولات صنعتی در بورس کالا طی ۵ ماه اخیر رقم خورد:

افزایش ۵۳ درصدی نرخ نهاده‌های تولید صنعت خودرو در سایه تثبیت قیمت خودرو

بررسی تازه‌ترین داده‌های منتشرشده از معاملات بورس کالا نشان می‌دهد صنعت خودرو کشور در نیمه دوم سال ۱۴۰۴ با یکی از سنگین‌ترین فشارهای هزینه‌ای سال‌های اخیر...
صفحه ۵

یک کارشناس صنعت خودرو

در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

قیمت‌گذاری دستوری
نتوانست رضایت
مشتریان را حاصل کند

صفحه ۳

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

بیمه؛ سپر پنهان
واردات خودرو در عصر
طغیان‌های اقلیمی

صفحه ۳

آیا خودروسازان در سیاست‌های خود

تجدید نظر می‌کنند؟

کاهش اشتیاق
مصرف‌کنندگان به
خودروهای برقی

صفحه ۶



مسیر ارزش آفرینی توسط خودروسازان غربی هموار شده است؟

خودرو برقی؛ غرب ترمز می‌گیرد، چین گاز می‌دهد

صفحه ۹



BAC X3

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی

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

اتاق خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی



با ضمانت **کوال تایر**

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



جمع نسخه‌های قدرتمند تر DBXS و ونتیج S می‌پیوند که بیش تر در سال جاری میلادی معرفی شده بودند. در زیر کاپوت کشیده DB12S، همان پیش‌رانۀ آشنای ۴ لیتری V8 تونین توربووی مر سدس قرار دارد اما مهندسان آستون‌مارتین با جادوی خود، توانسته‌اند ۲۰ اسب‌بخار قدرت بیشتر از آن استخراج کنند و مجموع توان را به ۷۰۰ اسب‌بخار و گشتاور را به ۸۰۰ نیوتون‌متر برسانند. این افزایش قدرت در کنار تعویض دنده‌های سریع تر و پهلوود سیستم‌لانتج کنترل باعث شده تانسخه کوپه در ۳.۴ ثانیه و نسخه کانور تیبل در ۲.۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کنند. قدرت بیشتر، کنترل بهتری را هم می‌طلبد.

در دنیای سوپراسپرت‌ها، همیشه جایی برای اندکی قدرت بیشتر و هیجان مضاعف وجود دارد. آستون‌مارتین با درک همین موضوع، از جدیدترین ستاره خود با نام «DB12 S» پرده برداری کرده است: نسخه‌ای تقویت‌شده و پهنه‌سازی شده از مدل DB12 که آمده تا تعریف جدیدی از یک گرند تورر تمام‌عیار ارائه دهد. این هیولای جدید با ۷۰۰ اسب‌بخار قدرت، شتاب صفر تا صد ۳.۴ ثانیه‌ای و حداکثر سرعت ۳۲۵ کیلومتر بر ساعت، یک ماشین سریع با زیبایی خیره‌کننده است. رونمایی از DB12 S در راستای استراتژی جدید ادریان هالمارک، مدیر عامل آستون‌مارتین، برای ارائه تنوع بیشتر در سبد محصولات این شرکت صورت می‌گیرد. این مدل به



به‌روزرسانی آستون «DB12» با کد «S»

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

بیمه؛ سپر پنهان واردات خودرو در عصر طغیان‌های اقلیمی



تبدیل شدن به بحران قیمتی، در سطح شرکت‌های بیمه و قراردادهای مشخص مدیریت می‌شود. «از منظر کلان، بیمه جامع نقش مهمی در کاهش فشارهای سیاسی و رسانه‌ای بر دولت ایفا می‌کند. زمانی که خسارت‌ها از مسیر بیمه جبران می‌شود، انتظار مداخله مستقیم دولت یا تخصیص منابع خارج از بودجه کاهش می‌یابد؛ موضوعی که به کنترل مطالبات عمومی و حفظ آرامش اجتماعی کمک می‌کند. در این چارچوب، بیمه دیگر صرفاً یک قرارداد تجاری نیست، بلکه ابزاری تنظیم‌گر در اقتصاد سیاسی واردات خودرو به شمار می‌آید.»

وی گفت: «در نقطه مقابل، واردات خودرو بدون پوشش بیمه‌ای مناسب یا با بیمه‌های محدود، یکی از آسیب‌پذیرترین بخش‌های زنجیره تجارت خارجی را شکل می‌دهد. در حوادثی مانند طغیان دریا و آب‌گرفتگی محوطه‌های بندری، خودروهای فاقد بیمه موثر، به‌سرعت دچار افت ارزش می‌شوند و در برخی موارد به خسارت کلی می‌رسند. این وضعیت معمولاً با اختلافات حقوقی میان واردکنندگان، شرکت‌های حمل‌ونقل، سازمان بنادر و بیمه‌گران همراه است و فرآیند ترحیص و تعیین تکلیف خودروها را طولانی و پرهزینه می‌کند.»

علاوه بر زیان مالی، زمینه‌ساز تصمیم‌گیری‌های سلیقه‌ای

افزایش طغیان‌های رودخانه‌ای و سیلاب‌های ناگهانی در بنادر جنوبی کشور، واردات خودرو را با ریسک‌های تازه‌ای روبه‌رو کرده است. در این شرایط، بیمه از یک تعهد قراردادی فراتر رفته و به یکی از عوامل کلیدی در مدیریت ریسک و حفظ ثبات بازار تبدیل شده است. در شرایطی که خودروهای وارداتی تحت پوشش بیمه باربری جامع قرار می‌گیرند، بخش قابل توجهی از ریسک‌های ناشی از حوادث غیرمترقبه مهار می‌شود. این نوع پوشش، خسارات ناشی از سیل، طغیان دریا، نفوذ آب به محوطه‌های بندری، آسیب‌های حین تخلیه و حمل‌ونقل را در بر می‌گیرد و امکان جبران خسارت را در چارچوبی شفاف فراهم می‌سازد. مهدیه فریدوش، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «وجود بیمه کامل موجب کاهش ریسک سرمایه‌گذاری برای واردکنندگان، جلوگیری از انتقال ناگهانی خسارت‌ها به قیمت نهایی خودرو و حفظ ثبات نسبی بازار در شرایط بحرانی می‌شود. در این سازوکار، شوک‌های ناشی از حوادث طبیعی به جای

دو انتخاب بیشتر نداریم

خودروهای الکتریک گزینه ادامه‌مونتاز صرف‌امد نظر داریم و مصرف‌کننده بزرگ CKD یا CBU الکتریک‌ها خواهیم بود اگر وضع به همین منوال پیش رود و راهبردی برای این صنعت مهم و اشتغال‌زاندشته و گرفتار روزمره‌گی باشیم، به یقین در ۶۰ سال آینده همچنان آیندگان باید از مشکلات حاشیه‌ای آن مانند: چالش‌های ارزی، واردات، قیمت‌های دسترسی، عدم پاسخگویی به نیاز بازار داخلی و ... بنویسند.

این درحالی است که توانمندی‌های صنعتی لازم برای ورود به دوره تولید خودروهای الکتریک در کشور وجود داشته و فقط اراده محکم برای صرف فعل خواستن را کم داریم.

در حال حاضر و بنابر شواهد و امثال راه آسان مونتاز کامل

انتخاب ما خواهد بود که باید گفت حیف و صد حیف و هزار افسوس!!

در این جا این سوال مطرح می‌شود که چرا با داشتن درک درست در این زمینه در پی تدوین راهبرد جامع هم نیستیم؟! به‌نظر نگارنده چگونگی همکاری بیش از ربع قرن ایران و چین در صنعت و بازار خودرو و نتایج حاصل از آن می‌تواند بهترین سرمشق ما در این زمینه باشد تا دوباره و در آینده به وضعیت امروز صنعت خودرو گرفتار نشویم!!

فرجام سخن این که: توقف تولید انواع خودرو با موتور درون‌سوز در آینده نزدیک حتمی و قطعی است؛ بنابراین بر ما است که از هم‌اکنون تمهیدات لازم را برای ورود به دوران تولید خودروهای برقی به‌جا آوریم تا گرفتار چه کنیم یا چه نکنیم؟ نشویم؛ به امید ورود و حضور سرافرازانه و دوشادوش با صنعت خودرو جهان. و باید بدانیم که:

باطل السحر صنعت خودرو

در سیاست‌گذاری‌اش باشد

شیوه‌ها و سیاست مطلوب

عامل رستگاری‌اش باشد

در صنعت خودرو ایران همچنان امروز مانند دیروز، این هفته مثل هفته گذشته، این ماه مانند ماه پیش و سرانجام امسال هم که رو به پایان است،



شبیه پار سال سپری شده و می‌شود.

در این میان نه شاهد پیشرفت و توسعه بودیم و نه با این شیوه روزگار گذراندن می‌توانیم امیدی به توسعه و دستیابی به هدف خودروساز شدن، آن هم پس از ۶۰ سال داشته باشیم. تمامی نگرانی دوستداران این صنعت در دهه آینده تحقق خواهد یافت؛ زیرا تا ۱۰ سال دیگر در جهان تولید انواع خودرو با موتور احتراق داخلی پایان می‌یابد؛ چراکه رویکرد کلی این صنعت در جهان تولید خودروهای الکتریک خواهد بود. در آن صورت صنعت خودرو ایران دو انتخاب بیشتر پیش رو نخواهد داشت؛ یا رویکرد منطقی به تولید خودروهای برقی و یا تعطیلی و توقف صنعت خودرو ایران برای همیشه! که هرگز مباد. از سوی دیگر هیچ نشانه‌ای هم که دال بر اراده برای بقا و ادامه حیات برای ماندن باشد، وجود ندارد! به‌عنوان مثال برنامه‌ریزی در این زمینه با اجرای طرح زمان‌بر ایجاد ایستگاه‌های شارژ باتری در تهران، کلانشهرها و سپس در تمامی محدوده جغرافیایی ایران و یا برنامه‌ریزی برای تولید باتری‌های لیتیومی، آموزش مطمئن برای بازیافت آن و یا تربیت نیروی انسانی ماهر برای ارائه خدمات پس از فروش مطلوب! همه این‌ها نشانگر آن است که ما از هم‌اکنون برای آغاز تولید



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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

لیتری ۷۱۲ است که قدرتی معادل ۴۶۰ اسب بخار و گشتاوری برابر با ۷۲۰ نیوتون متر تولید می کند. این نیرو از طریق یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک به چرخ ها منتقل می شود. نکته جالب توجه، کارکرد نسبتاً پایین خودرو است؛ این فانتوم در طول عمر نزدیک به ۲۰ ساله خود تنها حدود ۱۰۹ هزار کیلومتر کار کرده است. مالک فعلی نیز با انجام سرویس های دوره ای، تعویض تسمه ها و مایعات ضروری، تلاش کرده تا سلامت فنی آن را در بهترین وضعیت ممکن حفظ کند. نمای بیرونی این فانتوم با رنگ آبی رویال و خط کشی دست ساز معروف رولز رویس آراسته شده و کابین آن ترکیبی از چرم کرم رنگ و تریم چوبی است؛ ترکیبی که پس از دو دهه همچنان کلاسیک و چشم نواز به نظر می رسد.

یک رولز رویس فانتوم ۲۰۰۶ با موتور ۷۱۲ و کارکرد ۱۱۰ هزار کیلومتر، با قیمتی معادل تویوتا پرادو صفر کیلومتر فروخته می شود. در دنیای خودروهای لوکس، کمتر نامی به اندازه رولز رویس، شکوه و جلال را تداعی می کند. حال تصور کنید بتوانید صاحب یک رولز رویس فانتوم شوید، آن هم با قیمتی کمتر از یک جنسیس G80 صفر کیلومتر! این فرصت شگفت انگیز اکنون با حراج یک دستگاه رولز رویس فانتوم مدل ۲۰۰۶ فراهم شده است. این خودرو که در زمان عرضه حدود ۳۳۰ هزار دلار قیمت داشت، در حال حاضر با پیشنهادی حدود ۵۲ هزار دلار در حراجی قرار گرفته، که معادل قیمت پا به تویوتا پرادو یا جنسیس G80 مدل ۲۰۲۵ است. قلب تپنده این قصر متحرک، یک پیشرانده عظیم ۶.۷۵



خرید رولز رویس کار کرده با ۸۵ درصد قیمت پایین تر



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

قیمت گذاری دستوری نتوانست رضایت مشتریان را حاصل کند

آزادسازی قیمت همراه با واردات مدیریت شده، خصوصی سازی واقعی و ایجاد نظام مالی پشتیبان، می تواند صنعت خودرو را از این بن بست خارج کند



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

بازار خودرو در کشور طی دهه های گذشته همواره یکی از چالش برانگیزترین بخش های اقتصاد بوده است؛ بازاری که در آن اهداف متعددی مانند حمایت از مصرف کننده، کنترل قیمت، ارتقای کیفیت و حفظ تولید داخلی به طور هم زمان دنبال شده، اما برآیند این سیاست ها کمتر به نتیجه ای پایدار منجر شده است. استمرار شکاف میان قیمت کارخانه و بازار، شکل گیری صف های خرید، نارضایتی عمومی و تداوم زیان در زنجیره تولید، همگی نشانه هایی از وجود اختلال در سازوکار تصمیم گیری این صنعت هستند. در چنین شرایطی، برخی کارشناسان معتقدند مساله اصلی نه در عملکرد یک بخش خاص، بلکه در «اقتصاد سیاسی خودرو» و نحوه مداخله سیاست گزار در این بازار ریشه دارد؛ مداخلاتی که به گفته آن ها، به جای تنظیم بازار، به تقویت رفتارهای غیرمولد انجامیده است. برای بررسی این عوامل با «اسماعیل شجاعی»، کارشناس صنعت خودرو به گفت و گو پرداختیم؛

قیمت گذاری دستوری به یکی از چالش های اصلی صنایع خودرو سازی تبدیل شده است، به نظر شما این شیوه قیمت گذاری طی سال های گذشته تأثیری در بازار

داشته است؟

ببینید، اگر به سیاست گذاری خودرو در سه تا چهار دهه اخیر نگاه کنیم، یک شعار ثابت را می بینیم؛ این که «ما می خواهیم از مصرف کننده حمایت کنیم». این شعار در قالب نگرانی از قیمت، کیفیت و جلوگیری از اجحاف به خریدار مطرح شده، اما نتیجه عملی آن دقیقاً خلاف این ادعا بوده است. در واقع ساختار حکمرانی خودرو در ایران به گونه ای شکل گرفته که هم تولید کننده ناراضی است و هم مصرف کننده. تنها گروهی که از این وضعیت رضایت دارند، دلال ها هستند. این وضعیت عجیب است؛ در هیچ نظام اقتصادی نمی شود هم تولید کننده زیان بدهد و هم مصرف کننده ناراضی باشد، اما بازار همچنان فعال به ماند. این یعنی یک جای کار به طور جدی ایراد دارد و آن ایراد، به باور من، در «اقتصاد سیاسی خودرو» و تسخیر آن توسط منافع واسطه گری نهفته است.

به گفته فعالان صنعت خودرو قیمت گذاری دستوری فقط زیان ایجاد می کند، در این شرایط چرا این شیوه قیمت گذاری به نفع مشتریان نیست؟

چون قیمت گذاری دستوری، بدون در نظر گرفتن هزینه های واقعی تولید اعمال شده است. وقتی قیمت نهاده ها افزایش پیدا می کند، وقتی نرخ ارز بالا می رود، وقتی برق و گاز صنایع قطع می شود، طبیعی است که هزینه تولید بالا برود. اما سیاست گزار اصرار دارد که قیمت کارخانه ثابت بماند. نتیجه چیست؟ زیان انباشته برای خودرو ساز و فاصله قیمتی بزرگ با بازار، در چنین شرایطی، مصرف کننده هم منتفع نمی شود. چون با باید ماه ها در صف سامانه های فروش بماند یا خودرو را با قیمت بازار آزاد

تهیه کند. این یعنی پرداخت هزینه دلالتی از جیب مردم، بنابراین ادعای حمایت از مصرف کننده، در عمل اجرایی شود.

به سامانه یکپارچه فروش اشاره کردید، این سامانه چه نقشی در وضعیت فعلی داشته است؟

به نظر من، یکی از بزرگ ترین آسیب ها به صنعت خودرو و حتی به مصرف کننده، حاکم کردن همین سامانه های فروش بوده است. این سامانه ها مردم را مجبور کردند وارد صف های طولانی نوبت دهی شوند، بدون آن که تضمینی برای تحویل به موقع یا قیمت واقعی وجود داشته باشد. در واقع، این سیستم بیشترین زیان را به مصرف کننده تحمیل کرد، چون بازار آزاد را تقویت و فاصله قیمتی را عمیق تر کرد. در چنین فضای، احتمالاً دلال ها می دانند چه زمانی وارد بازار شوند و چگونه سود ببرند.

خودروسازان معتقد هستند که طرح های فروش فقط به آن ها چالش وارد می کند، نظر شما در این خصوص چیست؟

مساله این جاست که اگر دولت یا قانون گذار می خواهند از طرح های اجتماعی مثل جوانی جمعیت حمایت کنند، باید منابع آن را از بودجه های عمومی تامین کنند، نه از جیب بنگاه تولیدی مانند خودرو ساز. دهاردیف بودجه فرهنگی وجود دارد که بهتر است برای این موضوع از همان بودجه ها استفاده شود. اگر واقعاً دغدغه جمعیت وجود دارد، چرا آن منابع به این موضوع اختصاص داده نمی شود؟ تحمیل این هزینه ها به خودرو ساز، معنی افزایش زیان و تضعیف بیشتر تولید را دارد.

در حال حاضر صنعت خودرو در شرایط خصوصی سازی قرار دارد، واگذاری خودرو سازان از دولتی به بخش خصوصی را چگونه ارزیابی می کنید؟

مشکل این است که خصوصی سازی واقعی انجام نشده است، از یک طرف می گویند واگذاری انجام شده، از طرف دیگر همان بنگاه خصوصی شده تحت فشار شدید قیمت گذاری، تحمیل هزینه و مداخلات مختلف قرار می گیرد. نتیجه این می شود که بخش خصوصی از تصمیم خود پشیمان می شود. وقتی قیمت را ثابت نگه می دارید، هزینه ها را بالا می برید و اجازه تصمیم گیری مستقل نمی دهید، طبیعی است که بخش خصوصی یا کنار می کشد یا به مونتاژ کاری کوچک تبدیل می شود. این دقیقاً خلاف هدف توسعه صنعتی است.

شمار ریشه ناتوانی ایران در تبدیل شدن به یک خودرو ساز واقعی را چه می دانید؟

مهم ترین عامل، آشفتگی در نظام حکمرانی بوده است. ما اجازه ندادیم بخش خصوصی کار خودش را انجام دهد. سیاست ها دائماً تغییر کرد و هیچ افق پایداری برای سرمایه گذاری وجود نداشته است. از یک طرف شعار رقابت می دهیم، از طرف دیگر شرایط واردات را تسهیل نکرده و تعدد واحدهای خودرو سازی دنبال می شود. از یک طرف به خصوصی سازی اشاره می کنیم، از طرف دیگر قیمت گذاری را محدود می کنیم. این تناقض ها صنعت را فرسوده کرده است. ما از یک طرف استاندارد یورو ۵ را به خودرو ساز تحمیل می کنیم، اما از طرف دیگر بنزین یورو ۴ هم به درستی تامین نمی کنیم. بعد هم با تبلیغات منفی می گوئیم خودرو سازی عامل آلودگی است. بله، کیفیت خودروها پایین

است و خدمات پس از فروش مشکلاتی دارد، اما آیا سایر اجزای این زنجیره هماهنگ هستند؟ نظام مالی پشتیبان کجاست؟ تأمین نقدینگی کجاست؟ این تناقض ها نشان دهنده یک نگاه خصمانه به تولید است.

برخی معتقدند آزادسازی قیمت ها به ضرر مصرف کننده است، نظر شما در این مورد چیست؟

این نگاه کاملاً اشتباه است؛ اگر قیمت ها آزاد شود و همزمان اجازه واردات ۱۰ تا ۱۵ درصدی داده شود، بازار به طور طبیعی رقابتی می شود. در این شرایط، مصرف کننده هر زمان بخواهد می تواند خودرو بخرد و از تولید کننده مطالبه کیفیت کند. رقابت واقعی یعنی انتخاب نه صف، نه قرعه کشی، نه رانت. این تنها راهی است که هم تولید کننده را وادار به ارتقای کیفیت می کند و هم مصرف کننده را از بلاتکلیفی نجات می دهد.

به عنوان پرسش پایانی، راه حل شما برای خروج صنعت خودرو از این وضعیت چیست؟

به نظر من، اولین و مهم ترین اقدام این است که متولیان صنعت خودرو دست از مداخله های مخرب بردارند. اگر واقعاً نگران مصرف کننده هستیم، باید بازار را رقابتی کنیم، نه این که قیمت را سرکوب کنیم. آزادسازی قیمت همراه با واردات مدیریت شده، خصوصی سازی واقعی، حذف تحمیل های غیر تولیدی و ایجاد نظام مالی پشتیبان، می تواند صنعت خودرو را از این بن بست خارج کند. در غیر این صورت، هدف نانوخته سیاست ها چیزی جز تعطیلی خودرو سازی و تبدیل کشور به وارد کننده صرف نخواهد بود.



فونیکس





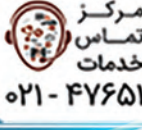
اف ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات بیشتر من را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات ۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

@fownix.official



هزینه‌های سنگین به مالکان منجر شود. این شکایت که در دادگاه عالی کبک کانادا علیه هوندا ثبت شده، ادعا می‌کند که سیویک مدل‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۲، شاسی‌بلند CR-V مدل‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۲ و آکورد مدل‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ نقضی دارند که به نشت مایع خنک‌کننده به درون موتور، افت تراکم و در نهایت، خرابی‌های جدی می‌انجامد. شاکی اصلی پرونده می‌گوید واشر سرسیلندر هوندا سیویک ۲۰۱۶ او با وجود انجام منظم سرویس‌ها خراب شده و تعمیر آن حدود ۳ هزار و ۵۰۰ دلار هزینه داشته است.

نقص فاجعه‌بار واشر سرسیلندر در موتورهای ۱/۵ لیتری توربو نصب شده برای سیویک، CR-V و آکورد، هوندا را با شکایت دسته‌جمعی روبه‌رو کرده است. هوندا با یک شکایت بزرگ روبه‌رو شده است که ادعا می‌کند موتورهای ۱/۵ لیتری توربوشارژ این شرکت از یک نقص فاجعه‌بار در واشر سرسیلندر رنج می‌برند. این پرونده که مدل‌های پر فروش سیویک، CR-V و آکورد را هدف قرار داده، غول خودروسازی ژاپنی را به فروش محصولاتی با عیب طراحی متهم می‌کند که می‌تواند به خرابی کامل موتور و تحمیل



مشکل در پیش‌رانه ۱.۵ «سیویک» و «آکورد» و «CR-V»

ایساکو روی توسعه دانش فنی شبکه خدمات، متمرکز شده است؛

آمادگی ایران خودرو برای ارائه خدمات پس از فروش به خودروهای هیبریدی

ایساکو، با نزدیک شدن به زمان عرضه سه خودروی هیبریدی سفیر، شوال ۲ و انووی به بازار، فرآیند آموزش تخصصی تعمیرات و ارائه خدمات پس از فروش این محصولات را آغاز کرده است



دو لیتری توربوشارژر جی دی آی، ۲۵۲ اسب‌بخار قدرت و ۳۸۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند و از طریق گیربکس هشت‌سرعته اتوماتیک و سیستم چهار چرخ متحرک (4WD/AWD)، انندگی پر قدرت و در عین حال ایمنی را ارائه می‌دهد. این مدل حداکثر سرعت ۲۱۰ کیلومتر در ساعت و مصرف ترکیبی ۷.۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر دارد. از سوی دیگر، نسخه پلاگین هیبریدی سفیر با تکیه بر موتور ۱.۵ لیتری هیبریدی، ۲۹۲ اسب‌بخار قدرت و ۳۴۰ نیوتون‌متر گشتاور را در اختیار راننده می‌گذارد. این مدل با گیربکس هوشمند DHT و دیفرانسیل جلو عرضه می‌شود و با مصرف ترکیبی ۵.۵ لیتر و حداکثر سرعت ۱۹۰ کیلومتر در ساعت، توازن میان رانندگی بالا و فن آوری سبز را به نمایش می‌گذارد. محصولات هیبریدی آبی پوشان جاده مخصوص به دو خودرو مذکور منوط نمی‌شود، بلکه «انووی» اولین خودروی سدان هیبریدی ساخت داخل با نام (ENVOY HEV) طی پروژه مشترک «گروه بهمن» و «گروه صنعتی ایران خودرو» به بازار عرضه می‌شود. این محصول نخستین خودروی هیبریدی ساخت داخل است که گواهی‌های استاندارد و شماره‌گذاری را اخذ کرده است. این محصول پس از ده‌ها هزار کیلومتر تست جاده تولید انبوه شده است.

این سدان هیبریدی از یک ساختار هیبریدی بهره می‌برد؛ قدرت موتور ۲۲۲ اسب‌بخار با گشتاور ۳۱۲ نیوتون متر، اینووی (ENVOY) را در دسته سدان‌های پرتوان قرار می‌دهد. این خودرو بر اساس استاندارد NEDC در صد کیلومتر کمتر از ۵ لیتر مصرف سوخت داشته است. تولید خودروی اینووی (ENVOY) دو سال قبل ابتدا توسط شرکت بهمن موتور آغاز و سپس گروه صنعتی ایران خودرو از ابتدای سال جاری به این پروژه ملحق شد؛ اکنون بهمن موتور صاحب این پلتفرم است و بیش از ۵۰ درصد از قطعات راهبردی مانند قالب‌های بدنه در داخل کشور تولید می‌شود. لازم به ذکر است که «انووی» به‌زودی طی مراسمی مشترک رونمایی و معرفی خواهد شد.

تدریج تمامی شبکه نمایندگی‌های مجاز ایران خودرو را پوشش خواهد داد. معاون ایساکو گفت: «آموزش‌ها هم‌زمان با ارائه خدمات به این خودروها برای عارضه‌یابی، تعامل با استادکاران و کارکنان نمایندگی‌ها و دریافت نظرات آن‌ها ادامه خواهد یافت و طرح پیگیری رضایت‌مندی مشتریان (فالوآپ)، توسط معاونت خدمات پس از فروش ایساکو، مانند سایر محصولات برای این خودروها نیز اجرا می‌شود تا کیفیت خدمات تضمین شود.»

محمدتقی‌زاده ابراز امیدواری کرد: «ایساکو با تمرکز مستمر بر توسعه دانش فنی شبکه خدمات خود، پاسخ‌گوی کامل نیازهای دارندگان خودروهای هیبریدی جدید باشد و گامی مؤثر در جهت افزایش اعتماد و رضایت مشتریان بردارد. پس از تجاری‌سازی این خودروها و ورود به بازار، نمایندگی‌های منتخب ارائه خدمات در وبسایت ایساکو به نشانی www.isaco.ir اعلام خواهند شد.»

نگاهی به محصولات هیبریدی آبی‌پوشان جاده مخصوص

گروه صنعتی ایران خودرو شهر یورماه سال جاری دو خودرو هیبریدی جدید خود یعنی سفیر و شوال ۲ را معرفی کرد. شوال ۲ در دو نسخه بنزینی و هیبریدی عرضه می‌شود. نسخه بنزینی آن با موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژر GDI، توان ۱۷۴ اسب‌بخار و گشتاور ۲۷۰ نیوتون متر تولید می‌کند و از طریق گیربکس هفت‌سرعته دو کلاچه (DCT) انتقال قدرتی روان و سریع را فراهم می‌سازد. نسخه هیبریدی نیز با بهره‌گیری از موتور ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی و سیستم DHT هیبریدی، قدرتی معادل ۱۸۸ اسب‌بخار و گشتاور ۳۷۵ نیوتون متر ارائه می‌دهد و مصرف سوخت ترکیبی آن تنها ۵.۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده است؛ عددی که این خودرو را در ردیف بهینه‌ترین گزینه‌های بازار قرار می‌دهد. سفیر نیز در دو نسخه بنزینی توربو و پلاگین هیبریدی به بازار معرفی شده است. نسخه بنزینی با موتور

ایکوپرس- شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو (ایساکو)، با نزدیک شدن به زمان عرضه سه خودروی هیبریدی سفیر، شوال ۲ و انووی به بازار، فرآیند آموزش تخصصی تعمیرات و ارائه خدمات پس از فروش این محصولات را آغاز کرده است. این خودروها که به‌زودی راهی بازار خواهند شد، از فن آوری‌های نوین قوای محرکه هیبریدی بهره می‌برند و ایساکو با برنامه‌ریزی جامع و همکاری واحدهای مختلف شرکت، آمادگی کاملی برای ارائه خدمات پس از فروش به این محصولات خواهد داشت.

معاون مهندسی و کیفیت شرکت ایساکو در این باره گفت: «با نزدیک شدن به زمان عرضه خودروهای هیبریدی سفیر، شوال ۲ و انووی، اقدامات لازم برای تامین قطعات یدکی، تجهیز نمایندگی‌ها به ابزارهای تخصصی، تهیه مستندات فنی و آموزش نیروهای متخصص در دستور کار قرار گرفته است. هدف اصلی، ارائه خدمات استاندارد و به‌روز به مشتریان است تا تجربه‌ای مطمئن و رضایت‌بخش از مالکیت این خودروهای پیشرفته فراهم شود.»

محمدحسین محمدتقی‌زاده ادامه داد: «این آموزش‌ها با بهره‌گیری از امکانات ۱۱ دفتر منطقه‌ای ایساکو در سراسر کشور کلید خورده و دفتر منطقه‌ای رشت، میزبان نخستین سمینار معرفی محصولات جدید ایران خودرو بوده است.

این سمینار با حضور کارشناسان فنی نمایندگی‌های مجاز برگزار و جزئیات ساختار فنی، فن آوری‌های هیبریدی، الزامات ایمنی ویژه، روش‌های عیب‌یابی پیشرفته و فرایندهای تعمیراتی استاندارد خودروهای سفیر، شوال و انووی برای شرکت‌کنندگان تشریح شد.»

وی تصریح کرد: «در فازهای بعدی، آموزش‌های عملی و تخصصی به تعمیرکاران و امدادگران نمایندگی‌های منتخب در سراسر کشور ارائه خواهد شد و این دانش به

پیگیری يك موضوع

Follow up



محسن معاریان

کارشناس بازار سرمایه

دولت باید از دخالت در صنعت خودرو دست بکشد

صنعت خودرو امروز با انواع واقسام مشکلات و چالش‌ها روبه‌رو است و به جای این که هر روز به روز از حجم این مسائل کم شود، بر شدت آن‌ها افزوده می‌شود. این شرایط ریسک فعالیت در صنعت خودرو را افزایش داده و آن را به یک صنعت زیان‌ده تبدیل کرده است، در چنین شرایطی محسن معاریان کارشناس بازار سرمایه به تشریح این وضعیت و راهکارهای برون رفت صنعت خودرو از شرایط فعلی پرداخته است.

به نظر شما دلیل زیان‌دهی خودروسازان چیست؟

اگر دولت به خصوص شورای رقابت دست از سر شرکت‌های خودروسازی برداشته و اجازه دهد این شرکت‌ها توسط بخش خصوصی واقعی مدیریت شوند، خودروسازان از زیان‌دهی خارج شده و هم کیفیت خودروها را تقا پیدا کرده و هم قیمت خودرو و سهام شرکت‌های خودروسازی به ارزش واقعی خود نزدیک خواهد شد.

آیا صنعت خودرو را باید از پروسسک‌ترین صنایع بورس دانست؟

بله، متأسفانه سیاست‌های دستوری و نگاهی که تاکنون به صنعت خودرو از باب قیمت‌گذاری دستوری، پرداخت عوارض و مالیات‌های سنگین در اشکال مختلف و گستردگی شرکت‌های خودروسازی به جهت جذب نیروی انسانی مازاد، شده هزینه تمام شده تولید را افزایش داده و موجب ایجاد زیان در صورت‌های مالی خودروسازان شده است.

وضعیت دو خودروساز بزرگ کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

هر دو خودروساز با هزینه‌های مالی وحشتناک مواجه هستند، به‌طوری که این هزینه‌ها مستقیم روی بهای تمام شده اثر گذاشته و صورت‌های مالی شرکت‌های خودروسازی را زیان‌ده کرده است.

راهکار حل بحران و چالش‌هایی که خودروسازان با آن‌ها امروز روبه‌رو هستند، چیست و این که چه کاری را در گذشته باید نهاد سیاست‌گذار صنعت خودرو انجام می‌داد، تا امروز شرکت‌های خودروساز با این مشکلات دست و پنجه نرم نمی‌کردند؟

اگر قیمت‌گذاری دستوری پیش از این‌ها حذف می‌شد و اجازه می‌دادیم خودروسازان بر اساس بهای تمام شده و در فضای رقابتی تولید و فروش داشته باشند، هم کیفیت خودرو بهبود پیدا می‌کرد و هم صورت‌های مالی شرکت‌ها شرایط بهتری داشت.

نگاه View



سعید مدنی

مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا

هر ۳ ماه باید قیمت خودرو اصلاح شود

واقعیت این است که با توجه به شرایط موجود، قیمت خودرو باید اصلاح شود. در حال حاضر تخصیص ارز به شدت سخت شده، ارز ترجیحی و حتی ارز مبادله‌ای کاهش پیدا کرده و طبیعتاً هزینه تمام شده تولید بالا رفته است. اگر قرار باشد نظام قیمت‌گذاری همچنان باقی بماند، باید دید قیمت تمام شده خودروسازان چقدر افزایش پیدا کرده و متناسب با آن، افزایش قیمت اعمال شود. همه اقلام افزایش قیمت داشتند؛ نهادهای گران شدند و به طور طبیعی اگر قرار است قیمتی کنترل شود، باید قیمت نهادهای کنترل شود؛ مثل مواد پتروشیمی، فولاد، مس، روی و سایر مواد اولیه. در غیر این صورت، افزایش قیمت خودرو تابعی از افزایش قیمت نهادهای خواهد بود. معمولاً افزایش قیمت خودرو متناسب با نرخ تورم نیست و فقط بخشی از تورم را پوشش می‌دهد. اگر تورم مثلاً ۴۰ درصد باشد، افزایش‌هایی که خودروسازان در این مدت گرفتند، به‌طور متوسط بسیار کمتر از تورم بوده است. در واقع همیشه افزایش قیمت خودرو کمتر از میزان واقعی تورم بوده، اما به هر حال چاره‌ای جز انجام این اصلاح وجود ندارد. در مقطعی برای کنترل قیمت‌ها، مکانیسم‌هایی وجود داشت به عنوان مثال وقتی قرار دادی با قطعه‌ساز بسته می‌شود، برای تثبیت قیمت، باید درصد بالایی پیش‌پرداخت داده شود تا قطعه‌ساز بتواند خریدهای اصلی را همان زمان انجام دهد و مشمول افزایش قیمت‌های بعدی نشود. راه دیگر این است که اگر قرار است قیمت خودرو کنترل شود، باید قیمت نهادهای تولید هم کنترل شود؛ یعنی فولاد، مس، آلومینیوم و پتروشیمی نباید افزایش قیمت نامتعارف داشته باشند. این عوامل می‌تواند تا حدی قیمت خودرو را کنترل کند، اما کنترل کامل اتفاق نمی‌افتد. مکانیسم واقعی کنترل زمانی شکل می‌گیرد که عرضه و تقاضا تعیین‌کننده قیمت باشد. در غیر این صورت، خودروسازان همچنان با زیان انباشته بالا مواجه خواهند بود. الان هم با وجود تمام این روش‌ها، خودروسازان در حاشیه زیان هستند. در حال حاضر دولت قیمت بسیاری از کالاها را آزاد کرده و واقعاً مشخص نیست چرا فقط به قیمت خودرو چسبیده‌اند. خودروسازان دائماً در حال زیان‌دهی هستند و این روند قابل ادامه نیست. با توجه به شرایط فعلی کشور و فشارهای اقتصادی موجود، به نظر من باید هر سه ماه یک بار بازنگری قیمت خودرو انجام شود. تورم به صورت روزانه وجود دارد، اما افزایش قیمت خودرو معمولاً هر ۶ ماه یا ۷ ماه به حتی سالی یک بار انجام می‌شود؛ آن هم نه متناسب با تورم، به همین دلیل خودروسازان همیشه از قافله قیمت‌گذاری عقب می‌مانند و این زیان‌ها نه تنها جبران نمی‌شود، بلکه ادامه پیدا می‌کند و افزایش هم می‌یابد.

زاپاس

Spare Tire

دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور:

استمرار جلسات سایپا و قطعه‌سازان، مسیر حل مشکلات را هموار می‌کند

به یک نقشه راه مناسب برای توسعه سایپا دست یافت. وی اذعان داشت: «برنامه‌های توسعه محصول و قوای محرکه سایپا، برنامه‌هایی فاخر و آینده‌دار است و در صورت فراهم شدن بسترهای لازم، این شرکت ظرفیت آن را دارد که به‌عنوان یکی از خودروسازان مطرح کشور در منطقه بدرخشد.»

که بخشی از آن ناشی از قیمت‌گذاری دستوری و برخی تصمیمات نادرست گذشته است و مدیریت فعلی وارث این شرایط محسوب می‌شود. «یکی از مهم‌ترین چالش‌های محبی‌نژاد تاکید کرد: «سایپا، زیان انباشته است که فشار سنگینی بر نقدینگی شرکت وارد کرده است. اگر این مسائل حل شود، می‌توان

استمرار این جلسات می‌تواند بیشترین بازدهی را به همراه داشته باشد و حتی برگزاری جلسات تخصصی و تفکیک‌شده نیز می‌تواند به نتایج بهتری منجر شود. یقین دارم که این تعامل در ادامه برای هر دو طرف مفید خواهد بود.»

وی تصریح کرد: «سایپا امروز با مشکلاتی مواجه است

شایانی می‌کند.» وی افزود: «در این جلسات تبادل اطلاعات، نظرات، برنامه‌ها و سیاست‌ها به دو طرف منتقل می‌شود و ما این موارد را در سطح اعضا، سیاست‌گذاری‌ها، تعاملات و جلسات مختلف، به صورت منسجم انتقال می‌دهیم.»

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور تاکید کرد:

به گزارش سایپانیزه، آرش محبی‌نژاد پس از جلسه مشترک امروز با مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا و طرح مشکلات و دیدگاه‌های قطعه‌سازان گفت: «مدیران ارشد سایپا به‌طور طبیعی درگیر مسائل کلان، نقدینگی و چالش‌های جاری و به ارث رسیده از گذشته هستند و این جلسات به بیان موضوعات و رفع مشکلات کمک

فروش پایین مدل پایه واگنیر و سردرگمی مشتریان در تشخیص تفاوت‌های ظاهری و فنی میان دو مدل، مدیران جیب را به این نتیجه رسانده است. بسیاری از خریداران یا مستقیماً به سراغ مدل لوکس‌تر گرند واگنیر می‌رفتند یا منتظر تخفیف‌های سنگین برای خرید مدل پایه می‌ماندند. حالا جیب با ساده‌سازی سبد محصولات خود، قصد دارد هویت این شاسی‌بلند پرچم‌دار را مستحکم‌تر کند. نسخه به‌روز شده گرند واگنیر مدل ۲۰۲۶ که انتظار می‌رود در سسه‌ماهه چهارم ۲۰۲۵ از کارخانه جیب در میشیگان خارج شود، با تغییرات ظاهری و فنی قابل توجهی همراه خواهد بود.

جیب با حذف نام واگنیر از سال ۲۰۲۶، استراتژی خود را تغییر می‌دهد. از این پس، تمام مدل‌ها زیر پرچم لوکس گرند واگنیر عرضه خواهند شد. در یک تغییر استراتژیک، جیب اعلام کرد که پس از مدل ۲۰۲۵، تولید شاسی‌بلندهای فول‌سایز با نام واگنیر را متوقف خواهد کرد و از سال ۲۰۲۶، تمام مدل‌های این خانواده از نسخه‌های پایه گرفته تا فول آپشن، تحت نام گرند واگنیر به بازار عرضه می‌شوند. این تصمیم، پایانی بر استراتژی دوگانه‌ای است که از سال ۲۰۲۱ با معرفی مجدد این نام‌های افسانه‌ای آغاز شده بود. این تغییر مسیر ناگهانی، ریشه به بازخورد‌های بازار و نماندگی‌ها دارد. طبق گزارش‌ها،

جیب، گرند واگنیر را فدای واگنیر معمولی کرد



ویژه‌ها

عارف: باید امنیت مردم را با تجهیزات جهانی در خودرو تامین کنیم



«معاون اول رئیس‌جمهور گفت: «باید شعاع ما ارتقای کیفیت خودرو باشد و با استفاده از آخرین تجهیزات روز جهانی و استانداردهای بین‌المللی بتوانیم امنیت مردم را تامین کنیم.» محمدرضا عارف در مراسم افتتاح اولین مرکز تست تصادف خودرو در کشور با اشاره به سابقه نزدیک به ۶۰ ساله صنعت خودرو تاکید کرد: «جایگاه صنعت خودرو در اقتصاد ملی و تامین رفاه برای مردم مهم و ویژه است و رشد کمی این صنعت در طول دهه‌های گذشته خوب بوده اما حلقه مفقوده کیفیت را در زنجیره خودرو شاهد هستیم.»

دیگه چه خبر؟

استانداردهای ملی خودرو و نیروی محرکه به‌روزرسانی شد



«دفتر تدوین استانداردهای ملی اعلام کرد در تازه‌ترین جلسه کمیته ملی خودرو و نیروی محرکه، برخی استانداردها ابطال و یک استاندارد جایگزین شد. این تصمیم در راستای به‌روزرسانی و هماهنگی با فناوری‌های نوین صنعت خودرو اتخاذ شده و روند اجرایی شدن آن توسط دستگاه‌های مرتبط دنبال خواهد شد.»

تونیرا

سه‌میه بنزین خودروهای خارجی با موتور بالای ۱۳۰۰ سی‌سی حذف شد



«مدیر سامانه هوشمند سوخت گفت: «سه‌میه بنزین خودروهای با حجم موتور بالای ۱۳۰۰ سی‌سی و ساخت کشورهای غیر از ایران حذف شده و مصرف این خودروها فقط با بنزین نرخ سوم ۵ هزار تومان محاسبه می‌شود. عباس باصفا با اشاره به وضعیت خودروهای نو شماره پس از اجرای مصوبه بنزین ۵ هزار تومانی، افزود: «در مرحله فعلی اجرای این مصوبه، برنام‌های برای حذف سه‌میه سوخت خودروهای نو شماره اجرایی نشده و این موضوع منوط به ابلاغ رسمی سیاست‌ها و مصوبات بعدی از سوی دولت است»

با توجه به آمار معاملات محصولات صنعتی در بورس کالا طی ۵ ماه اخیر رقم خورد؛

افزایش ۵۳ درصدی نرخ نهاده‌های تولید صنعت خودرو در سایه تثبیت قیمت خودرو



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بررسی تازه‌ترین داده‌های منتشرشده از معاملات بورس کالا نشان می‌دهد صنعت خودرو کشور در نیمه دوم سال ۱۴۰۴ با یکی از سنگین‌ترین فشارهای هزینه‌ای سال‌های اخیر روبه‌رو بوده است، فشاری که در نهایت به شکافی عمیق میان قیمت نهاده‌های تولید و نرخ‌های فروش کارخانه‌ای منجر شده و مفهوم «جاماندگی قیمتی» را به‌طور جدی در این صنعت پررنگ کرده است. بر اساس این گزارش رسمی، از ابتدای تیرماه تا آذرماه، میانگین رشد قیمت نهاده‌های اصلی تولید خودرو به حدود ۵۳ درصد رسیده است. این افزایش، نتیجه جهش‌های متوالی در بازار مواد اولیه‌ای است که نقش مستقیم در زنجیره تولید خودرو دارند. در این بازه زمانی، قیمت مس کاتد با رشد حدود ۶۲ درصدی همراه بوده و ورق سرد خودرو نیز افزایشی نزدیک به ۶۷ درصد را تجربه کرده است. ورق گالوانیزه، که یکی از اجزای کلیدی بدنه خودرو به شمار می‌رود، حدود ۳۷ درصد افزایش قیمت داشته و ورق گرم خودرو نیز رشد تقریبی ۵۷ درصدی را ثبت کرده است. هم‌زمان، سایر مواد اولیه نیز از این روند افزایشی مستثنی نبوده‌اند. آلومینیوم با افزایش حدود ۴۴ درصدی قیمت مواجه شده و



پلی اتیلن سنگین، به‌عنوان یکی از مواد پرکاربرد در قطعات پلیمری خودرو، رشدی در حدود ۵۳ درصد را پشت سر گذاشته است. حتی پلاتین سبک که در بخش‌هایی از صنایع وابسته مورد استفاده قرار می‌گیرد، افزایش قیمتی نزدیک به ۴۷ درصد را تجربه کرده است. مجموعه این تحولات نشان می‌دهد فشار هزینه‌ای تنها محدود به

یک یا دو قلم خاص نبوده، بلکه کل سبد نهاده‌های تولید خودرو را دربر گرفته است. در نقطه مقابل این جهش قیمتی، نرخ خروجی کارخانه‌های خودروسازی عملاً در وضعیت تثبیت قرار داشته و رشد آن در این شش‌ماهه صفر درصد گزارش شده است. به گفته منابع رسمی، اصلاحات جزئی انجام‌شده در ماه‌های اخیر نیز عمدتاً به حسابرسی‌های معوق مربوط به دوره‌های پیش از تیرماه بازمی‌گردد و نمی‌توان آن را افزایش واقعی قیمت، متناسب با شرایط جدید هزینه‌ای دانست. این فاصله ۵۳ درصدی میان رشد نهاده‌های تولید و قیمت‌های کارخانه‌ای، همان شکافی است که فعالان صنعت خودرو از آن به‌عنوان «جاماندگی بزرگ» یاد می‌کنند. خودروسازان معتقدند ادامه این وضعیت، حاشیه سود را به‌شدت تحت فشار قرار داده و توان سرمایه‌گذاری، نوسازی خطوط تولید و حتی حفظ تیراژ فعلی را با چالش مواجه می‌کند. با این حال، سیاست تثبیت قیمت کارخانه‌ای به‌عنوان ابزاری برای کنترل التهاب بازار و جلوگیری از جهش ناگهانی قیمت خودرو در سطح مصرف‌کننده دنبال شده است. در مجموع، داده‌های بورس کالا تصویری روشن از دوگانگی موجود در صنعت خودرو ترسیم می‌کند: از یک‌سو، تورم سنگین و فزاینده مواد اولیه و از سوی دیگر، قیمت‌های فروش منجمدشده در کارخانه. تداوم این وضعیت، به باور کارشناسان، می‌تواند تصمیم‌گیری‌های سخت‌تری را در ماه‌های آینده پیش روی سیاست‌گزاران و خودروسازان قرار دهد؛ تصمیم‌هایی که میان حفظ ثبات بازار و پایداری اقتصادی تولیدکنندگان باید توازن ایجاد کنند.

دلبه يك First gear

خودرو؛ زبان ده‌ترین صنعت بورسی طی هشت سال گذشته

حاضر جواب: خودرو در بورس حالا شبیه خودرویی است که هشت سال تمام با ترمز دستی کشیده در حال حرکت بوده؛ موتور زحمت کشیده، بنزین مصرف شده، اما مقصدی در کار نبوده است. سهامداران هم مثل سرنشینان عقب، مدام می‌پرسند «رسیدیم؟» و پاسخ می‌شنوند «تقریباً» زبان‌دهی صنعت خودرو آن قدر تکرار شده که اگر روزی سودده شود، احتمالاً بازار از خوشحالی دنبال علت فنی می‌گردد؛ شاید چراغ چک سود روشن شده باشد

بازار قطعات بدکی از کنترل خارج شده است
حاضر جواب: بازار قطعات بدکی حالا شبیه صندوق ابزار یک مکانیک پراتزی است؛ همه‌چیز داخلش پیدا می‌شود، فقط نظم ندارد. قیمت‌ها هم مثل پیچ‌های ریز، هر بار یک جامی افتند و پیدا کردن‌شان سخت است. راننده بیچاره برای تعویض یک قطعه ساده، وارد مسیری می‌شود که از «این اسلحه» شروع و به «این از اون اصلی‌تره» ختم می‌شود. خلاصه این که بازار قطعات بدکی به‌قدری آزاد شده که خودش هم نمی‌داند آزادی دقیقاً کدام سمت است

چرا بیمه موتورسیکلت جدی گرفته نمی‌شود؟
حاضر جواب: موتورسیکلت در خیابان‌ها سلطان سرعت، چابکی و رد شدن از جاهایی است که هیچ خودرویی رویایش را هم نمی‌بیند، اما وقتی صحبت از بیمه می‌شود، ناگهان به موجودی نامرئی تبدیل می‌شود! انگار بیمه‌افکر می‌کنند موتور فقط برای رسیدن زودتر به مقصد است، نه برای اتفاقات غیرمنتظره. در حالی که موتور هم دل دارد، آینه دارد و البته احتمال حادثه هم دارد؛ فقط کلاه ایمنی‌اش از بیمه جلوتر است!

سیاست‌های صنعتی ناپایدار مانع توسعه صنعت خودرو شده است

حاضر جواب: سیاست‌های صنعتی در صنعت خودرو بیشتر شبیه رانندگی با GPS قدیمی است؛ هر لحظه مسیر عوض می‌شود و راننده فقط امیدوار است آخرش به بن‌بست نخورد. یک روز فرمان به سمت چپ می‌چرخد، روز بعد دنده عقب توصیه می‌شود و فردایش همه می‌گویند «اصلاً چرا راه افتادیم؟» توسعه صنعت خودرو البته علاقه‌مند به ثبات است؛ چیزی شبیه جاده صاف، نه مسیری پر از دست‌اندازهای تصمیم‌گیری.

سن فرسودگی خودرو چقدر است؟
حاضر جواب: سن فرسودگی خودرو در ایران مفهومی کاملاً فلسفی است. بعضی خودروها در ۱۰ سالگی بازنشسته می‌شوند و بعضی دیگر با افتخار تا ۳۰ سالگی در خیابان‌ها خدمت می‌کنند. معیار اصلی هم نه کیلومتر است، نه تکنولوژی؛ بلکه «دل ماشین»! اگر صبح روشن شود، هنوز جوان است. اگر هم روشن نشود، کمی هل می‌دهیم، دوباره جوان می‌شود. در این شرایط، فرسودگی بیشتر یک حس درونی است تا عدد روی کاغذ.

صرف بنزین در ایران حدود ۱.۵ برابر استاندارد جهانی است

حاضر جواب: مصرف بنزین در ایران آن قدر بالا است که به کار خودروها گاهی فکر می‌کنند شغل‌شان فقط پر و خالی شدن است. راننده هم رابطه عاطفی عجیبی با پمپ‌بنزین برقرار کرده؛ هفته‌ای چند بار دیدار، سلام‌علیک و خداحافظی. تغییر قیمت بنزین هم همیشه شبیه تغییر دنده ناگهانی است؛ همه آماده‌اند، ولی هیچ‌کس دقیق نمی‌داند دنده چند است. البته خودروهای ما هم کمک می‌کنند؛ مصرف‌شان طوری است که انگار بنزین را نوش جان می‌کنند!

اینفوگرافیک Infophography

رشد درآمد شرکت «فنر سازی خاور»



شرکت فنر سازی خاور در هشت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۵۰۰ میلیارد تومان درآمد شده است.

چپ تلند؟

مسیر واردات برای خارج‌نشین‌ها پرهزینه شد

واردات خودرو در ایران مدت‌هاست گرفتار تصمیم‌گیری‌های متناقض، نگاه درآمدمحور دولت و تعرفه‌های سنگین است؛ مسیری که با مصوبات و تعرفه‌گذاری‌های جدید، هر روز واردات را پرهزینه‌تر و پریسک‌تر کرده و اعتماد فعالان بازار و سرمایه‌گذاران را به‌شدت تضعیف می‌کند. این درحالی است که وزارت صمت و هیات وزیران حقوق گمرکی واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج کشور را تصویب کردند.

چرا؟

تصویب تعرفه جدید واردات با ساختاری سخت‌گیرانه

ابلاغ این مصوبه با ساختاری سخت‌گیرانه‌تر، در حالی صورت گرفته است که اخیراً استخگوی وزارت صمت از تسهیل فرآیند واردات خودرو توسط خارج‌نشین‌ها با همکاری کنسولگری‌ها خبر داده بود و اعلام کرد ایرانیان مقیم خارج به‌زودی می‌توانند با دریافت کد رهگیری، ثبت سفارش خود را در سامانه جامع تجارت تکمیل کنند.

برای چه؟

اقدام دیر هنگام دولت و نگرانی‌های جدید

آیین‌نامه اجرایی واردات خودرو نو و کار کرده در خرده‌امه امسال ابلاغ شده بود و به ایرانیان مقیم خارج اجازه می‌داد در سال ۱۴۰۴ یک دستگاه خودروی سواری بدون انتقال ارز وارد کنند، اما دولت پس از گذشت بیش از پنج ماه، چارچوب تعرفه‌ای جدیدی را برای این گروه تعیین کرد. هیات دولت در مصوبه اخیر تاکید کرده است که تعرفه واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج تا پایان سال ۱۴۰۵ اعتبار دارد.



موتور احتراقی ایفا کرده‌اند که تاثیر اندکی بر کاهش مصرف سوخت دارند. تویوتا معتقد است یک سیستم هیبریدی واقعی باید توانایی به حرکت در آوردن خودرو به صورت تمام‌الکتریکی را داشته باشد. شان هنلی با تاکید بر این موضوع می‌گوید: «یک سیستم کمکی ۴۸ ولتی به‌نظر ما، نماینده یک قوای محرکه هیبریدی نیست. من فکر می‌کنم خودروسازان مسئولیت دارند مطمئن شوند که مشتریان از تفاوت‌ها آگاه هستند.» در همین راستا، تویوتا در بازار استرالیا، مدل‌های هایلوکس و لندکروزر برادو مجهز به سیستم هیبریدی خفیف را با نام V Active عرضه و صراحتاً اعلام می‌کند که: «شما در حال خرید یک سیستم هیبریدی نیستید.»

«تویوتا با انتقادی تند از رقبای خود، آن‌ها را به فریب مصرف‌کنندگان از طریق برچسب‌گذاری نادرست خودروهای هیبریدی خفیف متهم کرده است. به گفته این شرکت، بسیاری از خودروهایی که امروزه با عنوان هیبرید فروخته می‌شوند، از فناوری واقعی هیبریدی بی‌بهره هستند و این امر باعث سردرگمی خریداران می‌شود. شان هنلی، مدیر فروش و بازاریابی تویوتا در استرالیا گفته است سیستم‌های ۴۸ ولتی هیبریدی خفیف نباید با عنوان هیبرید به بازار عرضه شوند. تفاوت اصلی در این است که یک خودرو هیبریدی واقعی (مانند پریوس) می‌تواند صرفاً با استفاده از موتور الکتریکی خود حرکت کند؛ در حالی سیستم‌های ۴۸ ولتی صرفاً نقش یک دستیار کوچک را برای



انتقاد «تویوتا» از رقبای هیبریدساز خود

وويا «تایشان» به سطح ۸ رسید



برند وویا (Voyah) به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های گروه دانگ‌فنگ در سال ۲۰۱۹ و با هدف عرضه مدل‌های برقی و هیبرید لوکس تأسیس شد. سبید محصولات این برند در حال حاضر دو کراس‌اور کوریج و فری، سدان پشن و مینی‌ون دریم را شامل می‌شود. مدتی قبل، تصاویر و برخی مشخصات فنی یک شاسی‌بلند ۶ نفره به نام وویا تایشان توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) منتشر شد. این خودرو که فناوری خودروان Qiankun ADS 4.0 ساخت هواوی، فناوری شارژ سریع 5C و سیستم صوتی با ۳۲ بلندگوا به‌همراه دارد، به زودی با قیمت ۵۳ تا ۶۵ هزار دلار در بازار عرضه خواهد شد. حالا

نسخه کوچک‌تر این خودرو به نام وویا تایشان ۸ معرفی شده است. ابعاد بدنه وویا تایشان ۸ با طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۲، ۱،۸، ۲، ۳،۰۹ متر نسبت به وویا تایشان، در طول، ارتفاع و فاصله بین محورها کمی کوچک‌تر است. وویا تایشان ۸ با جل‌پنجره بزرگ با اجزای عمودی، لیدار روی سقف، دستگیره‌های نیمه‌مخفی‌شونده و لوگوی VOYAH بین چراغ‌های عقب، به سایر محصولات فعلی این برند شباهت دارد. خریدار می‌تواند مواردی شامل رادار جانبی و رکاب‌های برقی را نیز برای این خودرو و ۹ نفره سفارش دهد.

معرفی بزرگ‌ترین سدان «اسمارت»



به فاصله کمی پس از معرفی اولیه اسمارت هشتگ ۶ توسط MIIT، شرکت سازنده هم تعدادی تصویر و همچنین برخی نکات کلیدی درباره مشخصات فنی این خودرو را منتشر کرده است. قوای حرکتی اسمارت هشتگ ۶ از سامانه پلاگین-هیبرید EHD تأمین می‌شود که براساس فناوری هیبرید NordThor 2.0 گروه جیلی شکل گرفته است. این سامانه با پیشران ۱،۵ لیتر توربوشارژر با ۱۶۱ اسب‌بخار قدرت و یک موتور برقی، در مجموع ۴۲۹ اسب‌بخار قدرت را به‌گیربکس سه سرعته DHT انتقال می‌دهد. مشابه این چیدمان فنی را قبلاً در اسمارت هشتگ ۵ مشاهده کرده‌ایم. از ظرفیت مجموعه باتری لیتیوم-یون

فسفات این خودرو اطلاعاتی در دسترس نیست؛ اما برد حرکتی برقی و هیبرید اسمارت هشتگ ۶ به‌ترتیب ۲۸۵ و ۱،۸۱۰ کیلومتر و مصرف سوخت متوسط آن هم ۳،۹ لیتر در صد کیلومتر اعلام شده است. اسمارت هشتگ ۶ با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به‌ترتیب ۴،۹۰۶، ۱،۹۲۲، ۱،۵۰۸ و ۲،۹۲۶ میلی‌متر به‌عنوان بزرگ‌ترین محصول اسمارت شناخته می‌شود؛ برندی که در گذشته به‌علت ساخت خودروهای بسیار کوچک شهرت داشت.

آیا خودروسازان در سیاست‌های خود تجدید نظر می‌کنند؟

کاهش اشتیاق مصرف‌کنندگان به خودروهای برقی



سپیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

بازار جهانی خودرو در آستانه یکی از حساس‌ترین مقاطع تاریخ خود قرار گرفته است. تغییرات سریع فناوری، سیاست‌های زیست‌محیطی و فشارهای اقتصادی، همگی دست به‌دست هم داده‌اند تا مسیر آینده صنعت خودرو با ابهام‌های تازه‌ای روبه‌رو شود. در این میان، نگاه مصرف‌کنندگان به محصولات نوین بیش از هر عامل دیگری می‌تواند سرنوشت بازار را تعیین کند. تجربه نشان داده است که حتی کوچک‌ترین تغییر در سلیقه یا نگرش مشتریان، قادر است میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری را تحت‌تاثیر قرار دهد و برنامه‌های بلندمدت شرکت‌ها را در گون سازد. از اروپا تا آمریکا و آسیا، خودروسازان بزرگ در رقابتی نفس‌گیر برای حفظ جایگاه خود در بازار جهانی تلاش می‌کنند. هر یک با معرفی فناوری‌های جدید، مدل‌های متنوع و کمپین‌های تبلیغاتی گسترده می‌کوشند اعتماد مصرف‌کنندگان را جلب کنند. اما واقعیت این است که اعتماد عمومی به‌سادگی به‌دست نمی‌آید و هر تغییر در شرایط اقتصادی یا اجتماعی می‌تواند مسیر انتخاب مشتریان را تغییر دهد.

وقتی هیبریدها اولویت پیدا می‌کنند

یک مطالعه تازه نشان می‌دهد که نگرش عمومی نسبت به خودروهای برقی دچار تغییرات جدی شده و این تغییر می‌تواند فروش جهانی این خودروها را در سال ۲۰۲۶ به‌شکل قابل توجهی تحت‌تاثیر قرار دهد.

این گزارش تأکید می‌کند که مصرف‌کنندگان در بازارهای اصلی، از جمله ایالات متحده و اروپا، دیگر همان اشتیاق گذشته را نسبت به خودروهای برقی ندارند. دلایل این تغییر شامل قیمت بالای خودروها، کاهش یارانه‌های دولتی، محدودیت‌های زیرساختی برای شارژ و نگرانی درباره دوام باتری‌ها عنوان شده است. در نتیجه، بسیاری از مشتریان به‌سمت گزینه‌های



هیبریدی یا حتی مدل‌های بنزینی کم‌مصرف بازگشته‌اند. این تغییر مسیر می‌تواند برنامه‌های بلندمدت خودروسازان بزرگ را که میلیاردها دلار در توسعه پلت‌فرم‌های برقی سرمایه‌گذاری کرده‌اند، با چالش جدی روبه‌رو کند. این مطالعه همچنین هشدار می‌دهد که اگر روند کاهش علاقه به خودروهای برقی ادامه یابد، اهداف بلندپروازانه دولت‌ها برای کاهش آلایندگی و ممنوعیت فروش خودروهای بنزینی در دهه آینده با مشکل مواجه خواهد شد.

به‌گفته کارشناسان، آینده بازار خودروهای برقی به توانایی صنعت در کاهش هزینه‌ها، توسعه زیرساخت‌های شارژ و ارائه مدل‌های اقتصادی‌تر وابسته است. تنها در این صورت است که می‌توان اعتماد مصرف‌کنندگان را دوباره جلب کرد و مسیر گذار به حمل‌ونقل پایدار را هموار ساخت.

آینده مبهم خودروهای پاک

تحولات اخیر در بازار جهانی خودروهای برقی نشان می‌دهد صنعت خودرو در آستانه یک تغییر جدی در الگوهای تقاضا قرار دارد. مطالعاتی تازه که در رسانه‌های بین‌المللی منتشر شده،

مواجه خواهد شد. درمقابل، خودروسازانی که همچنان بر تولید خودروهای هیبریدی و بهبود فناوری موتورهای احتراق داخلی تمرکز دارند، ممکن است در کوتاه‌مدت سهم بیشتری از بازار به‌دست آورند. تغییر نگرش مصرف‌کنندگان می‌تواند سیاست دولت‌ها را نیز در این بخش تحت‌تاثیر قرار دهد. اتحادیه اروپا و ایالات متحده اهداف بلندپروازانه‌ای برای کاهش آلایندگی و ممنوعیت فروش خودروهای بنزینی در دهه آینده تعیین کرده‌اند. اما اگر مصرف‌کنندگان از خودروهای برقی فاصله بگیرند، اجرای این سیاست‌ها با مقاومت اجتماعی روبه‌رو خواهد شد.

در چنین شرایطی، دولت‌ها ناچار خواهند شد مشوق‌های تازه‌ای ارائه دهند یا زمان‌بندی اهداف خود را بازنگری کنند. این تغییر نگرش می‌تواند به‌نفع خودروسازان چینی تمام شود.

چین با هزینه تولید پایین‌تر و تنوع گسترده محصولات، توانسته جایگاه قدرتمندی در بازار جهانی خودروهای برقی کسب کند. اگر بازار اروپا و آمریکا با رکود تقاضا مواجه شود، خودروسازان چینی می‌توانند با عرضه مدل‌های ارزان‌تر و هیبریدی، سهم بیشتری از بازار جهانی را تصاحب کنند.

این موضوع رقابت را در سطح بین‌المللی پیچیده‌تر خواهد کرد و فشار بیشتری بر برندهای سنتی وارد می‌کند. کاهش اشتیاق به خودروهای برقی نشان‌دهنده شکاف میان آرمان‌های زیست‌محیطی و واقعیت‌های اقتصادی مصرف‌کنندگان است.

بسیاری از خریداران همچنان دغدغه هزینه‌های نگهداری، دسترسی به ایستگاه‌های شارژ و ارزش فروش مجدد خودروهای برقی را دارند. این نگرانی‌ها اگر بر طرف نشود، می‌تواند روند گذار به حمل‌ونقل پاک را کندتر کند. در نهایت، مطالعه اخیر نشان می‌دهد که آینده خودروهای برقی به‌هیچ‌وجه قطعی نیست. صنعت خودرو باید با انعطاف‌پذیری بیشتری به این تغییرات پاسخ دهد؛ از سرمایه‌گذاری در فناوری‌های باتری گرفته تا توسعه زیرساخت‌های شارژ و ارائه مدل‌های اقتصادی‌تر. تنها در این صورت است که می‌توان اعتماد مصرف‌کنندگان را دوباره جلب کرد و مسیر گذار به حمل‌ونقل پایدار را هموار ساخت.

«آریزو ۸» موفق به دریافت نشان پرو شد

طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به‌محور جلو منتقل می‌شود. شتاب صفر تا صد و حداکثر سرعت این خودرو نیز به‌ترتیب ۶،۶ ثانیه و ۲۱۵ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. کلیه تیپ‌های چری آریزو ۸ پرو که پیشران ۲ لیتر توربوشاژر را در سینه دارند، به‌واسطه طراحی متفاوت جل‌پنجره، سپرها، کالیپرهای قرمز رنگ و خروجی دوتایی آگزوز از سایر تیپ‌ها متمایز می‌شوند. در سایر تیپ‌ها، خروجی‌های آگزوز در زیر سپر عقب مخفی شده‌اند. خریداران 400T می‌توانند با پرداخت مبلغ بیشتر، کیت اسپرت شامل باله لبه صندوق و رینگ‌های ۱۸ اینچ با طراحی متفاوت را دریافت کنند. فضای داخلی چری آریزو ۸ پرو 400T با ترکیب مشکی و قرمز burgundy تزئین می‌شود که با ترکیب مشکی یا مشکی بژ سایر تیپ‌ها تفاوت واضحی دارد. تزئین می‌شود که با ترکیب مشکی یا مشکی بژ سایر تیپ‌ها تفاوت واضحی دارد.

چری آریزو ۸ نخستین‌بار در سال ۲۰۲۲ معرفی شد. این خودرو در برخی کشورها شامل ایران و روسیه نیز به‌فروش رسیده است. در بهار ۲۰۲۵ بود که چری تصاویری از نسخه به‌روزرسانی شده آریزو ۸ منتشر کرد. این مدل با لقب پرو، با تغییراتی در طراحی کابین و بدنه اما بدون تغییر در مشخصات فنی راهی بازار شد. چری آریزو ۸ پرو را می‌توان با پیشران ۱،۶ لیتر توربوشاژر با ۱۹۷ اسب‌بخار قدرت و ۲۹۰ نیوتون‌متر گشتاور یا ۲ لیتر توربوشاژر با ۲۵۴ اسب‌بخار قدرت و ۳۹۰ نیوتون‌متر گشتاور خریداری کرد. اما حالا یک تیپ جدید با نام 400T نیز معرفی شده است که در آن، خروجی پیشران ۲ لیتری TGD۱ به ۲۶۱ اسب‌بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون‌متر گشتاور می‌رسد. خروجی پیشران چری آریزو ۸ پرو 400T از



مینون ۶ نفره بدون داشبورد «سیتروئن»

در میان برندهای زیرمجموعه گروه استلانتیس، سیتروئن به‌سختی در حال تثبیت جایگاه خود است. این برند فرانسوی که در گذشته به‌عنوان سازنده مدل‌های لوکس شناخته می‌شد، در سال‌های اخیر سعی دارد محصولات خود را به‌عنوان خودروهایی زیبا، کاربردی، دوستدار محیط‌زیست و با قیمت اقتصادی معرفی کند. تبلور فلسفه جدید سیتروئن نخستین‌بار در سال ۲۰۲۲ و با کانسپت OLI به‌معرض نمایش درآمد و حالا در کانسپت دیگری به نام الو (ELO) قابل مشاهده است. در دو دهه گذشته، سیتروئن سه مدل مینون با لقب پیکاسورا عرضه می‌کرد که بعداً با مدل‌های شاسی‌بلند جایگزین شدند. حالا سیتروئن با نمایش الو قصد دارد



جای خالی مینون‌های جمع‌وجور و البته کاربردی را یادآوری کند. سیتروئن الو با طول، عرض و ارتفاع ۱،۹۲، ۱،۷ و ۱،۲ متر، به یک موتور برقی با ۱۳۶ اسب‌بخار قدرت روی محور عقب مجهز شده است. عدم وجود هرگونه قطعات فنی در بخش جلو بدنه، فضای وسیع در جلوی صندلی راننده فراهم می‌کند. این ویژگی علاوه بر فراهم کردن دید وسیع برای راننده، نیاز به هزینه اضافه برای ساخت مدل‌های فرمان-راست یا فرمان-چپ را کاهش می‌دهد. در این کابین وسیع با مساحت ۴،۵ متر مربع، از داشبورد هم خبری نیست و به‌جای آن با چند هیست نرم برای قرار دادن لوازم مواجه هستیم. بخش پایینی شیشه جلو هم به‌نمایشگر مجازی روی شیشه (هداپ) اختصاص دارد. تمام شیشه‌ها به‌طور تقریبی یا کامل صاف هستند. در دو طرف صندلی راننده، فضایی برای نصب دو صندلی اضافه و تاشو در نظر گرفته شده است که در صورت عدم‌نیاز در داخل صندلی نمیکنی سه‌نفره عقب پنهان می‌شوند. در صندوق عقب دو تشک بادی از برند Decathlon قرار دارد که امکان ایجاد فضای خواب در کابین را فراهم می‌کند. حلقه‌های موجود در سقف نیز برای تثبیت تشک‌ها و همچنین آویزان کردن پرده پروژکتور مورد استفاده قرار می‌گیرد.



کیا «سول» به آخر خطر رسید!



مدل، جوانان شهر نشین را هدف گرفته بود؛ اما به لطف موقعیت رانندگی عمودی و سوار و پیاده شدن آسان، سول به طرز شگفتاوری در میان خریداران مسن ترین محبوبیت پیدا کرد. در طول سه نسل، کیا موفق شد بیش از ۱.۵ میلیون دستگاه از این خودرو را تنها در بازار آمریکا بفروشد. براساس طول عمر سول، فروش کلی کیا در آمریکا سه برابر شد و این خودرو کوچک و عجیب، سهم بزرگی در این جیش داشت. سول به کیا کمک کرد تا از یک برند اقتصادی، به یک بازیگر اصلی و قدرتمند در صنعت خودرو تبدیل شود. با این حال، دوران اوج سول به سر آمده و فروش این خودرو از اوج ۱۵۰ هزار دستگاهی در سال ۲۰۱۵، به حدود ۵۳ هزار دستگاه در سال گذشته کاهش یافته است.

کیا به دلیل کاهش فروش و تعرفه‌های دولت ترامپ، پس از ۱۶ سال و طراحی سه نسل به تولید مدل متمایز و جعبه‌ای شکل سول پایان می‌دهد. کیا سول، یکی از متفاوت‌ترین محصولات این خودرو ساز کرای، پس از ۱۶ سال حضور در بازار، برای همیشه با خط تولید وداع می‌کند. کیا رسماً اعلام کرد که مدل ۲۰۲۵ آخرین سال تولید این خودرو خواهد بود و فرآیند تولید آن در همین ماه به پایان می‌رسد. این پایان راهی است برای خودرویی که با طراحی جعبه‌ای نقشی کلیدی در تغییر چهره برند کیا در سراسر جهان ایفا کرد. کیا سول در سال ۲۰۰۹ به عنوان رقیبی برای سایون XB (برند جوان پسند تویوتا) معرفی شد؛ خودرویی که در فضای بین یک هاچ‌بک کامپکت و یک کراس اوور قرار می‌گرفت. کیا با این

قیمت رانا پلاس در بازار به یک میلیارد و ۹۵ میلیون تومان رسید؛

فر آیند واردات خودرو به کشور همچنان سخت و پیچیده است



تداوم رشد قیمت خودروهای داخلی

خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته رشید بهای چشمگیر ۳ تا ۵۲ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۵۲ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۹۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۴۸ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان، ریرا (۱۴۰۴) با ۴۵ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۱۷۵ میلیون تومان، سورن پلاس XU7P (درجه سیمی) (۱۴۰۴) با ۳۸ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۱۵ میلیون تومان، کوئیک R اتومات (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۴۹۵ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی خودروهای مونتاژی رشد بهای ۱۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ارزش فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان، کی ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۷۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۷۷۰ میلیون تومان، فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۸۱۰ میلیون تومان و جک SR3 (۲۰۲۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۹۶۰ میلیون تومان رسید. همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۴۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵) با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش ۱۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش ۷ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، تویوتا راوفور دو دیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش ۱۰ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان و ایرس HM5 نیمه برقی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

تاکید کرده است که تعرفه واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج تا پایان سال ۱۴۰۵ اعتبار دارد، اما تعیین دیر هنگام تعرفه‌ها، نگرانی‌ها درباره کارایی این سیاست را بر طرف نکرده است. کارشناسان معتقدند واردات خودرو توسط ایرانیان خارج نشین می‌تواند به عنوان ابزاری برای تنظیم بازار و کاهش فشار تقاضا عمل کند؛ اما تعیین تعرفه‌های سنگین، به ویژه برای خودروهای هیبریدی، این مسیر را با ابهام و انتقاد جدی مواجه کرده است. به باور این کارشناسان، ساختار فعلی تعرفه‌ها نه تنها مزیت رقابتی نسبت به واردات عادی ایجاد نمی‌کند، بلکه با افزایش هزینه‌ها، کارکرد واقعی واردات را تضعیف کرده است.

بزرگ‌ترین انتقاد به مصوبه اخیر دولت، محدود شدن واردات خودروهای هیبریدی توسط خارج نشین‌ها و خروج این مسیر از توجیه اقتصادی است. در شرایطی که بازار خودرو با کمبود عرضه، قیمت‌های بالا و تنوع محدود روبه‌رو است، تعرفه‌های سنگین عملاً این فرصت را خنثی کرده و فشار هزینه را به مصرف‌کننده منتقل می‌کند. در این میان سید جواد حسینی کیا، نایب رئیس کمیسیون صنایع مجلس در گفت و گو با یکی از خبرگزاری‌ها معتقد است؛ «صدور مجوز واردات خودرو برای افرادی که منابع ارزی در اختیار دارند می‌تواند به کاهش ناترازی عرضه و تقاضا در بازار خودرو کمک کند.»

وی تأکید می‌کند: «تصمیمات متناقض، کمبود منابع ارزی و نگاه درآمدمحور دولت در سال‌های اخیر، واردات خودرو را پرهزینه و پریسک کرده و اعتماد فعالان بازار را کاهش داده است.» به گفته این نماینده مجلس، تحقق اهداف تنظیم بازار مستلزم سازوکار دقیق بانک مرکزی و سیاست تعرفه‌های منطقی است. در غیر این صورت، واردات خودروهای دست دوم و کم‌مصرف نیز در کنار واردات توسط خارج نشین‌ها محدود و پرهزینه باقی می‌ماند و نقش تنظیم‌گری خود را از دست خواهد داد.

بررسی
تعرفه‌های جدید
واردات خودرو
نشان می‌دهد
چرا مسیر واردات
برای خارج نشین‌ها



احسان ناصرپایی

e.naseri@autoworld.ir

پریسک و پرهزینه شده است و این سیاست چه اثری بر بازار خودرو دارد. واردات خودرو در ایران مدت‌هاست گرفتار تصمیم‌گیری‌های متناقض، نگاه درآمدمحور دولت و تعرفه‌های سنگین است؛ مسیری که با مصوبات و تعرفه‌گذاری‌های جدید، هر روز واردات را پرهزینه‌تر و پریسک‌تر کرده و اعتماد فعالان بازار و سرمایه‌گذاران را به شدت تضعیف می‌کند. وزارت صنعت، معدن و تجارت و هیات وزیران حقوق گمرکی واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور را تصویب کردند. با ابلاغ این مصوبه، تکلیف واردات خودرو توسط خارج نشین‌ها پس از ماه‌ها انتظار مشخص شد و قرار است این مسیر با چارچوب تعرفه‌ای جدید وارد فاز اجرایی شود. بر اساس این مصوبه که ۱۹ آذرماه ابلاغ شده است، حقوق ورودی خودروهای برقی، هیبریدی از جمله پلاگین-هیبرید و بنزینی با توجه به حجم موتور، از ۴ درصد برای خودروهای برقی تا ۱۰۰ درصد برای خودروهای هیبریدی تعیین شده است. همچنین تعرفه خودروهای بنزین سوز از ۱۱۰ درصد آغاز شده و بسته به حجم موتور تا ۱۶۵ درصد افزایش می‌یابد.

بررسی این تعرفه‌ها نشان می‌دهد میزان حقوق ورودی برای واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور با تعرفه‌های واردات خودرو توسط اشخاص و شرکت‌ها در داخل کشور تفاوت معناداری دارد. ابلاغ این مصوبه با ساختاری سخت‌گیرانه‌تر، در حالی صورت گرفته است که اخیراً سخنگوی وزارت صمت از تسهیل فرآیند واردات خودرو توسط خارج نشین‌ها با همکاری کنسولگری‌ها خبر داده بود و اعلام کرد ایرانیان مقیم خارج به زودی می‌توانند با دریافت کد رهگیری، ثبت سفارش خود را در سامانه جامع تجارت تکمیل کنند. با این حال، به نظر می‌رسد مصوبه جدید هیات وزیران و تصمیمات تازه تعرفه‌ای، نه تنها مسیر واردات خودرو را تسهیل نکرده، بلکه با افزایش هزینه‌ها، انگیزه خارج نشین‌ها برای ورود خودرو را کاهش داده و اثرگذاری این سیاست بر بازار را محدود کرده است. این تصمیم در شرایطی اتخاذ شده که تنها سه ماه تا پایان سال باقی مانده است؛ موضوعی که با توجه به تعرفه‌های جدید، تردیدها نسبت به تحقق اهداف تنظیم بازار را افزایش می‌دهد.

آیین‌نامه اجرایی واردات خودرو نو و کار کرده در خردادماه امسال ابلاغ شده بود و به ایرانیان مقیم خارج اجازه می‌داد در سال ۱۴۰۴ یک دستگاه خودرو سواری بدون انتقال ارز وارد کنند، اما دولت پس از گذشت بیش از پنج ماه، چارچوب تعرفه‌ای جدیدی را برای این گروه تعیین کرد. هر چند هیات دولت در مصوبه اخیر

تکریم مشتریان، اصل راهبردی «گروه بهمن» است



«تکریم مشتریان در گروه بهمن یک اصل است.» مدیران گروه بهمن این تعبیر را در نشست مشترک خود با مشتریان خودروهای تجاری این گروه عنوان کردند. نشست که با هدف تحلیل فرصت‌ها و تهدیدهای حوزه خودروهای تجاری برگزار شد و حاضران این رویداد در خصوص چالش‌های پیش روی فعالان اقتصادی با یکدیگر تبادل نظر کردند.

بخش تجاری گروه بهمن نیز با سهم بیش از ۲۸ درصدی بازار خودروهای تجاری ایران با بیشترین سهم از فروش این دسته از خودروها، به عنوان مجموعه پیش‌رو تولید خودروهای تجاری شناخته می‌شود.

بررسی سناریوهای احتمالی پیش روی بازار خودروهای تجاری و همچنین پیش‌بینی و طراحی پاسخ مناسب برای خواسته‌های مشتریان راهبردی گروه بخش دیگری از گفت‌وگوهای مابین مدیران بهمن و مشتریان این شرکت بود.

مدیران گروه بهمن در این جلسه به مشتریان خود اطمینان دادند سابقه این شرکت گواهی می‌دهد که همواره مراقب مشتریان خود بوده و این مهم را به عنوان شعار خود برگزیده است و در راستای محقق کردن این شعار و بهرغم وجود چالش‌های بازار همچون گذشته با تأمین قطعات جدید و تکمیل سبد محصولات خود، اعتماد مشتریان را نسبت به برند بهمن حفظ می‌کند.

تقدیر معاون عمرانی استاندار خراسان رضوی از عملکرد اتوبوس‌های «اسنا»



علیرضا قاضی، معاون عمرانی استاندار خراسان در جریان بازدید از غرفه گروه بهمن در نمایشگاه تخصصی مدیریت شهری و حمل‌ونقل مشهد گفت: «طراحی اتوبوس‌های اسنا در گروه بهمن با نیاز شهروندان در کلان‌شهرها تطابق دارد. طراحی ویژه این اتوبوس‌ها موجب ۲ برابر شدن سرعت مسافری شده است.»

وی گفت: «تحويل به موقع و طراحی بومی باعث شده که مدیران شهری مشهد از اتوبوس‌های شهری اسنا و عملکرد گروه بهمن رضایت کامل داشته باشند.»

شهرداری مشهد طی قراردادی ۵۰ دستگاه اتوبوس ۱۲ متری و ۳۰ دستگاه اتوبوس ۱۸ متری را از گروه بهمن خریداری کرده که ۵۵ دستگاه تاکنون تحویل شده است.

در رویداد نمایشگاه خدمات شهری مشهد شرکت اسنا اتوبوس ۱۸ متری شهری و اتوبوس ۱۲ متری شهری دیزلی خود را به عنوان محصولات شاخص گروه بهمن در معرض دید علاقه‌مندان، کارشناسان و مدیران شهری قرار می‌دهد.

نمایشگاه حمل‌ونقل مشهد با هدف توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل شهری و ارتقای بهره‌وری ناوگان، از ۲۵ تا ۲۸ آذرماه برگزار می‌شود و علاقه‌مندان می‌توانند هر روز از ساعت ۱۵ تا ۲۱ با حضور در سالن فردوسی نمایشگاه مشهد، از غرفه گروه بهمن بازدید داشته باشند.



زیبای ایتالیایی به لطف چراغ‌های W شکل با LED باریک سبب شده است این مدل با خروجی دو آگزوز در پایین‌ترین بخش در نمای عقب هم زیبا و هم اسپرت به نظر برسد. از سوی دیگر طبق گفته کمپانی دوکاتی همچنان پیش‌رانه ۴ سیلندر وی-شکل ۱۱۰۳ سی‌سی تنفس طبیعی قلب تپنده این اسپرت‌بایک را تشکیل می‌دهد. بر این اساس و با توجه به فناوری تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها و سیستم پاشش سوخت انژکتوری به سبک دوکاتی، این مدل می‌تواند حداکثر ۲۱۶ اسب‌بخار قدرت را به کمک گیربکس ۶ سرعته نسل جدید با ضرایب کوتاه‌باز زنجیر به چرخ عقب منتقل کند.

پانیگال محصول نام‌آشنای دوکاتی در بازار اسپرت‌بایک‌های با عملکرد بالا است. این اسپرت‌بایک ایتالیایی، همواره در زمینه عملکرد و توان خروجی زبان‌زد سایر رقبا پیش بوده است. طراحان کمپانی دوکاتی اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی پانیگال را دستخوش تغییرات عمده خود قرار دادند و تولید این مدل همچنان ادامه دارد. بر این اساس پوزه پانیگال ۲۰۲۵ به صورت کامل تغییر کرده و چراغ‌های جلو باریک و کشیده طراحی شده تا با LED های منقطع و طراحی یک اسپویلر و کمی انحنای پوزه به سمت بالا چهره جسورانه‌تری به این اسپرت‌بایک ایتالیایی ببخشد. در نمای عقب نیز طراحی



فیس لیفت جذاب
برای «دوکاتی»

بهترین ۶۰۰ سی‌سی جهان کدام است؟

اسپرت‌بایک‌های جذاب سال ۲۰۲۵

اسپرت‌بایک‌های ۶۰۰ سی‌سی بعد از کلاس ۱۰۰۰ سی‌سی همواره محبوبیت زیادی در نزد اسپرت‌دوستان دارند. بر این اساس هر ساله بهترین مدل‌های این کلاس از سوی نشریات معتبر به جهان معرفی می‌شوند. امسال نیز مجله موتور سیکلت ایالات متحده بهترین اسپرت‌بایک‌های ۶۰۰ سی‌سی در زمینه هندلینگ، سواری و نسبت قدرت به وزن را معرفی کرد که در ادامه نگاهی به هر چهار گزینه خواهیم انداخت.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

کاوازاکی نینجا ZX-6R



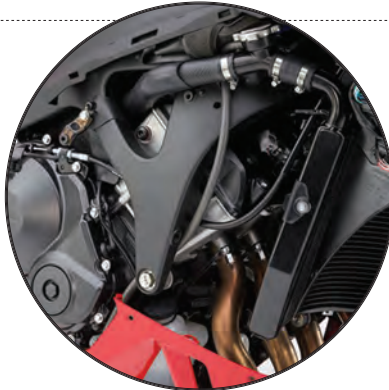
فنی مانند نسبت تراکم ۱۲٫۹ به یک، قطر سیلندر ۶۷ میلی‌متری، کورس پیستون ۴۵٫۱ میلی‌متری، سیستم پاشش سوخت انژکتوری و طراحی دواژکتوری روی چهار درجه‌گاز و سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها می‌تواند توان و گشتاور بالایی را فراهم آورد. به این معنا که حداکثر می‌تواند ۱۲۹ اسب‌بخار قدرت را در ۱۲۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۹ نیوتون‌متر گشتاور را در ۱۰۸۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. گیربکس ۶ سرعته دنده‌ثابت با ضرایب بسیار کوتاه قدرت و گشتاور را به چرخ عقب منتقل می‌کند.

جالب است بدانید کیفیت سواری این مدل به لطف دامپرهای (کمک‌فترهای) هیدروپنوماتیکی در سطح بالایی قرار گرفته و سبب قرار گرفتن نام این اسپرت‌بایک در این فهرست شده است. همچنین نسبت قدرت به وزن ۰٫۶۵ اسب‌بخار بر کیلوگرم بر ارزش این اسپرت‌بایک افزوده است. کاوازاکی نینجا ZX-6R با قیمت ۱۱ هزار و ۳۹۹ دلار جزویکی از گران‌ترین ۶۰۰ سی‌سی‌های این فهرست است.

با مشاهده فهرست سریع‌ترین و قوی‌ترین اسپرت‌بایک‌های جهان می‌توان دریافت که کاوازاکی نینجا H2R در صدر این فهرست قرار گرفته است. بر این اساس کاوازاکی جایگاه نخست دنیای پر هیجان سریع‌ترین و قوی‌ترین دوچرخه جهان را همواره از آن خود کرده است. کاوازاکی در کلاس ۶۰۰ سی‌سی با نینجا ZX-6R توانست به این جایگاه دست پیدا کند. نینجا ZX-6R در اوایل سال ۲۰۲۴ میلادی با چهره کاملاً متفاوت در نسل جدید راهی بازار شد. چهره این اسپرت‌بایک با چراغ‌های دوزنقه‌ای و طراحی ورودی هواروی دماغه با فلپ‌های تیز روی بدنه کاملاً هیجان‌انگیز و جسورانه است.

این اسپرت‌بایک به لطف بهره‌گیری از متریال آلومینیوم دایکستینگ در سازه شاسی وزن کلی را کاهش و نسبت قدرت به وزن را در سطح عالی قرار داده است. به این معنا که حداکثر وزن آن ۱۹۸ کیلوگرم بوده و قلب تپنده نینجا ZX-6R یک موتور ۴ سیلندر خطی ۶۳۶ سی‌سی با ساختار اتمسفریک تشکیل می‌دهد. بر این اساس با در نظر گرفتن پارامترهای

هوندا CBR600RR



زمان‌بندی متغیر هوشمند سوپاپ‌ها، قطر سیلندر ۶۷ میلی‌متری، کورس پیستون ۴۲٫۵ میلی‌متری، سیستم پاشش سوخت انژکتوری و مدیریت هوشمند جرقه‌زنی می‌تواند ۱۲۱ اسب‌بخار قدرت را در ۱۲۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۱ نیوتون‌متر گشتاور را در ۱۰ هزار آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. گیربکس ۶ سرعته دستی با زنجیر X تایپ قدرت و گشتاور را به چرخ عقب منتقل می‌کند. جالب است بدانید که به لطف استفاده از آلومینیوم در سازه شاسی، مجموع وزن این اسپرت‌بایک به ۱۹۰ کیلوگرم رسیده که با توجه به قدرت ۱۲۱ اسب‌بخاری، نسبت قدرت به وزن را در این مدل به ۰٫۶۳ اسب‌بخار بر کیلوگرم رسانده است. بر این اساس هوندا CBR600RR در فهرست بهترین مدل سال جاری میلادی در این بخش قرار گرفت و ارزشی برابر با ۱۱ هزار و ۴۹۹ دلار دارد.

هر زمان که از قوی‌ترین گزینه در دنیای پر هیجان اسپرت‌موتور سیکلت سخن به میان می‌آید، نام هوندا در ذهن مخاطبان تداعی می‌شود. هوندا CBR600RR یک سطح پایین‌تر از پرچمدار این کمپانی خوشنام یعنی CBR1000RR فایربلد قرار می‌گیرد؛ با این حال در سال جاری میلادی، نام این مدل به لطف طراحی جدید، کیفیت ساخت بالا، تسریع در شتاب، نسبت قدرت به وزن و سواری منحصربه‌فرد در این فهرست ثبت شده است. CBR600RR با نظر طراحی مشابه نسخه CBR1000RR فایربلد است و چراغ‌های دوزنقه‌ای و حجم پوزه آن به گونه‌ای است که چهره این اسپرت‌بایک را کاملاً اسپرت و جسور به نمایش می‌گذارد. CBR600RR از نظر فنی دارای یک موتور ۴ سیلندر ۵۹۹ سی‌سی خطی ۱۶ سوپاپ است که به لطف پارامترهای فنی مانند نسبت تراکم ۱۲٫۲ به یک، سیستم

آپرلیا RS660



سوپاپ در سرسیلندر با مکانیزم DOHC و زمان‌بندی متغیر هوشمند سوپاپ‌ها این مدل می‌تواند حداکثر ۱۰۰ اسب‌بخار قدرت را در ۱۰۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۷ نیوتون‌متر گشتاور را در ۸۵۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. قدرت و گشتاور این اسپرت‌بایک با گیربکس ۶ سرعته نسل جدید با ضرایب کوتاه و زنجیر به چرخ عقب منتقل می‌شود. ناگفته نماند که به لطف وزن ۱۸۳ کیلوگرمی، نسبت قدرت به وزن ۰٫۵۴ اسب‌بخار بر کیلوگرم در سطح بالایی تعریف می‌شود. بر این اساس آپرلیا RS660 به لطف قدرت، وزن، کیفیت سواری و شتاب عالی در این فهرست حضور دارد. این اسپرت‌بایک در بازار ایالات متحده ۱۱ هزار و ۸۴۹ دلار ارزش دارد.

آپرلیا همواره در زمینه طراحی و تولید موتور سیکلت‌های اسپرت به کمک مهندسی ایتالیایی در فهرست بهترین‌ها قرار گرفته است. RS660 نیز بعد از RS4، جزو پرچمداران آپرلیا است. از نظر طراحی به لطف چراغ‌های کشیده مزین به LED و فلپ‌های حجیم روی بدنه، این مدل استایلی بسیار جذاب و هیجان‌انگیزی دارد. نام آپرلیا RS660 به دلیل کیفیت سواری، توان و گشتاور بالا، شتاب و از همه مهم‌تر سیستم ترمز قوی در این فهرست قرار گرفته است.

این اسپرت‌بایک ایتالیایی در بطن خود یک موتور ۲ سیلندر یا پارالل-توین را جاداده که با حجم ۶۵۹ سی‌سی توان و گشتاور بالایی را تولید می‌کند. بر این اساس به لطف قطر سیلندر ۸۱ میلی‌متری، کورس پیستون ۶۳٫۹۳ میلی‌متری، نسبت تراکم ۱۳٫۵ به یک و طراحی ۸

سوزوکی GSX-R600



چهار درجه‌گاز می‌تواند توان و گشتاور بالایی را فراهم آورد. بر این اساس در این مدل حداکثر ۱۲۷ اسب‌بخار قدرت در ۱۳۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۸ نیوتون‌متر گشتاور در ۱۱۵۰۰ آرپی‌ام فراهم شده است.

این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته دنده‌ثابت ضریب کوتاه به چرخ عقب منتقل می‌شود. همچنین حداکثر وزن GSX-R600 به ۱۸۷ کیلوگرم می‌رسد که این وزن را مرمون متریال آلومینیوم است. نسبت قدرت به وزن در این اسپرت‌بایک سوزوکی به ۰٫۶۷ اسب‌بخار بر کیلوگرم می‌رسد. توان بالای ۱۲۰ اسب‌بخار، سواری با کیفیت، نسبت قدرت به وزن و تسریع در شتاب سبب شده است نام این مدل در فهرست بهترین‌های ۲۰۲۵ تا حد زیادی بدرخشد. سوزوکی GSX-R600 در بازار ایالات متحده ۱۱ هزار و ۹۹۹ دلار برچسب قیمت می‌خورد.

محال است در میان موتور سیکلت‌های اسپرت نام سوزوکی قرار نگیرد؛ چرا که مهندسی منحصربه‌فرد و تکنولوژی مورد استفاده در آن همواره سبب برتری محصولات این کمپانی صاحب‌نام ژاپنی بر سایر رقبا می‌شود. امسال نیز در فهرست اسپرت‌بایک‌های ۶۰۰ سی‌سی سوزوکی GSX-R600 حضور دارد که از نظر طراحی مشابه برادر بزرگ‌ترش یعنی GSX-R1000 است. با این تفاوت که پس از این پرچمدار سوزوکی به‌شمار می‌رود. این مدل از نظر طراحی بسیار هیجان‌انگیز و عضلانی است و توجه هر اسپرت‌دوستی را به خود جلب می‌کند. سوزوکی GSX-R600 یک موتور ۴ سیلندر خطی به حجم ۵۹۹ سی‌سی مزین به ۱۶ سوپاپ در سرسیلندر را در خود جاداده است. پارامترهای فنی مانند قطر سیلندر ۶۷ میلی‌متری، کورس پیستون ۴۲٫۵ میلی‌متری، نسبت تراکم ۱۲٫۹ به یک، سیستم پاشش سوخت انژکتوری و طراحی دواژکتور روی هر



اعلام زمان برگزاری مراسم اولویت بندی در خواست های خرید محصولات «ایران خودرو»



ثبت کنند. خودروهای قابل عرضه در این دوره شامل پژو TU3۲۰۷، پژو ۲۰۷ موتور TU5P و سقف شیشه‌ای، رانا پلاس با موتور TU5P، دنا پلاس دستی با موتور P7EF و گیربکس MT6، سورن پلاس EF7 دوگانه‌سوز، سورن پلاس XU7P، ری را اتوماتیک، هایما S7 پرو، هایما S7 پرو، هایما 8S و هایما 7X است. نتایج نهایی اولویت‌بندی متقاضیان پس از تأیید نهادهای نظارتی، از طریق سامانه رسمی فروش ایران خودرو به نشانی ikcosales.ir در اختیار متقاضیان قرار خواهد گرفت. مراسم اولویت‌بندی از طریق سایت ایران خودرو به نشانی ikco.ir به صورت زنده پخش خواهد شد.

ایکوپرس- مراسم یازدهمین دوره اولویت‌بندی درخواست‌های ثبت‌شده برای خرید محصولات ایران خودرو، با حضور نمایندگان ارگان‌های نظارتی، ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه اول دی‌ماه ۱۴۰۴ برگزار خواهد شد. این مراسم به‌منظور تعیین اولویت متقاضیان ثبت‌نام‌کننده در طرح‌های «حمایت از خانواده جوانی جمعیت»، «جایگزینی خودروهای فرسوده» و «متقاضیان عادی» برگزار می‌شود. یازدهمین مرحله ثبت درخواست خرید محصولات ایران خودرو، در قالب فروش فوری و پیش‌فروش، از دوشنبه ۲۴ آذرماه آغاز شده و تا پایان روز شنبه ۲۹ آذرماه ادامه دارد. در این مرحله از ثبت‌نام، متقاضیان بدون نیاز به مسدودسازی حساب بانکی می‌توانند درخواست خرید خود را

مسیر ارزش آفرینی توسط خودروسازان غربی هموار شده است؟

خودرو برقی؛ غرب تر مز می گیرد، چین گاز می دهد

در سال‌های اخیر مفهوم «خلق ارزش» از حاشیه به متن ژئوپلیتیک صنعتی آمده است؛ به‌ویژه در صنایع مادر مانند خودرو و حمل‌ونقل تنها با یک صنعت ایزوله مواجه نیستیم، بلکه این سیستم به زیرساختی راهبردی تبدیل شده است که تاب‌آوری اقتصادی، هوش مصنوعی و اتصال‌پذیری جهانی بر آن استوار می‌شود

بی طرفی تکنولوژیک یا سر در گمی تکنولوژی

سیاست‌گزاران اروپا از این پس می‌خواهند در رشد فناوری «بی طرف» باشند؛ یعنی اجازه دهند خودرو احتراقی با خودرو برقی رقابت کند، بدون اعمال نفوذ مستقیم سیاست‌مداران. اما آیا این رویکرد عملی است؟ در عمل، این سیاست اجازه می‌دهد فناوری‌هایی که قرار بود پس از ۲۰۳۵ حذف شوند، همچنان نقش داشته باشند؛ از موتور احتراق داخلی تا انواع هیبریدها، در کنار خودروهای تمام‌برقی. اروپا به این نتیجه رسیده است که در برابر رشد چین نمی‌تواند به‌سادگی بایستد؛ بنابراین مدیریت آلاینده‌های باقی‌مانده را از مسیر سازو کارهای حمایتی از صنایع خوددنبال می‌کند. تحلیلگران بین‌المللی معتقدند مسیرهای چندگانه می‌تواند ریسک اقتصادی دوره گذار را کاهش دهد؛ به‌ویژه با توجه به تفاوت استطاعت و زیرساخت در کشورهای عضو اتحادیه اروپا. با این حال، نگرانی جدی این است که گسترش گزینه‌های «مجاز»، منحنی یادگیری و مقیاس‌پذیری فناوری‌های کلیدی را کند کند و فناوری‌های سنتی را بیش از حد لازم تثبیت کند.

بسته حمایتی اخیر اروپا فقط به سمت عرضه تکیه ندارد. یک رکن سمت تقاضا نیز اضافه شده است: اهداف ملی الزام‌آور برای کربن‌زدایی خودروهای شرکتی، خودروهای شرکتی پیمایش بیشتری دارند و سپس بازار دست‌دوم را تغذیه می‌کنند؛ بنابراین می‌توانند در گذر زمان دسترسی خانوارها به گزینه‌های کم‌آلاینده بهتر کنند. با این حال، بسته یک شرط صنعتی صریح هم می‌گذارد: خودروهایی که از حمایت عمومی بهره‌مند می‌شوند باید کم‌آلاینده یا بدون آلاینده‌گی و «ساخت اتحادیه اروپا» باشند. این رویکرد می‌تواند تاب‌آوری زنجیره تأمین اروپا را تقویت کند؛ اما پرسش‌هایی درباره سازگاری با اصول رقابت، طراحی اجرا و احتمال افزایش هزینه‌های به‌ویژه برای گروه‌های کم‌درآمد ایجاد می‌کند؛ مگر آن که به‌مسیر معتبر کاهش هزینه و افزایش مقیاس همراه شود.

در ظرفیت صنعتی، سیاست «تقویت صنعت باتری» اروپا به‌عنوان یک اهرم مهم معرفی شده است: ۱٫۸ میلیارد یورو، شامل ۱٫۵ میلیارد یورو وام بدون بهره برای تولیدکنندگان سلول باتری اروپایی. این ابزار با هدف استقلال راهبردی قابل دفاع است. اما پرسش‌های مهمی درباره منابع لازم برای ساخت گیگافکتوری‌ها، امنیت مواد اولیه و نوآوری پایدار همچنان باقی است. هم‌زمان، «قانون جامع خودرو» برای کاهش هزینه‌های اداری طراحی شده است. پیشنهادهایی مانند کاهش مقررات ثانویه، ساده‌سازی آزمون‌ها و هم‌ترازسازی برخی قواعد عملیاتی برای ون‌های برقی مطرح شده است. اگر این اقدامات هزینه‌ها را بدون تضعیف ایمنی و نتایج محیط‌زیستی کاهش دهند، به نفع خودرو «ساخت اروپا» خواهند بود؛ اما ساده‌سازی می‌تواند به مقررات‌دایی عملی نیز تبدیل شود. در مجموع، بسته خودرویی جدید اروپا تعهد به برقی‌سازی را حفظ می‌کند، اما قطعیت مقرراتی روایت ۲۰۳۵ را تا حدی سست می‌کند. کمیسسیون اروپا می‌خواهد زمان بخرد و هم‌زمان جهت حرکت را حفظ کند. پرسش محوری این است که آیا این بسته به‌عنوان تدبیری عمل‌گرایانه برای حفظ پایگاه صنعتی اروپا ثبت می‌شود یا به‌عنوان عقب‌نشینی صنعتی که در اوج رقابت جهانی، شتاب‌گذار را کند کرد. به نظر می‌رسد داستان در آمریکا شمالی هم همین است؛ آن‌ها در ایجاد ارزش‌های جدید در تولیدات صنعتی خود با مشکل مواجه هستند؛ بنابراین شروع به ایجاد دیوارهای تعرفه‌ای کرده‌اند. به نظر می‌رسد دیوار تعرفه‌ای ترامپ واقعا سد راه گسترش خودروسازان چینی نمی‌شود؛ بیشتر، خودروسازان آمریکایی را از دیدن واقعیت‌های بازار جهانی محروم می‌کند. چینی‌ها آرام و پیوسته پیش می‌آیند؛ با نقشه، با صبر و با هدف‌گذاری روشن. اما تعرفه‌ها بیشتر شبیه پرده هستند تا سپر؛ پرده‌ای که اجازه نمی‌دهد صنعت آمریکا تصویر واقعی رقابت را ببیند و از آن درس بگیرد. در همین حال، بخش بزرگی از جهان با موجی از خودروهای چینی بهبود یافته روبه‌رو است و آمریکا با «حسبات» هایی که عملا به سخت می‌انجامد، از میدان رقابت واقعی دور نگه داشته می‌شود. شاید این ادعا که محصولات چینی همین حالا در سه چهارم بازار جهانی دست بالا را دارند، در نگاه اول اغراق‌آمیز به نظر برسد؛ اما یک نکته را روشن می‌کند: جهت حرکت چین تغییر نکرده و شتاب گرفته است. حضور برنده‌های چینی در بازارهای جهانی گسترده‌تر شده و صادراتشان در چند سال اخیر جهش جدی داشته است. مهم‌تر از همه این‌که این جهش فقط «عدد» نیست؛ نشانه تغییر معیارهای رقابت است: کیفیت، فناوری، نرم‌افزار و ارزش خرید. این واقعیت دیگر فقط از بیرون صنعت گفته نمی‌شود. حتی جیم فارلی، مدیرعامل فورد صراحتا گفته است خودروهای برقی چینی از نظر فناوری، هزینه و پیکار با «حسبات» های غربی سریع‌تر گرفته‌اند. بنابراین می‌توان گفت رنگ خطر در این بخش به‌صدا درآمده است. در این جا بحث تنها بر سر «ورود یک رقیب تازه» نیست؛ بلکه شاید بتوان گفت زمین بازی عوض شده است.

ارزش آفرینی شرق و غرب در صنعت خودرو

برخی از تحلیلگران مشهور شمال آتلانتیک هشدار می‌دهند که در چنین شرایطی، تعرفه‌های سنگین قرار است «زمان بخرند». اما سوال اصلی این است: زمان برای چه کسی و برای چه کاری؟ اگر این زمان صرف نوآوری نشود، تعرفه‌ها تبدیل به آرام‌بخش می‌شوند و صنعت را به خواب می‌برد و مانع از حرکت آن رو به جلو می‌شوند. این جاست که تعرفه‌های به‌جای آن که رقیب را از میدان بدر کنند، تنها آمریکای شمالی را ناتوان در دریافت واقعیت می‌کنند؛ یعنی همان چیزی که باید به آن توجه شود تا اصلاح رخ دهد. تعرفه‌ها تنها واکنش به بازار نیستند؛ بلکه بازار را باز طراحی می‌کنند و بعد همان بازار دست‌کاری شده را سندی می‌آورند که «دیدید؟ بدون تعرفه نمی‌شود». این چرخه هم رقابت انابود می‌کند و هم انگیزه اصلاح را از بین می‌برد. نتیجه می‌تواند این باشد که خودروسازان داخلی در خانه نفس بکشند، اما بیرون از خانه کم‌رقت شوند و در بازارهای جهانی، کمتر و کمتر توان رقابت داشته باشند. به گفته این تحلیلگران خطر اصلی این نیست که خودروهای برقی چینی فوراً خیابان‌های آمریکا و کانادا را پر کنند؛ تعرفه صدر صدی دقیقاً برای جلوگیری از شکل گرفتن چنین صحنه‌ای تعریف شده است. خطر واقعی جای دیگری است: چین در بازارهایی که هنوز رقابت را می‌پذیرند، روز بروز بزرگ‌تر و سودآورتر می‌شود. بر این اساس با تمرکز روی مختصات ره‌بازاری، تجربه کسب می‌کند و منحنی یادگیری را به‌مزیتی تبدیل می‌کند که هیچ تعرفه‌ای نمی‌تواند آن را لغو کند. اگر این مسیر ادامه یابد، خودروسازان آمریکایی و کانادایی ممکن است در داخل کشور رزنده بمانند، اما در مقیاس جهانی ضعیف‌تر شده و اعتبار آن‌ها روز به روز کمتر می‌شود. در نهایت نیز چارهای غیر از این نخواهند داشت که برای بقا منتهی بر حمایت دولتی باشند؛ حمایتی که شاید امروز آرمش بیاورد، اما فردا می‌تواند به هزینه‌های بلندمدت برای صنعت، مصرف‌کننده و اعتبار جهانی تبدیل شود. در نهایت، شرق و غرب هر دو «ارزش آفرینی» را هدف گرفته‌اند، اما با دو منطق متفاوت پیش می‌روند. چین ارزش را عمدتاً از مسیر یک تحول سیستمی خلق می‌کند؛ ساخت اکوسیستم یکپارچه حمل‌ونقل زیرساخت، داده، نرم‌افزار، زنجیره تأمین و مقیاس‌پذیری) تا بهر موری اقتصاد و مبت‌ز رقابتی بلندمدت را هم‌زمان بالا ببرد.



پرسش بنیادین گذار فناوری‌های نوبه‌اشتباه به «گذار صنعت خودرو» تقلیل یافته است؛ در حالی که گذار خودروسازی فقط بخشی از گذار بزرگ‌تر «حمل‌ونقل» است. مساله امروز دیگر صرفاً پیشتازی در حجم فروش خودرو نیست؛ پرسش تعیین‌کننده این است که آیا این تحول به «هم‌افزایی» در اقتصاد و صنعت حمل‌ونقل جهانی می‌انجامد یا به «گسست» ساختاری با اولویت‌های ملی تبدیل می‌شود.



علی میرزایی سیسان
پژوهشگر صنعت خودرو

دو منطق متفاوت برای خلق ارزش

صنعتی، در حال باز شکل دهی اقتصاد جهانی است.

در مقاله‌ای در روزنامه «China Daily» تحلیلگران بین‌المللی مانند «بیل روسو» عنوان کرده‌اند که در محیط جهانی پر نوسان امروز، اولویت‌های صنعتی تغییر کرده است. اولویت چین صرفاً رقابت کوتاه‌مدت در خودروسازی نیست؛ مساله اصلی برای چین، تقویت بنیان‌های تاب‌آوری اقتصادی در بلندمدت است. در این چارچوب، خلق ارزش واقعی با «حمل‌ونقل» گره خورده است؛ یعنی جابه‌جایی کارآمد مردم، کالا و داده به‌عنوان شریان حیاتی اقتصاد مدرن. حمل‌ونقل از مدل «کالای مصرفی» عبور کرده است و به سیستم عصبی اقتصادهای مدرن تبدیل شده است. قرن بیستم یک عمیق‌ترین تحول حمل‌ونقل را از زمان اختراع موتور احتراق داخلی رقم می‌زد. فناوری‌های برقی‌سازی، خودروان متصل، فقط شیوه سفر را تغییر نمی‌دهند؛ بلکه کارکرد شهرها، صنایع و شبکه‌های دیجیتال را بازتعریف می‌کنند. در چنین وضعی، چین و غرب به‌همان اندازه که رقابت می‌کنند، به همکاری نیز نیاز دارند. در غیر این صورت، خطر گسست در معماری زیرساخت‌های حمل‌ونقل جدی می‌شود و پیامد آن می‌تواند فروپاشی‌های تجاری و استاندارد‌ی باشد. تهدید اصلی، «جزیره‌ای شدن» جهان و شکل‌گیری معماری‌های ناسازگار شرقی و غربی است. فرصت جایگزین، «وابستگی متقابل راهبردی» است؛ مبتنی بر تعامل‌پذیری، استانداردهای مشترک و همکاری عمل‌گرایانه.

چین به‌زمایشگاهی برای مقیاس‌پذیری در صنایع مدرن حمل‌ونقل و خودروسازی تبدیل شده است. تمرکز نوآوری از «اختراع یک محصول» به «ساخت یک اکوسیستم» تغییر یافته و چین این منطق را موثرتر از بسیاری کشورهای می‌کرده است. علت موفقیت چین در ارزش آفرینی صنعتی این است که خلق ارزش را مجموعه‌ای از محصولات مجزائی ببند؛ نگاه غالب در پکن، با طراحی سیستمی است. با سیاست صنعتی هدفمند، چین اکوسیستم «حمل‌ونقل دیجیتال سراسری» ساخته است که خودروسازی را ناگزیر به تحول کرده است؛ از باتری و تراشه تا پلت‌فرم خودرو، جاده هوشمند، الگوریتم‌های هوش مصنوعی و شبکه‌های داده شهری. چین زیرساختی دارد که هم از نظر فیزیکی مدرن است و هم از نظر دیجیتالی. در مدل نوآوری چینی، خودروهای برقی، اتوبوس‌ها، پهپادها و مراکز لجستیک به گره‌های یک شبکه داده یکپارچه تبدیل می‌شوند. برای چین، حمل‌ونقل صرفاً یک صنعت نیست؛ سیستم گردش خون اقتصاد مدرن است. ارتقای این سیستم با فناوری پیشرفته، بهره‌وری تولید، لجستیک و زندگی شهری را چند برابر می‌کند. شاید از این منظر، نگاه چین به حمل‌ونقل برقی یادآور نگاه تاریخی آمریکا به راه‌آهن یا هواپیمای جبرانی پوشش داده شده؛ از جمله فولاد کم‌کربن در عمل، مدل «حمل‌ونقل مبتنی بر نرم‌افزار» را در خودروهای برقی و سامانه‌های شهری با موفقیت پیاده کرده است و همین امر به فرصت‌سازی و ارزش آفرینی انجامیده است.

دوگانگی در غرب؛ قدرت فناوری عمیق با شکاف منابع

حفظ کنند، اما انعطاف بیشتری برای حمایت از صنایع داخلی ایجاد می‌کنند و بر «ساخت اتحادیه اروپا» تأکید پررنگ‌تری می‌گذارد. با هر چه چسبی که اروپا برای این بسته انتخاب کند، چرخش سیاستی در حکمرانی انتشار خودروها آشکار است. جزئیات بسته اروپا بیان نشان‌دهنده تغییر فلسفی در حکمرانی صنعتی غرب است: از حذف کامل به‌مسیر تنوع‌پیشران در دستورالعمل پیشین اروپا در سال ۲۰۲۳، هدف کاهش ۱۰۰ درصدی دی‌اکسیدکربن برای خودروهای نواز سال ۲۰۳۵ تعیین شد. این هدف که حدود دو سال پیش تعریف شد، عملاً به معنای آلاینده‌گی صفر اگزوز برای ثبت‌نام‌های جدید بود. بسته جدید این صراحت را تعدیل می‌کند و هدف را به کاهش ۹۰ درصدی آلاینده‌گی اگزوز تبدیل می‌کند. ۱۰ درصد باقی‌مانده قرار است با اقدامات جبرانی پوشش داده شود؛ از جمله فولاد کم‌کربن «ساخت اتحادیه اروپا»، سوخت‌های الکتریکی و سوخت‌های زیستی. این فقط یک تغییر فنی ۱۰ درصدی نیست؛ این تغییر، دگرگونی منطق قانون‌گذاری در اروپاست: چرخشی از «هدف‌نهایی صریح» به «مدیریت ترکیبی». شاید اعطای حق انتخاب به صنعت از منظر سیاسی قابل فهم باشد، اما خطر اصلی این است که «اختیار» به «ابهام» تبدیل شود. ابهام می‌تواند تصمیم‌های سرمایه‌گذاری در توسعه شارژرها، تولید باتری و زنجیره تأمین را تضعیف کند.

در سال‌های اخیر، مفهوم «خلق ارزش» از حاشیه به متن ژئوپلیتیک صنعتی آمده است؛ به‌ویژه در صنایع مادر مانند حمل‌ونقل، حمل‌ونقل دیگر فقط یک صنعت ایزوله نیست، بلکه به زیرساختی راهبردی تبدیل شده است که تاب‌آوری اقتصادی، هوش مصنوعی و اتصال‌پذیری جهانی بر آن استوار می‌شود. خودروهای نوین نیز در همین چارچوب معنا پیدا می‌کنند. در این میدان، چین برنامه‌های بلندمدت و منسجم را پیش می‌برد که بر آلاینده‌نگری چنددهه‌ای تکیه دارد. در مقابل، غرب می‌کوشد در رقابتی فزاینده، برای صنعت خود «فضای تنفس» ایجاد کند. این روزها کمیسسیون اروپا از «بسته خودرویی» خود رونمایی کرده است. هدف این بسته، پشتیبانی از بخش خودرو در گذار به حمل‌ونقل پاک اعلام شده است. مقام‌های اروپایی می‌گویند این بسته چهارچوبی «جاده‌طلبانه اما عمل‌گرایانه» ارائه می‌کند؛ چارچوبی که هم بی‌طرفی اقلیمی تا سال ۲۰۵۰ و استقلال راهبردی را پی می‌گیرد و هم انعطاف بیشتری به خودروسازان می‌دهد.

بسته اروپایی‌ها همچنین به مطالبه صنعت برای ساده‌سازی مقررات پاسخ می‌دهد. صنعت خودرو طی دهه‌های یکی از پایه‌های قدرت صنعتی اروپا بوده است؛ صنعتی که میلیون‌ها شغل را پشتیبانی کرده و موتور نوآوری فناوری بوده است. اما با ورود فناوری‌ها و بازیگران جدید، قواعد رقابت در حال تغییر است. بسته جدید ضمن حفظ سیگنال بازار به نفع خودروهای بدون آلاینده‌گی، به صنعت برای دستیابی به اهداف انتشار انعطاف بیشتری می‌دهد. همچنین از خودروها و باتری‌های تولیدشده در اتحادیه اروپا حمایت می‌کند. ابتکار «خودروهای تمام‌برقی پس از ۲۰۳۵» نیز برای افزایش پذیرش خودروهای بدون آلاینده‌گی و کم‌آلاینده‌گی طراحی شده است.

اورزولافون در لاین، رئیس کمیسسیون اروپا «نوآوری، حمل‌ونقل پاک و رقابت‌پذیری» را اولویت‌های سیاست‌گذاری اتحادیه اروپا در خودروسازی معرفی کرده است. فون در لاین تأکید کرد اروپا هم‌زمان با شتاب تحول فناوری و بازی‌های ژئوپلیتیک، می‌خواهد در خط مقدم گذار پاک جهانی باقی بماند. با این حال، رویکرد جدید اروپا پیام دیگری هم دارد: بر اساس این رویکرد، خودروهای پلاگین-هیبرید، پیشران‌های افزایش‌دهنده بُر، هیبریدهای خفیف و حتی خودروهای دارای موتور احتراق داخلی می‌توانند در کنار خودروهای تمام‌برقی پس از ۲۰۳۵ نیز نقشی داشته باشند. این تغییر برای خودروسازان اروپایی که در رقابت با چین تحت فشار قرار گرفته‌اند، تا حدی جذاب بوده است.

باید توجه داشت که با وجود تفاوت‌ها، شرق و غرب یک مقصد کلان مشترک دارند: خلق ارزش از مسیر حمل‌ونقل کارآمد مردم، کالا و داده که خودروسازی فقط بخشی از آن است. چنین کارآمدی می‌تواند رشد اقتصادی و توان تجاری کشورها را تقویت کند. اما کشورها مسیر رسیدن به این مقصد را به شکل‌های متفاوتی «الزام‌آور» می‌کنند. همین واگرایی در روش‌شناسی، حکمرانی و سرعت

غرب همچنان برخی از قدرتمندترین اکوسیستم‌های نوآوری را در اختیار دارد، اما در «تحول سیستمی» برای پیشینه‌سازی ارزش آفرینی با چالش روبه‌رو است. غرب در طراحی نرم‌افزار، استانداردها و گذاری و حکمرانی نقاط قوت جدی دارد، اما شکاف اجرایی-به‌ویژه در اتحادیه اروپا-در حال گسترش است. اروپا بارها اجازه داده است هم‌افزایی قربانی و اگرایی صنعتی شود. در مواردی نیز «استقلال انرژی» در غرب با نوستالژی سوخت‌های فسیلی هم‌رزش شده است، نه هم‌راستا با آلاینده‌نگری.

در مقایسه با چین، اروپا با وجود پیشتازی در قانون‌گذاری و طراحی نهادهای، از گسست درون اتحادیه و اجرای کند نوآوری رنج می‌برد. نتیجه آن شده است که راهبردهای غربی اغلب «تدریجی» هستند؛ در حالی که راهبرد چین «سیستمی» است. این وضعیت در تغییرات مقرراتی اخیر اتحادیه اروپا روشن‌تر دیده می‌شود.

بسته حمایتی خودرویی کمیسسیون اتحادیه اروپا می‌کوشد معمایی دشوار را حل کند: حفظ مسیر بی‌طرفی اقلیمی در ۲۰ سال آینده و هم‌زمان کاهش فشار کوتاه‌مدت بر صنعتی که هم اقتصادی محور است و هم زیر فشار رقابت جهانی. اروپا می‌خواهد سیگنال بازار برای خودروهای بدون آلاینده‌گی را



هستیم. کارشناسان معتقدند دلیل این امر با وجود تفاوت معنادار ارزش برندها، عرضه خودروهای برقی به بازار با تعرفه ۴ درصدی است که به خودی خود سبب شده است این مدل خودروها وارد رقابت نفسگیری به لحاظ قیمت با چینی‌های وارداتی و مونتاژی شوند.

این روزها در محدوده قیمت بین ۴ تا ۸ میلیارد تومان در بازار خودرو شاهد شکل گرفتن رقابت سسنگینی به لحاظ قیمت میان خودروهای چینی وارداتی و مونتاژی از برندهای اکس تریم، بی‌وای‌دی، وویا، ترا، تانک و... با مدل‌های تمام‌برقی از برندهای فولکس واگن، آئودی و بامو



رقابت نفسگیر خودروهای چینی مونتاژی و وارداتی با مدل‌های برقی

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تاثیر تغییرات بهای ارز روی بازار خودرو

و کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند در صورت تداوم این امر، رشد روزافزون قیمت انواع خودرو در بازار در آینده نزدیک چندان هم دور از تصور نخواهد بود.

خودروهای داخلی (بومی)، چینی مونتاژی، وارداتی برقی و هیبریدی شده است. البته همان‌طور که گفته شد، تغییرات بهای ارز به‌طور کلی بازار خودرو را تحت‌تاثیر قرار داده

طی چند هفته اخیر متاثر از تغییرات بهای ارز، قیمت انواع خودرو در بازار نیز تا حدی رشد داشته که البته این تغییرات بهادر تمامی بخش‌ها به یک اندازه نبوده و بیشتر شامل

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۴۵۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۰۰	یک‌میلیارد و ۷۸۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام IX55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیون و ۴۳۰	۵۰	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۷۲	۲ میلیون و ۱۵۰	۵۰	▲
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۰۴	۳ میلیون و ۲۰۰	۷۰	▲
فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۰	۳ میلیون	۱۰	▲
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۹۷۳	۳ میلیون و ۸۱۰	۶۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۴۰۵	۴ میلیون و ۵۵۰	۱۰۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۱۱۴	۳ میلیون و ۸۰۰	۵۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۴۷	۴ میلیون و ۹۰۰	۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیون و ۱۱۵	۶ میلیون و ۷۵۰	۵۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۳۸۰	۴۰	▲
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۶۲۰	یک‌میلیارد و ۹۶۰	۳۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۰	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیون و ۴۰۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۸۰	۲ میلیون و ۷۰۰	۴۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۵	۲ میلیون و ۷۷۰	۷۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۵۰	۳ میلیون و ۹۰۰	۱۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱،۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۵۰	۳ میلیون و ۳۰۰	۱۰۰	▲
اشکودا سوپر ۱،۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۹۸	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	▲
ام‌جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۹۰	۳ میلیون و ۳۵۰	۰	▲
ام‌جی ۱،۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۹۰	۲ میلیون و ۳۰۰	۵۰	▲
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۰	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	▲
اوتار EV 11 (۲۰۲۴)	۴ میلیون و ۱۹۸	۱۱ میلیون و ۱۰۰	۱۰۰	▲
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۷۰	۶ میلیون و ۹۰۰	۵۰	▲
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۴ میلیون	۵ میلیون و ۲۰۰	۰	▲
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۶ میلیون و ۷۰۰	۰	▲
بامو iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیون و ۴۰۰	۵۰	▲
بامو X2 sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیون	۰	▲
بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیون و ۵۰۰	۰	▲
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیون و ۲۰۰	۰	▲
بنز EQA 260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیون و ۸۰۰	۳۰۰	▲
بنز GLB 200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیون	۰	▲
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیون و ۹۰۰	۲۰۰	▲
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیون و ۹۰۰	۴۰۰	▲
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۱۵۹	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	▲
بی‌وای‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیون و ۹۵	۵ میلیون و ۳۰۰	۱۰۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۵	۲ میلیون و ۹۰۰	۵۰	▲
تانک ۳۰۰ - ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۳۰	۶ میلیون و ۸۵۰	۵۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۸۶	۳ میلیون و ۸۵۰	۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیون و ۴۰۰	۸ میلیون	۲۰۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیون و ۳۵۰	۱۰ میلیون و ۱۰۰	۲۰۰	▲
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۰ میلیون	۱۰۰	▲
تویوتا وایلدلندر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیون	۰	▲
تویوتا کم‌ری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۷ میلیون و ۲۰۰	۱۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۹۷	۵	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۶۰۰	۵	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۸۰۰	۱۳	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۸۸۵	۸	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۹۸۰	۸	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۹۱۳	۲۳	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۹۲۵	۸	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۹۹۵	۳	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک‌میلیارد و ۲۷۵	۱۵	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۷۹۷	۵	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۸۱۳	۱۶	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۸۵۸	۱۶	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۷۸۳	۵	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۷۸۵	۱۰	▲
کوییک IR اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۱۰۰	۳۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک‌میلیارد و ۲۹۲	۲۰	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک‌میلیارد و ۳۹۰	۱۶	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک‌میلیارد و ۴۸۰	۲۲	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۲۸	یک‌میلیارد و ۷۰۵	۱۰	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک‌میلیارد و ۱۰۰	۲۰	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۰	▲
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	▲
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک‌میلیارد و ۱۱۰	۰	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۳۷۰	۳۰	▼
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۲۲۵	۱۰	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک‌میلیارد و ۵۷	۳۵	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک‌میلیارد و ۱۱۵	۳۸	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک‌میلیارد و ۲۹۵	۲۵	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک‌میلیارد و ۳۰۸	۵	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۳۸۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک‌میلیارد و ۱۱۲	۲۸	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک‌میلیارد و ۲۸۲	۲۲	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما رتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک‌میلیارد و ۳۵۰	۳۶	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما رتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک‌میلیارد و ۳۷۵	۳۲	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۴۹۵	۲۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات رتقا یافته (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۱	یک‌میلیارد و ۵۵۰	۴۸	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک‌میلیارد و ۳۹۵	۱۱	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۳۳	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک‌میلیارد و ۴۲۵	۳۳	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۸۶	یک‌میلیارد و ۶۸۳	۴۱	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک‌میلیارد و ۳۸۸	۳۰	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۶۹	یک‌میلیارد و ۶۷۰	۳۰	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک‌میلیارد و ۹۵	۵۲	▲
ری‌ا (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	۲ میلیون و ۱۷۵	۴۵	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۸۰۸	۵	▲

در آدرس کهریزک دپو شده است». وی با بیان این که مأموران پلیس امنیت اقتصادی پس از انجام هماهنگی با مقام قضائی در محل حاضر شدند، گفت: «در بدو ورود مأموران، مخازن و میکسر تغلیظ رویت و مشخص شد که مخازن حاوی مقداری فرآورده سوبسید دار بوده و کارگاه مذکور نیز فاقد مجوز کسب و کار در این زمینه است». رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ با بیان این که در این مخازن ۱۰۲ هزار لیتر گازوئیل قاچاق قرار داشت، گفت: «این سوخت‌ها به انبار نفت شهری منتقل شد». افشاری افزود: «همچنین در جریان تحقیقات صورت گرفته مالک کارگاه شناسایی و طی بررسی اسناد ارائه شده مغایرت کالاها احراز و پرونده قضائی مربوطه تشکیل و به همراه متهم به مرجع قضائی معرفی شد.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف بیش از ۱۰۲ هزار لیتر سوخت قاچاق از کارگاهی در جنوب تهران خبر داد. رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ ارزش ریالی سوخت کشف شده را بیش از ۲.۵ میلیارد ریال اعلام کرد و گفت: «با این شیوه و شگردها، قاچاقچیان حرفه‌ای سوخت قاچاق را تغلیظ و تبدیل به روغن موتور و... می‌کنند». به گزارش مهر، سرهنگ مهدی افشاری در ادامه تشریح کرد: «مأموران پلیس امنیت اقتصادی با انجام اقدامات فنی و پلیسی موفق به کشف کارگاه تغلیظ سوخت قاچاق در محدوده کهریزک شدند. رسیدگی به این پرونده در پی انجام اقدامات اطلاعاتی در دستور کار قرار گرفت و در جریان آن مشخص شد مقداری فرآورده نفتی در یک باب کارگاه غیرمجاز تغلیظ سوخت



کشف بیش از ۱۰۰ هزار لیتر سوخت قاچاق از کارگاهی در جنوب تهران



به مناسبت گرامیداشت روز پژوهش انجام شد؛

تقدیر از پژوهشگران برتر شرکت نفت «سپاهان»

نفت سپاهان به عنوان یکی از بازیگران اصلی صنعت روانکار کشور، همواره بر فعالیت‌های پژوهشی و ارائه دستاوردهای فناورانه خود تاکید داشته است. مراسم گرامیداشت ویژه‌ای به مناسبت روز پژوهش، در سالن سپانو ساختمان دفتر مرکزی شرکت نفت سپاهان برگزار شد. به گزارش روابط عمومی شرکت نفت سپاهان؛ در این آیین ویژه که با حضور جمعی از مدیران، کارشناسان و کارکنان این شرکت برگزار گردید، از زحمات و دستاوردهای علمی - پژوهشی ۱۳ نفر از پژوهشگران شرکت نفت سپاهان که با انجام تحقیقات کاربردی، گامی در جهت پیشبرد اهداف فناورانه و دانش بنیان برداشته‌اند، تجلیل شد.

گفتنی است این برنامه با همکاری واحد منابع انسانی و با هدف پاسداشت تلاش‌های پژوهشی و نوآورانه سرمایه انسانی شرکت طراحی و اجرا شد. بر این اساس، از همه پژوهشگران، محققان و نوآوران شاغل در مجموعه دعوت شده بود مستندات آثار خود از جمله اختراعات ثبت شده، مقالات علمی در مجلات ISI و علمی-پژوهشی، تالیف و ترجمه کتاب و نیز ایده‌های نوآورانه قابل طرح در حوزه فعالیت شرکت را به دبیرخانه مربوطه ارسال کنند. پس از ارزیابی تخصصی آثار، منتخبین در مراسم ویژه هفته پژوهش و فناوری معرفی و مورد تجلیل قرار گرفتند. شایان ذکر است شرکت نفت سپاهان به عنوان یکی

از بازیگران اصلی صنعت روانکار کشور، همواره بر فعالیت‌های پژوهشی و ارائه دستاوردهای فناورانه خود تاکید داشته است.

اجرای این برنامه نیز در ادامه سیاست‌های شرکت نفت سپاهان برای توسعه سرمایه انسانی، تقویت فرهنگ پژوهش و نوآوری، بهبود کیفیت محصولات و افزایش رقابت‌پذیری در بازارهای داخلی و بین‌المللی ارزیابی می‌شود.

این مراسم که با حضور مدیران و کارشناسان برگزار شد، فرصتی بود تا دستاوردهای علمی و پژوهشی ۱۳ نفر از پژوهشگران شرکت معرفی و مورد تجلیل قرار گیرد.

آثار ارائه شده شامل اختراعات ثبت شده، مقالات علمی در مجلات معتبر، تالیف و ترجمه کتاب و ایده‌های نوآورانه در حوزه روانکارها بود.

چنین رویکردی نشان می‌دهد که نفت سپاهان پژوهش را نه به عنوان فعالیتی جانبی، بلکه به عنوان بخشی جدایی‌ناپذیر از راهبرد توسعه خود تلقی می‌کند.

توجه به پژوهش در حوزه روانکارها اهمیت ویژه‌ای دارد و کیفیت روغن‌های موتور و صنعتی مستقیماً بر عملکرد خودروها و ماشین‌آلات اثر می‌گذارد.

در شرایطی که بازار جهانی به سمت محصولات با استانداردهای زیست‌محیطی و کارایی بالاتر حرکت می‌کند، شرکت‌هایی که بتوانند با نوآوری و تحقیق،



در بازارهای منطقه‌ای و جهانی تقویت کنند. تقدیر از پژوهشگران پیام مهمی برای کارکنان و جامعه دارد. این اقدام نشان می‌دهد که تلاش‌های علمی و نوآورانه مورد توجه قرار می‌گیرد و ارزش‌آفرینی در حوزه دانش، بخشی از فرهنگ سازمانی نفت سپاهان است. چنین رویکردی می‌تواند انگیزه‌ای برای نسل جوان پژوهشگر باشد تا با امید بیشتری وارد عرصه صنعت شوند و نقش‌آفرینی کنند.

در سطح کلان، توجه به پژوهش در صنعت روانکارها همسو با سیاست‌های ملی در توسعه اقتصاد دانش بنیان است. ایران برای کاهش وابستگی به واردات و افزایش توان رقابتی در صنایع کلیدی، نیازمند شرکت‌هایی است که پژوهش را در اولویت قرار دهند.

نفت سپاهان با این اقدام، نه تنها جایگاه خود را در صنعت تثبیت می‌کند، بلکه به تحقق اهداف ملی در حوزه فناوری و نوآوری نیز کمک می‌نماید.

در نهایت، مراسم تقدیر از پژوهشگران برتر نفت سپاهان را باید بخشی از راهبرد جامع این شرکت در پیوند میان «دانش، نوآوری و توسعه بازار» دانست.

این حرکت نشان می‌دهد که آینده صنعت روانکار ایران در گرو سرمایه‌گذاری مستمر در پژوهش و توجه به سرمایه انسانی است؛ مسیری که می‌تواند کیفیت محصولات داخلی را ارتقا دهد، اعتماد مصرف‌کنندگان را افزایش دهد و جایگاه ایران را در بازارهای جهانی تثبیت کند.

برای صادرات ایجاد کند.

صنعت روانکار ایران با وجود ظرفیت‌های بالا، هنوز نیازمند ارتقای فناوری و استاندارد‌های جهانی است. حرکت نفت سپاهان در این مسیر می‌تواند الگویی برای سایر شرکت‌های داخلی باشد تا با حمایت از پژوهشگران و ایجاد بسترهای نوآوری، جایگاه خود را

محصولات خود را ارتقا دهند، شانس بیشتری برای حضور در بازارهای رقابتی خواهند داشت.

نفت سپاهان با این اقدام نشان داده است که بهبود کیفیت و افزایش رقابت‌پذیری را از مسیر پژوهش دنبال می‌کند. سرمایه‌گذاری در پژوهش و توسعه می‌تواند هزینه‌های تولید را کاهش دهد و فرصت‌های تازه‌ای

MVM
مدیران خودرو

XSS PRO



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



یادار ایلاس با کاربری آتش نشانی، با هدف نوسازی ناوگان خدمات شهری و توسعه گوی به نیازهای هارو از سامانهای فاعل در حوزه مدیریت شهری، در این نمایشگاه به نمایش در آمد. شایان ذکر این حضور ههز مان شرکت های ارمیاد و ایران گاز ساییا در سیزدهمین نمایشگاه حمل و نقل و خدمات شهری مشهد، نشان دهنده رویکرد مشترک این دو شرکت در توسعه محصولات تخصصی، حمایت از تجهیز مدیریت شهری و ایفای نقشی موثر در نوسازی ناوگان حمل و نقل شهری است.

به گزارش «سایپانوز» هم‌زمان با برگزاری سیدهمین نمایشگاه حمل‌ونقل و مدیریت شهری مشهد، تریل‌نسل جدید پیش‌ساخته ایران کاوه همپا با روزهای نمایش در این رویداد، شرکت سازمانی با نمایش محصولات سازه‌های باربری‌های تخصصی، حضوری پررنگ و دهنده‌فد داشت.

شرکت کامیاب به‌عنوان یکی از اساتیفه‌تربین خودروسازان تجاری کشور، برای نخستین‌بار کامیون‌ت‌های ۶ تن با یارگیری هم‌زمان و آشن‌نشانی معرفی کرد. همچنین کامیون‌ت‌های EX با یارگیری کم‌مصرف و خوش‌نوا



رونمایی از تریلر نسل جدید ایران کاوه «سایا» در نمایشگاه حمل و نقل مشهد

[illegible]

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

هشدار!



کشف لاستیک‌های قاچاق ۴۰ میلیارد ریالی در مردن



فرمانده انتظامی استان آذربایجان شرقی، از کشف لاستیک قاچاق به ارزش ۴۰ میلیارد ریال در شهرستان مردن خبر داد. سردار علی محمدی، فرمانده انتظامی استان آذربایجان شرقی، اظهار داشت: «ماموران مبارزه با قاچاق کالا و ارز شهرستان مردن در پی کسب خبری مبنی بر دیوی کالای قاچاق، به اتفاق ماموران اداره صنعت و معدن و سرایان گمنام امام زمان (ع) در سیاه برای بررسی بیشتر به محل مورد نظر اعزام شدند». وی در ادامه افزود: «ماموران در بازرسی از محل مذکور، تعداد ۲۳۴ حلقه لاستیک قاچاق کشف کردند که برابر اعلام کارشناسان با توجه به عدم ثبت در

سامانه انبارهای اداره صنعت و معدن، اقلام مکشوفه قاچاق محسوب شده و طبق ارزشیابی به عمل آمده ارزش تقریبی این محموله ۴۰ میلیارد ریال برآورد شده و در این راستا یک متهم نیز دستگیر شد.» به گزارش پلیس، فرمانده انتظامی استان با اشاره به این که بر خورد با سودجویان و مقابله با قاچاقچیان به صورت مستمر در دستور کار پلیس قرار دارد، از شهروندان در خواست کرد: «با ارائه اطلاعات خود در خصوص قاچاقچیان کالا به مرکز فوریت‌های پلیس ۱۱۰ در حمایت و پشتیبانی از تولید ملی سهیم باشند.»

طراحی‌های چهار فصل این تایرها اعتماد رانندگان در شرایط متنوع را افزایش داده؛

برند مادر ZC Rubber نوآوری را به محصولات «ترازانو» تزریق کرد



سپید سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

لاستیک‌های ترازانو چندین ویژگی مهم از جمله آج‌های استاندارد، مواد به‌روز، فاق بلند و کوتاه دارند که مستقیماً روی مصرف سوخت و راحتی رانندگی تاثیر می‌گذارد. این موارد را در مقاله پیش‌رو به‌طور مفصل توضیح خواهیم داد. در ادامه این بخش، به تمام ویژگی‌های لاستیک سواری ترازانو اشاره می‌کنیم و ارتباط آن با مصرف سوخت و راحتی رانندگی را توضیح می‌دهیم. لاستیک‌های ترازانو سیم‌های مهره‌ای فولادی و به‌روز شده‌ای دارند که باعث می‌شوند رانندگی روان‌تر و پایدارتر شود. این ویژگی در نهایت راحتی سرنشینان و راننده را رقم می‌زند. ترکیبات لاستیکی پیشرفته مثل SILICA TECH منجر به بهبود کشش در جاده‌های مرطوب شده است. همچنین این ترکیب نوآورانه، مقاومت غلتشی خودرو را کاهش می‌دهد و در نتیجه مصرف سوخت را کمتر و راحتی حین رانندگی را بیشتر می‌کند. شیار اغلب لاستیک‌های ترازانو به‌شکلی درج شده که تخلیه آب خیلی سریع و ساده انجام شود. این شیارهای نسبتاً عمیق و متعدد برای این هدف روی لاستیک قرار گرفته‌اند که چسبندگی به جاده‌های مرطوب را افزایش دهند و خطر لغزش در آب را کم کنند. لاستیک سنگین ترازانو به‌خوبی این ویژگی را دارد. شرکت «زد سی رابر» که برند مادر ترازانو است، در طراحی و تولید محصولاتش به نوآوری اهمیت زیادی می‌دهد. یکی از بخش‌هایی که می‌توان نوآوری «زد سی رابر» را در آن

دید، آج لاستیک‌های ترازانو است که برای استفاده در تمام فصل‌ها و بالا بردن اطمینان راننده در شرایط آب و هوایی متنوع بهینه شده‌اند. لاستیک‌های ترازانو کاملاً گرد با ساختاری متعادل هستند. این موضوع روی ایجاد سر و صدا و لرزش خودرو تاثیر مستقیمی می‌گذارد. از آنجایی که لاستیک‌های گرد باعث گردش نرم و روان

خودرو روی آسفالت می‌شود، می‌توان تجربه‌ای راحت در جاده‌های شهری و خارج شهر داشت. برند ترازانو تمام لاستیک‌های خود را مطابق با استانداردهای سختگیرانه کیفیت اروپا از جمله مقررات مربوط به مصرف سوخت، چسبندگی در سطوح مرطوب و میزان صدای تولیدشده لاستیک می‌سازد. این لاستیک‌ها از سمت شرکت سازنده

به‌مدت ۵ سال گارانتی دارند. فاق لاستیک نسبت ارتفاع به عرض آن است که از رنگ تاشانه‌های تایر طول دارد و به‌صورت درصد بیان می‌شود. هرچه نسبت ارتفاع به عرض تایر بیشتر باشد، هم جذابیت بصری بیشتری می‌سازد و هم استحکام لاستیک را حفظ می‌کند. لاستیک‌های فاق بلند و فاق کوتاه در نسبت ارتفاع دیواره لاستیک به عرض

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







معرفی می‌کنند. در بخش خودروهای سواری نیز محصولات هیچون آریا، اطلس اتوما نیک، سیترونس C3-XR، پارس نوآ و 441P در معرض دید بازدید کنندگان قرار گرفته است. همچنین در حوزه خودروهای تجاری، وانت زامیاد اکستند (EX) و هانتز پلاس اسسپرت ارائه شده است. گروه خودرو سازی سایپا در سالن A نمایشگاه، هم‌روزه از ساعت ۱۵ تا ۲۱ میزبان بازدید کنندگان، فعالان صنعت خودرو و علاقه‌مندان است.

«به گزارش «سایپانویز» بیست و یکمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو و قطعات خودرو یزد از ۲۶ تا ۲۹ آذرماه در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی یزد در حال برگزاری است و گروه خودرو سازی سایپا با حضور فعال در این رویداد، مجموعه‌ای از محصولات جدید و متنوع خودرو را به نمایش گذاشته است. در این نمایشگاه، شرکت‌های سایپا و زامیاد به‌عنوان اعضای گروه خودرو سازی سایپا، تازه‌ترین محصولات و دستاوردهای خود را



حضور گروه «سایپا» با سبدی متنوع در بیست و یکمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو و قطعات خودرو

استفاده از سوخت تجدید پذیر «HVO»؛ راه‌حل عملی برای کاهش آلاینده‌گی؛

چرا ناوگان خودروهای سنگین باید سبد سوختی داشته باشند؟

در وضعیتی که فشارهای زیست‌محیطی، قوانین جدید انتشار کربن و انتظارات اجتماعی از شرکت‌ها هر روز بیشتر می‌شود، HVO یک ابزار عملی، قابل پیاده‌سازی و موثر برای کاهش آلاینده‌گی است



جهانی هنوز در مقایسه با نیاز حمل‌ونقل سنگین چندان گسترده نیست. این مساله باعث می‌شود تا جهش سریع به سمت استفاده فراگیر از این سوخت چالش برانگیز باشد؛ اگر چه افزایش تقاضا و سرمایه‌گذاری در تولید می‌تواند این محدودیت‌ها را کاهش دهد.

تجارب عملی و موارد استفاده واقعی

ناوگان حمل‌ونقل، شرکت‌های لجستیک و حتی بخش‌های دولتی استفاده از HVO را در دستور کار خود قرار داده‌اند. در بریتانیا، برخی از مراکز لجستیک مهم مثل بنادر بزرگ برنامه‌هایی را برای عرضه HVO به کامیون‌های عبوری تدارک دیده‌اند؛ در حالی که شرکت‌های خصوصی در حال استفاده از این سوخت برای کامیون‌ها و خودروهای بزرگ خود هستند تا سهم چشمگیری در کاهش آلودگی هوا داشته باشند. این اقدامات نه تنها آلاینده‌گی را تا حد زیادی کاهش می‌دهد، بلکه به شرکت‌ها کمک می‌کند در زنجیره تأمین خود نیز آثار زیست‌محیطی کمتری ایجاد کنند که برای بسیاری از مشتریان و قراردادها به یک شرط مهم تبدیل شده است.

افق آینده و نقش HVO در گذار انرژی

در نهایت، HVO نباید به‌عنوان جایگزین نهایی تکنولوژی‌های پاک دیده شود. این سوخت یک پل عملی و برای کاهش انتشار کربن در زمان فعلی است؛ در حالی که تحقیقات، توسعه و زیرساخت‌های لازم برای برقی‌سازی کامل ناوگان ادامه دارد. اما واقعیت این است که سرعت برقی یا هیدروژنی شدن خودروها در ناوگان حمل‌ونقل آن چنان که باید بالا نیست. HVO در چنین وضعیتی این امکان را فراهم می‌کند که بدون نیاز به توقف عملیات، بدون تغییر موتور و با بهره‌گیری از شبکه سوخت‌رسانی موجود، فرآیند کاهش انتشار به‌نوعی دنبال شود.

لزم بهره‌گیری از سبد سوختی متنوع تا زمان به بلوغ رسیدن خودروهای الکتریکی در وضعیتی که فشارهای زیست‌محیطی، قوانین جدید انتشار کربن و انتظارات اجتماعی از شرکت‌ها هر روز بیشتر می‌شود، HVO یک ابزار عملی، قابل پیاده‌سازی و موثر برای کاهش آلاینده‌گی است.

این سوخت تجدیدپذیر می‌تواند به‌طور قابل توجهی انتشار CO₂، ذرات معلق و NOx را کاهش دهد و این در حالی است که ناوگان‌ها همچنان می‌توانند از همان موتور و زیرساخت سوخت‌رسانی استفاده کنند. اگر چه چالش‌هایی در مقیاس‌پذیری و هزینه وجود دارد، مزایای مستقیم و سریع آن باعث شده که HVO به یک گزینه واقعی در استراتژی‌های کربن‌زدایی ناوگان حمل‌ونقل در سطح جهان تبدیل شود.

هیدروژن روی آورند. در این میان HVO به‌عنوان سوختی جایگزین اما قابل استفاده در سیستم فعلی مطرح می‌شود. این سوخت می‌تواند در خودروهایی که با استاندارد یورو ۶ سازگار هستند، به‌عنوان جایگزینی مستقیم برای دیزل به کار رود، بدون این که نیازی به تغییرات سخت‌افزاری یا هزینه‌های اضافی باشد. برای مثال، شرکت LKQ UK and Ireland تصمیم گرفته در ناوگان ۳ هزار دستگاهی کامیون‌های خود از HVO استفاده کند که این اقدام می‌تواند بیش از ۴ میلیون کیلوگرم CO₂ در سال صرفه‌جویی کند و نقش مهمی در تحقق اهداف کربن‌زدایی شرکت تا سال ۲۰۵۰ داشته باشد. همچنین ادارات محلی، شرکت‌های لجستیک و حتی بنادر بزرگ با برنامه‌هایی برای عرضه HVO به کامیون‌های عبوری، عملاً پذیرفته‌اند که این سوخت می‌تواند راه‌حلی عملی و زودبازده برای کاهش انتشار آلاینده‌ها باشد.

مزایای کلیدی HVO در کاهش انتشار آلاینده‌گی

یکی از مهم‌ترین دلایل توجه به HVO، اثر آن بر انتشار گازهای گلخانه‌ای است. بسته به نوع خوراک و فرآیند تولید، استفاده از HVO می‌تواند انتشار خالص دی‌اکسید کربن را تا ۹۰ درصد نسبت به دیزل معمولی کاهش دهد. این کاهش چشمگیر به دلیل چرخه بسته‌ای از کربن است که در آن گیاهان یا مواد آلی مورد استفاده در تولید سوخت، CO₂ را در طول رشد جذب می‌کنند و سپس در حین سوختن، همان مقدار را آزاد می‌کنند؛ در حالی که سوخت‌های فسیلی، کربن ذخیره‌شده میلیون‌ها ساله را به جو می‌فرستند. فراتر از CO₂، این سوخت میزان ذرات معلق و اکسیدهای نیتروژن (NOx) را نیز کاهش می‌دهد؛ دو آلاینده مهم که در کیفیت هوا و سلامت عمومی اثرات قابل توجهی دارند. علاوه بر این، HVO به دلیل داشتن عدد اکتان بالاتر نسبت به گازوئیل سنتی، احتراق کامل‌تر و سوخت‌سوزی کارآمدتر دارد که می‌تواند منجر به بهبود عملکرد موتور و حتی کاهش مصرف سوخت در برخی کاربردها شود.

چالش‌ها و واقعیت‌های اقتصادی

هر چند مزایای زیست‌محیطی HVO برجسته است، اما هزینه‌های فعلی آن هنوز بالاتر از گازوئیل فسیلی باقی‌مانده است. اگر چه این اختلاف در حال کاهش است و با افزایش تولید و مقیاس‌پذیری، انتظار می‌رود قیمت آن رقابتی‌تر شود.

شرکت‌ها باید تمام هزینه‌های چرخه عمر (TCO) را در نظر بگیرند: هزینه سوخت، هزینه نگهداری، عمر موتور و هزینه‌های مرتبط با انتشار کربن. در برخی موارد، کاهش هزینه‌های نگهداری و بهبود کارایی ممکن است بتواند بخشی از هزینه بالاتر سوخت را جبران کند. همچنین باید توجه داشت که منابع خوراک HVO – مثل روغن‌های ضایعاتی – ممکن است محدود باشند و تولید در سطح

در وضعیتی که بخش حمل‌ونقل سنگین یکی از منابع اصلی انتشار گازهای گلخانه‌ای و آلودگی هوای شهری است، ناوگان تجاری و دولتی در سراسر جهان به دنبال راه‌حلی عملی برای کاهش آلاینده‌گی بدون

نیاز به تغییرات بنیادی در سخت‌افزار خودروهاست. یکی از این راه‌حل‌ها که اخیراً به آن توجه بیشتری می‌شود، Hydrotreated Vegetable Oil یا به صورت مخفف HVO است؛ سوختی تجدیدپذیر که می‌تواند جایگزین مستقیم گازوئیل در موتورهای دیزل شود و انتشار آلاینده‌ها را تا حد زیادی کاهش دهد.

HVO چیست و چگونه تولید می‌شود؟

HVO یک نوع روغن گیاهی هیدراته با کاربرد سوخت دیزل تجدیدپذیر است که از روغن‌های گیاهی و چربی‌های ضایعاتی تهیه می‌شود. فرآیند تولید این سوخت با استفاده از هیدروتریتینگ (hydrotreating) صورت می‌گیرد؛ فرآیندی که در آن با افزودن هیدروژن تحت فشار و با حرارت بالا، ناخالصی‌ها حذف و ترکیبات به هیدروکربن‌های مناسب برای سوخت دیزل تبدیل می‌شوند. برخلاف بسیاری از سوخت‌های زیستی سنتی که تنها از طریق تغییر شیمیایی ساده قابل استفاده هستند، HVO به دلیل این فرآیند پیشرفته کیفیت بسیار بالاتری دارد و از قابلیت ذخیره‌سازی بهتر، پایداری بیشتر و سازگاری کامل با موتورهای دیزل مدرن برخوردار است؛ بدون این که نیازی به تغییر در قطعات موتور یا زیرساخت‌های سوخت‌گیری باشد.

به‌باین ساده‌تر، این سوخت از ضایعاتی تولید می‌شود که پیش‌تر به‌عنوان یک چالش زیست‌محیطی محسوب می‌شدند و اکنون به‌منبعی تبدیل شده که می‌تواند به یکی از ابزارهای مهم کاهش انتشار دی‌اکسید کربن در بخش حمل‌ونقل بدل شود.

چرا ناوگان خودروهای سنگین به HVO روی می‌آورند؟

برای بسیاری از شرکت‌ها و اداراتی که دارای ناوگان خودروهای سنگین هستند، مسیر حرکت به سمت الکتریکی‌سازی کامل اگر چه هدف نهایی است، اما هنوز هزینه‌بر و زمان‌بر است. توسعه زیرساخت شارژ، قیمت بالای خودروهای برقی سنگین و محدودیت‌های عملکردی در برخی ماموریت‌ها باعث شده که بسیاری از شرکت‌ها در کوتاه‌مدت نتوانند به‌طور کامل به برقی یا



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

طراحی و تجهیز شده و با مشارکت معاونت مهندسی و کیفیت، مدیریت آموزش فنی و همکاری دفتر منطقه‌ای کرمان ایساکو، بستر آموزش‌های عملی، تخصصی و کاربردی در حوزه مکانیک و خدمات پس از فروش خودرو را فراهم کرده است. راه‌اندازی این مرکز آموزشی، گامی مؤثر در مسیر توسعه مهارت‌های فنی، ایجاد فرصت‌های آموزشی پایدار، تسهیل دسترسی دانشجویان و نیروی انسانی بومی به آموزش‌های تخصصی و کاهش نیاز به مراجعه به مراکز آموزشی متمرکز به شمار می‌رود. این اقدام همچنین نمونه‌ای از رویکرد مسئولیت‌پذیری اجتماعی و نگاه بلندمدت ایساکو در حمایت از توسعه آموزشی و مهارتی مناطق کم‌تر برخوردار کشور است.

ایکوپرس: شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو (ایساکو) و دانشگاه ملی مهارت کشور در راستای توسعه ارتباط صنعت و دانشگاه، تمرکززدایی آموزش‌های فنی و حرفه‌ای و ارتقای مهارت‌های تخصصی در مناطق کم‌تر برخوردار، مرکز آموزش مشترک خود را در استان سیستان و بلوچستان به صورت رسمی افتتاح کردند. مراسم افتتاح این مرکز آموزشی، در دانشگاه ملی مهارت واحد استان سیستان و بلوچستان برگزار شد. این مرکز به عنوان نخستین کارگاه آموزشی مشترک مدرن و مجهز ایساکو و دانشگاه ملی مهارت در استان، پس از طی مراحل تجهیز و آماده‌سازی، به بهره‌برداری رسید. مرکز آموزش مشترک زاهدان در چارچوب تفاهم‌نامه همکاری میان ایساکو و دانشگاه ملی مهارت



افتتاح مرکز آموزش مشترک ایساکو و دانشگاه ملی مهارت در سیستان و بلوچستان



هزینه‌های پنهان آلودگی هوا چیست؟

الزام برقی سازی موتور سیکلت‌ها در تهران؛ نقطه شروع حمل و نقل پاک

چالش‌های موتور سیکلت برقی چیست؟

البته مسیر برقی‌سازی بدون مانع نیست. توسعه زیرساخت شارژ، یکی از اصلی‌ترین چالش‌هاست. تهران نیازمند شبکه‌ای از ایستگاه‌های شارژ عمومی، به‌ویژه در مراکز پرتردد و پایانه‌های خدماتی است. در کنار آن، مدل‌های نوآورانه مانند باتری قابل تعویض می‌تواند بخشی از نگرانی‌ها درباره زمان شارژ را برطرف کند. چالش دیگر، سیاست‌گذاری منسجم و پایدار است. تجربه نشان داده تصمیم‌های مقطعی و متناقض، بزرگ‌ترین مانع توسعه فناوری‌های نو در حمل و نقل بوده است. برقی‌سازی موتور سیکلت نیازمند بسته‌ای از سیاست‌هاست: مشوق‌های مالی برای خرید، تسهیلات ارزان قیمت، حمایت از تولید داخل و هم‌زمان اعمال محدودیت تدریجی برای موتور سیکلت‌های آلاینده.

نقش مدیریت شهری و دولت

شهرداری تهران و دولت باید در این مسیر نقش مکمل ایفا کنند. مدیریت شهری می‌تواند با اولویت دادن به موتور سیکلت برقی در ناوگان خدماتی، پیک‌های شهری و قراردادهای لجستیکی، تقاضای اولیه بازار را شکل دهد. دولت نیز با اصلاح مقررات، استانداردهای دساز و حمایت از زنجیره تامین باتری و موتور الکتریکی، بستر توسعه را فراهم کند.

نکته مهم آن است که برقی‌سازی نباید صرفاً به‌عنوان پروژه‌ای محیط زیستی دیده شود؛ این سیاست بخشی از راهبرد کلان توسعه شهری و اقتصادی است.



دیده نمی‌شوند، اما در اقتصاد شهری نقش پررنگی دارند و نادیده گرفتن آن‌ها به معنای تحمیل هزینه‌های پنهان به جامعه است.

چرا نقطه شروع باید موتور سیکلت باشد؟

سوال کلیدی این است که چرا حمل و نقل پاک در تهران باید از موتور سیکلت برقی آغاز شود، نه از خودروهای سواری یا ناوگان سنگین. پاسخ در سه عامل خلاصه می‌شود: تعداد، اثرگذاری و امکان‌پذیری؛ نخست، تعداد بالای موتور سیکلت‌هاست. هر سیاستی که بتواند حتی بخشی از این ناوگان را پاک‌سازی کند، در مقیاس شهری اثرگذار خواهد بود. دوم، اثرگذاری مستقیم موتور سیکلت‌ها بر آلودگی محلی است؛ یعنی همان آلودگی‌ای که شهروندان به‌طور روزمره با آن مواجه‌اند. سوم، امکان‌پذیری بالاتر برقی‌سازی موتور سیکلت نسبت به خودرو. هزینه تولید و خرید، نیاز به زیرساخت شارژ و پیچیدگی فنی در موتور سیکلت‌ها به مراتب کمتر است و همین موضوع، اجرای این سیاست را واقع‌بینانه‌تر می‌کند.

در مصرف روزانه بنزین دارند. برقی‌سازی این ناوگان به معنای کاهش تقاضا برای بنزین، کاهش فشار بر یارانه‌های سوخت و در نهایت آزادسازی منابع مالی دولت است؛ منابعی که می‌تواند در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی یا انرژی پاک هزینه شود.

مزیت اقتصادی برای شهر و شهروند

برقی‌سازی فقط یک سیاست محیط زیستی نیست؛ یک تصمیم اقتصادی نیز هست. هزینه نگهداری موتور سیکلت برقی به مراتب کمتر از نمونه بنزینی است. نبود موتور احتراق داخلی، روغن، فیلتر و قطعات مصرفی متعدد، هزینه تعمیر و نگهداری را کاهش می‌دهد. برای موتور سوارانی که معیشت‌شان به تردد روزانه وابسته است، این کاهش هزینه می‌تواند انگیزه‌ای جدی برای تغییر باشد. از منظر کلان نیز، کاهش آلودگی هوا به معنای کاهش هزینه‌های درمان، افزایش بهره‌وری نیروی کار و کاهش خسارت‌های ناشی از تعطیلی‌های اجباری است. این هزینه‌ها اگر چه در بودجه‌های رسمی به‌طور مستقیم

هیدروکربن‌های نسوخته و ذرات معلق سهمی فراتر از انتظار دارند. نکته مهم‌تر آن است که این آلاینده‌ها در تراز تنفسی شهروندان و در معابر پرتردد منتشر می‌شود؛ یعنی دقیقاً جایی که مردم زندگی و تردد می‌کنند. از سوی دیگر، الگوی استفاده از موتور سیکلت در تهران تغییر کرده است. رشد اقتصاد پلتفرمی، توسعه خدمات تحویل کالا و افزایش تردهای کوتاه مسافت، باعث شده موتور سیکلت به ابزار اصلی جابه‌جایی در بخش قابل توجهی از سفرهای شهری تبدیل شود. بنابراین، هر سیاستی که بخواهد به‌طور واقعی بر کیفیت هوای تهران اثر بگذارد، ناگزیر باید به سراغ این ناوگان برود.

چرا برقی‌سازی یک «الزام» است نه انتخاب

برقی‌سازی موتور سیکلت‌ها در تهران دیگر یک گزینه لوکس یا نایابی نیست؛ ضرورتی است که از دل واقعیت‌های زیست محیطی و اقتصادی بیرون آمده است. نخستین دلیل، کاهش مستقیم آلایندگی در محل تردد است. موتور سیکلت برقی در زمان استفاده، آلایندگی آگروز ندارد و همین ویژگی به‌تنهایی می‌تواند کیفیت هوای خیابان‌ها را به شکل محسوس بهبود دهد. در شهری که بخش مهمی از آلودگی آن ناشی از منابع متحرک است، حذف حتی بخشی از این منابع آلاینده می‌تواند اثر تجمعی قابل توجهی داشته باشد. دلیل دوم به مصرف انرژی و اقتصاد سوخت بازمی‌گردد. موتور سیکلت‌های بنزینی، هر چند کم‌مصرف به نظر می‌رسند، اما در مقیاس میلیون‌ها دستگاه، سهم مهمی



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

آلودگی هوای تهران دیگر یک مساله فصلی یا مقطعی نیست؛ بلکه به بحرانی مزمن تبدیل شده که مستقیماً با سلامت شهروندان، بهره‌وری اقتصادی و کیفیت زیست شهری گره خورده است. هر سال با آغاز فصل سرما، وارونگی هوا پنهانی تازه برای تعطیلی مدارس، کاهش ساعات کاری و هشدارهای بهداشتی می‌شود، اما ریشه بحران فراتر از پدیده‌های طبیعی است. ساختار حمل و نقل شهری تهران، به‌ویژه ناوگان وسایل نقلیه موتوری، سهم قابل توجهی در تولید آلاینده‌ها دارد و در این میان، موتور سیکلت‌ها به‌عنوان یکی از پر شمارترین و در عین حال آلاینده‌ترین وسایل نقلیه، به کانون توجه سیاست‌گذاران تبدیل شده‌اند.

موتور سیکلت؛ باز یگر پنهان اما اثرگذار آلودگی تهران شهری است با چند میلیون موتور سیکلت فعال؛ بخش عمده‌ای از آن‌ها فرسوده، کاربراتور و فاقد استانداردهای روز آلایندگی هستند. این موتور ها اگر چه از نظر حجم و ابعاد کوچک‌تر از خودروها هستند، اما به دلیل فناوری قدیمی، احتراق ناقص و نبود سیستم‌های کنترلی، در تولید آلاینده‌هایی مانند منوکسید کربن،

بازدید استاندار آذربایجان شرقی از شرکت «ارس خودرو دیزل»



استاندار آذربایجان شرقی به همراه جمعی از مدیران و مسئولان استانی از کارخانه شرکت ارس خودرو دیزل بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی ارس خودرو دیزل، دکتر سرمست، استاندار آذربایجان شرقی، در جریان این بازدید که با هدف بررسی ظرفیت‌های تولیدی، روند فعالیت‌ها و آشنایی با توانمندی‌های صنعتی این مجموعه انجام شد، از بخش‌های مختلف کارخانه شامل خطوط تولید، مونتاژ، خط تست و سایر واحدهای عملیاتی بازدید به عمل آورد. استاندار آذربایجان شرقی در حاشیه این

بازدید، ضمن قدردانی از تلاش‌های مدیران و کارکنان شرکت ارس خودرو دیزل، این مجموعه را یکی از واحدهای اثرگذار در توسعه صنعت خودروهای تجاری، ایجاد اشتغال پایدار و رونق اقتصادی منطقه دانست و بر حمایت مدیریت استان از واحدهای تولیدی و صنعتی تاکید کرد. در ادامه، مدیران شرکت و کارخانه ارس خودرو دیزل گزارشی از وضعیت فعالیت‌ها، ظرفیت‌های تولید، برنامه‌های توسعه‌ای و همچنین چالش‌ها و نیازهای پیش‌روی مجموعه ارائه کردند و خواستار تسهیل فرایندهای اداری و افزایش حمایت‌های دولتی به منظور رشد تولید و توسعه

صادرات شدند. دکتر سرمست نیز با اشاره به سیاست‌های دولت در حمایت از تولید و سرمایه‌گذاری اظهار داشت: «رفع موانع تولید و پشتیبانی از واحدهای صنعتی توانمند از اولویت‌های مدیریت استان است و مشکلات مطرح شده در چارچوب قوانین و مقررات پیگیری خواهد شد.» این بازدید در راستای تعامل نزدیک مسئولان استانی با بخش تولید و صنعت و با هدف تقویت زیرساخت‌های اقتصادی و صنعتی استان انجام شد.



Autoworld.ir

شنبه ۲۹ آذرماه ۱۴۰۴ سال یازدهم، شماره ۲۴۶۲

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جای: 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 ورگش - 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

بیل‌بورد

Billboard

تبغات اجرای آیین‌نامه ارتقای کیفیت تولید خودرو

حرف آخر

The Best Word

رامین بیات

روزنامه‌نگار



براساس اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت، آیین‌نامه اجرایی ارتقای کیفیت تولید خودرو و کاهش مصرف سوخت به‌عنوان نخستین سند متمرکز بر کیفیت خودروهای تولید داخل، به تصویب نهایی رسیده و وارد مرحله اجرا شده است. این آیین‌نامه که پس از بررسی در کمیسیون‌های تخصصی دولت تدوین و تصویب شده، چارچوبی مشخص برای تعریف، ارزیابی و پایش کیفیت در صنعت خودرو ارائه می‌دهد و نقش سیاست‌گذار را در این حوزه پررنگ‌تر می‌کند. با اجرای این آیین‌نامه، انتظار می‌رود خلأهای نظامی موجود در حوزه کیفیت خودرو تا حد زیادی برطرف و زمینه برای بهبود

تدریجی و مستمر کیفیت محصولات داخلی فراهم شود. کاهش مصرف سوخت، افزایش ایمنی، ارتقای رضایت‌مندی مصرف‌کنندگان و تقویت پاسخ‌گویی تولیدکنندگان از جمله اهداف این مصوبه است. همچنین در صورت تحقق این اهداف، صنعت خودرو می‌تواند وارد مرحله‌ای تازه از اصلاحات ساختاری شود؛ مرحله‌ای که در آن کیفیت به‌عنوان یکی از شاخص‌های اصلی رقابت‌پذیری مطرح خواهد بود، نه صرفاً تیراژ تولید یا سهم بازار. از سویی، بهبود مستمر کیفیت محصولات داخلی می‌تواند هزینه‌های پنهان ناشی از نقص فنی، مراجعات مکرر به‌شبه‌خدمات پس از فروش و ناراضی مشتریان را کاهش دهد و در بلندمدت به افزایش بهره‌وری بنگاه‌های خودروساز منجر شود. همچنین کاهش مصرف سوخت، علاوه بر منافع مستقیم برای مصرف‌کنندگان، آثار گسترده‌تری بر اقتصاد و محیط‌زیست خواهد داشت. کاهش هزینه‌های سوخت خانوارها، مدیریت بهتر مصرف انرژی و کاهش آلایندگی‌های زیست‌محیطی از جمله پیامدهایی است که می‌تواند جایگاه صنعت خودرو را در سیاست‌های کلان انرژی و محیط‌زیست کشور تقویت کند. در این چارچوب، بهبود استانداردهای ایمنی نیز نقش مهمی در کاهش تلفات و خسارات ناشی از سوانح رانندگی ایفا خواهد کرد.

مهندسی به سبک لکسوس

اسدسان کامیکت لوکس لکسوس است که تا به امروز سه نسل از آن روی خط تولید این خودروساز معروف ژاپنی قرار گرفته است. این مدل در نسخه **IS500 F Sport Performance** یک پیش‌رانه قوی زیر کاپوت خود جا داده است تا توان و گشتاور بسیار بالایی را فراهم آورد. موتور **2UR-GSE** می‌تواند حداکثر **۴۷۲ اسب‌بخار قدرت** را در **۷۲۰۰ آرپی‌ام** (دور در دقیقه) و **۵۲۵ نیوتون‌متر گشتاور** را در **۴۸۰۰ آرپی‌ام** فراهم کند. این موتور در فهرست بهترین پیش‌رانه‌های **۸ سیلندر** قرار دارد.

قیمت خودرو در آخرین روز هفته گذشته در بازار ثابت ماند



دنا پلاس MT6 در بازار
یک‌میلیارد و ۴۱۵ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



سه‌پند E اتوماتیک در بازار
یک‌میلیارد و ۲۱۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



جک J4 در بازار یک‌میلیارد و ۴۵۵ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



ام‌وی‌ام X22 پرو در بازار
یک‌میلیارد و ۵۳۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



ECHO

WWW.LAMARI.IR



ARIAN MOTOR



LAMARI