

در گفت و گو با نایب رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه سازان کشور مطرح شد:

سرگردانی قطعه سازان بین تالار اول و دوم ارز!

تداوم قفل ارزی بیش از ۹ ماه، جهش روزانه قیمت مواد اولیه و موج تقاضای پایان سال، واحدهای تولیدی را در تنگنای شدید قرار داده و توان ادامه کار را به شدت کاهش داد.

صفحه ۱۴

ارزش خرید کدام مدل بیشتر است؟

مقایسه دو مدل بامو

«X2 25i» و «X2 18i»

توین پاور توربو با حجم

موتور ۲ لیتری و ۱،۵ لیتری

صفحه ۸

فروش نماد خاور در هشت ماهه امسال از مرز

۲۴ همت گذشت؛

رشد ۱۵۰ درصدی درآمد

ایران خودرو دیزل در آذرماه

گزارش فعالیت ماهانه ایران خودرو دیزل برای دوره

منتهی به آبان ۱۴۰۴، تصویری روشن از تداوم رشد ...

صفحه ۵

رقابت سدانهای وارداتی در بازار خودرو

جذاب شده است!

تقابل اشکودا «اوکتاویا»

با تویوتا «لوین»

با ورود برندهای جذاب به بازار خودروهای وارداتی،

رقابت مهیجی میان محصولات جدید ایجاد شده است...

صفحه ۷

«سایپاد یزل» به نوسازی ناوگان سنگین شتاب می دهد؛

کشنده «GX560» روی خط تولید رفت



کروز در دانشگاه علم و صنعت؛

انتقال دانش و تجربه مهندسان

کروز به دانشجویان

صفحه ۴

همایش صنعت روکش تایر

و بازیافت برگزار می شود

صفحه ۱۳

آیه خسرانی
حسن خوب، خرید مطمئن

پیش فروش لوکانو L7

تحويل 60 روزه
پرداخت 2 مرحله ای



ارتباط با ما

021-22113101-3

ترازانو، همسفر نامرئی **TRAZANO**



با ضمانت کورالتایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

PERSIA MOBILITY GROUP

محصولات جدید گروه پرشیاموبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

PERSIA
PREMIUM

برای کسب اطلاعات بیشتر به وب سایت پرشیاخودرو مراجعه نمایید.

www.persiakhodro.ir @ Persiakhodro 021 4591



«ماهندرا» تار، بدل هندی جیب رانگلر، یک فیس لیفت جزئی را تجربه کرده است اما هنوز هم شباهت فاحشی به جیب دارد. شرکت هندی ماهندرا از فیس لیفت جدید شاسی بلند تار رونمایی کرده است؛ محصولی که شهرت اصلی اش نه به خاطر توانایی های فنی، بلکه به دلیل شباهت انکارناپذیر به نماد آفرود آمریکایی، یعنی جیب رانگلر است. این به روزرسانی که بیشتر بر بهبودهای داخلی متمرکز شده، تغییر چندانی در ظاهر جتجالی خودرو ایجاد نکرده و به نظر می رسد پرونده درگیری های حقوقی میان ماهندرا و جیب همچنان باز خواهد ماند. در نگاه اول، تشخیص تار جدید از مدل قبلی دشوار است. این شاسی بلند جعبه ای همچنان با چراغ های گرد،

تناسبات جعبه ای و گلگیرهای برجسته، زبان طراحی رانگلر را فریاد می زند. تغییرات ظاهری به مواردی جزئی مثل سپر دورنگ جدید، بازنگری نامحسوس در جلو پنجره هفت شیار و طراحی جدید رنگ های آلبازی محدود شده اند. علاوه بر این، دو رنگ جدید با نام های قرمز تانگو و خاکستری کشتی جنگی هم به فهرست انتخاب ها اضافه شده اند. باین حال، کلیت طراحی، از لواهای درهای نمایان گرفته تا فرم کلی بدنه، همچنان یادآور رقیب آمریکایی است. بر خلاف نمای بیرونی، ماهندرا تمرکز اصلی خود را روی مدرن سازی کابین گذاشته است. بسیاری از این به روزرسانی ها از نسخه پنج در جدیدتر این خودرو، یعنی تار و کس الهام گرفته شده اند.



وفاداری «ماهندرا» به پلت فرم اصلی «رانگلر»



نهاد علی بیک زاده
روزنامه نگار

بازار خودرو چگونه به بخت آزمایی اقتصادی تبدیل شد؟

سیگنالی آشکار به جامعه می دهد: ورود به فرآیند توزیع، حتی بدون پرداخت وجه، می تواند سودآور باشد. در چنین فضایی، ثبت نام به یک تصمیم اقتصادی با بازده مورد انتظار مثبت تبدیل می شود. اما پیامدهای این وضعیت صرفا اقتصادی نیست و آثار اجتماعی آن به مراتب عمیق تر است. گسترش این نوع ثبت نام ها، مرز میان مصرف و سفته بازی را مخدوش کرده و مفهوم دسترسی عادلانه به کالا را تضعیف می کند. خودرو که باید کالایی مصرفی باشد، در ذهن جامعه به یک ابزار شانس برای کسب سود تبدیل می شود. در این میان، مصرف کننده واقعی در ازدحام متقاضیان گم می شود و احساس بی عدالتی، بی اعتمادی و نارضایتی اجتماعی تقویت می گردد.

نکته مهم آن است که این وضعیت، نه به تعادل بازار منجر می شود و نه به اصلاح رفتار تولیدکننده. خودروساز از طریق این ثبت نام ها بخشی از فشار روانی بازار را مدیریت می کند، اما مساله اصلی یعنی شکاف قیمت، ناکارآمدی ساختار عرضه و بی ثباتی سیاست گذاری همچنان پابرجاست. هر دوره ثبت نام جدید، به جای کاهش التهاب، به بازتولید همان چرخه معیوب کمک می کند.

در نهایت، تازمسانی که قیمت کارخانه به واقعیت های اقتصادی نزدیک نشود و سیاست گزار به جای توزیع رانتی خودرو، به اصلاح بنیادین نظام قیمت گذاری و افزایش شفافیت بازار تن ندهد، صف های میلیونی پابرجا خواهند ماند. ثبت نام بدون سپرده، نه نشانه حمایت از مصرف کننده است و نه علامت رونق تولید؛ بلکه نماد تبدیل بازار خودرو به میدان بخت آزمایی اقتصادی است که هزینه های آن، مستقیم و غیرمستقیم، بر دوش جامعه گذاشته می شود.

ثبت نام های گسترده متقاضیان خرید محصولات ایران خودرو در حالی ر کوردهای تازه ای بر جای گذاشته که در این طرح ها، برخلاف بسیاری از شیوه های فروش پیشین، الزام به سپرده گذاری یا بلوکه شدن منابع مالی وجود ندارد. این ویژگی، اگرچه در ظاهر با هدف تسهیل دسترسی متقاضیان طراحی شده، اما در عمل به یکی از محرک های اصلی شکل گیری صف های میلیونی تبدیل شده است؛ صف هایی که بیش از آن که نشانه تقاضای واقعی باشند، بازتابی از یک رفتار اقتصادی فرصت طلبانه اما عقلانی در بستر تورم مزمن هستند.

در چنین شرایطی، ثبت نام خودرو دیگر به معنای قصد خرید نیست، بلکه به نوعی بخت آزمایی کم هزینه شباهت دارد؛ بخت آزمایی ای که در آن متقاضی بدون پرداخت هیچ هزینه ای، صرفا با ثبت نام خود، شانس دستیابی به اختلاف قابل توجه میان قیمت مصوب کارخانه و نرخ بازار آزاد را می آید. این اختلاف قیمت، که ریشه در نظام معیوب قیمت گذاری دارد، به گونه ای عمل می کند که حتی افراد فاقد نیاز مصرفی نیز به صف متقاضیان می پیوندند.

از منظر اقتصادی، این رفتار نه غیرمنطقی است و نه قابل سرزنش؛ بلکه نتیجه طبیعی وجود رانت قیمتی پایدار در بازار خودرو است. وقتی سیاست گزار قیمتی پایین تر از تعادل بازار را به صورت دستوری تحمیل می کند، عملا

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

افزایش فشار بر بیمه خودرو؛ سیاست ها نیازمند بازنگری هستند



بازار بیمه خودرو در کشور در سال ۱۴۰۴ با تحولات قابل توجهی مواجه شده است. افزایش نرخ بیمه شخص ثالث و تغییرات در ساختار پرداخت خسارت، فشار مضاعفی بر رانندگان وارد کرده و نیاز به بازنگری سیاست ها را بیش از پیش برجسته می کند. ایزد حجاززاده کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو» تاکید کرد: «تحلیل دقیق تغییرات در سیاست گذاری های دولتی برای شرکت های بیمه ضروری است. نرخ بیمه شخص ثالث در سال جاری به طور چشمگیری افزایش یافته است؛ بخشی از این رشد ناشی از افزایش نرخ دیه و ارتقای سقف تعهدات جانی و مالی است تا بخشی از خسارات رانندگی جبران شود. این تغییرات در عین حال فشار مالی مضاعفی بر رانندگان، به ویژه اقشار متوسط و کم درآمد، وارد کرده است.» او در ادامه توضیح داد: «اگرچه افزایش نرخ ها از جنبه جبران خسارت های واقعی ضروری است، اما بدون اصلاحات سیاست محور و بازنگری راهبردی، امکان ایجاد عدالت و تعادل در بازار بیمه محدود خواهد بود. یکی از چالش های مهم سیاست گذاری، دستورالعمل افت

قیمت خودرو است که هدف آن جبران کاهش ارزش خودرو پس از وقوع حادثه است.» وی گفت: «این دستورالعمل گامی رو به جلو در حمایت از بیمه گذاران است، اما روند اجرایی و میزان پرداخت ها نشان می دهد که بدون بازنگری در فرمول محاسبه و سازوکار اجرایی، اهداف سیاست گزاران به طور کامل محقق نمی شود و بسیاری از بیمه گذاران هنوز با ابهامات و پرداخت های ناکافی مواجه اند.»

این کارشناس بیمه افزود: «یکی از نکات کلیدی، تعریف دقیق تر شاخص های ریسک و نرخ گذاری مبتنی بر داده است. در حال حاضر بسیاری از شرکت های بیمه هنوز از مدل های سنتی استفاده می کنند که با واقعیت های بازار همخوانی ندارد و باعث می شود گروه های کم ریسک، بدون افزایش پوشش، هزینه های بیشتری پرداخت کنند.» او گفت: «پایاده سازی مدل های پیشرفته ارزیابی ریسک و استفاده از داده های گسترده رانندگی می تواند

به کاهش نابرابری در نرخ گذاری و افزایش عدالت در بازار بیمه کمک کند. شفافیت در فرآیند پرداخت خسارت نیز یکی دیگر از چالش های اساسی است.» وی افزود: «بسیاری از بیمه گذاران هنوز با تاخیر و پیچیدگی در دریافت خسارت روبه رو هستند و این امر اعتماد عمومی به صنعت بیمه را تضعیف می کند.» حجاززاده پیشنهاد کرد: «تدوین شاخص های عملکردی و زمان بندی مشخص برای پرداخت خسارت باید در دستور کار نهادهای نظارتی قرار گیرد تا رضایت بیمه گذاران افزایش یابد و مانع ایجاد مشکلات قانونی و مالی شود.»

وی عنوان کرد: «بازنگری در ساختار نرخ گذاری بیمه شخص ثالث با محوریت داده های رانندگی و ریسک واقعی، به جای فرمول های سنتی مبتنی بر تعداد سیلندر و ارزش خودرو، ضروری است. همچنین شفاف سازی و تسریع در فرآیند پرداخت خسارت، به ویژه در موارد افت قیمت خودرو و خسارات جانی و تقویت نظارت بر شرکت های بیمه برای کاهش شکایات بیمه گذاران و ارتقای کیفیت خدمات، اولویت های حیاتی بازار بیمه محسوب می شوند. ایجاد بسته های حمایتی برای اقشار کم درآمد نیز می تواند نابرابری در دسترسی به پوشش های بیمه ای را کاهش دهد.»

به اعتقاد وی، بازار بیمه خودرو در کشور در تقاطع فشارهای قیمتی، تغییرات قانونی و نیاز به نوآوری در سیاست گذاری قرار دارد.

او در پایان گفت: «بدون اتخاذ رویکردهای راهبردی و اصلاح ساختار سیاست ها، چالش های فعلی ادامه خواهد یافت و توان دفاع از منافع بیمه گذاران و صنعت بیمه به طور همزمان تضعیف می شود. برای رسیدن به این هدف، لازم است سیاست گزاران در کنار افزایش پوشش و تعهدات، به بهینه سازی فرآیندها و مدل های نرخ گذاری نیز اهمیت ویژه ای دهند.»



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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

بخشیده‌اند. البته نپسان هنوز تصویری از نمای عقب منتشر نکرده و باید منتظر ماند و دید چه تغییری در آن بخش اعمال شده است. این به‌روزرسانی‌ها تنها به ظاهر محدود نمی‌شوند. در داخل کابین، نپسان از به سیستم اطلاعات-سرگرمی جدید مبتنی بر گوگل مجهز خواهد شد؛ همان سیستمی که پیش‌از این در مدل‌های جدید قشقایی و لیف نیز به کار رفته است. علاوه بر این، قابلیت V2L نیز به این خودرو اضافه شده که به مالکان اجازه می‌دهد از باتری خودرو برای تامین برق دستگاه‌های دیگر استفاده کنند. در بخش فنی، نپسان وعده بهبودهایی در سیستم تعلیق را داده است، هر چند اعلام کرده این تنظیمات فعلا متناسب با جاده‌های ژاپن خواهد بود

نپسان آریا برای مدل ۲۰۲۶ با چهره‌ای جدید، فناوری‌های ارتقا یافته و شاسی بازنگری شده راهی بازار خواهد شد. این نخستین به‌روزرسانی مهم برای این خودرو از زمان عرضه‌اش در سال ۲۰۲۲ محسوب می‌شود و قرار است به‌طور رسمی در نمایشگاه حمل‌ونقل ژاپن رونمایی شود. مهم‌ترین تغییر در نگاه اول، طراحی کاملاً جدید نمای جلو است که با الهام از نسل سوم نپسان لیف شکل گرفته است. آن پنل بزرگ و مشکی‌رنگ که امضای آریا بود، جای خود را به چهره‌ای یکپارچه‌تر و بدون جلوینچره داده است. چراغ‌های LED باریک‌تر و سپر جدید با ورودی هوای باز طراحی شده، ظاهری مدرن و همسوز با زبان طراحی جدید نپسان به این خودروی برقی



نسخه ارتقا یافته نپسان «آریا» برقی



مدیر عامل اسبق سایپا در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

ارز، قیمت و ثبت‌نام؛ صنعت خودرو قربانی سیاست‌های کوتاه‌مدت

برای جریان نقدینگی باشد، نه راه‌حل پایدار. منابع حاصل از افزایش قیمت معمولاً صرف جبران بدهی‌های انباشته، پرداخت تعهدات گذشته و کاهش فشارهای فوری می‌شود و کمتر به سمت سرمایه‌گذاری، نوسازی خطوط تولید یا ارتقای کیفیت هدایت می‌شود. اگر افزایش قیمت بدون اصلاح هم‌زمان ساختار هزینه، قیمت‌گذاری و حکمرانی صنعتی انجام شود، نتیجه‌ای جز انتقال بحران به آینده نخواهد داشت. در چنین شرایطی، هر دوره افزایش قیمت، تنها فاصله خودرو ساز با بحران بعدی را کوتاه‌تر می‌کند و اعتماد بازار را بیش از پیش کاهش می‌دهد.

به نظر شما ثبت‌نام‌های گسترده خودرو سازان ابزاری برای تامین مالی جهت تولید شناخته می‌شود؟

این مدل فروش در کوتاه‌مدت می‌تواند بخشی از نیاز نقدینگی خودرو ساز را تامین کند، اما در ایجاد تعادل پایدار در بازار موفق نخواهد بود. ثبت‌نام‌های گسترده بیش از آن که ناشی از تقاضای مصرفی باشد، نتیجه شکاف قیمت کارخانه و بازار و کاهش ارزش پول ملی است. در چنین فضایی، خودرو به ابزار سرمایه‌ای تبدیل می‌شود. ادامه این روند نه تنها به تعادل بازار کمک نمی‌کند، بلکه بی‌نظمی را تشدید می‌کند. مصرف‌کننده واقعی از بازار حذف می‌شود، صف‌های طولانی شکل می‌گیرد و تعهدات معوق افزایش می‌یابد. بدون اصلاح ریشه‌ای نظام قیمت‌گذاری و عرضه، این مدل فروش صرفاً بحران را مدیریت می‌کند، نه حل.



تسهیلات بانکی، انباشت بدهی به قطعه‌سازان و تعویق تصمیمات سخت، زیان را عمیق‌تر کرده است. به بیان دیگر، سیاست‌های بی‌رونی زمینه بحران را فراهم کرده‌اند و ناکارآمدی درونی، آن را تشدید کرده است.

آیا افزایش قیمت خودرو در شرایط فعلی، واقعا می‌تواند به اصلاح جریان نقدینگی خودرو سازان کمک کند یا صرفاً بدهی‌های گذشته را پوشش داده و بحران را به آینده منتقل می‌کند؟

افزایش قیمت، در بهترین حالت می‌تواند یک مُسکن موقت

و کاهش ارزش پول ملی است و در چنین شرایطی خودرو به کالایی سرمایه‌ای تبدیل می‌شود، ادامه این مسیر نه تنها به تعادل بازار کمک نمی‌کند، بلکه اعتماد مصرف‌کننده واقعی را بیش از پیش تضعیف خواهد کرد.

اگر افزایش نرخ ارز را از معادله کنار بگذاریم، امروز صنعت خودرو با چه بحران‌های ساختاری مواجه است که حتی در شرایط ثبات ارزی نیز مانع اصلاح وضعیت تولید و مالی می‌شود؟

حتی با فرض ثبات کامل نرخ ارز، صنعت خودرو همچنان با مجموعه‌ای از مشکلات ساختاری مواجه است که اجازه خروج از بحران را نمی‌دهد. نخستین مساله، نبود یک مدل اقتصادی روشن و پایدار است؛ خودرو ساز نه اختیار قیمت‌گذاری دارد، نه امکان برنامه‌ریزی بلندمدت برای سرمایه‌گذاری و توسعه محصول. این پلتکلیفی باعث شده تصمیمات به‌صورت مقطعی و واکنشی اتخاذ شوند. از سوی دیگر، ساختار هزینه در خودرو سازی ایران به شدت ناکارآمد است. بهره‌وری پایین نیروی انسانی، تعدد پلنفرم‌های قدیمی، تیراژهای غیر اقتصادی و ضعف در زنجیره تامین، هزینه تولید را حتی در غیاب شوک ارزی بالا نگه می‌دارد. بنابراین نمی‌توان تمام مشکلات را به متغیر ارز نسبت داد؛ مساله اصلی، ساختاری و مدیریتی است.

تا چه اندازه می‌توان زیان انباشته خودرو سازان را نتیجه سیاست‌های کلان و مداخلات دولت



نوسانات نرخ ارز، افزایش مستمر قیمت خودرو و تداوم ثبت‌نام‌های گسترده در خودرو سازان بزرگ، صنعت خودروی ایران را وارد مرحله‌ای کرده که دیگر نمی‌توان آن را صرفاً یک بحران مقطعی دانست. در شرایطی که سیاست‌گذاران افزایش قیمت را تنها راه ادامه تولید معرفی می‌کنند، واقعیت‌های بازار نشان می‌دهد مشکلات این صنعت ریشه‌ای‌تر از آن است که با تصمیمات کوتاه‌مدت برطرف شود. سعید مدنی، مدیر عامل اسبق سایپا، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با تأکید بر این که «نرخ ارز تنها یکی از متغیرهای اثرگذار بر صنعت خودرو است و نباید همه ناکارآمدی‌ها را به آن نسبت داد»، گفت: «بخش قابل توجهی از بحران فعلی به ساختار معیوب سیاست‌گذاری و نبود یک مدل اقتصادی پایدار بازمی‌گردد.» وی افزود: «افزایش قیمت خودرو اگر بدون اصلاح هم‌زمان نظام قیمت‌گذاری و ساختار هزینه انجام شود، صرفاً به جبران بدهی‌های گذشته منجر خواهد شد و نه به حل ریشه‌ای مشکلات.» مدنی همچنین با اشاره به ثبت‌نام‌های گسترده یکی از خودرو سازان بزرگ، تصریح کرد: «این روند بیش از آن که نشانه تقاضای واقعی باشد، نتیجه شکاف قیمتی



ECHO
WWW.LAMARI.IR

A
ARIAN PARS
MOTOR

LAMARI



تا موتورسیکلت در دوره‌های پایین‌تر نیز احساس قدرت را القا کند؛ ویژگی که به‌ویژه برای حرکت در مسیرهای سخت و آفرود مناسب است. سیستم قطع و وصل خودکار سیلندرهای عقب در دوره‌های پایین و هنگام شروع حرکت، به بهبود مصرف سوخت و کاهش آلایندگی کمک می‌کند. همچنین فواصل سرویس برای مولتی‌استرادا V4 رالی ۲۰۲۶ طولانی‌تر شده‌اند؛ به‌این‌ترتیب راننده می‌بایست پس از هر ۱۵ هزار کیلومتر برای سرویس‌های عادی و ۶۰ هزار کیلومتر برای سرویس‌های سنگین‌تر به نمایندگی این شرکت مراجعه کند. مولتی‌استرادا V4 رالی ۲۰۲۶ سرشار از فناوری‌های مدرن است.

دوکاتی با «مولتی‌استرادا V4 رالی مدل ۲۰۲۶»، بار دیگر ثابت کرده است که در ساخت موتورسیکلت‌های ادونچر-تورینگ صدرنشین است. این مدل جدید، تلفیقی از قدرت بالا، راحتی چشمگیر و توانایی آفرود قابل توجه را ارائه می‌دهد تا عاشقان سفرهای طولانی و مسیر خاکی یا آسفالت، چیزی کم نداشته باشند. مولتی‌استرادا V4 رالی ۲۰۲۶ با موتور قدرتمند V4 ۱۰۷۵cc توربوسمو ۱۱۵۸ سی‌سی عرضه می‌شود. حداکثر قدرت و گشتاور این موتور ۱۷۰ اسببخار در ۱۰۷۵۰ دور در دقیقه و ۱۲۱ نیوتون‌متر در ۸۷۵۰ دور در دقیقه اعلام شده است. دوکاتی ادعا می‌کند که منحنی گشتاور در مقایسه با نسل گذشته خطی‌تر شده



محصول خاص و جذاب «دوکاتی»

پیگیری يك موضوع

Follow up



سعید موتمنی

کارشناس و فعال بازار خودرو

قیمت‌ها در بازار خودرو به صورت دائم تغییر می‌کند

کارشناسان صنعت خودرو معتقدند زمانی که بازار از تعادل عرضه و تقاضا خارج می‌شود، کوچک‌ترین تغییر در نرخ ارز، سیاست خارجی یا تصمیمات دولتی می‌تواند قیمت‌ها را به‌طور غیرواقعی جابه‌جا کند. این در حالی است که ادامه اصرار بر قیمت‌گذاری دستوری، نه تنها مانع شکل‌گیری تقاضای سرمایه‌ای نمی‌شود، بلکه با افزایش هزینه‌های تولید، افت تیراژ را تشدید کرده و بازار خودرو را شکننده‌تر خواهد کرد.

در مجموع، تازمانی که اصلاح هم‌زمان نظام قیمت‌گذاری، افزایش واقعی عرضه، مهار تورم و ثبات ارزی در دستور کار قرار نگیرد، شکاف قیمت کارخانه و بازار عمیق‌تر می‌شود. حال در این زمینه سعید موتمنی، کارشناس و فعال بازار خودرو به بیان نقطه نظرات خود پرداخته است.

وضعیت بازار خودرو را در سایه افزایش قیمت‌ها چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بازار خودرو به قدری ملتهب شده که فروشندگان قیمت‌ها را خود و بر مبنای تورم و نرخ ارز اعلام می‌کنند. به نوعی باید گفت، بازار خودرو به سبب افزایش چشمگیر قیمت‌ها و کاهش قدرت خرید مردم در رکود مطلق است و معامله‌ای در بازار انجام نمی‌شود. قیمت‌ها در بازار خودرو ثابت ندارند.

اصلاح قیمت بنزین بر بازار خودرو چه تأثیری دارد؟

متأسفانه نرخ بنزین سهم قابل توجهی در تورم و جهش قیمت در بازارهای مختلف دارد، بازار خودرو نیز از این قاعده مستثنی نیست و بخشی از افزایش قیمت در بازار خودرو نیز به دلیل رشد بهای بنزین است که در ادامه اثر خود را بر بازار لوازم یدکی و افزایش هزینه‌های حمل و نقل خواهد گذاشت. از سویی، متأسفانه عدم ثبات اقتصادی در کشور نه تنها بازار خودرو بلکه بر سایر بازارها سایه انداخته و مصرف‌کننده نیز به دلیل عدم افزایش درآمد خود قدرت خرید ندارد. در نتیجه هم بازار و هم خریدار و فروشندگان در باتکلیفی به سر می‌برند.

بازار خودرو را در کوتاه مدت چگونه پیش‌بینی می‌کنید؟

متأسفانه سیاست‌های ناپایدار در عرصه اقتصاد کشور پیش‌بینی قیمت‌ها در بازار را عملاً غیرممکن کرده و قیمت‌ها هر لحظه در حال تغییر است.

کروز در دانشگاه علم و صنعت؛

انتقال دانش و تجربه مهندسان کروز به دانشجویان

«دوره مقدماتی تولید ناب و آشنایی با ابزارهای نو در مهندسی صنایع» با تدریس مهندسان کروز

برای تعداد محدودی از دانشجویان به‌صورت رایگان برگزار شد



استانداردهای خطوط تولید پیشرفته آشنا باشند. چنین رویکردی می‌تواند در آینده، نیروی انسانی کارآمدتری را در اختیار صنعت خودرو قرار دهد که توان پاسخ‌گویی به نیازهای پیچیده این صنعت را داشته باشد از سویی دیگر، حضور متخصصان صنعتی در محیط دانشگاه، فرصتی ارزشمند برای دانشجویان ایجاد می‌کند تا با چالش‌های واقعی صنعت از نزدیک آشنا شوند. انتقال تجربیات میدانی، بررسی نمونه‌های واقعی از فرآیندهای تولید و طرح مسائل کاربردی، موجب شکل‌گیری دیدگاهی عمیق‌تر و مهندسی‌تر در میان دانشجویان می‌شود؛ دیدگاهی که فاصله میان آموزش نظری و کاربرد عملی را کاهش داده و مسیر ورود دانش‌آموختگان به بازار کار را هموارتر می‌کند. کروز با چنین اقداماتی، نقش خود را فراتر از یک تولیدکننده قطعه تعریف کرده و به‌عنوان بازیگری موثر در توسعه دانش مهندسی و ارتقای کیفیت نیروی انسانی صنعت خودرو ظاهر شده است. استمرار این رویکرد و گسترش آن به سایر دانشگاه‌های کشور، می‌تواند الگویی موفق برای تعامل سازنده میان صنعت و دانشگاه باشد؛ الگویی که در نهایت به ارتقای توان تولیدی، نوآوری و رقابت‌پذیری صنعت قطعه‌سازی کشور منجر خواهد شد.

است تا دوره‌هایی مشابه در دانشگاه‌های مختلف کشور، برگزار کند.

کروز پیشگام پیوند صنعت و دانشگاه در قطعه‌سازی کشور

برگزاری دوره آموزشی تخصصی توسط شرکت صنایع تولیدی کروز در دانشگاه علم و صنعت ایران را می‌توان گامی مهم و متفاوت در مسیر تقویت ارتباط میان صنعت و دانشگاه ارزیابی کرد.

در شرایطی که همواره فاصله میان آموزش آکادمیک و نیازهای واقعی صنعت به‌عنوان یکی از چالش‌های اصلی حوزه مهندسی مطرح بوده، کروز به‌عنوان نخستین شرکت قطعه‌سازی کشور با ورود مستقیم به فضای دانشگاهی، تلاش کرده است این شکاف را به‌صورت عملی کاهش دهد.

رویکرد کروز در این مسیر، صرفاً به برگزاری یک کارگاه آموزشی محدود نمی‌شود، بلکه مبتنی بر نگاهی راهبردی به توسعه سرمایه انسانی در صنعت قطعه‌سازی است. این شرکت با انتقال دانش روز و تجربیات عملی مهندسان خود به دانشجویان، زمینه تربیت مهندسان نسل جدیدی را فراهم می‌کند که علاوه بر تسلط بر مبانی نظری، با واقعیت‌های تولید صنعتی، الزامات بهره‌وری و

متخصصان واحد مشترک صنایع تولیدی کروز با حضور در دانشکده مهندسی صنایع دانشگاه علم و صنعت، تجربیات عملی و دانش روزآمد خود را در قالب یک دوره آموزشی تخصصی به دانشجویان مقاطع مختلف این دانشگاه، انتقال دادند.

در این دوره، سرفصل‌های کاربردی و ابزارهای نوین رشته مهندسی صنایع با نگاهی به استانداردهای جاری در خطوط تولید پیشرفته تشریح شد.

این رویداد با هدف تقویت ارتباط مستمر میان بدنه علمی دانشگاه و بخش اجرایی صنعت و همچنین شناسایی استعدادهای برتر برگزار شد. متخصصان واحد مشترک کروز با تمرکز بر پیوند میان دانشگاه و بازار کار، تلاش کردند تا تصویری شفاف از وظایف شغلی یک مهندس صنایع در مقیاس صنعتی ارائه دهند.

علاوه بر این کارگاه، مسابقه حل چالش صنعتی با حضور دانشجویان کارشناسی و تحصیلات تکمیلی برگزار شد که با استقبال چشمگیر مواجه شد. طبق اعلام واحد مشترک کروز، پاسخ‌های ارسانی در حال بررسی است و اسامی برگزیدگان این چالش به‌زودی اعلام خواهد شد. شرکت صنایع تولیدی کروز به‌عنوان یکی از پیشروان صنعت قطعه‌سازی کشور، آموزش نسل جدید مهندسان و انتقال تجربه صنعتی را از وظایف خود می‌داند و در تلاش

زاپاس

Spare Tire

کاهش ۴۰ درصدی سوختگیری با کارت آزاد جایگاه

گفت: «طی هفت روز گذشته از اجرای این طرح ۲۲ آذر (۱۴۰۴) که بر اساس آن نرخ کارت آزاد جایگاه به ۵ هزار تومان افزایش یافته، میزان سوختگیری از کارت آزاد به‌طور متوسط به ۲۶ درصد تنزل یافته است.»

عظیمی‌فر افزود: «از طرف دیگر، سهم کارت شخصی در سوختگیری از ۵۷ درصد به ۷۴ درصد طی هفت روز

پس از اجرای مصوبه افزایش یافته است.»

چشمگیری کاهش می‌یافت که این امر با توجه به عدم تفاوت قیمت کارت آزاد جایگاه و سهمیه دوم کارت‌های شخصی عملاً محقق نشد.»

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران با بیان این که یکی از اهداف مصوبه اخیر دولت در خصوص نرخ بنزین، افزایش سهم استفاده از کارت سوخت شخصی در سوختگیری روزانه بود،



کرد: «پیش از اجرای طرح سه نرخ شدن قیمت بنزین، سهم کارت آزاد جایگاه در سوختگیری روزانه ۴۳ درصد بود که امکان هرگونه پایش و تحلیل داده نسبت به میزان سوختگیری گروه‌های مختلف مصرف را سلب می‌کرد.»

وی ادامه داد: «طبق قوانین بودجه سنواتی در سال‌های گذشته، میزان سوختگیری از کارت‌های آزاد باید به‌طور

به نقل از شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، معاون وزیر نفت و مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران از کاهش ۴۰ درصدی سوختگیری با کارت آزاد جایگاه در دوره هفت روزه پس از اجرای مصوبه سه نرخ شدن قیمت بنزین خبر داد.

«محمدصادق عظیمی‌فر» با اعلام این خبر اظهار



«روئلتو» در نسخه «اس» شکار شد



« پروتوتایپ یک لامبورگینی رولتوی قوی تر با پوشش استتاری اندک در اسپانیا شکار شده که احتمالاً نسخه رولتو S خواهد بود. دنیای سوپراسپرت ها هرگز از حرکت نمی ایستد و لامبورگینی با جدیدترین اقدام خود این قانون را اثبات کرده است. در حالی که هنوز هیجان معرفی ابرخودروی ۱۰۱۵ اسسب بخاری رولتو فروکش نکرده، به نظر می رسد این شرکت ایتالیایی از همین حالا در حال آماده سازی نسخه ای داغ تر و قدرتمندتر از آن است. اخیراً چندین پروتوتایپ لامبورگینی در حال آزمایش در اسپانیا مشاهده شده اند که در میان آن ها، یک رولتوی نارنجی رنگ با تغییراتی جزئی، گمانه زنی ها درباره تولد مدل رولتو S را شعله ور کرده است. ویدیوی جاسوسی

این پروتوتایپ آزمایشی خودرویی را نشان می دهد که تنها روی کاپوت جلوی خود پوشش استتاری سبکی دارد و در سایر بخش ها کاملاً شبیه به یک رولتوی استاندارد به نظر می رسد. البته وجود تجهیزات ثبت داده روی سقف، تایید می کند که این خودرو صرفاً یک مدل معمولی نیست و در حال گذراندن مراحل توسعه و آزمایش است. به طور معمول، لامبورگینی چند سال پس از معرفی یک مدل جدید، نسخه های به روزرسانی شده و قوی تر آن را عرضه می کند. برای مثال، اوتنادور که نسل قبل از رولتو بود، در سال ۲۰۱۱ معرفی شد اما نسخه SV آن در سال ۲۰۱۵ و مدل S در سال ۲۰۱۶ از راه رسیدند.

ویژه ها



رویکرد دولت کاهش مداخلات و قیمت گذاری های دستوری است



« سید علی مدنی زاده وزیر اقتصاد با تاکید بر ضرورت رشد اقتصادی و تقویت تولید، بازار سرمایه را محل اصلی جذب سرمایه در کشور دانست و تصریح کرد: «اقتصاد ایران برای رشد پایدار نیازمند سرمایه گذاری است و بازار سرمایه این ظرفیت را دارد که سرمایه های خرد و پراکنده مردم را به سمت تولید هدایت کند. رویکرد دولت نیز معطوف به تقویت این بازار، افزایش شفافیت، رفع تعارض منافع و کاهش مداخلات و قیمت گذاری های دستوری است تا بازار سرمایه بتواند بازتاب دهنده واقعیت های اقتصاد کشور باشد و اعتماد عمومی به آن باز گردد.»

دیگه چه خبر؟



تخصیص ۶.۲ میلیارد دلار ارز به صنعت خودرو



« از ابتدای سال جاری تا ۲۵ آذرماه ۴۲ میلیارد و ۶۱۳ میلیون دلار برای نیازهای مختلف وارداتی کشور توسط بانک مرکزی تامین ارز انجام شده که سهم صنایع حمل و نقل و خودرو ۶ میلیارد و ۲۷۶ میلیون دلار بوده است. صنعت خودرو و قطعه سازی کشور در شرایطی قرار دارد که تامین پایدار ارز به یکی از مهم ترین پیش نیازهای تداوم تولید و حفظ ثبات بازار تبدیل شده است. وابستگی بخشی از زنجیره تولید خودرو به واردات مواد اولیه، قطعات خاص و فناوری های مورد نیاز باعث شده هرگونه اختلال در دسترسی به منابع ارزی، مستقیماً بر تیراژ تولید، قیمت تمام شده و کیفیت محصولات اثر بگذارد.

فروش نماد خاور در هشت ماهه امسال از مرز ۲۴ همت گذشت؛

رشد ۱۵۰ درصدی در آآمد ایران خودرو دیزل در آذرماه



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

« گزارش فعالیت ماهانه ایران خودرو دیزل برای دوره منتهی به آبان ۱۴۰۴، تصویری روشن از تداوم رشد فروش و بهبود درآمدهای عملیاتی این خودروساز تجاری ارائه می دهد، روندی که نشان دهنده تقویت جایگاه شرکت در بازار خودروهای کار و تجاری کشور است. داده های منتشر شده در سامانه کدال حاکی از آن است که این شرکت در سال جاری توانسته هم در مقیاس تجمعی و هم در عملکرد ماهانه، جهش معناداری را در درآمدهای خود ثبت کند. بر این اساس، مجموع درآمد ایران خودرو دیزل در هشت ماهه منتهی به آبان ۱۴۰۴ به بیش از ۲۴ هزار میلیارد تومان رسیده است. این در حالی است که فروش شرکت در مدت مشابه سال گذشته رقمی در حدود ۱۴ هزار میلیارد تومان بوده است. مقایسه این دو دوره از رشد قابل توجه ۶۹ درصدی در درآمد حکایت دارد، رشدی که می توان آن را نتیجه افزایش حجم تولید و عرضه، بهبود ترکیب سبد محصولات و همچنین تقویت تقاضا در بازار خودروهای تجاری دانست. بررسی عملکرد ماهانه شرکت نیز از شتاب گرفتن روند فروش خبر می دهد. درآمد ایران خودرو دیزل در آبان ماه سال جاری به بیش از پنج هزار میلیارد تومان رسیده که در مقایسه با آبان سال گذشته، با افزایش چشمگیر ۱۵۰ درصدی روبه رو بوده است. چنین جهشی در سطح ماهانه بیانگر تسریع در فرآیند تحویل خودروها



IKD
IRAN KHODRO DIESEL
ایران خودرو دیزل

طی هشت ماه نخست سال، بیانگر مقیاس بالای فعالیت و بهره وری عملیاتی این شرکت است. نسبت فروش به سرمایه، نشان می دهد شرکت توانسته از ظرفیت های تولیدی و شبکه فروش خود به صورت موثری استفاده کند. در مجموع، گزارش عملکرد آبان ماه ایران خودرو دیزل از تداوم روند رو به رشد این شرکت حکایت دارد؛ روندی که با اتکا به افزایش تقاضا در بازار خودروهای تجاری، توسعه سبد محصولات و تمرکز بر بخش کامیون های سنگین شکل گرفته است. استمرار این شرایط می تواند جایگاه ایران خودرو دیزل را به عنوان یکی از بازیگران اصلی بازار خودروهای کار و تجاری بیش از پیش تثبیت کند.

و تمرکز بیشتر شرکت بر عرضه محصولات پرفروش، به ویژه در بخش کامیون های سنگین و نیمه سنگین است. در میان محصولات عرضه شده، کامیون های سنگین بیشترین سهم را از درآمد آبان ماه به خود اختصاص داده اند. فروش بالای این گروه محصولی نشان می دهد استراتژی شرکت برای توسعه حضور در بازار خودروهای سنگین، نقش مهمی در افزایش درآمدها ایفا کرده است. هم زمان، عملکرد مناسب در سایر بخش ها از جمله کامیون های سبک و متوسط نیز به تثبیت روند صعودی فروش کمک کرده است. سرمایه ثبت شده ایران خودرو دیزل که در سطح بیش از ۱۱ هزار میلیارد تومان قرار دارد، در کنار حجم فروش تحقق یافته

دلبه يك

First gear

بیمه: سپهر پنهان واردات خودرو در عصر طغیان های اقلیمی
« حاضر جواب: می گویند بیمه سپهر پنهان واردات خودرو است؛ یعنی خودروی وارداتی اول بیمه می شود، بعد وارد کشور می شود، بعد تازه متوجه می شویم که سپهر واقعی اش همان بیمه بوده! در عصر طغیان های اقلیمی، خودرو وارد کشور می شود اما قبل از روشن شدن، باید از سیل، توفان، گرد و غبار، باران اسیدی، آفتاب تند، قیمت ارز و البته جدول تعرفه ها جان سالم به در ببرد. در این شرایط، بیمه ها آماده اند هر چیزی را پوشش دهند؛ از خراش روی کاپوت گرفته تا ضربه روحی راننده هنگام دیدن قیمت نهایی خودرو. فقط یک مورد بیمه نمی شود: «خافگیری هنگام تحویل».

بازار قطعات یدکی از کنترل خارج شده است
« حاضر جواب: بازار قطعات یدکی مدتی است کنترل ندارد؛ البته کنترل هم داشته باشد، اول باید یک فرمان سالم پیدا کند! امروز اگر برای خرید یک چراغ جلو بروید، فروشنده با نگاه عمیقی می پرسد: «چراغ برای دیدن می خوای یا برای سرمایه گذاری؟» در این بازار، پیچ ساده، سابقه صادراتی دارد و فیلتر هوا گاهی قیمتش با هوای آلوده رقابت می کند. قطعات یدکی دیگر یدکی نیستند؛ «قطعات اصلی زندگی» شده اند و راننده با هر استارت، دعا می کند چیزی خراب نشود چون قیمت ها روحیه رانندگی را به حالت پیاده روی برمی گرداند.

هر ۳ ماه باید قیمت خودرو اصلاح شود
« حاضر جواب: اصلاح قیمت خودرو هر سه ماه یک بار، پیشنهاد جذابی است؛ تقریباً شبیه اصلاح صورت، فقط با تیغ اقتصادی! مردم هم کم کم عادت کرده اند؛ تقویم ها دیگر فصل ندارند، «دوره اصلاح قیمت» دارند. راننده وقتی ماشینش را می خرد، می داند که خودرو هر سه ماه بزرگتر نمی شود اما عدد روی برگه فروش رشد طبیعی دارد. تنها چیزی که اصلاح نمی شود، جای پارک است؛ آن ثابت مانده ولی قیمت خودرو در حال تمرین دوی سرعت است.

هزینه های پنهان آلودگی هوا چیست؟
« حاضر جواب: هزینه های پنهان آلودگی هوا آن قدر پنهان است که حتی خودش هم خودش را نمی بیند. از ماسک هایی که در داشبورد جا خوش کرده اند تا شیشه هایی که بالا می روند ولی هوای سالم پایین نمی آید. آلودگی هوا باعث شده راننده ها بیشتر از کیلومتر، «شاخص کیفیت هوا» را چک کنند. بعضی ها ماشین را برای رسیدن روشن نمی کنند، برای فرار از نفس تنگی روشن می کنند؛ البته اگر هوا اجازه بدهد.

الزام برقی سازی موتورسیکلت ها در تهران؛ نقطه شروع حمل و نقل پاک
« حاضر جواب: برقی سازی موتورسیکلت ها قرار است نقطه شروع حمل و نقل پاک باشد؛ البته به شرطی که پریز برق از موتور جلو نزنند! موتور برقی بی صداست، آرام است، نجیب است؛ آن قدر نجیب که عابر پیاده متوجه حضورش نمی شود. رانندگان موتور حالا باید به جای صدای موتور، زنگ موبایل شارژر کم را بشنوند. تهران آرام تر می شود، فقط باید ببینیم صف شارژ از صف بنزین جلو می زند یا نه.

خودرو برقی؛ غرب ترمز می گیرد، چین گاز می دهد!
« حاضر جواب: غرب ترمز گرفته، چین گاز داده و راننده وسط مانده که بالاخره باید پایش روی کدام پدال باشد. خودروهای برقی با سرعت وارد بازار می شوند، اما ذهن مصرف کننده هنوز در حالت دنده عقب است. با این حال، رقابت جهانی آن قدر داغ است که حتی باتری ها هم عرق می کنند.

رشد در آآمد شرکت «نور ایستا پلاستیک»

در آآمد آبان ماه

118

میلیارد تومان



میزان رشد در آآمد ۸ ماهه

43%

میزان در آآمد ۸ ماهه

میلیارد تومان

782

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

چپ تلند؟



تولید خودرو کاهشی شد

« گزارش عملکرد هشت ماهه خودروسازان داخلی از کاهش بیش از ۱۰ درصدی تولید خودرو در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته حکایت دارد، این شرایط پیامدهای قابل توجهی بر ابعاد سرمایه ای بازار، روند قیمت ها و جریان معاملات خودرو بر جای گذاشته است. این وضعیت در شرایطی رقم خورده که مطابق سند اهداف و سیاست های توسعه صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴، تولید سالانه خودروهای سبک باید به ۳ میلیون دستگاه برسد.

چرا؟



چرا تولید خودروسازان کاهشی شد؟

« به باور کارشناسان، کمبود قطعه اصلی ترین عامل محدودیت تولید از ابتدای سال جاری بوده است؛ مشکلی که بار دیگر خودروهای ناقص را به خطوط تولید بازگردانده است. بحران نقدینگی و انباشت بدهی به قطعه سازان سبب شده خودروسازان نه توان تامین داخلی قطعات را داشته باشند و نه به دلیل محدودیت های ارزی، امکان واردات قطعات مورد نیاز فراهم شود.

برای چه؟



آیا جبران تولید در سه ماه پایانی سال ممکن است؟

« تحقق پرداخت تسهیلات ۴۰ همتی می تواند بخشی از مطالبات قطعه سازان را پوشش داده و فشار نقدینگی را کاهش دهد. در چنین شرایطی، امکان بهبود نسبی تولید در سه ماه پایانی سال وجود خواهد داشت. با این حال، افت تولید تنها به کمبود نقدینگی و محدودیت های ارزی محدود نمی شود. قیمت گذاری دستوری و ناهماهنگی سیاست های حمایتی دولت با واقعیت بازار نیز نقش مهمی در تداوم این وضعیت ایفا کرده اند.



مدل قبلی ۵۵ کیلووات بود، نسل جدید می‌تواند با توان ۱۵۰ کیلووات شارژ شود. این یعنی شارژ باتری از ۱۰ به ۸۰ درصد تنها در ۲۶ دقیقه انجام می‌شود که پیشرفت بزرگی است. این سرعت شارژ بالا به‌لطف استفاده از یک باتری جدید ۶۵ کیلووات-ساعتی با فناوری لیتیوم آهن فسفات و تجهیز استاندارد خودرو به‌درگاه شارژ NACS (پورت تسلا) ممکن شده است. جنرال موتورز تخمین می‌زند که این باتری، شعاع حرکتی ۴۱۰ کیلومتر را برای بولت جدید فراهم کند که اندکی از نسل پیشین بیشتر است. شورولت برای قوای محرکه بولت ۲۰۲۷، موتور الکتریکی مورد استفاده در مدل اکوناکس برقی را به‌عزت گرفته است که نیروی خود را همچنان به‌چرخ‌های جلو انتقال می‌دهد.

نسل جدید شورولت بولت، با شارژ سه برابر سریع‌تر و قیمتی زیر ۳۰ هزار دلار برای رقابت بازگشته است تا رزان‌ترین خودرو برقی آمریکا لقب گیرد. شورولت از نسل جدید مدل برقی اقتصادی بولت برای مدل ۲۰۲۷ رونمایی کرد. این خودرو که پس از یک وقفه کوتاه دوباره به خط تولید بازگشته، با رفع بزرگ‌ترین نقطه ضعف نسل قبل یعنی سرعت پایین شارژ و با حفظ قیمت جذاب خود، عنوان ارزان‌ترین خودرو برقی آمریکا را از نیسان لیف پس گرفت. بولت جدید با قیمتی که از ۲۸ هزار و ۹۹۵ دلار شروع می‌شود، آماده است تا بازار خودروهای برقی اقتصادی را متحول کند. بزرگ‌ترین تحول در بولت جدید، جهش چشمگیر در سرعت شارژ آن است. در حالی که حداکثر سرعت شارژ



شورولت «بولت» با شارژ سریع به رقابت برمی‌گردد

افتتاح بزرگ‌ترین مرکز آزمایش ایمنی خودرو جهان توسط «جیلی»



گروه خودروسازی جیلی مرکز ایمنی خود را در خلیج هانگژو استان ژجیانگ چین افتتاح کرد. این مرکز بزرگ‌ترین مرکز آزمایش ایمنی خودرو در جهان لقب گرفته است. مرکز ایمنی خلیج هانگژو که از تخصص ایمنی شرکت ولوو، زیرمجموعه جیلی بهره می‌برد، حاصل سرمایه‌گذاری بیش از ۲ میلیارد یوان (۲۹۰ میلیون دلار) در این پروژه است. مرکز ایمنی جدید جیلی پنج رکورد جهانی گینس را ثبت کرده است. این مرکز ۴۵ هزار متر مربعی، مفاهیم سنتی ایمنی خودرو را با گنجاندن قابلیت‌های آزمایش جامع نه تنها برای محافظت فیزیکی در برابر تصادف، بلکه برای حوزه‌های نوظهوری مانند امنیت سایبری،

حفاظت از داده‌ها و حفاظت از سلامت گسترش می‌دهد. این بخشی از چارچوب «ایمنی جامع ۲۰۰» جیلی محسوب می‌شود. هدف آن «تلفات صفر، خطرات سلامتی صفر، خسارت مالی صفر و نشت اطلاعات حریم خصوصی صفر» است. جیلی به‌منظور نشان دادن قابلیت‌های این مرکز در مراسم افتتاحیه، یک آزمایش تصادف زنده بین دو خودرو لینک اند کو ۹۰۰ انجام داد. این مرکز دارای چندین آزمایشگاه تخصصی، از جمله آزمایشگاه‌های شبیه‌سازی سیستم کمک‌راننده، آزمایش محافظت از عابر پیاده و آزمایش امنیت شبکه خودرو است.

به‌روزرسانی بی‌وای دی «سیل ۰۷» برای نسخه تک‌موتوره



بنابر اسناد جدید MIIT، بی‌وای دی قصد دارد یکی از سدان‌های ساخت خود یعنی سیل ۰۷ را در نسخه برقی با موتور ۲۴۰ کیلووات و حسگر لیدار روی سقف، روانه بازار کند. مدل فعلی بی‌وای دی سیل ۰۷ در قالب یک خودرو پلاگین-هیبرید در سپتامبر ۲۰۲۵ معرفی شد. نسخه به‌روزرسانی‌شده از این خودرو، حسگر لیدار روی سقف و سامانه خودروان‌هوشمند God's Eye-B را به‌همراه دارد. بی‌وای دی سیل DM-i ۰۷ در حال حاضر با قیمت ۱۴۹ هزار و ۸۰۰ تا ۱۸۶ هزار و ۸۰۰ یوان (۲۰ هزار و ۸۰۰ تا ۲۶ هزار دلار) به‌فروش می‌رسد، اما قیمت همتای برقی این خودرو فعلاً اعلام نشده است. ابعاد بدنه

بی‌وای دی سیل ۰۷ برقی در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به‌ترتیب ۱،۴۰۱، ۱،۴۰۹ و ۲،۰۹ متر اعلام شده است که نسبت به همتای هیبرید، یک سانتی‌متر عرض بیشتری دارد. همچون سایر اعضای سری اوشن بی‌وای دی، سیل ۰۷ برقی هم دماغه بدون منفذ با هواکش در پایین سپر، چراغ‌های کم‌انرژی شکل جلو و یکپارچه عقب، سقف خمیده و دستگیره‌های مخفی‌شونده را به‌نمایش می‌گذارد. طراحی این مدل با همتای هیبرید آن نیز تفاوتی ندارد.

هدف ۹۰ درصدی حذف کربن به خودروسازان اجازه می‌دهد مدل‌های هیبریدی را حفظ کنند؛

اروپا به واقعیت‌های صنعتی تن داد

جهانی خودرو، رقابت با چین و برنامه‌ریزی بلندمدت خودروسازان اروپایی داشته باشد.

انتظار برای تغییری نه چندان دور تصمیم‌تلازه اتحادیه اروپا برای بازنگری در سیاست «ممنوعیت کامل خودروهای بنزینی از سال ۲۰۳۵» را باید یکی از مهم‌ترین چرخش‌های راهبردی در صنعت خودرو طی سال‌های اخیر دانست. این تغییر که اکنون به‌صورت یک هدف کاهش ۹۰ درصدی CO₂ تعریف شده، پیامدهای گسترده‌ای برای خودروسازان، زنجیره تامین، بازار مصرف و حتی رقابت ژئوپلیتیک در حوزه فناوری‌های پاک خواهد داشت. این تصمیم نشان می‌دهد که اروپا پس از چند سال فشار شدید برای برقی‌سازی کامل، اکنون به‌واقعیت‌های اقتصادی و صنعتی نزدیک‌تر شده است. زیرساخت‌های شارژ هنوز در بسیاری از کشورهای عضو ناکافی است، قیمت خودروهای برقی برای بخش بزرگی از مصرف‌کنندگان بالاست و وابستگی به مواد خام وارداتی-به‌ویژه از چین-نگرانی‌های امنیتی ایجاد کرده است. در چنین شرایطی، بازگذاشتن «یک مسیر محدود» برای ادامه حیات موتورهای احتراق داخلی پیشرفته یا هیبریدی، نوعی تنظیم مجدد سیاست‌ها به‌شمار می‌رود. شرکت‌هایی مانند فولکس واگن، استلانتیس و رنو که میلیاردها یورو در توسعه پلتفرم‌های برقی سرمایه‌گذاری کرده‌اند، اکنون با کاهش تقاضا و رقابت شدید خودروهای چینی مواجه هستند.

اجازه ادامه تولید موتورهای کم‌مصرف یا هیبریدی پیشرفته، به آن امکان می‌دهد سبد محصولات خود را متنوع نگه دارند و ریسک‌های مالی را کاهش دهند. در سطح جهانی، این تصمیم می‌تواند پیامدهای رقابتی مهمی داشته باشد. چین با سرعتی چشمگیر در حال گسترش صادرات خودروهای برقی است و بسیاری از تحلیلگران معتقدند فشار بیش از حد اروپا برای برقی‌سازی، ناخواسته به تقویت موقعیت خودروسازان چینی منجر شده است. اکنون بازار شدن دوباره مسیر برای موتورهای احتراق داخلی، اروپا می‌تواند بخشی از این فشار را تعدیل کند و زمان بیشتری برای توسعه فناوری‌های بومی به‌دست آورد. گروه‌های حامی محیط زیست معتقدند هر گونه عقب‌نشینی از هدف ۲۰۳۵ می‌تواند روند کاهش آلایندگی را کند کند.



در همین راستا، اتحادیه اروپا همچنین در حال بررسی فناوری‌های جدیدی مانند سوخت‌های مصنوعی (e-fuels) است؛ سوخت‌هایی که می‌توانند در موتورهای احتراق داخلی استفاده شوند اما انتشار خالص CO₂ آن‌ها بسیار کمتر است. برخی کشورها از جمله آلمان، برای گنجاندن این سوخت‌ها در قوانین جدید فشار زیادی را به خودروسازان وارد می‌کنند.

با وجود این تغییر، بسیاری از گروه‌های زیست‌محیطی از تصمیم اروپا انتقاد کرده‌اند و آن را «عقب‌نشینی از اهداف اقلیمی» می‌دانند. آن‌ها معتقدند هر گونه استثنای برای موتورهای احتراق داخلی می‌تواند روند کاهش آلایندگی را کند کند. اما در مقابل، برخی کارشناسان صنعتی می‌گویند هدف ۹۰ درصدی همچنان بسیار بلندپروازانه است و انعطاف‌پذیری محدود در قوانین، به خودروسازان کمک می‌کند تا بدون ایجاد شوک اقتصادی، مسیر گذار را طی کنند.

در مجموع، این تصمیم نشان می‌دهد که اروپا در حال حرکت به سمت یک مدل گذار واقع‌گرایانه‌تر است؛ مدلی که در آن برقی‌سازی همچنان محور اصلی است، اما فناوری‌های مکمل نیز اجازه دارند در کنار آن نقش ایفا کنند. این تغییر می‌تواند تأثیرات گسترده‌ای بر بازار

وارد می‌کند، اما در عین حال مسیر کوچکی را برای ادامه حیات خودروهای هیبریدی و موتورهای احتراق داخلی پیشرفته باز می‌گذارد. این تغییر سیاست نتیجه ماه‌ها مذاکره میان کشورهای عضو، کمیسیون اروپا و خودروسازان است. بسیاری از دولت‌ها و شرکت‌ها هشدار داده بودند که ممنوعیت کامل موتورهای بنزینی در سال ۲۰۳۵ با واقعیت‌های اقتصادی و زیرساختی اروپا همخوانی ندارد. زیرساخت شارژ در بسیاری از کشورها هنوز ناکافی است، قیمت خودروهای برقی برای بخش بزرگی از مصرف‌کنندگان بالاست و وابستگی اروپا به باتری‌ها و مواد خام وارداتی نگرانی‌های ژئوپلیتیک ایجاد کرده است.

بر اساس طرح جدید، خودروسازان همچنان باید بخش عمده‌ای از فروش خود را به خودروهای برقی اختصاص دهند، اما می‌توانند درصد محدودی از تولید را به مدل‌های هیبریدی یا موتورهای احتراق داخلی بسا فناوری‌های کم‌مصرف و آلایندگی بسیار پایین اختصاص دهند. این تغییر به‌ویژه برای برندهایی مانند فراری و لامبورگینی اهمیت دارد؛ شرکت‌هایی که محصولاتشان حجم تولید پایین اما ارزش افزوده بالا دارد و توسعه پلتفرم‌های تمام‌برقی برای آن‌ها بسیار پرهزینه است.



تحولات سیاست‌گذاری در صنعت خودرو طی سال‌های اخیر نشان داده است که مسیر گذار به حمل‌ونقل پاک، برخلاف تصور اولیه، مسیری خطی و بدون بازگشت نیست. دولت‌ها و نهادهای قانون‌گذار در سراسر جهان با چالشی پیچیده روبه‌رو هستند؛ چگونه می‌توان میان اهداف بلندپروازانه زیست‌محیطی، توان واقعی صنعت و قدرت خرید مصرف‌کنندگان تعادل برقرار کرد؟ این پرسش اکنون بیش از هر زمان دیگری در مرکز توجه قرار گرفته است؛ زیرا فشارهای اقتصادی، رقابت جهانی و محدودیت‌های زیرساختی، سیاست‌گزاران را وادار کرده تا نگاه دوباره‌ای به برنامه‌های بلندمدت خود بیندازند.

در همین حال، خودروسازان نیز با واقعیتی چندلایه مواجه هستند. یک سو باید به سمت فناوری‌های نوین حرکت کنند و از نسوی دیگر نمی‌توانند از نیازهای فعلی بازار فاصله بگیرند. مصرف‌کنندگان نیز در میانه این تغییرات، میان هزینه‌های بالای فناوری‌های جدید و دغدغه‌های زیست‌محیطی مردد مانده‌اند.

آنچه در ادامه می‌آید، نمونه‌ای روشن از همین پیچیدگی است؛ جایی که یک تصمیم تازه در سطح قاره‌ای می‌تواند مسیر آینده صنعت خودرو را تغییر دهد و پیامدهای گسترده‌ای برای رقابت جهانی، سرمایه‌گذاری‌های کلان و حتی سلیقه مصرف‌کنندگان به‌همراه داشته باشد. این تصمیم، بیش از آن که یک عقب‌نشینی باشد، بازتابی از واقعیت‌های امروز صنعت خودرو است.

وقتی عقلانیت به اروپا برمی‌گردد

اتحادیه اروپا در حال بازنگری یکی از مهم‌ترین سیاست‌های زیست‌محیطی خود است؛ سیاستی که قرار بود از سال ۲۰۳۵ فروش خودروهای بنزینی و دیزلی را به‌طور کامل ممنوع کند. اما اکنون این طرح به‌جای «ممنوعیت کامل»، به یک هدف کاهش ۹۰ درصدی انتشار CO₂ تبدیل شده است؛ تغییری که همچنان فشار اصلی را بر خودروسازان برای حرکت به سمت برقی‌سازی

طراحی خشن‌ترین خودرو پلیس دنیا توسط «منصوری»

فراری پورسانگونه نیز دیده می‌شود تا بلکه طراحی اغراق آمیز منصوری تا حدی مهار شود؛ اما این تغییرات تهاجمی از هر زاویه‌ای خودنمایی می‌کند. طراحی متفاوت سپر جلو، ابعاد بزرگ‌تر جلوپنجره و زیرسپری از جنس فیبر کربن، فراری پورسانگونه را از فرم اصیل اولیه دور می‌کند. گلگیرهای عریض، کاپوت متفاوت با چند دریچه هوا، راکب‌های جانبی با فرم زاویه‌دار و رنگ‌های مشکی با حاشیه‌های زرد رنگ، جلب توجه به این خودرو در شلوغ‌ترین خیابان‌ها را نیز تضمین می‌کند. منصوری با افزودن باله ثابت به بخش انتهایی بدنه، طرحی شبیه به یک خودرو کانسپت را پدید می‌آورد. در زیر آن، یک باله بلند نصب شده است تا نمای لایه‌لایه و تقریباً نامیشی عقب خودرو را تشدید کند.

ناوگان پلیس دوی به اعضای همچون بوگاتی و لامبورگینی، در معرض توجه علاقه‌مندان به خودروهای سوپراسپرت است. حالا در جریان برگزاری رویداد 1000 Miglia Experience در امارات، باخبر شدیم که یک دستگاه فراری پورسانگونه با تیونینگ منصوری نیز به ناوگان پلیس این کشور اضافه شده است. البته این خودرو حتی برای شهری که با بزرگ‌ترین خودروهای روزمره حکمرانی برخورد می‌کند نیز زیاده‌روی به‌نظر می‌رسد. این نمونه تک‌ساخت که با نام منصوری پوگنا تور شناخته می‌شود، به‌طور ویژه برای پلیس دوی سفارش داده شده است تا این نیرو برای نخستین بار، یک خودرو و خانواده‌ی V12 ساخت فراری را به خدمت بگیرد. رنگ‌های پوشش خودروهای پلیس دوی یعنی ترکیب سفید و سبز روی بدنه این



خبر News

جایزه امسال موتور ترند به کادیلک «اسکالید» رسید

پس از معرفی لینکلن نویگیتور در سال ۱۹۹۸، کادیلک هم به‌فکر ساخت یک شاسی‌بلند لوکس افتاد. این شرکت با نصب جلوپنجره جدید برای جی‌ام‌سی یوکان دنالی و البته تغییر نام آن، کادیلک اسکالید را معرفی کرد. این خودرو سمبل شاسی‌بلند لوکس آمریکایی به‌شمار می‌رود؛ به‌نحوی که لینکلن نویگیتور هرگز نتوانست به آمار فروش آن نزدیک شود. با گذشت سال‌ها و حضور رقبای جدید از برندهای بنتلی، لامبورگینی و رولز رویس، کادیلک اسکالید از جایگاه اولیه خود فاصله گرفت؛ اما با انتخاب اسکالید IQ به‌عنوان شاسی‌بلند لوکس سال ۲۰۲۶ توسط نشریه موتور ترند به‌نظر می‌رسد این خودرو همچنان در مسیر درست به‌پیش



می‌رود. نکته جالب این که اولین عنوان خودرو سال موتور ترند در سال ۱۹۴۹ نیز به‌یکی از محصولات کادیلک اعطا شد. به‌اعتقاد کارشناسان موتور ترند، طراحان کادیلک به درستی از ترکیب خطوط مستقیم برای نمایش هویت اصیل این خودرو لوکس استفاده کرده‌اند؛ در حالی که رنگ‌های ۱۲۴ اینچ سفارشی می‌تواند یادآور اسکالید ۲۰۰۲ باشد. با وجود فرم مکعبی بدنه، ضریب درگ ۰.۳۲۱ آن کاملاً قابل توجه است. در فضای داخلی کادیلک اسکالید IQ با بهترین طراحی در میان تمام نسل‌های این خودرو مواجه هستیم که طراحی راحت خودروهای قرن بیستم را با فناوری‌های قرن ۲۱ همراه کرده است. روکش پارچه با کیفیت، طرح زیبای دوخت روکش‌ها، بافت چشم‌نواز تریم چوب و آلومینیوم، قطعات مشکی پیانو با کیفیت بالا، نمایشگر ۵۵ اینچ خمیده با گرافیک خوشایند رابط کاربری و جداسازی فضای سرنشینان، از مهم‌ترین ویژگی‌های این بخش به‌شمار می‌رود. کنسول میانی با ابعاد بزرگ، چند شارژر بی‌سیم و جالیوانی را در خود جای داده است. راننده نیز از طریق نمایشگر اضافه سفارشی به کنترل تنظیمات همچون فرمان‌پذیری چهار چرخ یا بازشوی برقی درها دسترسی دارد؛ درحالی که یک نمایشگر دیگر نیز برای سرنشینان عقب در نظر گرفته شده است.

دوچندان می‌شود. این مساله سال گذشته و زمانی بر ملا شد که اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه‌های آمریکا (NHTSA) در حال انجام تست تصادف استاندارد روی یک دستگاه سانتافه ۲۰۲۴ بود. بازسان پس از آزمون متوجه دودی شدند که از محفظه موتور خودرو بلند می‌شد. هیوندای ماه‌ها برای بررسی و شبیه‌سازی این مشکل زمان صرف کرد و در نهایت دریافت که در تعدادی از خودروها، پوشش ترمینال استارت به‌درستی نصب نشده است. باین حال، تحقیقات نشان می‌دهد که این یک اتفاق نادر است و تخمین زده می‌شود تنها یک درصد از خودروهای فراخوانده‌شده این نقص را داشته باشند.

هیوندای برای ۱۳۵ هزار و ۲۸۶ دستگاه از شاسی‌بلندهای سانتافه مدل‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ به‌دلیل احتمال آتش‌سوزی پس از تصادف، فراخوان صادر کرده است. این نقص فنی که در جریان یک تست تصادف دولتی کشف شد، به‌خاطر یک اتصال برقی است. مشکل از آن‌جائشی می‌شود که ممکن است پوشش محافظ ترمینال B+ استارت موتور به‌درستی در جای خود قرار نگیرد باشد. در صورت وقوع تصادف و تغییر شکل محفظه موتور، این ترمینال بدون محافظ می‌تواند با مجموعه فن خنک‌کننده تماس پیدا کند و باعث اتصال و در نتیجه آتش‌سوزی شود؛ خطری که با توجه به احتمال نشت سوخت پس از تصادف،



فراخوان جلوگیری از حریق به ۱۳۵ هزار «سانتافه» رسید



تاج هستیم که احساس خوبی را به سرنشینان منتقل می‌کند. در این قسمت نمایشگر سیستم مالتی‌مدیا به‌چشم می‌خورد که کیفیت مناسبی دارد و آپشن و قابلیت خوبی برای این خودرو به‌شمار می‌رود. همچنین در بخش‌های میانی داشبورد شاهد طرح‌های ساده هستیم اما سعی شده است تا با استفاده از خطوط طراحی و استفاده از رنگ پیاپویی کمی از سادگی این قسمت‌ها کاسته شود. پشت آمپر تویوتا لوین در نسخه‌های بنزینی از نوع آنالوگ است؛ اما نسخه‌های هیبریدی از پشت آمپر دیجیتالی بهره می‌برند که این موضوع می‌تواند از جذابیت‌های مدل‌های هیبریدی این خودرو به‌شمار رود. طراحی فرمان تویوتا لوین نیز مشابه بسیاری از محصولات تویوتا است. یک فرمان ساده با طراحی سه شاخه که ارگونومی بسیار خوبی دارد و نشان تویوتا در وسط آن خودنمایی می‌کند. صندلی‌های تویوتا لوین اروگونومی و دربرگیرندگی خوبی دارد. در نسخه‌های پایه این خودرو صندلی‌ها دارای روکش پارچه‌ای هستند؛ اما در برخی از نسخه‌های هیبریدی این خودرو از روکش چرم استفاده شده است.

اما در بخش طراحی داخلی باز هم می‌توان گفت برتری با اشکودا و کتاویا است. اشکودا و کتاویا در بخش طراحی، کابینی بسیار جذاب، نسبتاً مدرن و خوش‌ساخت را ارائه می‌دهد و سبک طراحی آن کمی به‌سبک طراحی داخل کابین محصولات فولکس‌واگن نزدیک است که باعث می‌شود به‌راحتی بتوان لذت سواری و استفاده از یک خودرو و اصیل اروپایی را درک و تجربه کرد. از طرفی کابین اشکودا و کتاویا به‌دلیل استفاده از خطوط کروی و همچنین مترتال بسیار با کیفیت، سبک طراحی نسبتاً لوکسی را به‌نمایش می‌گذارد و می‌توان احساس خوبی را از آن دریافت کرد. اشکودا و کتاویا پارس‌سایر هوشمند در بخش امکانات نیز پکیج کاملی را به‌نمایش می‌گذارد و نسخه واردشده جزو تیپ‌های فول آپشن این خودرو به‌شمار می‌رود. جالب است بدانید که نسل چهارم اشکودا و کتاویا، اولین نسل از این خودرو است که دارای هدآپ‌دیسپلی بوده و این قابلیت در برخی از مدل‌های این خودرو وجود دارد. در بخش داشبورد شاهد مترتال نرم یا سافت‌تاج هستیم که احساس خوبی را به‌سرنشینان منتقل می‌کند. در این قسمت نمایشگر سیستم مالتی‌مدیا به‌چشم می‌خورد که کیفیت مناسبی دارد و آپشن و قابلیت خوبی برای این خودرو به‌حساب می‌آید. پشت آمپر اشکودا و کتاویا دیجیتالی جذاب و با کیفیت است و این موضوع جذابیت‌های این خودرو را چند برابر کرده است. اشکودا و کتاویا از فرمان D-Cut بهره می‌برد که جزو مدل‌های به‌روز دنیاست و با طراحی سه شاخه که ارگونومی بسیار خوبی دارد، تا حد زیادی توجه مخاطبان را به‌خود جلب می‌کند. صندلی‌های او کتاویا، اروگونومی و دربرگیرندگی بسیار خوب و اسپرتی دارد و در این خودرو صندلی‌ها دارای روکش چرم است.

امکانات ایمنی و رفاهی تویوتا لوین و اشکودا و کتاویا



در بخش اول تویوتا لوین دارای امکاناتی نظیر ۶ کیسه هوا، کیسه‌های زانویی راننده (در نسخه بنزینی)، سامانه کنترل پایداری الکتریکی، ترمز اضطراری اتوماتیک، رادار خط‌خوان، استارت دکمه‌ای، رینگ آلومینیومی، فرمان کمکی برقی، کروژ کنترل تطبیقی، اختار خروج از خط، سنسور نور، نوربالای اتوماتیک، فناوری LED چراغ‌ها، رانندگی خودکار بین خطوط (در نسخه هیبرید)، رادار تابلوخوان، رانندگی خودکار در ترافیک (در نسخه هیبرید)، ترمز پارک برقی، توهلد، تنظیم حالت رانندگی، تهویه اتوماتیک (در نسخه هیبرید)، پاکسازای هوای کابین (در نسخه هیبرید)، جلو آمپر دیجیتال (در نسخه هیبرید)، اپل کارپلی، اندروید اتو، نمایشگر لمسی و دوربین عقب است.

اشکودا و کتاویا نیز در بخش امکانات ایمنی و فنی نه‌تنها از تویوتا لوین چیزی کمتر ندارد، بلکه شاید می‌توان گفت امکانات بهتری نیز دارد. امکانات دیگری شامل ۶ کیسه‌های ۱۰ نقطه‌ای، سامانه کنترل پایداری، سامانه کنترل کشش، سیستم استارت و استاپ موتور، اتوهلد، کروژ کنترل تطبیقی، گرم‌کن و سردکن صندلی‌های جلو، ترمز پارک برقی، دسته‌دنده الکتریکی، فرمان دی‌کات، دسته‌دنده الکتریکی، ترمیم داخلی چرم مصنوعی، نورپردازی داخلی، مودهای مختلف رانندگی، سنسور نور، سنسور باران، نمایشگر لمسی سیستم مالتی‌مدیا، پشت آمپر دیجیتال، هشدار برخورد از جلو، استارت دکمه‌ای، صندوق عقب برقی، پاکسازای هوای کابین، شارژر وایرلس، سیستم تهویه مطبوع دو کاناله، سنسور نور و سنسور باران و... تنها بخشی از فهرست آپشن‌های این خودرو به‌شمار می‌روند.

قیمت کارخانه و بازار تویوتا لوین و اشکودا و کتاویا

آخرین قیمت اعلام‌شده از طرف شرکت واردکننده برای نسخه بنزینی تویوتا لوین ۲ میلیارد و ۵۷۵ میلیون تومان و قیمت آن در بازار روز گذشته ۳ میلیارد و ۹۳۰ میلیون تومان اعلام شده است. آخرین قیمت نسخه هیبرید تویوتا لوین ۲ میلیارد و ۳۷۵ میلیون تومان در شرکت و ۴ میلیارد و ۳۳۰ میلیارد تومان در بازار روز گذشته اعلام شده است. آخرین قیمت اشکودا و کتاویا نیز توسط شرکت واردکننده ۲ میلیارد و ۸۶۸ میلیون تومان اعلام شده؛ اما در بازار روز گذشته این خودرو حدود ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد. در پایان باید گفت خودرو اشکودا و کتاویا به‌دلیل تعددی یک‌سر و گردن بالاتر از تویوتا لوین است. جایی که این خودرو در اولین گام اصالت اروپایی و المانی و پشت‌توانه فولکس‌واگن را یک‌می‌کشد و در گام‌های بعدی از نظر مشخصات فنی، امکانات و طراحی گزینه بهتر و جذاب‌تری در بازار خودرو است.



سبک طراحی آن بسیار جذاب و جوان‌پسند شده است. از طرفی خطوط کروی که شده در اطراف جلو پنجره اشکودا و کتاویا پرو می‌تواند احساس لوکس بودن را به‌بیننده منتقل کند و اصالت طراحی محصولات اشکودا را به‌نمایش بگذارد. در طراحی نماهای جانبی نیز می‌توان خطوط طراحی برآمده را مشاهده کرد که طراحی این خودرو را عضلانی‌تر کرده است. این خودرو دارای سبک طراحی لیفت‌بک است. به‌زبان ساده‌تر شیشه عقب این خودرو به‌در صندوق عقب متصل بوده و هنگام باز شدن یا یکدیگر بالا می‌روند.

در نمای عقب اشکودا و کتاویا نیز می‌توان سبک طراحی جذاب و اسپرت را مشاهده کرد. در بخش سپر و در صندوق عقب این خودرو می‌توان خطوط طراحی و حجم‌پردازی‌های بسیار جذابی را مشاهده کرد که بر زیبایی این خودرو افزوده است. اما با این حال عمده جذابیت طراحی بخش عقب، برعهده چراغ‌های عقب اشکودا و کتاویا است که گرافیک منحصر به‌فرد و اسپرت را به‌نمایش می‌گذارد.

در کل می‌توان گفت سبک طراحی اشکودا و کتاویا دقیقاً پکیج کاملی از یک سبک طراحی جوان‌پسند و جذاب بوده و دقیقاً همان چیزی است که از یک خودرو اروپایی انتظار می‌رود.

مشخصات فنی تویوتا لوین و اشکودا و کتاویا

نسخه بنزینی تویوتا لوین از یک پیشران ۱.۲ لیتری توربوشارژ بهره می‌برد. این پیشران قادر است روی هم رفته ۱۱۴ اسببخار قدرت و ۱۸۵ نیوتون‌متر گشتاور را تولید و از طریق جعبه‌دنده ۱۰ سرعته اتوماتیک CVT به‌چرخ‌های جلو منتقل کند. در مقابل، نسخه هیبریدی تویوتا لوین دارای یک پیشران ۱.۸ لیتری تنفس طبیعی است که این پیشران به‌تنهایی می‌تواند ۹۸ اسببخار قدرت و ۱۴۲ نیوتون‌متر گشتاور را تولید کند. اما یک پیشران برقی به‌کمک پیشران بنزینی می‌آید که این پیشران به‌تنهایی توان تولید ۹۶ اسببخار قدرت و ۱۸۵ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. اما در این خودرو نیرو، به‌صورت ترکیبی مورد استفاده قرار می‌گیرد و مجموع توان تولیدی ۱۳۴ تا ۱۴۲ اسببخار می‌توان از این خودرو انتظار داشت که این نیرو از طریق جعبه‌دنده E-CVT به‌چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. تویوتا لوین در بخش سیستم تعلیق در محور جلو از سیستم مک‌فرسون و در محور عقب از سیستم دابل‌ویشن بهره می‌برد که عملکرد قابل قبولی دارند. تویوتا لوین دارای استاندارد آلایندگی یورو ۶ است و مصرف سوخت میانگین آن به‌ازای هر ۱۰۰ کیلومتر در مدل‌های بنزینی ۵.۹۵ لیتر و در مدل‌های هیبریدی ۴.۰۷ لیتر است که عدد بسیار خوبی به‌حساب می‌آید اما در طرف دیگر اشکودا و کتاویا همانند دیگر محصولات اشکودا در بازار ایران از یک پیشران ۴ سیلندر ۱.۴ لیتری توربوشارژ با فناوری پاشش سوخت مستقیم مخصوص گروه فولکس‌واگن (TSI) بهره می‌برد که این پیشران می‌تواند روی هم رفته ۱۵۰ اسببخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را تولید و نیروی تولیدشده را از طریق جعبه‌دنده اتوماتیک ۷ سرعته دو کلاچه به‌چرخ‌های جلو گسیل کند. در محور جلو این خودرو از سیستم تعلیق مک‌فرسون استفاده شده و در محور عقب آن سیستم تعلیق مولتی‌لینک دیده می‌شود. نکته‌ای که در این بخش وجود دارد این است که سیستم تعلیق مولتی‌لینک که در این خودرو استفاده شده، دقیقاً همان سیستمی است که در خودروهای اروپایی دیده می‌شود که به‌واسطه طراحی و ساختار مهندسی خود، بهتر می‌تواند تنش‌های طولی و عرضی را دفع کرده و باعث نرمی و پایداری بسیار مناسبی شود. در این بخش باید گفت برتری کامل با اشکودا و کتاویا است. جایی که این خودرو از نظر حجم موتور، قدرت و گشتاور توانسته به‌نسبت رقیب مستقیم خود در تمام المان‌ها برتری داشته باشد. همچنین از لحاظ گیربکس و سیستم تعلیق نیز این خودرو توانسته است عملکرد بهتری به‌نسبت تویوتا لوین داشته باشد.

طراحی داخلی تویوتا لوین و اشکودا و کتاویا

طراحی داخل کابین تویوتا لوین کمی عامه‌پسندتر است و تا حد زیادی مشابه طراحی کرولا است. به‌طور کلی نظر به‌این که تویوتا لوین در خارج از ایران خودرو گران‌قیمتی به‌شمار نمی‌رود، نمی‌توان از آن انتظار مترتال و طراحی لوکس را داشت و معیار مهم در این خودرو کیفیت مترتال است که در این مورد خوب عمل می‌کند. در بخش رودری‌های این خودرو از پلاستیک خشک به‌صورت سرتاسری استفاده شده و به‌طور کلی این بخش طراحی ساده‌ای دارد و از طرح‌های شلوغ در این قسمت خبری نیست. در بخش بالای داشبورد نیز شاهد بهره‌مندی از مترتال نرم یا سافت

با ورود برندهای جذاب

به بازار خودروهای وارداتی، رقابت مهیجی میان محصولات جدید ایجاد شده است. این در حالی است که شاید برخی از محصولات جدید در بازار

فعلی برای مردم تا حدی گمنام باشند، اما اصالت برند آن‌ها نشان می‌دهد که این خودروها در بازار کشور حرف‌های زیادی برای گفتن دارند. برای ثابت کردن این موضوع می‌خواهیم دو سدان وارداتی جذاب بازار یعنی اشکودا و کتاویا و تویوتا لوین را مورد بررسی قرار داده و با هم مقایسه کنیم.



احسان ناصر باغی

e.naseri@autoworld.ir

معرفی تویوتا لوین و اشکودا و کتاویا

خودروسازان چینی در سال‌های اخیر پیشرفت‌های چشمگیری داشتند و این موضوع بر کسی پوشیده نیست. یکی از مهم‌ترین دلایل این اتفاق، همکاری و ایجاد نشان مشترک بین خودروسازان چینی و غول‌های خودروسازی دنیاست. یکی از این گروه‌های مشترک، GAC – TOYOTA است که با سرمایه‌گذاری مشترک تویوتا و جی‌ای‌سی در سال ۲۰۰۴ تاسیس شده و دفتر مرکزی آن در گوانگژو چین قرار دارد و وظیفه آن تولید و مونتاژ محصولات گروه تویوتا است. جالب است که مدل‌هایی نظیر تویوتا هایلندر، فرانتلندر، C-HR، و نزا و... تنها بخشی از خودروهایی هستند که توسط این نشان مشترک تولید و مونتاژ می‌شوند. اما یکی از مهم‌ترین محصولات این گروه مشترک، تویوتا لوین است که در واقع همان تویوتا کرولا بوده؛ با این تفاوت که مدل‌های کرولا می‌وجود در بازار ایران توسط گروه مشترک تویوتا و FAW تولید و مونتاژ شده؛ اما تویوتا لوین توسط نشان مشترک تویوتا و GAC عرضه می‌شود و به‌جز تفاوت در بخش طراحی بدنه، این دو مدل خودرو تفاوت دیگری با یکدیگر ندارند. در طرف مقابل برند اشکودا یکی از آن برندهای با کیفیت و محبوب در سراسر جهان است که در ایران کمی ناشناخته مانده و توجه زیادی به آن نشده است؛ اما محصولات آن در بسیاری از کشورها، مانند کشورهای اروپایی فروش بسیار خوبی داشته است. یکی از پر فروش‌ترین محصولات این شرکت که در کشورهای اروپایی بسیار پر طرفدار شده، اشکودا اکتاویا (SKODA OCTAVIA) است که به‌تازگی شاهد حضور آن در بازار خودرو کشور هستیم. اشکودا و کتاویا ۲۰۲۳ وارداتی سدان لیفت‌بک در کلاس طراحی و سگمنت C است که براساس پلت‌فرم MQBEVO گروه فولکس‌واگن طراحی و تولید شده است و در بسیاری از کشورها با نام اشکودا اکتاویا پرو شناخته می‌شود.

طراحی بدنه تویوتا لوین و اشکودا و کتاویا

قبل از هر چیز باید گفت به‌لحاظ طراحی بدنه و پلت‌فرم، تویوتا کرولا و لوین شباهت‌های زیادی به یکدیگر دارند؛ اما تویوتا لوین به‌دلیل سبک طراحی متفاوت در بخش جلو و عقب خود بسیار جوان‌پسندانه‌تر است و شبیه به نسخه‌هایی از تویوتا کرولا است که در قاره آمریکا عرضه می‌شود. اگر از کنار به تویوتا لوین نگاه کنید، متوجه اشتراکات بدنه تویوتا لوین و تویوتا کرولا می‌شوید. شیب بخش‌های جلو و عقب تویوتا لوین، ابعاد درها و... دقیقاً همان چیزهایی هستند که در تویوتا کرولا نیز دیده می‌شود.

در مجموع در نماهای جانبی تویوتا لوین شاهد طراحی منطقی و اصولی و ساده هستیم و اجزای مختلفی مانند رینگ‌های آلومینیومی این خودرو جلوه خوبی را به‌این قسمت داده است. نمای عقب تویوتا Levin طراحی جذاب‌تر و هماهنگ‌تری نسبت به طراحی تویوتا کرولا دارد. در این بخش از چراغ‌های عقب دو قسمتی استفاده شده که به‌وسیله خطوط طراحی به یکدیگر متصل شده‌اند. در بخش سپر نیز از ترم دو رنگ استفاده شده که جلوه خوبی را به این قسمت داده است. در سمت دیگر اشکودا و کتاویا نسبت به دیگر محصولات اشکودا در بازار ایران طراحی اسپرت‌تری دارد و قشر جوان را هدف قرار داده است.

از طرفی با این که طراحی اصیل محصولات اشکودا را در اکتاویا می‌بینیم، اما المان‌های طراحی استفاده‌شده در این خودرو در مقایسه با طراحی اشکودا سوپر، طرفدار بیشتری خواهد داشت. در نمای جلو اشکودا اکتاویا پرو می‌توان سبک طراحی تهاجمی و کمی خشن را مشاهده کرد که به‌دلیل استفاده از خطوط شکسته و برآمده در زیر چراغ‌ها و همچنین روی کاپوت این خودرو،



استیشن قدرتمند اشتوتگارتی

◀ مرسدس بنز E کلاس نسل ششم موسوم به W214 در دوم ماه می سال ۲۰۲۲ میلادی به صورت رسمی معرفی شد. نسل ششم مرسدس بنز E کلاس از نظر استایل مشابه S کلاس W223 است که با استایل فست‌بک کو به بسیار جذاب به نظر می‌رسد. اما این خودرو نسخه استیشن یا استیت دارد که قوی‌ترین مدل آن E53 AMG هیبرید است که قلب تپنده آن را یک موتور ۶ سیلندر ۳ لیتری بای-توربو تشکیل می‌دهد. مرسدس بنز E53 AMG هیبرید استیت از نظر طراحی مشابه نسل قبلی بوده که با طراحی اسپرت، از جذابیت و زیبایی

منحصر به فردی بهره می‌برد. این موتور با کد M256 شناخته می‌شود و به لطف هماهنگی با موتور الکتریکی می‌تواند حداکثر ۶۰۴ اسب بخار قدرت و حداکثر ۷۵۰ نیوتون متر گشتاور را فراهم آورد. بر این اساس گیربکس ۹ سرعته جی-ترونیک اسپیدشفت با سامانه فورماتیک انتقال قدرت را به چهار چرخ امکان‌پذیر می‌کند. از سوی دیگر به لطف سیستم تعلیق بادی، سواری بسیار باکیفیتی را به سر نشینان هدیه می‌دهد. همچنین به لطف باتری ۲۸٫۶ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی می‌تواند ۱۰۰ کیلومتر را ببیماید.

ارزش خرید کدام مدل بیشتر است؟

مقایسه دو مدل بامو «X2 25i» و «X2 18i» توین پاور توربو با حجم موتور ۲ لیتری و ۱٫۵ لیتری



تفاوت قیمتی و گزینه‌های رفاهی

در بازار ایران، یکی از اصلی‌ترین عوامل تمایز میان این دو مدل، قیمت است. نسخه ۲ لیتری بامو X2 که توسط شرکت پرشیا خودرو و به فروش می‌رسد، نسبت به نسخه ۱٫۵ لیتری با قیمت بالاتری عرضه می‌شود. این در حالی است که دلالتان در بازار خودرو به دلیل عدم اطلاع‌رسانی دقیق، شایعاتی را مبنی بر این که نسخه ۲ لیتری ساخت چین است، مطرح کرده‌اند. در واقع، این موضوع هیچ گونه تاثیری در کیفیت خودرو ندارد، اما به دلیل این شایعات، مدل ۱٫۵ لیتری به طور غیر منطقی گران‌تر از مدل 25i به فروش می‌رسد. از نظر آپشن‌های رفاهی، مدل ۱٫۵ لیتری بامو X2 دارای برخی امکانات اضافی مانند صندلی‌های ماساژور، تنظیم برقی صندلی شاگرد، سردکن و گرمکن صندلی‌ها و برخی دیگر از ویژگی‌های راحتی است که ممکن است برای برخی از خریداران جذاب باشد. اما این آپشن‌ها به طور کلی تنها به افزایش راحتی و رفاه داخل کابین کمک می‌کنند و هیچ گونه تاثیری بر عملکرد فنی و قدرت خودرو ندارند.

به طور کلی، مدل 25i با پیشران ۲ لیتری توربوشارژ گزینه بهتر و منطقی‌تری برای خریداران است. با توجه به قدرت بیشتر، شتاب بهتر و عملکرد بر جسته‌تر در جاده، این مدل به وضوح یک انتخاب جذاب‌تر برای کسانی است که به دنبال تجربه رانندگی پر شتاب و هیجان‌انگیز هستند. علاوه بر این، با توجه به این که هر دو مدل ساخت کشور آلمان هستند و تفاوت‌های زیادی در کیفیت ساخت وجود ندارد، پرداخت هزینه بیشتر برای نسخه ۲ لیتری کاملاً منطقی به نظر می‌رسد.

ارزش خرید کدام مدل بیشتر است؟

با توجه به آن چه گفته شد سوال این است که کدام مدل از بامو X2 ارزش خرید بیشتری دارد؟ به طور کلی، مدل 25i با پیشران ۲ لیتری توربوشارژ گزینه بهتر و منطقی‌تری برای خریداران است. با توجه به قدرت بیشتر، شتاب بهتر و عملکرد بر جسته‌تر در جاده، این مدل به وضوح یک انتخاب جذاب‌تر برای کسانی است که به دنبال تجربه رانندگی پر شتاب و هیجان‌انگیز هستند. علاوه بر این، با توجه به این که هر دو مدل ساخت کشور آلمان هستند و تفاوت‌های زیادی در کیفیت ساخت وجود ندارد، پرداخت هزینه بیشتر برای نسخه ۲ لیتری کاملاً منطقی به نظر می‌رسد. اگر چه مدل ۱٫۵ لیتری آپشن‌های رفاهی بیشتری دارد، اما این ویژگی‌ها نمی‌توانند ضعف‌های فنی این نسخه را جبران کنند. اگر به دنبال خودرویی با عملکرد بالا و قدرت بیشتر هستید، مدل 25i با پیشران ۲ لیتری انتخاب بهتری خواهد بود. به طور کلی، مدل 25i با پیشران ۲ لیتری توربوشارژ گزینه‌ای منطقی‌تر برای خریداران است. این نسخه توسط پرشیا خودرو، عرضه‌کننده رسمی محصولات بامو و مبنی با سابقه ۲۱ ساله به بازار ایران عرضه شده است؛ موضوعی که علاوه بر اطمینان از اصالت خودرو، خدمات پس از فروش و پشتیبانی معتبر را نیز تضمین می‌کند. با توجه به قدرت بیشتر، شتاب بهتر و عملکرد بر جسته‌تر در جاده، این مدل به وضوح یک انتخاب جذاب‌تر برای کسانی است که به دنبال تجربه رانندگی پر شتاب و هیجان‌انگیز هستند. اگر چه مدل ۱٫۵ لیتری آپشن‌های رفاهی بیشتری دارد، اما این ویژگی‌ها نمی‌توانند ضعف‌های فنی این نسخه را جبران کنند. بنابراین پرداخت هزینه برای نسخه ۲ لیتری نه تنها منطقی است، بلکه با توجه به پشتیبانی رسمی پرشیا خودرو، یک انتخاب مطمئن و ارزشمند محسوب می‌شود.

◀ در بازار خودروهای کراس‌اوور، بامو X2 یکی از مدل‌های جذاب و پرطرفدار این برند است که به دلیل طراحی اسپرت و ویژگی‌های



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

فنی بر جسته، توانسته توجهات زیادی را به خود جلب کند. در حال حاضر، در بازار ایران دو نسخه از این خودرو عرضه شده است: یکی با پیشران ۲ لیتری توین پاور توربو و دیگری با پیشران ۱٫۵ لیتری توربوشارژ. با این که هر دو مدل از گیربکس ۷ سرعته اتوماتیک دو کلاچه بهره می‌برند و نیروی خود را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کنند، تفاوت‌های زیادی در ابعاد فنی، قیمت و ویژگی‌های رفاهی میان این دو نسخه وجود دارد که به خودی خود سوالات زیادی را در ذهن مخاطبان مطرح می‌کند. در این مقاله، به بررسی دقیق این دو مدل از بامو X2 خواهیم پرداخت و به طور خاص روی ارزش خرید نسخه ۲ لیتری تاکید می‌کنیم.

بامو X2 با پیشران ۲ لیتری توربوشارژ (25i)

نسخه ۲ لیتری بامو X2 که با عنوان 25i شناخته می‌شود، از یک پیشران ۲ لیتری توربوشارژ با توان خروجی ۲۰۴ اسب بخار و گشتاور ۳۰۰ نیوتون متر بهره می‌برد. این پیشران قدرتمند به خودرو امکان شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت حدود ۷٫۲ ثانیه‌ای را می‌دهد که به وضوح نشان‌دهنده قدرت و عملکرد بسیار خوب این مدل است. این خودرو همچنین از گیربکس ۷ سرعته اتوماتیک دو کلاچه بهره می‌برد که امکان شتاب‌گیری سریع و انتقال قدرت نرم و دقیق را فراهم می‌آورد.

بامو X2 با پیشران ۱٫۵ لیتری توربوشارژ (18i)

مدل ۱٫۵ لیتری بامو X2 با پیشران کوچک‌تر خود، قدرتی معادل ۱۵۶ اسب بخار و گشتاور ۲۵۰ نیوتون متر تولید می‌کند. این نسخه به لحاظ شتاب‌گیری نسبت به مدل ۲ لیتری ضعیف‌تر است و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت حدود ۹٫۱ ثانیه‌ای دارد. این پیشران نیز از همان گیربکس ۷ سرعته اتوماتیک دو کلاچه بهره می‌برد؛ اما قدرت کمتری نسبت به مدل ۲ لیتری دارد.

کیفیت و تفاوت ساخت

از مهم‌ترین مسائلی که در بازار خودرو ایران مطرح شده، شایعاتی است مبنی بر این که نسخه ۲ لیتری بامو X2 ساخت کشور چین است و نسخه ۱٫۵ لیتری آن در آلمان تولید شده است. این شایعات باعث ایجاد تفاوت قیمت در بازار شده است. اما حقیقت این است که هر دو مدل بامو X2 در کارخانه‌های آلمان تولید شده‌اند و تنها تفاوت این است که نسخه 25i با پیشران ۲ لیتری به سفارش چین ساخته شده و سپس به چین صادر شده است. این نسخه در نهایت از چین به ایران وارد شده است. در مورد کیفیت ساخت، باید گفت هیچ تفاوتی میان این دو مدل وجود ندارد. بامو به عنوان یکی از پیشگامان صنعت خودرو همواره بالاترین استانداردهای کیفیت را در ساخت خودروهای خود رعایت می‌کند و این دو مدل نیز از این قاعده مستثنی نیستند. هر دو خودرو از مواد با کیفیت بالا در داخل کابین و بخش‌های مختلف بدنه بهره می‌برند و هیچ تفاوتی در کیفیت ساخت مشاهده نمی‌شود.

با توجه به قدرت بیشتر، شتاب بهتر و عملکرد بر جسته‌تر در جاده، این مدل به وضوح یک انتخاب جذاب‌تر برای کسانی است که به دنبال تجربه رانندگی پر شتاب و هیجان‌انگیز هستند. اگر چه مدل ۱٫۵ لیتری آپشن‌های رفاهی بیشتری دارد، اما این ویژگی‌ها نمی‌توانند ضعف‌های فنی این نسخه را جبران کنند.



نیسان «ناوارا»؛ عضلانی و تنومند



«نسل چهارم نیشان ناوارا در ۱۹ نوامبر سال جاری میلادی معرفی شد. این خودرو بر پایه و اساس زبان جدید طراحی نیشان بوده و در نمای جلو LEDهای باریک در بخش بالایی و چراغ‌های اصلی در زیر آن با جلونچره‌ی عریض چهره‌ی زیبا و اسپرتی به این پیکاپ بخشیده است. در نمای عقب نیز چراغ‌های عمودی مزین به LED با گلگیرهای عضلانی نمای بسیار جذابی به این خودرو داده است. کابین نیشان ناوارا نسل چهارم موسوم

به D27 ساده و مینیمال بوده و با غریب‌لیک فرمان و دسته‌دنده اسپرت، زیبا و جذاب است. از نظر فنی یک موتور ۴ سیلندر ۲.۴ لیتری دیزلی توربوشاژ در این مدل حداکثر ۲۰۱ اسببخار قدرت و ۴۷۰ نیوتون‌متر گشتاور را به ارمغان می‌آورد. گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک نیز قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می‌کند. این مدل از نظر آپشن رفاهی و ایمنی در سطح بالایی قرار دارد و یک گزینه جدید و به‌روز محسوب می‌شود.

«سایپادیزل» به نوسازی ناوگان سنگین شتاب می‌دهد؛

کشنده «GX560» روی خط تولید رفت

تا پایان سال جاری، تولید ۲۰۰ دستگاه از این کشنده در برنامه قرار دارد که ۵۰ دستگاه از آن وارد خط تولید شده و تولید ۱۵۰ دستگاه دیگر به فرآیند تخصیص ارزش وابسته است



عکس‌ها: روزنامه «دنیای خودرو»

خط تولید کشنده GX560 روز گذشته

در شرکت سایپادیزل و با حضور جمعی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی،



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

رئیس پلیس راهور فراجا و مدیران ارشد گروه خودروسازی سایپا به‌صورت رسمی افتتاح شد. این مراسم، نقطه آغاز تولید انبوه یکی از قدرتمندترین کشنده‌های تجاری تولید داخل بود؛ محصولی که به گفته مدیران ارشد نارنجی پوشان جاده‌مخصوص قرار است نقشی جدی در نوسازی ناوگان فرسوده حمل‌ونقل، ارتقای ایمنی جاده‌ای و کاهش آلودگی هوا داشته باشد. در شرایطی که فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل سنگین به یکی از گره‌های مزمن اقتصاد، ایمنی جاده‌ای و آلودگی هوادر کشور تبدیل شده است، افتتاح هر خط تولید جدید در حوزه خودروهای تجاری، صرفاً یک رویداد صنعتی محسوب نمی‌شود؛ بلکه پیامی مستقیم به سیاست‌گذاران، فعالان حمل‌ونقل و بازار دارد. آیین آغاز تولید کشنده GX560 به‌خودی‌خود نشان می‌دهد که هدف تنها معرفی یک محصول جدید نیست، بلکه سخن بر سر سیاست‌های کلانی همچون اجرای قانون هوای پاک، ارتقای ایمنی جاده‌ای، کاهش مصرف سوخت و احیای ظرفیت تولید خودروهای تجاری در داخل کشور است. در ادامه بخشی از این رونمایی در قالب گزارش ارائه شده است:

افتتاح خط تولید؛ پیام یک بازگشت

آیین آغاز تولید GX560 در حالی برگزار شد که سایپادیزل در سال‌های اخیر دوره‌ای پرچالش را پشت سر گذاشته است. افتتاح این خط تولید، از نگاه مدیران شرکت، صرفاً رونمایی از یک محصول جدید نیست؛ بلکه نشانه‌ای از بازگشت این خودروساز تجاری

باسابقه به مسیر توسعه و افزایش سهم بازار تلقی می‌شود.

در این مراسم، خط تولید کشنده GX560 به‌صورت رسمی به بهره‌برداری رسید و حاضران از بخش‌های مختلف تولید بازدید کردند. حضور هم‌زمان نمایندگان مجلس، پلیس راهور و مدیران ارشد نارنجی پوشان جاده‌مخصوص، نشان‌دهنده پیوند سیاست‌گذاری، ایمنی و تولید در پروژه‌ای بود که مستقیماً با حمل‌ونقل کشور گره خورده است.

نوسازی ناوگان؛ یک الزام اقتصادی و زیست‌محیطی

زینب قیصری، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در این مراسم با اشاره به اهمیت استفاده از مدیران جوان و رویکردهای نو در صنعت خودرو گفت: «نمونه موفق این سیاست را می‌توان در عملکرد سایپادیزل مشاهده کرد.» به گفته او، حرکت به سمت تولید محصولات جدید و متناسب با نیاز کشور، نشان‌دهنده تغییر نگاه مدیریتی در این شرکت است.

وی با تأکید بر ضرورت اجرای طرح جایگزینی خودروهای فرسوده سنگین افزود: «کشور به‌شدت به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل نیاز دارد و تولید کشنده GX560 می‌تواند نقش موثری در این مسیر ایفا کند.» از نگاه این عضو کمیسیون صنایع، توسعه تولید داخل در بخش خودروهای تجاری، نه تنها یک موضوع صنعتی، بلکه یک ضرورت ملی است.

برنامه هفتم و فاصله قانون با واقعیت

اکبر رنجبرزاده، دیگر عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس نیز در حاشیه این مراسم و در گفت‌وگو با خبرنگاران، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل را یکی از پیش‌نیازهای رشد اقتصادی کشور دانست.

وی تصریح کرد: «بخش قابل توجهی از رشد اقتصادی به حوزه حمل‌ونقل بازمی‌گردد و بدون ناوگان به‌روز، این بخش با بهر موری پایین مواجه خواهد بود.»

رنجبرزاده با اشاره به احکام قانون برنامه هفتم توسعه گفت: «مجلس نوسازی سالانه ۳۵۰ هزار خودرو را در قانون پیش‌بینی کرده و اجرای آن از امسال آغاز شده است. با این حال، نیاز واقعی کشور بیش از ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو برآورد می‌شود.» به گفته او، تحقق این هدف، تأثیر مستقیمی بر کاهش مصرف سوخت و بهبود کیفیت هوا خواهد داشت.

این نماینده مجلس شورای اسلامی با تأکید بر ضرورت تخصیص ارز برای نوسازی ناوگان افزود: «خودروسازان تجاری برای تداوم تولید و افزایش داخلی‌سازی، نیازمند سیاست‌های حمایتی پایدار هستند.»

وی عملکرد سایپادیزل در ایجاد بستر تولید داخل را قابل تقدیر دانست و ابراز امیدواری کرد که فعالیت در حوزه تحقیق و توسعه نیز تقویت شود تا تولید کامل خودروهای تجاری در داخل کشور محقق شود.

ایمنی و هوای پاک در گرو نوسازی

سردار سید تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا از دیگر سخنرانان این مراسم بود که با اشاره به سهم بالای حمل‌ونقل جاده‌ای در کشور گفت: «بیش از ۹۰ درصد جابه‌جایی کالا و مسافر از طریق جاده انجام می‌شود و به همین دلیل، ارتقای ناوگان، راه‌آهن و عامل انسانی سه محور اساسی توسعه هستند.»

رئیس پلیس راهور فراجا با اشاره به این که فرسودگی ناوگان تجاری یکی از چالش‌های جدی کشور است، اظهار داشت: «نوسازی آن می‌تواند نقش موثری در کاهش تصادفات و تلفات جاده‌ای داشته باشد. نزدیک به ۵۰۰ هزار دستگاه کامیون و اتوبوس در کشور تردد می‌کنند که حدود ۶۰ درصد آن‌ها در سن فرسودگی قرار دارند.

سردار حسینی با بیان این که سهم ناوگان عمومی بار و مسافر از کل تصادفات کشور حدود ۲۵ درصد است، تأکید کرد: «نوسازی ناوگان، به‌ویژه در بخش کامیون‌ها و اتوبوس‌ها، یک اقدام حیاتی برای ارتقای ایمنی جاده‌ای محسوب می‌شود. اگر نوسازی ناوگان با ایجاد

سامانه‌های نظارتی و کنترلی همراه شود، آمار تصادفات و جان‌باختگان کاهش قابل توجهی خواهد داشت.»

رئیس پلیس راهور همچنین به نقش خودروهای دیزلی در آلودگی هوا اشاره کرد و گفت: «بخش قابل توجهی از آلوده‌های هوای ناشی از خودروهای دیزلی فرسوده است.» از نگاه او، اجرای قانون هوای پاک بدون نوسازی ناوگان و ارتقای کیفیت گازوئیل امکان‌پذیر نیست. وی تأکید کرد که وزارتخانه‌های صمت و نفت باید زمینه تولید خودروهای با استاندارد یورو ۶ و تأمین سوخت متناسب با آن را فراهم کنند.

تحويل ۲۰۰ دستگاه کشنده GX560 تا پایان سال

در ادامه مراسم محمود سهیل‌نژاد، مدیر عامل شرکت سایپادیزل با اشاره به سابقه ۶۳ ساله این شرکت گفت: «سایپادیزل در سال ۱۳۹۷ به دلیل تحریم‌ها با محدودیت‌های جدی مواجه شد؛ اما امروز با تکیه بر توان داخلی، رشد تولید بیش از ۲۵۰ درصدی را تجربه کرده است.»

سهیل‌نژاد با بیان این که سهم بازار سایپادیزل نیز در این مدت بیش از چهار برابر افزایش یافته که نشان‌دهنده بازگشت این شرکت به جایگاه خود در بازار خودروهای تجاری است، توضیح داد: «برنامه‌های تولید اعلام‌شده به وزارت صمت و گروه خودروسازی سایپا تاکنون بدون انحراف محقق شده و پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال به‌طور کامل اجرایی شود.» مدیر عامل سایپادیزل درباره

برنامه تولید کشنده GX560 به خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «تا پایان سال جاری، تولید ۲۰۰ دستگاه از این کشنده در برنامه قرار دارد که ۵۰ دستگاه آن وارد خط تولید شده و تولید ۱۵۰ دستگاه دیگر به فرآیند تخصیص ارز وابسته است. برای سال آینده نیز برنامه تولید هزار دستگاه از این محصول پیش‌بینی شده است.» سهیل‌نژاد همچنین از قرار گرفتن GX560 در طرح جایگزینی ناوگان فرسوده خبر داد و تأکید کرد: «این محصول می‌تواند نقش موثری در نوسازی ناوگان

حمل‌ونقل کشور ایفا کند. سایپادیزل در حال حاضر هیچ خودرو معوقی در تولیدات جاری ندارد.» مدیر عامل سایپادیزل در پاسخ به سؤال خبرنگار «دنیای خودرو» درباره داخلی‌سازی GX560 گفت: «این محصول با عمق داخلی‌سازی ۲۰ درصد آغاز شده و طبق تکلیف وزارت صمت، این رقم تا پایان سال به ۳۰ درصد خواهد رسید.» وی افزود: «در سال‌های آینده و متناسب با الزامات وزارتخانه،

عمق داخلی‌سازی افزایش خواهد یافت. سهیل‌نژاد همچنین از توسعه سبد محصولات خبر داد و گفت: «تا پایان سال، دو محصول جدید ۸ و ۶ تن اتوماتیک به سبد تولید سایپادیزل اضافه خواهد شد؛ محصولات که با نیوفیس جدید وارد بازار می‌شوند.»

کشنده GX560 قابلیت ارتقا به استانداردهای ۱۲۰ گانه رانیز دارد

هومن رجایی‌زاده، معاون مهندسی سایپادیزل در خصوص ویژگی‌های کشنده GX560 به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «این کشنده به موتور ۱۳.۵ لیتری کامینز با توان ۵۶۰ اسببخار و گشتاور ۲۶۵۰ نیوتون‌متر مجهز است و قابلیت ارتقا به استاندارد آلایندگی یورو ۶ را دارد. گیربکس ۱۲ سرعته اتوماتیک ZF، محورهای DANA، کابین با سیستم تصفیه هوای یورو ۶ را دارد. این استانداردهای کامل اروپایی، GX560 را در زمره کشنده‌های پیشرفته تولید داخل قرار می‌دهد.» رجایی‌زاده با اشاره به سامانه‌های ایمنی این محصول اظهار داشت: «کشنده GX560 به تجهیزات نظیر ترمز اضطراری، رادار بین خطوط، ترمز کمکی، هشدار خواب‌آلودگی راننده، دوربین ۲۷۰ درجه و مانیتور ۱۱.۲ اینچی مجهز است.» به گفته او، این خودرو علاوه بر پاس کردن استانداردهای ۸۵ گانه فعلی، قابلیت انطباق با استانداردهای ۱۲۰ گانه آینده رانیز دارد. وی افزود: «سایپادیزل در طراحی این محصول تلاش کرده راه‌راننده در کنار ایمنی و مصرف سوخت بهینه مدنظر قرار گیرد و تجهیزات تکمیلی نیز بر اساس بازخورد بازار به محصول اضافه خواهد شد.»





قیمت مناسب و تعیین شرایط فروش اقساطی برای این مدل خودروها را از جمله دلایل این امر می‌دانند.

این روزها رقابت در بازار خودروهای برقی به‌خصوص در محدوده قیمت ۴ تا ۸ میلیارد تومان رو به افزایش است و کارشناسان



استقبال از خودروهای برقی رو به افزایش است

تحلیل

analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

مقاضیان خودرو فرصت را از دست ندهند!

می‌رسد این روزها فرصت خوب و مناسبی برای مقاضیان خودرو فراهم شده که هر چه سریع‌تر مدل مدنظر خود را خریداری کنند و تصمیم خود را در این باره به‌تأخیر نیندازند.

در بهار سال آینده، متاثر از نوسانات بهای ارز و بازگشت دوباره تحریم‌های سازمان ملل، قیمت خودرو نیز با تغییرات محسوس و چشمگیری مواجه شود. بنابراین به‌نظر

هر چند این روزها قیمت خودرو در بازار مدام تغییر می‌کند، اما به‌باور بسیاری از کارشناسان، وضعیت در این بخش از بازار تا حدی مطلوب است و پیش‌بینی می‌شود

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
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۵۸	یک میلیارد و ۹۲۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۶۲	۲ میلیارد و ۹۰	۰	
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیارد و ۸۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۲۵	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۰	یک میلیارد و ۲۲۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۴۱۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۶۴	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۵ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۰	یک میلیارد و ۹۰	۲۰	▼
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۵۲۰	۰	
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۷۳۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۹۸	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۷۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۶۸۰	۳۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک UGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تویوتا bz4X ۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
میتسوبیشی اولتندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
هوندا HR-eHEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۸۵۶	۴ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۳۸	۴ میلیارد و ۷۵۰	۰	
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۲۵	۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۶۶	۹	▲
پراید ۱۵۱ بالابر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۷۲	۵	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۷۲	۱۹	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۳۸	۱۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۰۸	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۵۲	۷	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۶۰	۷	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۱۵	۵	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۵۴	۱۳	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۸۸	۱۵	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۶۸	۱۹	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۶۹	۱۶	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۸۰	۱۰	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۵۵	۱۵	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۵۴	۱۶	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۴۵	۱۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۰۷	۲۶	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۲۸	۳۱	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۳۰	۲۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۳۴۵	۲۵	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۶۳	۱۳	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۰۰	۱۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۷۵	۵	▲
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۵	۰	
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۸۳۰	۱۰	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۸۵	۲۳	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۲۲	۳۴	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۱۳	۱۰	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۲۴	۱۰	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۵۳	۲۳	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۰۸	۱۶	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۹۰۵	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۶۳	۲۱	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۸۷	۲۱	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۹۸	۲۴	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۱۹۹	۱۹	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۸۶	۲۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۳۵	۱۶	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۶۲	۱۷	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۲۶۵	۳۷	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک میلیارد و ۳۰	۲۸	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۲۷۱	۴۰	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۰۵	۱۳	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۷۲۰	۲۵	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۶۸	۳	▲



کشف بیش از ۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در مراغه

فرمانده انتظامی مراغه از کشف ۲ هزار و ۶۴ لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون ریال در این شهرستان خبر داد. سرهنگ فارسی گفت: «در پی اطلاع مأموران پلیس امنیت عمومی از تخلیه روغن موتور خودرو از یک دستگاه وانت نیسان در یکی از محلات شهرستان مراغه موضوع در دستور کار پلیس قرار گرفت». وی افزود: «مأموران پلیس بلافاصله به محل اعلامی عزیمت و در بررسی‌های صورت گرفته با هماهنگی مراجع قضایی از یک دستگاه وانت نیسان تعداد ۵۱۶ گالن ۴ لیتری جمعا به مقدار ۲ هزار و ۶۴ لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۲ میلیارد و ۶۰۰

میلیون ریال کشف کردند.» سرهنگ فارسی با بیان این‌که در این زمینه یک متهم دستگیر و خودروی وانت نیسان نیز توقیف شد، ادامه داد: «متهم پس از تشکیل پرونده جهت سیر مراحل قانونی به مراجع قضایی معرفی شد.» فرمانده انتظامی شهرستان مراغه در پایان از شهروندان خواست در صورت مشاهده هرگونه فعالیت غیرمجاز در قالب قاچاق کالا و یا تهیه و توزیع کالاهای قاچاق توسط افراد سودجو موضوع را از طریق شماره تلفن ۱۱۰ به پلیس گزارش دهند تا نسبت به شناسایی و دستگیری متخلفان اقدام شود.

همکاری با کاسترول، کاهش ۱۳ تا ۲۴ درصدی ردپای کربنی را به همراه دارد؛

رنو نخستین روغن‌های موتور کم‌کربن را در اروپا عرضه کرد



«قوانین سخت‌گیرانه اتحادیه اروپا برای کاهش آلایندگی، خودروسازان را وادار کرده تا نه تنها در طراحی موتور و سوخت، بلکه در تمامی بخش‌های چرخه عمر خودرو به دنبال راه‌حل‌های پایدار باشند. در این میان، حوزه روانکارها به‌عنوان یکی از اجزای حیاتی عملکرد خودرو، به نقطه‌ای حساس در این گذار تبدیل شده است. روغن‌های موتور و سایر روانکارها نقشی کلیدی در کاهش اصطکاک، افزایش بهره‌وری و محافظت از قطعات دارند، اما تولید و مصرف آن‌ها نیز ردپای کربنی قابل توجهی بر جای می‌گذارد. همین مساله باعث شده شرکت‌های بزرگ به دنبال نوآوری‌هایی باشند که بتوانند هم کیفیت فنی را حفظ کنند و هم فشارهای زیست‌محیطی را کاهش دهند. از سوی دیگر، مصرف‌کنندگان نیز بیش از گذشته به انتخاب‌های پایدار توجه نشان می‌دهند و انتظار دارند برندهای معتبر، راهکارهایی ملموس برای کاهش اثرات زیست‌محیطی ارائه دهند.

گروه رنو اعلام کرده است که به‌عنوان نخستین خودروساز، طیف کاملی از روغن‌های موتور کم‌کربن را در اروپا عرضه می‌کند. این روغن‌ها با استفاده از پایه‌های بازتولیدشده (Re-Refined Base Oils – RRBO) تولید شده‌اند و هدف آن‌ها کاهش ردپای کربنی محصولات خدمات پس از فروش است. در گام نخست، رنو و کاسترول به‌طور مشترک روغن Renault-Castrol GTX RN175W-30 را معرفی کرده‌اند؛ محصولی که بیش از نیمی از خودروهای

فعلی رنو در اروپا را پوشش می‌دهد. این شرکت قصد دارد تا سال ۲۰۲۶ استفاده از پایه‌های بازتولیدشده را به تمامی فرمولاسیون‌های روغن موتور خود گسترش دهد. بر اساس ارزیابی چرخه عمر، استفاده از این پایه‌ها ردپای کربنی روغن RN17 را حدود ۱۵ درصد نسبت به فرمولاسیون‌های معمولی کاهش می‌دهد. در کل، کاهش کربن در این طیف بین ۱۳ تا ۲۴ درصد برآورد شده است. رنو تأکید کرده که این روغن‌ها همچنان الزامات فنی سازنده را برآورده می‌کنند و عملکرد، حفاظت و پوشش ضمانت خودروها حفظ خواهد شد. فرانسوا دلیون، معاون خدمات پس از فروش جهانی رنو، گفت: «عرضه روانکارهایی با پایه‌های بازتولیدشده نشان می‌دهد که می‌توان راه‌حل‌های کم‌کربن را بدون قربانی کردن کیفیت یا عملکرد در چرخه عمر خودرو به کار گرفت.» کاسترول نیز این همکاری را بخشی از تلاش گسترده‌تر برای گسترش اقتصاد چرخشی در صنعت خودرو دانست. روغن RN17 اکنون از طریق شبکه نمایندگی‌های رنو در اروپا عرضه شده است. مشخصات دیگر از جمله RN720 و AN2022 نیز تا سال ۲۰۲۶ معرفی خواهند شد تا مجموعه کامل شود. در این میان RN17 با انواع کم‌سولفات (Low-SAPS) برای روغن‌های 5W-30، مناسب برای خودروهای بنزینی و دیزلی فعلی اروپا، با هدف بهبود مصرف سوخت و حفاظت از فیلترهای ذرات. RN720 به عنوان محصول فوق‌کم‌ویسکوزیته (0W-20)، طراحی شده برای موتورهای بنزینی و هیبریدی جدید با تمرکز بر

کاهش اصطکاک و انتشار دی‌اکسید کربن. همچنین AN2022 به عنوان نسل جدید تاییدیه برای موتورهای تازه و کاربردهای الکتریکی، شامل روغن‌های 0W-20 و 0W-30، مقاوم در برابر استارت-استاپ‌های مکرر، فشار حرارتی بالا و نیازهای دوام طولانی، در عین حال سازگار با سیستم‌های کنترل آلایندگی مدرن خواهد بود. این اقدام رنو نشان‌دهنده تغییر رویکرد صنعت روانکارها به سمت کاهش کربن و استفاده از منابع بازیافتی است؛ تغییری که می‌تواند الگوی تازه‌ای برای سایر خودروسازان

صنعت روانکارها دانست؛ روندی که در آن بازیافت، بازتولید و کاهش کربن به معیارهای اصلی رقابت تبدیل می‌شوند. اگر سایر خودروسازان نیز به این مسیر بپیوندند، می‌توان انتظار داشت که طی یک دهه آینده، روغن‌های بازتولیدشده به استاندارد غالب بازار اروپا و سپس سایر مناطق جهان بدل شوند. برای صنعت خودرو، این تغییر نه تنها فرصتی برای کاهش هزینه‌ها و آلایندگی است، بلکه ابزاری برای بازتعریف برندها در عصر پایداری و مسئولیت اجتماعی خواهد بود.

اروپایی و جهانی باشد. تصمیم اخیر گروه رنو برای عرضه طیف جدیدی از روغن‌های موتور با پایه‌های بازتولیدشده (Re-Refined Base Oils – RRBO) را باید نقطه عطفی در مسیر گذار صنعت روانکارها به اقتصاد کم‌کربن دانست. این اقدام نه تنها نشان‌دهنده تغییر رویکرد خودروساز بزرگ اروپایی در حوزه خدمات پس از فروش است، بلکه پیامدهای گسترده‌ای برای زنجیره تأمین، رقابت برندها و آینده استانداردهای زیست‌محیطی خواهد داشت. در نهایت، باید این اقدام را بخشی از روند بزرگ‌تر تحول

XTRIM

BORN FOR MORE

SX

تجربه یک زندگی مدرن



فراری روما به عنوان یک سوپراسپرت لوکس از پیشرانۀ ۸ سیلندر وی شکل ۹۰ درجه‌ای به حجم ۳.۹ لیتری مجهز به توربوشارژ بهره می‌برد. بر این اساس در مدل پور توفینو شاهد آن هستیم که با توجه به تغییرات در بخش سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ و همچنین طراحی توربوها حداکثر ۶۱۱ اسب‌بخار قدرت و ۷۶۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. گیربکس ۸ سرعته F1 دوکلاچه وظیفه انتقال قدرت را به چهار چرخ برعهده دارد تا ظرف ۲.۴ ثانیه از حالت سکون

فراری «روما» سریع و چابک



تلگرام

Telegram

کیفیت مناسب، ضامن فروش بالای خودرو

مطابق با آمار ارائه‌شده از سوی مجله «آنالیز بازار خودرو» در ایالات متحده، محصول محبوب تویوتا یعنی کرولا عنوان پرفروش‌ترین مدل را در سال ۲۰۲۲ میلادی از آن خود کرده است. حال سوال این است که برای حفظ بازار این محصول معروف و خوشنام، تویوتا باید چه سیاستی را در آینده دنبال کند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

کرولا طی چندین سال پرفروش‌ترین سدان جهان بوده است. با این حال این مدل برای حفظ سهم خود در بازار جهانی باید همچنان به‌روزرسانی شود. بنابراین نسخه GR کرولا فروش بهتری را برای این مدل به ارمغان خواهد آورد. اما استراتژی بازگشت خودروهای سدان به جایگاه قبلی‌شان به‌خوبی نشان می‌دهد که در آینده نزدیک سدان‌ها در مقایسه با بلندقامتان بازار جایگاه بهتری خواهند داشت. بنابراین بهترین استراتژی برای بالا بردن آمار فروش، ورود به کلاس سدان‌های اسپرت است.

کمالی

این مهم از بازگشت سدان‌ها به جایگاه مناسب‌شان در بازار خودرو جهانی خبر می‌دهد. با این حال کراس‌اوورها همچنان رقیب سرسختی برای مدل‌های سدان به‌شمار می‌روند و بر این اساس مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، کراس‌اوور محبوب تویوتا یعنی رافور نیز دوشادوش مدل کرولا فروش خوبی را در بازار جهانی تجربه کرده است. بنابراین ارتقای کیفیت محصولات سدان و کراس‌اوور باید هم‌زمان در دستور کار خودروسازان قرار بگیرد تا سود آن‌ها پیوسته رو به افزایش باشد و رضایت مشتری نیز به‌طور کامل حاصل شود

حسابیان

Message



صدای مانتلری

۸۸۲۰۶۷۶۱

کیفیت پایین محصولات خودروسازی

خودرو پیکاپ چینی مدل ۱۴۰۱ دارم و چندی پیش برای بررسی وضعیت آن به یک تعمیرگاه نسبتاً مشهور در سطح شهر مراجعه کردم. شخص تعمیرکار نیز پس از بررسی دقیق خودرو به‌لحاظ فنی، متوجه وجود ترک‌هایی روی شاسی آن شد و تاکید کرد که استفاده از خودرو در چنین شرایطی می‌تواند تا حد زیادی خطرآفرین باشد. درعین حال با مراجعه به نمایندگی مربوطه و اعلام چنین مشکلی، کارشناس نمایندگی ضمن تایید این مساله گفت که خودرو از کیفیت مناسبی برخوردار است و استفاده نادرست از آن موجب بروز چنین مشکلی شده است!

۰۹۳۹***۱۶۴۵

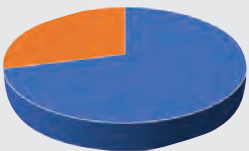
نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۶۲

گزینه ۱ ۱۱ درصد

گزینه ۲ ۲۹ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام یک از خودروهای زیر با کیفیت سوخت ارائه‌شده در کشور سازگاری بیشتری دارند؟ در پاسخ به این پرسش ۷۱ درصد به گزینه یک یعنی خودروهای ژاپنی و کره‌ای جدید وارداتی و ۲۹ درصد به گزینه دوم یعنی خودروهای مونتاژی و وارداتی چینی رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۴۶۳
عملکرد دقیق و درست مراکز معاینه‌فنی تا چه اندازه می‌تواند در رفع ایراد خودروها تأثیرگذار باشد؟

۱- کم

۲- زیاد

پیامک

SMS

موتور سیکلت

موتور سیکلت ۱۲۵ سی‌سی مدل ۱۳۹۰ مجهز به دکمه استارت دارم و مدتی است موقع استارت زدن و روشن کردن آن، صدایی مشابه تیک به گوش می‌رسد. درعین حال درچنین شرایطی صدای برخورد دو قطعه فلزی با یکدیگر نیز شنیده می‌شود. همچنین در صورت هدایت آن با سرعت بالاتر از ۷۰ کیلومتر بر ساعت، موتور سیکلت به صورت ناگهانی شروع به لرزش می‌کند. درعین حال به‌رغم آن که به‌تازگی سیم ترمز آن را تعویض کرده‌ام، باز هم هنگام استفاده از ترمز، صدای بسیار زیادی از ناحیه چرخ‌ها به گوش می‌رسد؛ علت چیست؟

۰۹۰۳***۵۲۳۹

در رابطه با بخش نخست سوال شما باید گفت احتمالاً باتری موتور سیکلت شما معیوب شده و در این صورت برای رفع مشکل باید این قطعه تعویض شود. اما در پاسخ به بخش دوم سوال شما می‌توان گفت باید دو پارامتر در این باره بررسی شود.

۱- این صدا به‌دلیل کوبش پیستون در موتور به‌وجود می‌آید؛ یعنی اگر سوپاپ‌های موتور تنظیم نباشند و از حالت استاندارد خود خارج شده باشند، در زمان کارکرد و حرکت خطی قطعات داخلی موتور چون سوپاپ و پیستون، این قطعات با یکدیگر برخورد کرده که در اثر آن صدا تولید خواهد شد. بر این اساس برای رفع مشکل باید سوپاپ‌های موتور سیکلت شما فیلر شود. ۲- این مورد در موتور سیکلت‌های کاربراتوری بسیار کمتر دیده می‌شود و اگر از سوخت با اکتان پایین‌تر برای موتور سیکلت‌تان استفاده می‌کنید، چنین صدایی در زمان کارکرد موتور ایجاد می‌شود. بنابراین باید از سوختی استفاده شود که از اکتان بالاتری برخوردار باشد و پیش از احتراق منظم منجر به خودسوزی و نهایتاً کوبش نشود. لرزش زیاد هنگام حرکت در سرعت‌های بالاتر تنها به دو پارامتر منتهی می‌شود:

۱- اگر از روغن موتور نامرغوب برای موتور سیکلت‌تان استفاده می‌کنید، بنابراین باید شاهد لرزش در سرعت‌های بالا باشید. برای رفع چنین اشکالی باید از روغن موتوری استفاده کنید که سازنده موتور سیکلت آن را پیشنهاد کرده و در این حالت روانکاری قطعات بهبود یافته و موقع حرکت در سرعت‌های بالا، به‌دلیل کاهش اصطکاک میان قطعات متحرک و دوار، لرزشی وجود نخواهد داشت.

۲- همچنین این نکته را فراموش نکنید که اگر دنده‌تایم پیشرانۀ موتور سیکلت شما معیوب شده باشد، در به‌وجود آوردن چنین مشکلی تأثیرگذار خواهد بود. بنابراین باید ضمن باز کردن موتور، چرخ دنده‌تایم نیز تعویض شود.

در پاسخ به بخش پایانی سوال شما نیز باید گفت هرگونه تولید صدا در زمان ترمز گرفتن تنها به‌دلیل معیوب بودن یا نامرغوب بودن لنت ترمز است.

بر این اساس باید ابتدا وضعیت لنت‌ها بررسی شود. همچنین باید گفت که در زمان تنظیم سیم ترمز با سیستم ترمز، باید تنظیمات به‌درستی انجام شود تا پس از مدتی کارکرد، هنگام ترمزگیری صدا به‌وجود نیاید. دلیل این امر نیز تنظیم نبودن اصولی سیستم است. اما در نظر داشته باشید که حتی اگر مکانیزم ترمز یا همان اهرم‌بندی در میزان سفت بودن و شل بودن نیز تنظیم نباشد، می‌تواند سبب تولید صدا شود. بنابراین باید سیستم ترمز به‌اصطلاح رگلاژ شود.

باتوجه به این که شما دقیقاً بیان نکردید صدای تولیدی در زمان استفاده از ترمز از محور جلو یا عقب است، باید گفت اگر صدا از محور جلو باشد، نظر به این که سیستم ترمز با جاک پالس LS135 در محور جلو دیسکی است، باید دیسک ترمز و لنت، هر دو تعویض شود. اگر منشأ این صدا محور عقب باشد، باید کاسه‌چرخ و لنت ترمز نیز بررسی و در صورت نیاز تعویض شوند.

آیا تولید لکسوس «LS500» رو به پایان است؟ رقیب جدی و قدر «مرسدس بنز» اس کلاس



هرگاه از سدان‌های فول‌سایز لاکچری سخن به‌میان می‌آید، بلافاصله در ذهن مخاطب نام محصولاتی از مرسدس بنز، بامو، آئودی، پورشه و خودروسازان آمریکایی چون کادیلاک، کرایسلر و لینکلن نقش می‌بندد. اما لکسوس با مدل LS500 اینسپیریشن در این بخش تمام محاسبات را دگرگون کرده و به جایگاه خاصی دست یافته است. LS500 دقیقاً همان خودرویی است که می‌تواند نیازهای لوکس‌شمار را در اوج اسپرت بودن نیز مرتفع کند. هرچند که این سدان فول‌سایز سامورایی به آخر خط تولید رسیده و از سال آتی دیگر تولید نخواهد شد.

طراحی ساختار شکن لکسوس

ظاهر این سدان فول‌سایز با بهره‌گیری از کانسپت زیبای لکسوس یعنی LF-FC به‌خوبی شکل گرفته و با خطوط شکسته روی بدنه کاراکتری اسپرت و البته موقر برای این فول‌سایز لاکچری به‌ارمغان آورده است. درواقع طراحان لکسوس نسل پنجم این خودرو فوق‌لوکس را به‌گونه‌ای طراحی کرده‌اند که با فاصله‌محوری، طول و عرض به‌ترتیب ۵۲۳۵، ۳۱۲۵ و ۱۹۰۰ میلی‌متری رشد ابعادی چشمگیری را رقم زده‌اند و با حفظ زبان جدید طراحی لکسوس، LS500 تبدیل به یکی از چشم‌نوازترین سدان‌های فول‌سایز شده است. در نمای جلو چراغ‌های مشابه حرف Z و جلوپنجره ضلعی دوکی شکل مرتفع لکسوس به‌همراه برآمدگی‌های روی گل‌گیر جلو، چهارم‌ای تهاجمی و مرموز برای LS500 به‌وجود آورده است. اما در نمای عقب با چراغ‌های کشیده و فرم LEDهای داخل چراغ و کروم‌های به‌کارگرفته شده و آگزوزهای بزرگ کروم در طرفین و تزئینات بدنه کروم بر لوکس بودن خودرو تاکید دارد و نمای زیبایی از یک سدان فول‌سایز را به‌نمایش می‌گذارد



مشخصات فنی

مهندسان لکسوس برای LS500 اینسپیریشن یک موتور ۶ سیلندر وی شکل به حجم ۳.۵ لیتری تدارک دیده‌اند تا با وجود سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها و کنترل هوشمند الکترونیکی زمان‌بندی سوپاپ‌های ورودی موتور و تجهیز شدن به فناوری توپین توربو حداکثر ۴۱۶ اسب‌بخار قدرت و ۵۹۸ نیوتون‌متر گشتاور را با گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک به‌صورت استاندارد به‌محور عقب و آپشنال به‌چهارچرخ منتقل می‌کند. تغییراتی در دیفرانسیل و نصب دیفرانسیل بالغزش محدود LSD عملکرد این سدان فول‌سایز لوکس را بهبود بخشیده تا با وجود پیشرانۀ یادوتوربوشارژ و سیستم تایمینگ متغیر توسعه‌یافته تنها ۴.۶ ثانیه زمان نیاز است تا از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. سیستم تعلیق پیشرفته تطبیقی با بهره‌گیری از دامپرهای هیدرونیوماتیکی سواری این سدان فول‌سایز لاکچری را با کیفیت و نرم کرده تا سرنشینان داخل کابین از سواری LS500 اینسپیریشن نهایت لذت را تجربه کنند. رینگ‌های ۲۰ اینچی آلایژی و قار بیشتری به‌استایل این سدان فول‌سایز لوکس می‌دهد تا در کنار فهرست بلندی از امکانات رفاهی و ایمنی یکی از بهترین‌های بازار باشد. این سدان فول‌سایز لوکس ژاپنی در بازار آمریکایا ۱۰۰ هزار و ۸۰۰ دلار به‌بازار عرضه شده است.

کابین فوق‌لوکس با طراحی جذاب

از آن‌جا که نسخه اینسپیریشن از LS500 مورد بررسی ماست، هنگام ورود به کابین تمام آن چه می‌تواند مد نظر سرشنشینان باشد، فراهم شده است. زیرآداش‌بوردی با خطوط موج و سطوح تخت به‌همراه یک نمایشگر عرض ۱۲.۳ اینچی میانی و کلاستر ۸ اینچی جذاب و مدرن به‌نظر می‌رسد. اما نباید فراموش کرد که تلفیق زیبای چرم آلکانترا و چوب با کیفیت به‌همراه طیف گسترده از رنگ‌ها و ادوات داخلی LS500 اینسپیریشن را به یکی از کابین‌های جذاب موجود در صنعت خودرو سازی بدل می‌کند. دسته‌دنده کوچک به‌همراه دو پدال شیFTER کروم پشت فرمان و دکمه روتاری بالای کلاستر در کنار نورپردازی هج‌ان‌لنیز LED های نواری و سقف ساروف بزرگ از جاذبه‌های این کابین فوق‌لوکس است. دوربین ۳۶۰ درجه، مکانیزم باز و بسته شدن اتوماتیک هوشمند، سیستم هشدار نقاط کور به‌همراه شناسایی عابر پیاده، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم پارک هوشمند، سیستم کنترل فواصل، پیشگیری از برخورد با مانع‌از جلو، کروز کنترل پیشرفته، سیستم حرکت بین خطوط، آنالیز علائم ترافیکی، فرمان الکتریکی با مکانیزم حساس به سرعت، سیستم پیشرفته کمکی رانندگی، سیستم خروج ایمن از خودرو، ۱۸ ایربگ و به‌صورت آپشنال ۱۰ ایربگ، سیستم کنترل سه منطقه‌ای تهویه مطبوع، چرم آلکانترا و تزئینات کروم، چوب و فیبر کربن، امکان سفارش نمایشگر ۱۲.۳ اینچی یا ۱۱.۶ اینچی میانی، ماساژورهای چهار صندلی و سیستم هوشمند استارت خودرو روی تلفن همراه هوشمند و رینگ‌های ۲۰ اینچی آلایژی و آلایژی سبک‌وزن مشکی پیاپی و... برای LS500 اینسپیریشن در دسترس است.

خودروی مورد نظر متوقف و در بازرسی از آن تعداد ۱۰۸ حلقه لاستیک خارجی قاچاق کشف شد. «فرمانده انتظامی شهرستان لنگرود با اشاره به این که کارشناسان ارزش این مقدار کالای قاچاق را یک میلیارد ریال برآورد کردند گفت: «در این خصوص خودروی حامل بار قاچاق به پارکینگ منتقل و بار قاچاق توقیف شد. «سرهنگ ارسلان صبیح زاهدی همچنین افزود: «متهم ۳۹ ساله با تشکیل پرونده به مراجع قضائی معرفی شد.»

فرمانده انتظامی لنگرود از کشف ۱۰۸ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۱۰ میلیارد ریال در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، گیلان، سرهنگ ارسلان صبیح زاهدی گفت: «در پی تشدید اقدامات مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مأموران پلیس آگاهی این شهرستان حین گشت زنی در محورهای مواصلاتی یک دستگاه وانت نیسان حامل کالای قاچاق را شناسایی کردند.» وی افزود: «با هماهنگی مراجع قضائی



کشف ۱۰۸ حلقه لاستیک قاچاق در لنگرود



به همت انجمن صنفی زنجیره ارزش صنایع لاستیک کشور:

همایش صنعت روکش تایر و بازیافت بر گزار می شود

کنند که این می تواند بخشی از مشکلات را در مجموعه صنعت برطرف کند.

این کارشناس صنعت تایر با بیان این که پیش از این به همراه سرکار خانم کلهر و مهندس تفرشی جلسهای با رئیس سازمان محیط زیست به عنوان معاون رئیس جمهور برگزار کردیم افزود: «در آن جلسه از ما خواستند یک پروپوزال دو صفحه ای برای صنعت روکش تهیه شود و در اختیار این نهادها قرار بگیرد تا کمیته ای برای رفع این چالش ها ایجاد و تامین مواد اولیه، الزام پلیس راه و تائیرسازان به اهمیت دادن به موضوع روکش و ... تسهیل شود، اما منتن پروپوزال را چه کسی باید تهیه کند و کدام نهاد با انجمن در این امر دخیل است؟»

وی با بیان این که شرکت های روکش می گویند مشکل ما با منجید شرکت های تائیرساز است و این یعنی شرکت های روکش و تائیرساز باید با هم در ارتباط موثر باشند ادامه داد: «این را نیز باید در نظر بگیریم که بسیاری از شرکت های کوچک، درگیر مواد اولیه، تکنولوژی و ... هستند و فقط نباید به شرکت های بزرگ نگاه کرد و باید کل زنجیره را در یک قاب دید.»

به گفته وی، منظور ما از حمایت شرکت های تائیرساز از شرکت های کوچک صنعت روکش، مباحث مدیریتی نیست، بلکه مسائل حمایتی در بخش هایی است که نیاز دارند تا بتوانند به تقویت این صنعت منتهی گردد. وی افزود: «در ارتباط با قیمت فروش، فرهنگ جامعه نسبت به صنعت روکش و ... اطلاعاتی در دست نیست و این وضعیت نیازمند یک نقشه راه است که از دولت و سازمان ها و نهادهای مرتبط چه انتظاری دارند، مالیات، ماده اولیه، منجید، منابع مالی، تکنولوژی، استاندارد و هر چیز دیگری باید در این پروپوزال دیده شود و با پیگیری مستمر، این موضوعات به نتیجه برسند.»

مهندس نصری پیشنهاد کرد: «در درجه اول یک مهندس صنایع باید حتی به صورت تئوری به این موضوع بپردازد که چند درصد از تایرهای موجود قابلیت روکش دارند و به این ترتیب منافع ناشی از این اقدام مورد بررسی قرار گیرد و مثلاً بررسی شود که چه میزان ارز پس انداز می شود و یا صنعت روکش چه میزان روی تصادفات جاده ای و ... اثرگذار است.

توسعه صنعت روکش با ارتباطات درون انجمن امکان پذیر است

مهندس پیروز نوایی دبیر انجمن صنفی کارفرمایی زنجیره ارزش صنایع لاستیک کشور در این نشست با اشاره به رایزنی های صورت گرفته با شرکت های روکش ساز در حوزه تایر گفت: «این انجمن با هدف پیگیری چالش های صنایع تایر، مواد اولیه و زنجیره صنعت تأسیس شده و صنعت روکش را جزئی لاینفک از زنجیره می دانیم.»

وی با اشاره به جلساتی که انجمن با پلیس راهور، کمیسیون حمل و نقل مجلس، سازمان محیط زیست، اتاق بازرگانی و سایر نهادهای ذیربط برگزار کرده، اظهار امیدواری کرد همایش پیش رو فرصتی برای تبادل اطلاعات بین ارگان های سیاست گزار و فعالان صنعت و تدوین نقشه راهی برای این صنعت فراهم سازد.

وی با انتقاد از عدم اتخاذ راهبردهای موثر در سال های گذشته در صنعت روکش گفت: «انجمن صنفی زنجیره ارزش صنایع لاستیک درصدد است با همکاری فعالان صنعت روکش، تدوین نقشه راه این صنعت را راهبری کند و در این مسیر کمیته علمی و فنی متشکل از مدیران صنعت تشکیل خواهد شد.»

نوایی با اشاره به قوانین موجود در صنعت روکش اعم از استانداردها و قوانین حمایتی در حوزه مالیات گفت: «متأسفانه نبود اتحاد لازم و تک صدایی در صنعت روکش باعث شده در عمل نتیجه مورد نظر حاصل نشود، اما انجمن صنفی زنجیره ارزش صنایع لاستیک کشور به موضوع ورود کرده و خبرهای خوبی در راه است.» دبیر انجمن صنفی زنجیره ارزش صنایع لاستیک در ادامه با اشاره به همایش پیش رو که توسط این انجمن برگزار خواهد شد افزود: «در این همایش سازمان های محیط زیست، امور مالیاتی، کمیسیون های تخصصی مجلس، اتاق بازرگانی و صنایع تایر و روکش حضور خواهند داشت.»

وی ابراز امیدواری کرد این همایش و کمیته دائمی آن در انجمن زمینه ساز توسعه صنعت روکش در ایران شود، چرا که انجمن صنفی زنجیره ارزش که به دلیل عضویت تامین کنندگان مواد اولیه و حضور نمایندگان فروش، ظرفیت بالایی برای این توسعه فراهم کرده است.



وی با انتقاد از روش های اشتباه روکش کردن در صنعت افزود: «سال ها است که این صنعت در این کشور آغاز به فعالیت کرده، اما چه نقش و جایگاهی در بازار و صنعت دارد و چه پیشرفتی حاصل شده است؟»

وی با بیان این که روکش کاران باید وارد موضوع شوند، افزود: «وجود یک مسیر راه برای این صنعت که در درجه اول شامل گردآوری روکش کاران و دوم جمع آوری اطلاعات ضروری است، مهم است. این که چه حجمی از تایر در سال در محیط زیست رها می شود و در بدبینانه ترین حالت چند درصد قابلیت روکش دارد و چه میزان از این تایرها سواری، باری و ... هستند و از تایرهای فرسوده چه میزان مواد بازیافتی قابل حصول است، همگی موضوعاتی هستند که باید مشخص شود.»

وی با بیان این که با این اطلاعات می توان با مشخص شدن سهمیه هر شرکت روکش، چند شرکت روکش ساز توسط یک کارخانه تائیرسازی مورد حمایت قرار گرفته و از نظر دانش فنی، خدمات، مواد اولیه، تکنولوژی، منجید مناسب و ... تحت قراردادهای مشخص فعالیت

طرح های توسعه در صنعت تایر و تحمیل هزینه های ناشی از آن گفت: «متأسفانه اتحاد اعضا، انجمن قوی، نظارت موثر، کیفیت و قیمت و ... در این صنعت دارای اشکال است و این روند می تواند برای صنعت خطر آفرین باشد و از افراد دلسوزی هم که در صنعت پیگیر مشکلات هستند و انتقاد می کنند استقبال نمی شود.»

مهندس نصری با بیان این که اطلاعات کافی از موضوع روکش در دست نیست و معلوم نیست سالانه چه میزان تایر روکش می شود و چه میزان به بازار منتقل می شود، گفت: «اولاً با موازی کاری به جایی نمی رسیم، موازی کاری انجمن ها و منفعل بودن مرکز تحقیقات لاستیک در وظایفی که بر عهده دارد، موضوعاتی است که با آن درگیر هستیم و مباحث علمی و اقتصادی موثری در این مرکز مشاهده نمی کنیم.»

به گفته او ما سال ها در این صنعت تلاش کردیم و با افراد مختلف در انجمن ها صحبت کردیم، صنعت روکش در کل به چهار موضوع اصلی یعنی مواد اولیه، تکنولوژی، منجید مناسب و تست کیفیت نیاز دارد، اما چرا اتفاق موثر و مثبتی در این صنعت نمی افتد؟

خود را به روکش اختصاص دهند، بخش مهمی از این صنعت با رونق روبه رو می شود و این در حالی است که استانداردهای تایرهای روکش بسیار قوی هستند.

وی افزود: «از سوی دیگر سازمان محیط زیست تایر را به عنوان یک زباله صنعتی تلقی می کند و همین امر باعث شده تا نه تنها قائل به معافیت های مالیاتی و عوارضی نباشد، بلکه حتی بر آن مالیات وضع کند. در حالی که اگر محیط زیست تایر کار کرده را به عنوان زباله عادی تلقی کند، می توان اقدامات مفیدی در ارتباط با بهبود مسیر همراه سازی این سازمان ها با صنعت انجام داد.

چالش تامین منجید در صنعت روکش در این نشست، مهندس محسن ثباتیان، مدیرعامل شرکت روکش تایر آتور با بیان این که این صنعت نیازی به حمایت صنعت تایر ندارد و به خودی خود توانایی فعالیت به صورت مستقل را دارد گفت: «تنها درخواست ما این است که شرکت های تائیرساز دست از سر ما بردارند، زیرا بزرگترین مشکل ما منجیدهایی است که شرکت های تائیرساز تولید و در اختیار ما قرار می دهند که اغلب قابلیت روکش ندارند.»

وی با بیان این که ما نیازی به مواد اولیه شرکت های تایری نداریم، گفت: «تکنولوژی این شرکت ها را هم نمی خواهیم و معتقدم این صنعت از صنعت تایر جداسـت و ربطی به هم ندارند.»

ثباتیان با بیان این که برخلاف همه جای دنیا، در ایران شرکت های روکش باید مالیات بدهند افزود: «یعنی مهمترین سازمانی که برای مجوزها جلوی ما می ایستد سازمان محیط زیست است، در حالی که ما محیط زیستی ترین شرکت های صنعتی هستیم.» این فعال صنعت روکش با اشاره به همایش صنعت روکش که بهمن ماه به همت انجمن زنجیره ارزش صنایع لاستیک برگزار می شود گفت: «در این همایش موضوعات متفاوتی قابلیت طرح دارد که مسائل مبتلا به مالیاتی و محیط زیستی از جمله این موضوعات هستند» وی با اعلام آمادگی برای دعوت از مدیران سازمان امور مالیاتی در همایش پیش رو اظهار امیدواری کرد این همایش زمینه ساز اتحاد شرکت های روکش شود تا این ترتیب بتوان کارهای بزرگی برای آینده این صنعت انجام داد که لازمه این امر، حضور شرکت های بزرگ این صنعت است که امیدوارم انجمن زنجیره ارزش صنایع لاستیک بتواند شرکت های روکشی را دور هم جمع کند و ما آمادگی آن را داریم که همه جوره حمایت کنیم تا مشکلات این صنعت برطرف شوند.

فعالیت شرکت های روکشی در همکاری با تائیرسازان

مهندس افخمی، مدیرعامل شرکت بازیافت تدبیر تایر در این نشست با بیان این که تایر یک کالای استراتژیک است که علاوه بر مسئولیت های اجتماعی، مسئولیت های حقوقی مشخصی در همه جای دنیا بر آن مترتب است، گفت: «تایری که در روکش استفاده می شود به هر حال متعلق به یک برندی است و اگر اتفاقی برای تایر روکش بیفتد، پلیس باید بتواند سهم شرکت تائیرساز و سهم شرکت روکشی را در تعیین خسارت برآورد کند.»

وی با اشاره به این که من معتقدم اولاً شرکت های روکشی باید ذیل یک اسانسنامه که در لوای یک کارخانه تائیرسازی هماهنگ شوند، از مزایای تکنیکالی، فنی، تحقیقاتی و ... این شرکت ها در راستای بهینه سازی فعالیت شرکت های روکش ساز بهره مند شوند و در بخش های اجتماعی نیز به جامعه کمک کنند و خود را در قبال استانداردهای محصول تولیدی خود پاسخگو بدانند، ادامه داد: «ما در تدبیر تایر در حوزه بازیافت هم با تولید ریکلیم آمادگی داریم در خدمت شرکت های روکشی باشیم.»

چهار محور اصلی ورود به موضوع روکش تایر مهندس ناصر نصری، صاحب نظر صنعت تایر و روکش نیز در این نشست با تأکید بر اهمیت موضوع محیط زیست و بازیافت تایر، با بیان این که متأسفانه حتی در صنعت تایر نیز آمار و اطلاعات کافی در دست نیست، گفت: «این چالش جدی در حوزه صنعت روکش تایر شدیدتر است و حتی مشخص نیست چه تعداد شرکت روکش تایر در کشور فعالیت دارند.»

وی با بیان این که چه در حوزه تایر و چه صنعت روکش متأسفانه سیاست گذاری های صنعتی در کشور، بر اساس اصول درستی صورت نمی گیرد، با انتقاد از طولانی شدن



ایمان چگینی

i.chegini@autoworld.ir

روز دوشنبه هفته گذشته، انجمن صنفی کارفرمایی تولید، تامین کنندگان مواد اولیه و زنجیره ارزش صنایع لاستیک کشور، نخستین جلسه کمیته علمی همایش صنعت تایر و بازیافت تایر را با حضور جمعی از فعالان این صنعت و صاحب نظران صنعت تایر و روکش برگزار کرد. در این نشست مدیرعامل شرکت لاستیک فلز پویا با بیان این که الزام و مزیت های ناشی از توافق بین اعضای صنف روکش، روی موضوعات مختلف اعم از قیمت، استانداردها، تامین منجید مورد نیاز و ... در کنار ارتباطات واحدهای روکش با شرکت های تائیرساز همگی نیازمند یک هم افزایی حتی در مورد صنایع روکش زیر پله ای است که ضروری است پای کار بیایند، گفت: «در این رابطه موضوعات مالیات، مواد اولیه، تامین منجید، حضور تائیرسازان در همکاری با شرکت های روکش کار و ... از جمله مزیت هایی هستند که می توانند ائتلاف شرکت های روکش ساز را ایجاد کنند.»

به گفته مهندس یدی، شرکت های تائیرساز در حال حاضر دو در هزار از درآمد فروش خود را بابت حمایت از موضوع محیط زیست پرداخت می کنند که در ارتباط با شرکت های روکش و بازیافت به کار گرفته می شود و معتقدم ارتباط مستقیم دو صنعت می تواند مزایایی برای هر دو طرف به همراه داشته باشد.

وی با اشاره به این که این موضوعات می تواند الگویی برای صنعت روکش ایجاد کند، افزود: «تائیرسازان شعب و نمایندگی های زیادی در اختیار دارند و این ارتباط در حوزه فروش هم می تواند یک انگیزه دیگر ایجاد کند و این در حالی است که این ارتباط به تدریج باعث می شود موضوعاتی مثل بهبود استانداردهای روکش نیز دستخوش تحول شود، چرا که به جای سازمان استاندارد و نهادهای دولتی، شرکت های ساز ساز رعایت حداقلی از استانداردها را برای روکش سازان اجباری می کنند که این موضوعات همگی روی تداوم همکاری ها اثر مثبت دارد.»

صنعت روکش، قطعه ساز نیست مهندس حاتمی، از مدیران شرکت کن تایر و نماینده مدیرعامل این شرکت نیز در نشست کمیته علمی همایش صنعت روکش و بازیافت با تأکید بر این که در این صنعت باید فرهنگ کار تیمی تقویت شود، گفت: «تجربه ای که در گذشته در انجمن بود باعث شد تا گرد هم آمدن اعضا نیازمند تشویق موثر باشد و هدف همایش باید تمرکز بر افرادی باشد که در این صنعت موثر هستند؛ همچون سازمان های مرتبط از جمله محیط زیست، سازمان مالیاتی، پلیس راهور و ... که همگی باید در این امر دخالت داشته باشند و شرکت های روکش کار تحول در تصمیم گیری در این حوزه را مشاهده کنند.»

وی با بیان این که متأسفانه بورس کالا و وزارت صمت، صنعت روکش را به عنوان جزئی از صنایع قطعه سازی محسوب می کنند، گفت: «همین امر سهمیه مواد اولیه بازیافتی این شرکت ها از بورس کالا را کاهش و تحت الشعاع رقابت سسنگین قرار می دهد که باعث افزایش مداوم قیمت ها شده است.»

وی ادامه داد: «از سوی دیگر دولت به واردات تایرهای چینی ارز تالار اول تخصیص می دهد و این در حالی است که شرکت های تائیرساز داخلی از تالار دوم ارز مورد نیاز خود را تامین می کنند و طبیعی است که این اقدامات روی قیمت تمام شده تولید در صنعت روکش نیز اثرات به مراتب بیشتری به همراه دارد.»

به گفته مهندس حاتمی نکته قابل توجه دیگر ضرورت تبیین هزینه و فایده صنعت روکش برای بخش های مختلف مثلاً حمل و نقل شهری است. متأسفانه بخش زیادی از تایرهای مورد نیاز این بخش از چین وارد شده و این در حالی است که حتی میزان واردات بیش از نیاز فعلی بوده و این موضوعات در مجموع ظرفیت های خالی را در صنعت روکش افزایش داده اند، در حالی که استفاده از توان این بخش ها به شدت روی توجیه پذیری فرایند روکش در کشور اثرگذار است و اگر دولت سازمان های زیرمجموعه خود را ملزم کند تا درصدی از تایرهای



قرار گرفته (مطابق با ترند روز طراحی خودرو) و جلونجره دو تکه که فرم ۶ ضلعی لانه‌زنبوری به خود گرفته و طراحی خطوط تیز روی کاپوت، چهره کاملاً تهاجمی به این کراس‌اوور بخشیده است. در نمای عقب اگر چه خط تیز روی گل‌گیرها سبب ایجاد حجم خاص روی این بخش شده تا استایل تنومندی برای ترکس به وجود آورد، اما طراحی چراغ‌های مشابه حرف R که کمی به سمت حرف A متمایل شده و حجم‌پردازی صریح در این بخش، طرحی مشابه محصولات ژاپنی از جمله نیسان را به نمایش می‌گذارد. این نوع طراحی با در نظر گرفتن اسپویلر الحاقی روی در صندوق عقب، زیبایی خاصی را برای ترکس بهارمغان آورده است.

« نکته مهم درباره طراحی ترکس نسل دوم، رشد ابعادی این خودرو است. به بیان ساده تر طول، عرض و فاصله محوری خودرو با افزایش مواجه شده تا ترکس را از سگمنت B پلاس به C انتقال دهد و به عنوان اس‌یووی کراس‌اوور کامپکت به حساب آید. با نگاهی به پروفیل بدنه ترکس شاهد خطوط شکسته و منقطع روی بدنه هستیم که در کنار سایز ۱۸، ۱۷ و ۱۹ اینچی آلبازی رینگ‌ها و پوزه نسبتاً کشیده با گل‌گیرهای مربع‌شکل، استایل اسپرترتی به این بلندقامت کوچک آمریکایی می‌بخشد. در نمای جلو شاهد بزرگ‌ترین تغییر در طراحی محصولات شورولت هستیم. به عبارت دیگر چراغ‌های باریک که در بخش زیری آن چراغ‌های اصلی



شورولت «ترکس» زیبا و اسپرت

در گفت‌وگو با نایب‌رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد؛ سرگردانی قطعه‌سازان بین تالار اول و دوم ارز!

تداوم قفل ارزی بیش از ۹ ماه، جهش روزانه قیمت مواد اولیه و موج تقاضای پایان سال، واحدهای تولیدی را در تنگنای شدید قرار داده و توان ادامه کار را به شدت کاهش داده است

گاهی شرایط به گونه‌ای است که حتی اگر قطعه‌سازان هیچ تولیدی نداشته باشند و فقط مواد اولیه را نگه دارند و بفروشند، سود بیشتری نسبت به فروش قطعه تولیدشده به دست می‌آورند؛ زیرا می‌دانیم ممکن است دو ماه بعد قیمت مواد اولیه بسیار بالاتر برود؛ بالاتر از زمانی که قطعه تولید و تحویل می‌شود و همین موضوع خرید مجدد مواد اولیه را ناممکن می‌کند. چنین فضایی در شرایط تورمی و تغییرات روزانه قیمت‌ها، عملاً فرآیند تولید را بسیار دشوار و در برخی مقاطع تقریباً غیرممکن کرده است.

توقف خطوط تولید به دلیل کمبود مواد اولیه کریمخان با اشاره به دشواری‌های مالی پیش روی فعالان صنعت قطعه اظهار داشت: «این صنعت عملاً با ریسک دائمی فعالیت می‌کند. فروش قطعه نقدی نیست؛ چه در بازار اترمارکت و چه در سایر بخش‌ها، دوره‌های تسویه معمولاً دو تا چهار ماهه است و برخی سازندگان حتی با دوره‌های طولانی‌تر هم مواجه هستند. در مقابل تامین مواد اولیه باید به صورت روزانه و کاملاً نقدی انجام شود؛ در حالی که پول فروش با تاخیر زیاد به دست تولیدکننده می‌رسد. این ناهماهنگی میان تامین نقدی و فروش بلندمدت، نظم اقتصادی تولید را به طور کامل برهم زده و فشار سنگینی بر قطعه‌سازان تحمیل کرده است.»

این مقام صنفی اضافه کرد: «در شرایط فعلی با احتیاط زیادی سفارش می‌گیریم؛ زیرا هر سفارش به معنای تعهد قطعی برای تحویل است. ممکن است سفارشی که هنگام ثبت کاملاً سودآور به نظر می‌رسد، در زمان تحویل به سفارشی تبدیل شود که نه تنها سودی ندارد، بلکه کل سودآوری مجموعه را هم تحت‌تاثیر قرار می‌دهد. این وضعیت یکی از پیامدهای مستقیم تورم و بی‌ثباتی اقتصادی است و فرآیند کار را به شدت دشوار کرده است.» وی در پاسخ به پرسشی درباره ظرفیت خطوط تولید تاکید کرد: «در برخی مقاطع، یکی دو خط تولید ما به دلیل عدم تامین مواد اولیه متوقف شده است. این توقف‌ها هم‌اکنون نیز بر برخی از قطعات تاثیر گذاشته و همچنان ادامه دارد. با وجود آن که تعداد سفارش‌ها بسیار زیاد است، ما در بخش تامین و تدارک با مشکلات جدی مواجه هستیم و همین موضوع موجب کاهش ظرفیت عملی تولید شده است.»

بازار داغ خرید؛ تولیدکننده زیر بار تقاضا نایب‌رئیس اول هیات‌رئیس‌ه انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره وضعیت قطعه‌سازان در ماه‌های پایانی سال نیز با تاکید بر تداوم این شرایط گفت: «در پایان سال، معمولاً خودروسازان برای ثبت رکورد و افزایش تیراژ تولید فشار می‌آورند و از سوی دیگر، بازار برای تبدیل نقدینگی به کالا بیشترین میزان خرید را انجام می‌دهد. این هم‌زمانی باعث می‌شود در ماه‌های پایانی سال فشار بسیار سنگینی بر قطعه‌سازان وارد شود.» وی اضافه کرد: «در چنین فشاری، تمام نقدینگی، ظرفیت، انرژی و توان باید صرف پاسخ‌گویی به سفارش‌ها و اجرای تعهدات شود و همین موضوع ما را ضعیف می‌کند. چون بازگشت نقدینگی بلندمدت است، معمولاً در پایان سال وارد بحران می‌شویم. همواره نگرانیم که تعهدات مالی به پرسنل، هزینه‌های جاری و به‌ویژه بدهی‌های دولتی چگونه تامین خواهد شد.»

کریمخان همچنین درباره افزایش فشار مالیات به قطعه‌سازان بیان داشت: «مالیات به معنای واقعی کمر شکن شده است. در شرایطی که تورم ۴۰ درصدی وجود دارد، گرفتن مالیات بر سود پر داخت کنیم. تولیدکننده در جریان فعالیت روزمره حتی این سود را احساس نمی‌کند، زیرا افزایش مداوم هزینه‌ها به‌ویژه مواد اولیه — تمام آن را می‌بلعد. به همین دلیل پرداخت مالیات سنگین بر سودی که در واقعیت و در اثر تورم عملاً از بین رفته، فشار بسیار زیادی ایجاد کرده و نقدینگی لازم برای پوشش بار مالی در این حد و اندازه به هیچ عنوان وجود ندارد.»



تا قیمت‌ها دوباره تعیین و افزایش داده شود. از طرفی، روند تامین کاملاً افزایشی است و خرید اعتباری تقریباً غیرممکن شده است. این شرایط همه ابعاد تامین و تدارک تولیدکنندگان را با چالش جدی روبه‌رو کرده است؛ مواد اولیه گران شده و امکان خرید اعتباری بلندمدت از بین رفته است؛ به‌طوری که بیشتر خریدها فقط به صورت نقدی انجام می‌شود و این امر فشار سنگینی بر واحدهای تولیدی وارد می‌کند.» وی ادامه داد: «در چنین شرایطی حتی از بستن قراردادهای بلندمدت پر هزیم می‌کنیم؛ زیرا ممکن است شرکت‌ها سفارش‌های سنگین ثبت کنند، اما ما نتوانیم آن‌ها را در یک یا دو ماه آینده تامین کنیم. درواقع شرایط به شکلی است که پیش‌بینی وضعیت مواد اولیه در سه ماه آینده نیز ممکن نیست و همین موضوع، ریسک قراردادهای بلندمدت را بالا برده است.»

این مقام صنفی در پاسخ به پرسشی درباره توان قطعه‌سازان برای تطبیق با شرایط اقتصادی فعلی تصریح کرد: «دست‌اندا‌های مداوم در مسیر تولید، توان قطعه‌سازان را به شدت تضعیف کرده است؛ قدرت مالی کاهش یافته و امکان برنامه‌ریزی تقریباً از بین رفته است.» وی افزود: «از سوی دیگر، با جهش‌های شدید قیمتی

نیرومحر

از بستن قراردادهای بلندمدت پر هزیم می‌کنیم؛ زیرا ممکن است شرکت‌ها سفارش‌های سنگین ثبت کنند؛ اما ما نتوانیم آن‌ها را در یک یا دو ماه آینده تامین کنیم. درواقع شرایط به شکلی است که پیش‌بینی وضعیت مواد اولیه در سه ماه آینده نیز ممکن نیست

رفته که حتی پاسخ‌گویی به تماس‌ها دشوار شده است. این قطعه‌ساز ادامه داد: «در حالی که تقاضا بسیار بالاست، ما در تامین مواد اولیه و تخصیص ارز با مشکلات جدی مواجهیم و باید تولید محدود خود را بین چند بخش مختلف به صورت مدیریت‌شده توزیع کنیم تا هیچ‌یک دچار بحران نشود. این وضعیت هم برای ما که امکان افزایش تولید نداریم دشوار است و هم برای مصرف‌کنندگان که با وجود نیاز، قادر به دریافت قطعه مورد نظر خود نیستند.»

سه ماهه بازار مواد اولیه قابل پیش‌بینی نیست نایب‌رئیس اول هیات‌رئیس‌ه انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره تاثیر افزایش نرخ ارز و مواد اولیه نیز به «دنیای خودرو» گفت: «بخشی از مواد اولیه، به‌ویژه مواد پلیمری، افزایش قیمت قابل توجهی داشته و این موضوع تقریباً به صورت روزانه تکرار می‌شود.»

کریمخان اضافه کرد: «در حال حاضر در بخش مواد اولیه حتی با پدیده عدم عرضه مواجهیم؛ برای مثال در برخی مقاطع، ورق، فولاد یا آلومینیوم عملاً عرضه نمی‌شود



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

در حالی که خطوط تولید قطعه‌سازی با حداقل توان فعال هستند، بحران تامین ارز و مواد اولیه صنعت را در تنگنای جدی قرار داده است. بلا تکلیفی تخصیص‌ها، جهش قیمت‌ها، توقف عرضه مواد اولیه و الزام به خرید نقدی، توان مالی تولیدکنندگان را تضعیف کرده است. هم‌زمانی فشار تقاضای پایان سال و رکوردطلبی خودروسازان، بحران نقدینگی را تشدید کرده و مالیات سنگین بر سود تورمی، نفس بسیاری از واحدهای تولیدی را بریده است.

خطوط تولید با حداقل توان فعال هستند بابک کریمخان، نایب‌رئیس اول هیات‌رئیس‌ه انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره وضعیت قطعه‌سازان به «دنیای خودرو» گفت: «شرایط قطعه‌سازی مطلوب نیست و همان مشکلاتی که در خودروسازان دولتی شکل گرفته، فشار سنگینی را بر این صنعت وارد کرده است. با وجود وعده‌هایی که برای رفع بخشی از این چالش‌ها مطرح شد، تاکنون اقدام موثری انجام نشده و همین موضوع موجب شده قطعه‌سازان نیز وارد مرحله‌ای بحرانی شوند.» رئیس کمیته تخصصی بازار یدک و قاچاق انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور با اشاره به وضعیت بازار اترمارکت افزود: «در این حوزه چند چالش جدی وجود دارد که مهم‌ترین آن مشکلات ارزی و عدم تخصیص ارز است. بسیاری از قطعه‌سازان نتوانسته‌اند مواد اولیه مورد نیاز خود را تامین کنند و همین موضوع باعث شده خطوط تولید با راندمان بسیار پایین فعالیت کنند.»

این مقام صنفی ادامه داد: «از سوی دیگر، وقتی اولویت تخصیص ارز به خودروسازان داده می‌شود، بازار اترمارکت در عمل از سبدا ارزی قطعه‌سازان خارج می‌شود و در نتیجه حجم قطعاتی که به بازار تزریق می‌شود، به شدت کاهش می‌یابد. تغییر نرخ ارز و انتقال آن به تالار دوم نیز موجب شده حتی در صورت تخصیص، قیمت تمام‌شده قطعات افزایش یابد. علاوه بر این، مشکلات نقدینگی همچنان پاشنه آشیل صنعت خودرو باقی مانده است.»

تخصیص ارزی که همچنان قفل مانده است رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو و استان کرمانشاه در پاسخ به پرسشی درباره انتقال ارز قطعه‌سازان از تالار اول به تالار دوم تصریح کرد: «بسیاری از واحدها همچنان بین تالار اول و دوم در بلاتکلیفی قرار دارند و فرآیند تخصیص‌ها هنوز باز نشده است. این وضعیت موجب شده در عمل هیچ تخصیصی انجام نشود و شرایط کاملاً نامشخص باقی بماند.»

کریمخان اضافه کرد: «از تالار دوم نیز تاکنون ارزی دریافت نکرده‌ایم. آن‌چه از دیگر فعالان این حوزه شنیده‌ام، این است که صرفاً اعلام شده برای تالار دوم اقدام کنند، اما ما امروز هیچ واحدی ارزی دریافت نکرده و ما همچنان در بلاتکلیفی مطلق به سر می‌بریم.»

این مقام صنفی در تایید مشکل طولانی مدت تخصیص ارز اظهار داشت: «اکنون وارد نهمین ماه مشکلات ثبت سفارش و تامین ارز شده‌ایم. حتی، تخصیص‌های مربوط به ماه‌های ۱۱ و ۱۲ سال گذشته هنوز گشایش نشده و در عمل وارد ماه دهم انتظار شده‌ایم. این در حالی است که باید پرسید چگونه ممکن است واحد تولیدی ۱۰ ماه منتظر تخصیص بماند؟ چنین وضعیتی صنعت را به شدت دچار مشکل کرده و شرایط قطعه‌سازان را بحرانی‌تر ساخته است.»

وی با اشاره به تبعات این شرایط افزود: «صنعت خودرو این روزها حال خوبی ندارد و ریشه بسیاری از مشکلات بازار لوازم‌یدکی نیز به همین چالش‌های قطعه‌سازان بازمی‌گردد. اکنون در وضعیتی قرار گرفته‌ایم که تقریباً همه به شدت به دنبال تامین قطعه هستند. ما هم قرار دادهای مستقیم با خودروسازان و شرکت‌های زیرمجموعه آن‌ها مانند سایپا یدک داریم و هم باید نیاز بازار اترمارکت را پاسخ بدهیم. فشار تقاضا به قدری بالا

زمان می‌برد و از خرداد ۱۴۰۵ نیز همکاری مشترک برای بومی‌سازی ساخت قطارها آغاز می‌شود و در صورت ورود کامل واگن‌ها، ناوگان متروی تهران با رشد ۷۴ درصدی مواجه خواهد شد. این افزایش به معنی کاهش زمان انتظار، کاهش شلوغی واگن‌ها و افزایش رضایت شهروندان است. در واقع هدف ما صرفاً خرید تجهیزات نیست؛ ما به دنبال انتقال فناوری و بومی‌سازی ساخت ناوگان حمل و نقل پاک هستیم تا در آینده نزدیک تهران نه تنها مصرف‌کننده، بلکه شریک فناوری در این حوزه باشد.

«معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران گفت: «با اجرای قرارداد جدید، در صورت ورود کامل واگن‌ها، ناوگان متروی تهران با رشد ۷۴ درصدی مواجه خواهد شد.» محسن هرمزی اظهار داشت: «خوشبختانه دو رام قطار مترو شامل ۱۴ واگن مراحل نهایی ساخت را می‌گذرانند و یکی از آن‌ها تا پایان دی‌ماه به صورت آزمایشی وارد کشور می‌شود.» همچنین کشتی‌های حامل قطارها رزرو شده‌اند و از فروردین ۱۴۰۵ هر ماه دو تا سه رام قطار وارد تهران خواهد شد. اجرای کامل این قرارداد حدود سه سال



ورود ماهیانه تا سه رام قطار به ناوگان مترو از فروردین ۱۴۰۵



توجه به جابه‌جایی در داخل شهرها نباید فراموش شود؛

رشد استفاده از حمل و نقل عمومی با اصلاح قیمت بنزین

قیمت بنزین مستقیماً هزینه‌های روزانه را بالا می‌برد. در ایران که زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی در بسیاری از شهرهای کوچک و مناطق روستایی محدود است، خودروهای شخصی تنها گزینه برای جابه‌جایی هستند و این موضوع می‌تواند حمل و نقل افراد ساکن حومه شهرها را تحت تأثیر قرار دهد. کارشناسان می‌گویند اصلاح نرخ بنزین اگر قرار است به کاهش استفاده از خودرو شخصی منجر شود، باید هم‌زمان تعداد و کیفیت قطارها، اتوبوس‌ها و ابزارهای حمل و نقل عمومی افزایش پیدا کند و مشوق‌هایی برای ایجاد رغبت بیشتر جهت استفاده از حمل و نقل عمومی در نظر گرفته شود؛ در غیر این صورت، سه‌نرخ شدن به اصلاح مصرف و فرهنگ‌سازی برای استفاده از مترو و اتوبوس منتهی نمی‌شود. این چرخه معیوب نه تنها کیفیت خدمات را پایین می‌آورد، بلکه آلودگی هوا را نیز افزایش می‌دهد. این دور باطل می‌تواند اعتماد عمومی به سیستم حمل و نقل عمومی را تضعیف کند. سیستم حمل و نقل عمومی کلانشهرها به خصوص تهران چندین سالی است که از بودجه‌های دولتی محروم مانده، به همین دلیل ناوگانی فرسوده و تعمیری حاصل سال‌ها کم‌توجهی مسئولان، برای مردم تهران باقی مانده است. مراجعه بیشتر شهروندان به سیستم حمل و نقل عمومی آن هم در صورتی که نه واگن مترو و نه اتوبوس به سیستم اضافه شده تنها موجب افزایش تعداد مسافران شده و برآورد می‌شود افزایش نرخ سوخت تأثیر مستقیمی بر حمل و نقل عمومی تهران داشته باشد. در نهایت پیش‌بینی می‌شود با سهمیه بندی بنزین، بیش از ۱۵ تا ۲۰ درصد افزایش مسافر خواهیم داشت.



از مردم خواست از خودروی شخصی استفاده نکنند؟ علاوه بر این، ظرفیت محدود حمل و نقل عمومی در ایران، کمتر از ۳۰ درصد از جابه‌جایی‌های شهری را پوشش می‌دهد که نمی‌تواند پاسخگوی افزایش تقاضا باشد. با اصلاح نرخ بنزین بسیاری از افراد ممکن است از خودروهای شخصی، به سمت اتوبوس یا مترو روی آورند، اما کمبود ناوگان و ازدحام در ساعات اوج، کیفیت خدمات را کاهش می‌دهد. این موضوع در کلانشهرهایی مانند تهران که مترو در حال حاضر با ظرفیت کامل کار می‌کند، به نارضایتی مسافران منجر می‌شود.» برای خانوارهایی که به خودروهای شخصی وابسته‌اند، افزایش

اصلاح نرخ بنزین عامل استفاده بیشتر از ناوگان حمل و نقل عمومی

مجتبی یوسفی، رئیس فراکسیون مدیریت شهری مجلس با انتقاد از رویکردهای کوتاه‌مدت در حوزه مدیریت شهری گفته «افزایش قیمت بنزین بدون تقویت زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی، نه تنها راهکار اصولی نیست، بلکه فشار مضاعفی بر شهروندان وارد می‌کند. شهرداری تهران برای توسعه مترو حداقل به ۲ هزار واگن نیاز دارد که می‌تواند افزایش ظرفیت چشمگیری به همراه داشته باشد. وقتی حمل و نقل عمومی گنجایش لازم را ندارد، چگونه می‌توان

اتوبوسرانی در بسیاری از شهرها فرسوده است و مترو تنها در چند کلانشهر وجود دارد و به غیر از پایتخت که ظرفیت بالایی دارد در شهرهای دیگر هنوز کامل نشده. این محدودیت‌ها باعث می‌شود افزایش تقاضا برای حمل و نقل عمومی به ازدحام و کاهش کیفیت خدمات منجر شود. افزایش قیمت سوخت به طور مستقیم هزینه‌های جابه‌جایی را بالا می‌برد. رانندگان اغلب درآمد محدودی دارند و برای جبران هزینه‌های سوخت ممکن است کرایه‌ها را افزایش بدهند. با توجه به نظارت ضعیف بر تشکیلات حمل و نقل و نرخ‌های کرایه این افزایش می‌تواند غیررسمی و به سرعت و بدون ضابطه اتفاق بیفتد. در کلانشهرها که تاکسی‌ها نقش مهمی در جابه‌جایی دارند، افزایش کرایه‌ها می‌تواند سبب نارضایتی مسافران شود.

الهام ابراهیمی، کارشناس خدمات شهری در این باره می‌گوید: «به هر میزانی که به حمل و نقل عمومی پرداخته شود و استانداردهای معمول رعایت شود، عموم شهروندان هم تمایل نشان می‌دهند. وقتی امکانات شهری در حد اندازه قابل قبولی باشد، استفاده از حمل و نقل عمومی هم فراگیر می‌شود. اما وقتی اصلاح قیمت نرخ سوخت ایجاد شود ولی زیرساخت‌های مناسبی موجود نباشد، علاوه بر نارضایتی مسافران، فشار بیش از اندازه‌ای به ناوگان حمل و نقل فعلی که در وضعیت مناسبی هم نیستند، وارد می‌شود. بهتر بود مسئولان و دست‌اندرکاران وقتی برای بودجه‌های فراورده‌های نفتی حساب و کتاب می‌کردند، بخشی از این محاسبات را هم به ظرفیت‌سنجی و مهیا کردن امکانات حمل و نقل شهری در مدل‌های گوناگون اختصاص می‌دادند.»



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

صحبت از اصلاح نرخ بنزین و بازنگری در سهمیه کارت‌های سوخت، می‌تواند نگرانی‌های ناخواسته‌ای به همراه داشته باشد. هم مردم و هم کارشناسان در مورد این مقوله واکنش نشان داده و معتقدند دولت و سایر دستگاه‌های مربوطه باید مقدمات این طرح را فراهم کنند تا مشکلی بر مشکلات دیگر اضافه نشود. کارشناسان این پرسش را مطرح می‌کنند که با اصلاح نرخ سوخت چه جایگزینی برای آن در نظر گرفته شده و این مصوبه که محدودیت‌هایی را اعمال می‌کند، چگونه در چرخه حمل و نقل نمایان خواهد شد؟ با این حال نرخ سوم به مرحله اجرا رسید، این در حالی است که هوای کلانشهرها آلوده شده و مردم بیشتر ماشین‌ها را در پارکینگ‌ها خوابانند، دوباره و چندباره صحبت از توسعه و دسترسی بیشتر و بهتر به حمل و نقل عمومی شد و... اما همه این پیش‌بینی‌ها و باید و نبایدها به مانند سال‌های گذشته روی کاغذ باقی ماند و گرفتار توجیهات همیشگی مثل کمبود بودجه، ضعف قوانین، موازی کاری و... شد.

سهم حمل و نقل عمومی چقدر است؟

ضعف زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی در کشور یکی از انتقادات اصلی در مورد اصلاح قیمت بنزین است. ناوگان

XSS PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

یکشنبه ۳۰ آذرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۶۳

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

بیلبور
Billboard

قیمت مناسب برای نسخه پایه بامو

بامو 430i کوپه در نسخه پایه از یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری معروف باورایی ها یعنی B48B20 بهره می برد. این پیشرا نه می تواند حداکثر ۲۵۵ اسب بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور را تولید کند. گیربکس ۸ سرعته استپ-ترونیک در نسخه استاندارد قدرت و گشتاور را به چرخ های عقب منتقل می کند. جالب است بدانید که کمپانی بامو نسخه کوپه 430i را با قیمت ۵۸ هزار و ۸۵۰ دلار، نسخه کانورتیبل 430i را با قیمت ۶۱ هزار و ۲۵۰ دلار و نسخه گرن کوپه آن را با قیمت ۶۳ هزار دلار به بازار ایالات متحده عرضه کرده است

لزوم نگهداری دقیق از موتورسیکلت های انژکتوری

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



موتورسیکلت های انژکتوری از نظر ساختار فنی مشابه مدل های کاربراتوری هستند. با این حال به لطف استفاده از سیستم های الکترونیکی، نگهداری از موتورسیکلت های انژکتوری دقت بیشتری را طلب می کنند. اهمیت این مساله وقتی بیشتر می شود که بدانیم از حدود ۱۰ سال پیش تاکنون، مدل های انژکتوری موتورسیکلت به تعداد و تیراژ بالا راهی بازار کشور شده اند. در همین راستا استفاده از روغن موتور مناسب و با کیفیت در پیشرا نه موتورسیکلت های انژکتوری با هدف کاهش اصطکاک و حرارت میان قطعات می تواند عمر مفید آن ها را به شکل چشمگیری افزایش دهد. همین طور توجه به موعده سرویس های دوره ای می تواند سهم زیادی در طول عمر قطعات فنی موتورسیکلت داشته باشد. درعین حال این امر کاهش آلودگی هوا در کلان شهرهای کشور را نیز به دنبال خواهد داشت و به طور کلی نقش چشمگیر و غیر قابل انکاری در حفظ محیط زیست دارد. البته در همین راستا توجه به نکات مندرج در دفترچه راهنمای استفاده از یک نوع وسیله نقلیه خاص نیز می تواند هزینه نگهداری از آن را به شکل چشمگیری کاهش دهد. این مساله به خصوص در مورد موتورسیکلت های انژکتوری به دلیل برخورداری از فناوری های به روز بیشتر از سایر گزینه ها مصداق دارد و همان طور که گفته شد رعایت این نکته می تواند هزینه نگهداری از آن ها را تا حد زیادی کاهش دهد. در نهایت تعمیر این دسته از موتورسیکلت ها نیز با توجه به فناوری به کار رفته در آن ها، باید توسط مکانیک های متخصص صورت بگیرد و هرگونه بی توجهی به این امر می تواند پیامدهای ناگواری برای راکبان به همراه داشته باشد.

قیمت خودرو روز گذشته در بازار کاهش یافت



سورن پلاس دوگانه سوز با ۱۵ میلیون کاهش قیمت در بازار
یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



اتلس G با ۱۰ میلیون کاهش قیمت در بازار
۹۸۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



فونیکس آریزو ۶ جی تی با ۲۰ میلیون کاهش قیمت در بازار
۳۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



رسپکت با ۲۰ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار
۲ میلیارد و ۳۴۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد

کرمانده تهر

KM

دانلود کاتالوگ

KM EAGLE HEV

HYBRID