



معاون وزیر صمت مطرح کرد:
تغییر نگاه به اسقاط خودروها؛
از اوراق به باز یافت استراتژیک

صفحه ۴



موفقیت چشمگیر
«جنرال موتورز» در چین

استارت
Start



امید محمدی
عضو شورای سردبیری

صنعت خودرو در محاصره
ناترازی انرژی

ناترازی انرژی، دیگر یک بحران مقطعی یا فصلی برای
صنایع کشور نیست؛ به مساله‌ای ساختاری تبدیل
شده که هر سال با شدت و دامنه بیشتری ...

صفحه ۲

تیترهای امروز
Titles

آیا واردات خودرو از سوی ایرانیان مقیم خارج
می‌تواند بازار خودرو ایران را تنظیم کند؟
پیش‌بینی ورود حدود

۷۰ هزار دستگاه خودرو خارجی

صفحه ۲

تعرفه واردات خودرو
افزایش یافت

صفحه ۱۰

چرا «مرسدس بنز» در دنیای
دودرها جذاب است؟

صفحه ۱۴

مدل‌های وارداتی رکورددار افزایش قیمت
در بازار خودرو؛

فولکس ID4 در بازار آزاد ۶ میلیارد
و ۹۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد

صفحه ۷

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

واردات خودرو و قربانی سیاست‌های دستوری

در شرایطی که بازار خودرو ایران همچنان با قیمت‌های فزاینده، کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان و تداوم فضای سوداگری مواجه است، سیاست‌های تعرفه‌ای و مداخلات مستقیم...

صفحه ۳

بزرگ‌ترین خودروساز کشور
در مسیر تحول گام برمی‌دارد؛
توسعه سبد محصولات؛
راهبردهای فمند
«ایران خودرو»

صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با
«دنیای خودرو» مطرح کرد؛
ضرورت کنترل پرداخت
خسارت خودروها
در صنعت بیمه

صفحه ۲

چالش ۲۴ ساعته‌ای که عیار تمام خودروسازان
را مشخص می‌کند؛

دلایل اصرار
چینی‌ها بر شرکت در
مسابقات استقامتی

صفحه ۶

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»



«دنیای خودرو» از توان فنی-مهندسی یک تولیدکننده قطعات گروه خودروسازی سایپا گزارش می‌دهد:

«فارسازی زر»؛ نقطه اتکای صنعت خودرو در تولید فنرهای تخت

صفحات ۸ و ۹

ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO®



با ضمانت کورال تایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



فروش ویژه BAC X3

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

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

اتک‌خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن

[illegible][illegible]

«جی یاور» از «M8»



در محاصره ناترازی انرژی



عضو شورای سردبیری

ناترازی انرژی، دیگر
یک بحران مقطعی یا فصلی
برای صنایع کشور نیست؛ به
مسئله‌ای ساختاری تبدیل
شده که هر سال با شدت و
دامنه بیشتری خود را نشان
می‌دهد. صنعت خودرو و
زنجیره قطعه‌سازی، به‌عنوان
یکی از بزرگ‌ترین و اشتغال‌زاترین بخش‌های صنعتی کشور،
در خط مقدم این بحران قرار گرفته‌اند. تجربه تابستان امسال
که قطعه‌سازان در مجموع تا ۶۶ ساعت قطعی برق را پشت سر
گذاشتند، تنها نمونه‌ای از واقعیاتی است که حالا به پاییز و زمستان
میز کشیده شده است. از ابتدای ماه جاری، برنامه قطعی برق برای
احداث‌های قطعه‌سازی آغاز شده و با کاهش دما و نزدیک شدن به
پایان زمستان، شرایط پیچیده‌تر خواهد شد. مدیریت انرژی در این
مقطع دشوارتر است؛ زیرا همزمان با افزایش مصرف خانگی، احتمال
قطعی برق و گاز برای صنایع بالا می‌رود. این وضعیت، قطعه‌سازان را
آچار می‌کند به استفاده گسترده‌تر از ژنراتورهای رو آورد؛ اما مساله
این جاست که سهمیه گاز و بویل تخصصی یافته به این واحدها تنها
کاهش یافته، بلکه متناسب با نیاز واقعی خطوط تولید نیز نیست.

در چنین شرایطی، بنگاه‌های قطعه‌سازی برای آن که از جرمه‌های سنگین خودروسازان در امان بمانند و بتوانند قطعات تعهدی را در موعد مقرر تحویل دهند، ناچار به تغییر الگوی تولید می‌شوند. افزایش شیفت‌های کاری، تولید در ساعات غیر متعارف و فشار ضايع بر نیروی انسانی، تنها بخشی از تبعات این شرایط است. نتیجه‌بخش طبیعی این وضعیت، افزایش هزینه تمام‌شده تولید است؛ هزینه‌هایی که مسیرهای مختلف به صنعت تحمیل می‌شود: از آلودگی محیطی تا جبران هزینه تعمیر و نگهداری مداوم ماشین‌آلات.

وزیر امورها که بر اثر استفاده فشرده، سریع‌تر مستهلک می‌شوند نکته قابل تأمل آن است که این هزینه‌ها در نهایت نه تنها بار دوش قطعه‌سازان، بلکه بر کل زنجیره صنعت خودرو و حتی مصرف‌کننده نهایی سنگینی می‌کند. در حالی که سیاست‌گذاران از یک سو بر کنترل قیمت خودرو و قطعات تأکید دارد، از سوی دیگر با ناتوانی در تأمین پایدار انرژی، عمل‌ها هزینه‌های پنهان و آشکاری را به تولیدکننده تحمیل می‌کند که در بازه‌های خود را در بازار نخواهد داد.

مسئله ناترازی انرژی، موضوعی تازه نیست و هر سال نشانه‌های آن پررنگ‌تر می‌شود. با این حال، آنچه بیش از همه نگران‌کننده است، نبود یک برنامه جامع و بلندمدت برای پیشگیری و مدیریت این بحران است. صنعت نمی‌تواند هر سال با وعده‌های کوتاه‌مدت و تصمیم‌های مقطعی سر پا بماند. اگر قرار است نیروگاه‌های جدید به مدار تولید برق کشور اضافه شوند، لازم می‌آید فرآیند بااولویت تأمین انرژی صنایع مولد، به‌ویژه صنایع پست‌انرژی مانند خود، به‌دینار شود.

توسعه نیروگاه‌ها، سرمایه‌گذاری در بهینه‌سازی مصرف انرژی و ایجاد سازوکارهای شفاف برای تخصیص سوخت و برق به صنایع، باید به‌عنوان بخشی از یک راهبردملی دیده‌شود، نه واکنشی موقت به بحران‌های فصلی. بدون چنین نگاهی، ناترازی انرژی هر سال تشدید خواهد شد و هزینه‌های تحمیلی به صنعت خودرو، نه تنها روند تولید را مختل می‌کند، بلکه توان رقابتی این صنعت را نیز بیش از پیش تضعیف خواهد کرد.

صنعت خودرو برای عبور از چالش‌های مزمن خود، بیش از هر چیز به ثبات نیاز دارد؛ ثبات در سیاست‌گذاری، ثبات در تامین نهاده‌ها و مهم‌تر از همه، ثبات در تامین انرژی. توسعه زیرساخت‌های انرژی نه یک انتخاب، بلکه ضرورتی اجتناب‌ناپذیر برای حفظ تولید و اشتغال در یکی از مهم‌ترین صنایع کشور است.

«بازار بیمه خودرو در کشور همواره با رقابت فشرده میان شرکت‌ها و تغییر رفتار مشتریان روبه‌رو است. در این میان، تحلیل رفتار بیمه‌گذاران و ارزیابی وفاداری آن‌ها از اهمیت بالایی برای سیاست‌گذاری و توسعه محصولات بیمه‌ای برخوردار است. علیرضا فیاض، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با تأکید بر نقش استراتژیک رفتار مشتریان در بازار، اظهار داشت: «در شرایط فعلی، بیمه‌گذاران نسبت به کیفیت خدمات و شفافیت در ارائه محصول حساسیت بیشتری نشان می‌دهند. شرکت‌های بیمه نمی‌توانند به‌نظر پایانه نرخ یک بیمه‌شدنی جذب کنند؛ رضایت و اعتماد مشتریان از عوامل تعیین‌کننده بیمه‌ای بازار است.»

میاض توضیح داد: «ترخ تجدید بیمه نامه و وفاداری مشتریان، شاخص های مهم برای تحلیل رقابت هستند.»

ری افروزد: «بررسی داده‌ها نشان می‌دهد که شرکت‌هایی که سیاست‌های تعطیلات پذیر و خدمات دیجیتال گسترده ارائه می‌دهند، نرخ تجدید بالاتری دارند و مشتریان تمایل بیشتری به ادامه همکاری دارند. این روند به وضوح نشان می‌دهد که رضایت مشتریان نه تنها موجب افزایش سهم بازار می‌شود، بلکه به نفع‌های بازاریابی و جذب مشتری جدید را کاهش می‌دهد.»

و گفت: «از نگاه شرکت‌های بیمه، تحلیل رفتار مشتریان به‌طراحی محصولات، منجر می‌شود که متناسب با نیازهای واقعی بازار باشد. با تحلیل دقیق الگوهای خرید و استفاده مشتریان، می‌توان بسته‌های بیمه‌ای اختصاصی ایجاد کرد. برای مثال، تخفیف‌های مبتنی بر رفتار راننده، پوشش‌های اختیاری و خدمات

پشتیبانی سریع، هم‌وفاداری مشتریان را افزایش می‌دهد و هم ریسک شرکت را کاهش می‌دهد.»

وی به اهمیت شفافیت و اطلاع‌رسانی مستمر به مشتریان اشاره کرد و افزود: «عدم شفافیت یا اطلاع‌رسانی ناکافی باعث سردرگمی و کاهش اعتماد مشتریان می‌شود. شرکت‌های بیمه باید با ارائه گزارش‌های روشن و دسترسی آسان به اطلاعات بیمه‌نامه، حس امنیت و اطمینان را در مشتریان تقویت کنند.»

ین کارشناس بیمه با نگاه تحلیلی به رقابت در بازار، خاطر نشان کرد: «شرکت‌ها برای حفظ سهم بازار و جلوگیری از خروج مشتریان، باید مزیت رقابتی واقعی ایجاد کنند. صرفاً کاهش نرخ حق بیمه کافی نیست؛ کیفیت خدمات، سرعت پرداخت خسارت و قابلیت شخصی‌سازی محصول، معیارهایی هستند که در تصمیم‌گیری مشتریان نقش تعیین‌کننده دارند.»

ی‌های به تاثیر فناوری و دیجیتال سازی اشاره کرد و افزود: «سامانه‌های آنلاین برای خرید و تمدید بیمه‌نامه، ابزارهای ارزیابی رفتار راننده و اپلیکیشن‌های موبایل، نقش مهمی در افزایش رضایت مشتریان دارند. این فناوری‌ها به بیمه‌گران اجازه می‌دهد تا رفتار مشتری را بهتر تحلیل کنند و خدماتی متناسب با نیازهای او ارائه دهند.»

«تعال میان نیازهای مشتری و منافع بیمه‌گران، کلید ایجاد شرکت‌هایی که بتوانند با تحلیل داده، شفافیت و نوآوری، تجربه مشتری را بهبود دهند، نه تنها ریسک مالی خود را کاهش می‌دهند، بلکه اعتماد عمومی را نیز افزایش می‌دهند.»

فیاض در پایان گفت: «و شن است که آینده بازار بیمه خودرو در ایران به توانایی شرکت‌ها در تحلیل رفتار مشتری، ارائه خدمات منحصر به فرد و استفاده از فناوری‌های نوین وابسته است؛ رویکردی که هم رضایت مشتریان را تضمین می‌کند و هم رقابت سالم و پایدار را در بازار بیمه خود ایجاد می‌کند.»



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

آریزو ۵ جدید اسیرت

است که توسط مهندسان کاپریکورن به‌طور کامل بازطراحی شده‌است. این موتور قدرتی برابر با ۹۰۰ اسب‌بخار و گشتاوری معادل ۱۰۰۰ نیوتون‌متر تولید می‌کند. تمام این نیروی وحشی از طریق یک گیربکس پنج سرعته دستی به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. نتیجه این ترکیب، شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت در کمتر از ۳ ثانیه و دستیابی به حداکثر سرعت ۲۶۰ کیلومتر بر ساعت است. اما هدف اصلی این سوپر کار، شکستن رکوردها نیست و به گفته رویر تینو وایلد، بنیان‌گذار و مدیرعامل گروه کاپریکورن، این خودرو برای لذت رانندگی طراحی شده‌است نه ثبت رکورد.

در دنیایی که ابرخودروها با نمایشگرهای غول‌پیکر و سیستم‌های کمکی راننده پیچیده تعریف می‌شوند، شرکت آلمانی کاپریکورن گروپ با همکاری استودیوی طراحی افسانه‌ای زاگاتو، مسیری کاملاً متفاوت را برگزیده‌است. حاصل این همکاری، کاپریکورن ۰۱ زاگاتو نام دارد؛ یک ماشین رؤیایی موتور وسط و دیفرانسیل عقب که برای احیای لذت خالص رانندگی ساخته شده‌است. این خودرو با بدنه تمام فیبر کربنی، گیربکس دستی و قدرتی معادل ۹۰۰ اسب بخار، یک دهن‌کجی آشکار به ترندهای امروزی صنعت خودرو است. قلب تپنده این هیولای آنالوگ، یک پیش‌رانه ۵.۲ لیتری V8 سوپرشارژ ساخت فورد



توان ۹۰۰ اسب‌بخاری
برای «زاگاتو» آلمانی



دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

واردات خودرو و قربانی سیاست‌های دستوری



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

در شرایطی که بازار خودرو ایران همچنان با قیمت‌های فزاینده، کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان و تداوم فضای سوداگری مواجه است، سیاست‌های تعرفه‌ای و مداخلات مستقیم دولت در فرآیند واردات، به یکی از کانون‌های اصلی بحران تبدیل شده‌است. اعمال تعرفه‌های سنگین و نامتوازن بر واردات خودرو، در کنار محدودیت‌های متعدد در ثبت سفارش، تخصیص ارز و تعیین سقف و نوع خودروهای مجاز، نه تنها به بهبود وضعیت تولید داخل منجر نشده، بلکه با ایجاد شکاف قیمتی عمیق میان خودروهای وارداتی و تولید داخلی، زمینه افزایش قیمت در هر دو بخش بازار را فراهم کرده‌است. مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با انتقاد از نگاه دستوری حاکم بر سیاست‌های تجاری تأکید کرد: «نظام تعرفه‌ای فعلی، به جای ایفای نقش تنظیم‌گر، به عاملی برای تحکیم گرانی خودرو و تضعیف رقابت‌پذیری صنعت بدل شده‌است.»

به گفته او، در فضایی که دولت هم‌زمان نقش قانون‌گذار، مجری و ناظر را ایفا می‌کند، واردات خودرو چه نو و چه دست‌دوم از یک ابزار اقتصادی به یک پرونده پراپهام و فرسایشی تبدیل شده و هزینه‌های پنهان این سیاست‌ها، در نهایت از جیب مصرف‌کننده پرداخت می‌شود. دادفر معتقد است: «تأزمایی که مداخلات دولت در حوزه تعرفه و واردات ادامه داشته باشد و منطق بازار و رقابت جایگزین سیاست‌های دستوری نشود، نه واردات می‌تواند به تنظیم بازار کمک کند و نه صنعت خودرو از چرخه معیوب افزایش قیمت و بی‌اعتمادی خارج خواهد شد.»

بارها تأکید کرده‌اید که نظام تعرفه‌ای واردات خودرو در کشور از مسیر منطقی خود منحرف شده‌است. چرا تعرفه‌های فعلی نه تنها به حمایت از تولید داخلی منجر نشده، بلکه خود به عاملی برای تشدید افزایش قیمت خودرو در بازار تبدیل شده‌است؟

نظام تعرفه‌ای زمانی معنا پیدا می‌کند که در خدمت یک استراتژی روشن برای توسعه صنعت و تنظیم بازار باشد. اما آنچه امروز در حوزه واردات خودرو شاهد آن هستیم، مجموعه‌ای از تعرفه‌ها و عوارض است که هیچ نسبتی با منطق بازار آزاد یا حتی حمایت‌هدفمند از تولید ندارد.

تعرفه‌های سنگین، فاصله‌ای غیرواقعی میان قیمت خودروهای وارداتی و تولید داخل ایجاد کرده‌اند؛ فاصله‌ای که نه تنها به ارتقای کیفیت کمک نکرده، بلکه به‌طور مستقیم به افزایش قیمت خودروهای داخلی دامن زده‌است. وقتی خودروی وارداتی هم‌کلاس با قیمتی چند برابر وارد بازار می‌شود، خودرو داخلی نیز به‌صورت طبیعی میل به افزایش قیمت پیدا می‌کند. بخشی از این افزایش در قالب هزینه‌های اعلامی پنهان می‌شود و بخشی دیگر در فضای دلالی و سوداگری بازار بروز می‌یابد. در نتیجه، تعرفه به جای ابزار تنظیم‌گر، به عامل تحکیم‌کننده گرانی خودرو تبدیل شده‌است.

دولت همواره از تعرفه‌های بالا به عنوان ابزاری برای کنترل بازار و حمایت از تولید داخل یاد می‌کند. اما در عمل، این سیاست‌ها چه تأثیری بر رقابت‌پذیری صنعت خودرو گذاشته‌اند؟

حمایت تعرفه‌ای بدون الزام به اصلاح ساختار، در نهایت به ضد خود تبدیل می‌شود. وقتی تولیدکننده داخلی مطمئن است که واردات به واسطه تعرفه‌های بالا عملاً محدود شده، انگیزه‌ای برای کاهش قیمت تمام‌شده، افزایش کیفیت یا نوآوری باقی نمی‌ماند. این نوع حمایت، رقابت را از بازار حذف می‌کند و صنعت را در وضعیت ایستایی نگه می‌دارد. در چنین فضایی، بازار به جای رقابت بر سر

کیفیت و قیمت، به رقابت بر سر سهم خواهی و امتیازگیری از سیاست‌گذار تبدیل می‌شود. نتیجه آن، صنعتی است که نه توان صادرات دارد، نه رضایت مصرف‌کننده را جلب می‌کند و نه می‌تواند در برابر کوچک‌ترین شوک اقتصادی تاب‌آوری نشان دهد.

علاوه بر تعرفه‌ها، فعالان حوزه واردات خودرو از محدودیت‌های متعدد دولت در ثبت سفارش، تخصیص ارز و تعیین سقف و نوع خودرو گلیا به دارند. این محدودیت‌ها چه اثری بر کارآمدی بازار گذاشته‌است؟

محدودیت‌های اعمال شده از سوی دولت، عملاً فرآیند واردات خودرو را به مسیری غیرقابل پیش‌بینی و پرهزینه تبدیل کرده‌است. تغییر مداوم دستورالعمل‌ها، توقف‌های ناگهانی و عدم شفافیت در تخصیص ارز، باعث شده واردکننده نتواند برنامه‌ریزی بلندمدت داشته باشد. این شرایط، هزینه خواب سرمایه، ریسک مالی و عدم قطعیت را به شدت افزایش می‌دهد. در نهایت، این هزینه‌ها از جیب واردکننده پرداخت نمی‌شود، بلکه به مصرف‌کننده منتقل می‌شود. سیاست‌گذار تصور می‌کند با اعمال محدودیت، بازار را کنترل می‌کند؛ اما در عمل بسا ایجاد گلوگاه‌های متعدد، قیمت تمام‌شده را بالا برده و بازار را به سمت التهاب و سوداگری سوق می‌دهد.

یکی از موضوعات بحث برانگیز، واردات خودروهای دست‌دوم است؛ سیاستی که دولت آن را راهکاری برای تنظیم بازار معرفی کرده، اما همچنان با ابهام‌های جدی همراه است. ارزیابی شما از این سیاست چیست؟

واردات خودروهای دست‌دوم، در صورت اجرای درست و شفاف، می‌تواند به تنظیم بازار کمک کند؛ اما آن چه امروز مطرح شده، بیشتر یک شعار سیاسی است تا یک برنامه اجرایی دقیق. محدودیت در سن خودرو، پیچیدگی در فرآیند ثبت سفارش، ابهام در خدمات پس از فروش و نبود زیرساخت‌های نظارتی مشخص، باعث شده این سیاست عملاً اثرگذاری لازم را نداشته باشد. از سوی دیگر، وقتی تعرفه‌ها و عوارض واردات خودروهای دست‌دوم نیز در سطوح بالا تعریف می‌شود، مزیت قیمتی این خودروها از بین می‌رود. در چنین شرایطی، واردات دست‌دوم نه به کاهش قیمت کمک می‌کند و نه فشار رقابتی مؤثری بر تولید داخل وارد می‌کند.

اگر قرار باشد واردات خودرو، چه نو و چه دست‌دوم، به ابزاری واقعی برای تنظیم بازار تبدیل شود، چه تغییراتی در سیاست‌های دولت ضروری است؟

نخستین گام، بازنگری جدی در برنامه تعرفه‌ای و حذف نگاه تنبیهی به واردات است. واردات نباید تهدید تلقی شود، بلکه باید به عنوان مکمل تولید داخلی و ابزار تنظیم بازار پذیرفته شود. در کنار آن، ثبات در مقررات، شفافیت در فرآیندها و واگذاری اجرا به بخش خصوصی می‌تواند بخش بزرگی از مشکلات فعلی را برطرف کند. تأزمایی که دولت هم‌زمان نقش قانون‌گذار، مجری و ناظر را ایفا کند، تعارض منافع و ناکارآمدی ادامه خواهد داشت. بازگشت به منطق اقتصادی، کاهش مداخلات دستوری و پذیرش رقابت، تنها مسیری است که می‌تواند بازار خودرو را از چرخه معیوب گرانی و بی‌اعتمادی خارج کند.





سر نشینان عقب راحت‌تر شده و رانندگی را برای راننده در جلو آسان‌تر کرده است. نسل کنونی اسکالید از سال ۲۰۲۱ عرضه شده و در سال ۲۰۲۵ تغییراتی را تجربه کرده است. در نمای بیرونی، چراغ‌های جلو باز طراحی شده‌اند و تمام تیپ‌ها حالا لوگوی نورانی در مرکز جلو پنجره دارند. تغییرات بزرگ‌تر اما در داخل کابین به چشم می‌خورد جایی که یک نمایشگر دیجیتال عظیم عرض داشبورد را در بر می‌گیرد و یک صفحه‌نمایش لمسی اضافی از کنسول میانی بیرون آمده است.

کاد یلاک اسکالید در روزهای ابتدایی خود، ستاره موسیقی هیپ‌هاپ و ویدئوهای رپ بود. این شاسی بلند فول‌سایز، پرزرق‌وبرق و گران قیمت بود و نمادی از موفقیت به شمار می‌رفت. دو دهه بعد، اسکالید هنوز ارزش تعریف و تمجید دارد، اما روح زمانه تغییر کرده است. حالا سوار شدن در اسکالید به عنوان سر نشین، به‌مراتب جذاب‌تر از رانندگی آن به نظر می‌رسد. اسکالید جدید از همیشه پرزرق‌وبرق‌تر است اما در عین حال برای نقش خود به عنوان یک وسیله حمل‌ونقل مجلل تکامل یافته است. این خودرو برای



«اسکالید»؛ تعریف شکوه باروشی متفاوت

آیا واردات خودرو از سوی ایرانیان مقیم خارج می‌تواند بازار خودرو ایران را تنظیم کند؟

پیش‌بینی ورود حدود ۷۰ هزار دستگاه خودرو خارجی

جمعیت ایرانیان خارج از کشور حدود ۴ تا ۵ میلیون نفر تخمین زده می‌شود، با فرض محافظه کارانه نرخ علاقه ۳ درصد و نرخ اجرای عملی ۵۰ درصدی، حدود ۵ تا ۶ درصد از تقاضای بازار خودرو کشور، خودرو وارد می‌شود



خودروهای میان‌رده و اقتصادی (به‌ویژه کار کرده) ملموس خواهد بود، اما کافی نیست تا تحول ساختاری ایجاد کند افزایش کوتاه‌مدت عرضه و کاهش فشار تقاضا، همراه با اثر روانی مثبت بر قیمت‌ها، جذب ارز خارجی بدون فشار بر بانک مرکزی، تنوع برند و فناوری (به‌ویژه خودروهای سبز با تعرفه پایین) و شفاف‌تر شدن مسیر واردات و کاهش واسطه‌گری غیررسمی از مزایای طرح به شمار می‌روند. در مقابل حجم محدود (۵-۶ درصد تقاضا)، تعرفه‌های بالا برای خودروهای بنزینی که جذابیت واردات اقتصادی را کاهش می‌دهد، وابستگی به تمایل مهاجران و نوسانات اقتصادی و تاخیرهای احتمالی اجرایی را می‌توان از چالش‌ها و محدودیت‌های طرح ذکر کرد.

ورود خودرو از سوی ایرانیان مقیم خارج، اکنون که آیین‌نامه نهایی و تعرفه‌ها تصویب شده، می‌تواند در کوتاه‌مدت بخشی از کمبود عرضه را جبران کند و هیجانات قیمتی را تا حدی کنترل نماید. این طرح یک اقدام هوشمندانه و واکنشی است، اما جایگزین اصلاحات ساختاری در تولید داخلی، ثبات ارزی و سیاست‌های حمایتی نمی‌شود. بدون تغییرات بنیادی، تاثیر آن محدود و موقت باقی خواهد ماند و بازار خودرو همچنان به عوامل اصلی مانند ظرفیت تولید داخلی وابسته است.

بدون تخصیص ارز رسمی است. اهداف کلیدی: افزایش کنترل‌شده عرضه خودروهای خارجی برای بهبود تعادل عرضه و تقاضا و جذب ارز از منابع غیررسمی برای کاهش فشار بر تراز ارزی کشور است. بر اساس مصوبه اخیر هیات وزیران (ابلاغ‌شده در ۱۹ آذر ۱۴۰۴)، هر فرد واجد شرایط (با تایید وزارت خارجه) می‌تواند سالانه یک دستگاه خودرو نو یا کار کرده (حداکثر ۵ سال ساخت) وارد کند. فرآیند از طریق سامانه جامع تجارت و با همکاری کنسولگری‌ها انجام می‌شود و وزارت صمت پیش‌بینی کرده که اجرا تا پایان سال ۱۴۰۴ یا زودتر آغاز شود. تعرفه‌های ورودی بر اساس نوع پیش‌ران و حجم موتور تعیین شده و برای تشویق خودروهای سبز، پایین‌تر است

تخمین جامعه هدف و پتانسیل حجم واردات جمعیت ایرانیان خارج از کشور حدود ۴ تا ۵ میلیون نفر تخمین زده می‌شود. با فرض محافظه کارانه نرخ علاقه ۳ درصد و نرخ اجرای عملی ۵۰ درصد، حدود ۶۰ تا ۷۵ هزار نفر ممکن است در سال اول مشارکت کنند که به معنای ورود ۶۰ تا ۷۰ هزار دستگاه خودرو است. این حجم حدود ۵ تا ۶ درصد از تقاضای سالانه بازار (۱۱ تا ۱۲ میلیون دستگاه) را پوشش می‌دهد و تاثیر آن بیشتر در بخش



علی دماوندی کناری
A.damavani.konari@autoworld.ir

طرح واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج، که در سال‌های اخیر به طور جدی مطرح شده، اکنون با تصویب نهایی آیین‌نامه توسط هیات وزیران (در آذر ۱۴۰۴) وارد مرحله اجرایی شده است. دولت امیدوار است این روش هم‌زمان به افزایش عرضه خودرو در بازار داخلی و جذب ارز خارجی بدون فشار بر ذخایر بانک مرکزی کمک کند. اما آیا این طرح با محدودیت‌های موجود، واقعا می‌تواند بازار آشفته خودرو را تنظیم کند یا تنها یک راهکار موقت و محدود است؟

تصویر کلی طرح و مکانیسم اجرایی این طرح بر پایه مشارکت ایرانیان دارای اقامت معتبر خارج از کشور طراحی شده و تفاوت اصلی آن با واردات تجاری سنتی، استفاده از ارز شخصی (منشأ خارجی)

پیگیری يك موضوع

flow up

محمد رستمی

سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس

تشکیل کمیته خودرو در مجلس جهت بررسی نحوه قیمت گذاری خودرو

صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی امروز با مشکلات و موانع بسیار زیادی دست و پنجه نرم می‌کنند و نیاز به حمایت‌های جدی دارند. در همین رابطه کمیسیون صنایع و معادن مجلس طی چند وقت اخیر اقدام به برگزاری جلساتی برای رسیدگی به مشکلات این دو صنعت کرده است. بررسی وضعیت قیمت‌گذاری دستوری و آخرین تحولات مربوط به پرداخت تسهیلات ۴۰ همتی به قطعه‌سازان نیز از جمله مواردی است که مورد پیگیری کمیسیون صنایع مجلس بوده است. در همین رابطه هفته جاری نیز نشست دیگری در مجلس برگزار شد که در همین رابطه، محمد رستمی سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس به نشریح جزئیات این جلسه پرداخته است

در جلسه اخیر کمیسیون صنایع با مسئولان وزارت صمت و خودروسازان چه گذشت؟

در این نشست تصمیماتی برای پرداخت ۴۰ همت تسهیلات به ایران خودرو و سایپا تا دو هفته آینده به منظور پرداخت بخشی از مطالبات آن‌ها به قطعه‌سازان اتخاذ شد. همچنین نحوه تعیین مالی مورد نیاز صنعت خودروسازی کشور و تاثیر قیمت گذاری دستوری بر این صنعت و منافع مصرف کننده نهایی مورد بررسی قرار گرفت.

در مورد بررسی وضعیت قیمت گذاری خودرو چه تصمیماتی گرفته شد؟

در همین رابطه، تشکیل کمیته خودرو جهت بررسی نحوه قیمت گذاری خودروها در نشست اخیر کمیسیون نیز پیگیری شد. در نهایت مقرر شد کمیته خودرو به ریاست بنده به منظور بررسی قیمت گذاری دستوری و تاثیر آن بر بازار تشکیل شود تا با حضور نمایندگان شرکت‌های خودروسازی، شورای رقابت و سایر بخش‌های مربوطه از بعد نظارتی به این موضوع ورود پیدا کرده و راهکارهایی نیز به منظور رفع التهاب موجود در بازار ارائه دهیم.

در این نشست چه مسئولانی حضور داشتند؟

در این جلسه معاون بخش ماشین آلات وزیر صمت، مدیرعامل ایدرو و مسئولان مربوطه از ایران خودرو، سایپا، شورای رقابت، رئیس سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف کنندگان و کارشناس مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی حضور داشتند. همچنین مسئولان بانک‌های ملت، رفاه، ملی و صادرات نیز برای بررسی آخرین وضعیت تسهیلات پرداختی به قطعه‌سازان حضور داشتند.

معاون وزیر صمت خبر داد:

تغییر نگاه به اسقاط خودروها ؛ از اوراق به باز یافت استراتژیک مواد اولیه

به گزارش ایدرو نیوز ، فرشاد مقیمی در سفر یک روزه به استان مازندران در بازدید از یکی از مراکز اسقاط خودروهای فرسوده شهرستان بابلسر گفت : «برخلاف رویه رایج که در بسیاری از مراکز اسقاط تنها به چند قلم محدود از قطعات بافلات توجه می‌شود، هر خودرو،

خودروی سنگین یا موتورسیکلت فرسوده حاوی مجموعه‌ای از مواد اولیه ارزشمند و بعضا کمیاب است که می‌تواند دوباره به چرخه تولید کشور بازگردد.» مقیمی با اشاره به ظرفیت‌های مغفول مانده در صنعت اسقاط اظهار داشت: «در شرایطی که تامین برخی مواد

اولیه برای صنایع کشور با محدودیت و هزینه بالا همراه است، مراکز اسقاط می‌توانند به یکی از منابع پایدار تامین این مواد تبدیل شوند.» رئیس هیات عامل ایدرو توسعه فناوری‌های نوین باز یافت، ارتقای استانداردهای مراکز اسقاط و حرکت به

سمت اقتصاد چرخشی را از برنامه‌های مهم این سازمان برشمرد و افزود: «نگاه نوین به اسقاط، نه تنها به کاهش آلایندگی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کمک می‌کند، بلکه می‌تواند ارزش افزوده اقتصادی قابل توجهی برای کشور ایجاد کند.»

زاپاس Spare Tire



«شوتینگ بریک» کردن رولزرویس «کورنیش» کلاسیک



بزرگ، تیم طراحی خودرو را تا شناسایی لغت کرده و سپس با استفاده از پیل‌های فولادی دست‌ساز، تمام بخش‌های بدنه از ستون وسط تا انتهای خودرو را از نو طراحی و مهندسی کرده‌اند. سقف کشیده و درب صندوق عقب جدید، خطوط کلاسیک کورنیش را حفظ کرده و در عین حال، ظاهری کاملاً جدید و کاربردی به آن بخشیده‌اند؛ اما خلاقیت اصلی در سپر کرومی عقب پنهان شده است. بخشی از این سپر به صورت برقی به بیرون حرکت می‌کند تا یک سیستم حمل دوچرخه سفارشی برای دوچرخه مسابقه‌ای را نمایان کند. برای اجرای این ایده، مهندسان مجبور به اصلاح ساب‌فریم عقب و جابه‌جایی باک بنزین شدند.

«یک رولزرویس کورنیش مدل ۱۹۸۱ که بیش از چهار سال در یک خانواده نگهداری می‌شد، در یک پروژه بازسازی شگفت‌انگیز به یک شو تینگ بریک خیره‌کننده تبدیل شده است. این خودروی اشرافی که حالا کاربردی دوچندان پیدا کرده، یک سورپرایز هوشمندانه را نیز در دل خود جای داده است؛ یک جای دوچرخه برقی مخفی که از سپر عقب بیرون می‌آید. این پروژه توسط شرکت اتاق‌سازی هلندی، Niels van Roij Design، به سفارش مالکی انجام شده که به والی‌های کلاسیک و مسابقات سه‌گانه علاقه دارد. فرآیند طراحی و ساخت این خودروی منحصر به فرد، دو سال و نیم به طول انجامیده است. برای این تحول



ویژه‌ها

دیگه چه خبر؟

تونیترا



ضوابط واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور اعلام شد



«محمدعلی حاجی‌زاده، مدیرکل دفتر صنایع خودرو، نیروی محرکه و حمل و نقل وزارت صنعت، معدن و تجارت با بیان این که خودروهای سواری نو و کارکرده حداکثر ۵ سال ساخت، مجوز ثبت سفارش دریافت می‌کند، گفت: «ایرانیان خارج از کشور در این مرحله از اجرای مصوبه صرفاً مجاز به واردات خودروهایی هستند که تا تاریخ ۱۲ آذرماه سال ۱۴۰۴ مالک آن بوده‌اند، این در حالی است که خودروهای کارکرده با پیمایش بیش از ۹۹ کیلومتر از دریافت شناسنامه گارانتی معاف است.» وی تأکید کرد: «واردات خودروهای راست فرمان و برندهای آمریکایی طبق ضوابط جاری کشور ممنوع است.»



نبود عزم جدی در دولت؛ چالش اصلی توسعه خودروهای برقی در کشور



«دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران عنوان کرد: «مسئله اصلی در توسعه برقی سازی ناوگان حمل و نقل نبود عزم جدی در دولت است و اگر اراده‌ای برای ایجاد زیرساخت‌ها از قبیل تأمین تجهیزات و قطعات مورد نیاز برای خودروهای برقی وجود داشته باشد، مسیر برقی سازی در کشور هموار شده و متقاضی نیز برای آن وجود خواهد داشت.» آرمان خالقی اظهار داشت: «همان‌طور که دنیا به سمت توسعه خودروهای برقی حرکت و برای ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری کرده ما نیز باید به این سمت حرکت کنیم.»



قطعی برق و گاز صنایع در زمستان کاهش می‌یابد



«حسنعلی محمدی عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در خصوص پیش‌بینی‌های صورت گرفته جهت تأمین انرژی برای صنایع در زمستان، اظهار کرد: «با اقدامات و برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، در زمستان امسال قطعی گاز و برق صنایع نسبت به زمستان سال گذشته کاهش خواهد یافت.» نماینده مردم قسار مجلس شورای اسلامی افزود: «در حوزه برق نیز با بازسازی، اورهال و نوسازی تعدادی از نیروگاه‌ها، میزان تولید برق تا حدی افزایش یافته و در این بخش نیز بخشی از کاستی‌ها نسبت به سال گذشته جبران شده است.»

بزرگ‌ترین خودروساز کشور در مسیر تحول گام برمی‌دارد؛

توسعه سبد محصولات؛ راهبردهد فمند «ایران خودرو»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«افزایش سهم تولید ایران خودرو در بازار داخلی، هم‌زمان با اجرای برنامه‌های نوسازی و توسعه محصول، تصویری متفاوت از مسیر پیش‌روی این خودروساز بزرگ ترسیم کرده است. در شرايطی که صنعت خودرو با چالش‌هایی مانند محدودیت‌های تأمین، فشار هزینه‌ها و الزامات ارتقای کیفیت مواجه است، تمرکز هم‌زمان بر افزایش تیراژ و به‌روزرسانی زیرساخت‌ها، نشان‌دهنده تغییر رویکردی است که می‌تواند آثار مثبتی بر عملکرد عملیاتی و جایگاه رقابتی این شرکت بر جای بگذارد.

بر اساس روندهای جاری، نوسازی خطوط تولید نقش مهمی در بهبود بهره‌وری و کاهش هزینه‌های تمام‌شده ایفا کرده است. استفاده از تجهیزات به‌روزتر و اصلاح فرآیندهای تولید، علاوه بر افزایش سرعت و دقت در خطوط، منجر به کاهش ضایعات و بهبود یکنواختی کیفیت محصولات شده است.

این موضوع به‌طور مستقیم بر رضایت مصرف‌کنندگان اثرگذار بوده و می‌تواند فاصله میان تولید داخلی و استانداردهای مورد انتظار بازار را کاهش دهد. در کنار این اقدامات، توسعه محصولات جدید نیز به‌عنوان یکی از محورهای اصلی استراتژی ایران خودرو دنبال می‌شود. تنوع‌بخشی به سبد محصولات، پاسخ‌گویی بهتر



به نیازهای متنوع بازار و حرکت به سمت طراحی‌های به‌روزتر، زمینه افزایش جذابیت برند و تقویت سهم بازار را فراهم کرده است. عرضه محصولات جدید و به‌روزشده، امکان رقابت موثرتر با خودروهای وارداتی و محصولات سایر خودروسازان داخلی را افزایش داده و انتخاب‌های بیشتری در اختیار مصرف‌کنندگان قرار می‌دهد. افزایش کیفیت تولید، یکی دیگر از نتایج این رویکرد هم‌زمان است. بهبود استانداردهای کیفی، کاهش ایرادات فنی و ارتقای ایمنی و دوام محصولات، می‌تواند هزینه‌های خدمات

پس از فروش را کاهش داده و اعتماد مشتریان را تقویت کند. این اعتماد، در بلندمدت به تثبیت فروش و افزایش وفاداری مصرف‌کنندگان منجر خواهد شد و نقش مهمی در پایداری سهم بازار ایفا می‌کند.

مجموع این اقدامات، تبعات مثبتی فراتر از سطح پنگاه نیز به همراه دارد. افزایش سهم تولید همراه با نوسازی و توسعه محصول، به حفظ و تقویت اشتغال مستقیم و غیرمستقیم در زنجیره تأمین خودرو کمک کرده و زمینه انتقال دانش فنی و ارتقای مهارت نیروی انسانی را فراهم می‌سازد.

همچنین بهبود بهره‌وری و کیفیت می‌تواند ظرفیت صادراتی را در میان مدت تقویت کرده و وابستگی به واردات را کاهش دهد. از منظر کلان‌تر، افزایش سهم تولید ایران خودرو با تکیه بر توسعه محصول و بهبود کیفیت، می‌تواند به کاهش وابستگی به واردات، صرفه‌جویی ارزی و حتی تقویت ظرفیت‌های صادراتی منجر شود.

در صورتی که این روند با ثبات سیاستی و حمایت از تولید رقابت‌پذیر همراه باشد، امکان حضور پررنگ‌تر در بازارهای منطقه‌ای نیز دور از انتظار نخواهد بود. در نهایت، حرکت هم‌زمان ایران خودرو در مسیر افزایش تولید، نوسازی زیرساخت‌ها و توسعه محصولات، نشان می‌دهد که رشد کمی زمانی می‌تواند پایدار باشد که با ارتقای کیفی همراه شود.

استمرار این رویکرد، علاوه بر بهبود عملکرد اقتصادی شرکت، می‌تواند نقش مهمی در ارتقای جایگاه صنعت خودروی کشور و افزایش رضایت مصرف‌کنندگان ایفا کند.

دنده يك

First gear

سیاست‌گذاری متزلزل، بازار خودرو را زمینگیر کرده است

«حاضر جواب: بازار خودرو این روزها بیشتر از آن که زمینگیر باشد، «پارک دوپل» شده است. سیاست‌گذاری‌ها طوری عوض می‌شوند که بازار نمی‌داند باید دنده عقب بگیرد یا رانما بزند.

واردکننده صبح با یک بخشنامه بیدار می‌شود، ظهر با یک اصلاحیه ناهار می‌خورد و شب با یک تبصره خوابش می‌برد. نتیجه؟ بازاری که به جای حرکت نرم، مدام روی دست‌انداز تصمیم‌ها خاموش می‌شود و دوباره هل داده می‌شود تا شاید روشن شود.

فصل تازه‌ای از چالش انرژی برای قطعه‌سازان شروع شد

«حاضر جواب: قطعه‌سازان وارد فصلی شده‌اند که اسمش «پاییز انرژی» است؛ فصلی که برق می‌رود، گاز کم می‌شود و دستگاہا بیشتر از کارگاہا استراحت می‌کنند. کارخانه‌ها یاد گرفته‌اند برنامه تولید را با جدول قطعی برق تنظیم کنند؛ چیزی شبیه تقویم نجومی. اگر برق آمد تولید می‌کنیم، اگر نیامد، قطعه‌ها هم مثل ما می‌روند جای می‌خورند.

واقعی سازی هزینه‌های الزامی است

«حاضر جواب: عوارضی‌ها حالا دیگر شبیه صندوق پس‌انداز سفر شده‌اند. راننده قبل از حرکت نه فقط باک را پر می‌کند، بلکه ذهنش را هم آماده پرداخت می‌کند. البته همه قبول دارند جاده‌ها خرج دارند؛ منتها راننده امیدوار است وقتی هزینه‌ها واقعی می‌شود، دست‌اندازها خیالی نشوند. اگر قرار است پول بدهیم، حداقل کمک‌فرا احساس مشارکت ملی نکنند!

توقف فعالیت شرکتی که آینده خودروان «تسلا» را خطرناک می‌داند!

«حاضر جواب: در دنیای خودروهای خودروان، حتی شرکت‌ها هم گاهی مسیر را اشتباه می‌روند. لومینار آن‌قدر به لیدار وفادار ماند که یادش رفت مدل تجاری هم نیاز به شارژ دارد.

داستانش شبیه ماشینی است که بهترین سنسور دنیا را دارد اما بنزین ندارد. فناوری خوب است، اما وقتی دخل و خرج با هم هماهنگ نباشند، حتی خودروهای آینده هم پشت چراغ قرمز اقتصاد می‌ایستند.

بیمه خودرو؛ سپری ناکافی یا تهدید پنهان برای شهروندان

«حاضر جواب: بیمه خودرو برای رانندگان شبیه چتر است؛ همه دارند، اما موقع باران شدید تازه می‌فهمند کجایش سوراخ است. راننده خیال می‌کند بیمه همه چیز را حل می‌کند، بیمه هم فکر می‌کند راننده خیلی خیال‌پرداز است. در نهایت تصادف که می‌شود، هر دو طرف تازه شروع به خواندن بندهای ریز قرارداد می‌کنند؛ با درمیان و صبر فراوان.

چه کسانی می‌توانند خودرو شخصی خود را به ایران بیاورند؟

«حاضر جواب: این سوال شبیه مسابقه اطلاعات عمومی شده است. هر روز شرایط عوض می‌شود و شرکت‌کننده‌ها باید حدس بزنند امروز نوبت کیست. ایرانی مقیم خارج، ایرانی مقیم داخل، خودروی کارکرده، خودروی صفر؛ همه در صف ایستاده‌اند و تابلو بالای سر صف مدام عوض می‌شود. نتیجه این است که بعضی خودروها قبل از ورود به کشور، از فرط انتظار کلاسیک می‌شوند.

اینفوگرافیش

Infography

رشد درآمد شرکت «سایپا شیشه»



شرکت سایپا شیشه در هشت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۵۶۱ میلیارد تومان درآمد شده است.

چند تلند؟



زنگ خطر گرانی‌ها به صدادرآمد

«تورم تولیدکننده در تابستان ۱۴۰۴ با رشد قابل توجهی همراه شده است؛ روندی که می‌تواند به افزایش قیمت‌ها، نوسان بازار و کاهش قدرت خرید منجر شود. افزایش ۱۰.۲ درصدی شاخص قیمت تولیدکننده تنها در فاصله بهار تا تابستان ۱۴۰۴، نشانه بروز یک شوک هزینه‌ای جدی است. چنین نرخی بیانگر آن است که بنگاه‌های تولیدی در مدت زمانی کوتاه با افزایش قابل توجه هزینه نهاده‌ها مواجه شده‌اند.

چرا؟

چرا تورم تولیدکننده بالا می‌رود؟

«کارشناسان اقتصادی معتقدند که افزایش تورم تولیدکننده در ماه‌ها و فصول اخیر را نمی‌توان به یک عامل محدود کرد، بلکه مجموعه‌ای از متغیرهای ساختاری، هزینه‌ای و سیاستی در شکل‌گیری این روند نقش دارند. یکی از مهم‌ترین عوامل، افزایش هزینه نهاده‌های تولید است. بالا رفتن قیمت مواد اولیه، به‌ویژه نهاده‌های وارداتی، باعث شده هزینه تمام‌شده تولید برای بنگاه‌ها به طور قابل توجهی افزایش یابد.

برای چه؟

افزایش هزینه‌های تولید، بلای جان صنایع

«عامل مهم دیگر، افزایش هزینه انرژی و خدمات زیرساختی است. رشد قیمت برق، گاز و سایر حامل‌های انرژی، به‌ویژه در صنایع انرژی‌بر، مستقیماً به افزایش هزینه تولید منجر شده و اثر موجی آن به صنایع پایین‌دستی نیز منتقل شده است. افزایش هزینه حمل‌ونقل و لجستیک، ناشی از رشد قیمت سوخت و خدمات وابسته نیز سهم قابل توجهی در افزایش تورم تولیدکننده دارد.



در پی استقبال فوق العاده از مدل های کلیدی این برند اتخاذ شده است. فروش شاسی بلند انویژن در سه ماهه سوم بیش از سه برابر شده و سدان محبوب لاکراس رشدی تقریباً چهار برابری را تجربه کرده است. همچنین سدان تازه وارد الکترای L7 با استقبال پر شور بازار مواجه شده و قرار است یک مینیون از خانواده الکترای نیز تا پایان سال به بازار عرضه شود. این موج موفقیت اما تنها به بیوک محدود نیست و کادیلاک نیز با رشد ۱۱.۲ درصدی فروش سالانه، روزهای خوبی را سپری می کند. بخش عمده این موفقیت به لطف نسل جدید شاسی بلند XT5 است که فروش آن در سه ماهه اخیر تقریباً دو برابر شده است.

«در حالی که بسیاری از خودروسازان غربی در بازار رقابتی چین با چالش روبرو هستند، جنرال موتورز داستانی متفاوت را روایت می کند. این شرکت با عملکردی درخشان در سه ماهه سوم سال، شاهد رشد چشمگیر فروش خود بوده است که بخش بزرگی از آن مدیون جهش خیره کننده ۵۴.۳ درصدی فروش برند بیوک نسبت به سال گذشته است. این موفقیت بزرگ، بیوک را بر آن داشته تا یک تصمیم استراتژیک و جسورانه بگیرد و اعلام کند تمام مدل های آینده این برند در چین، خودروهای انرژی نو خواهند بود. این یعنی محصولات آتی بیوک با پیشرفتهای پلاگین-هیبریدی، تمام برقی یا برادفا عرضه خواهند شد. این استراتژی جدید



موفقیت چشمگیر «جنرال موتورز» در چین

نیسان «آلتیما» در تنوع کمتری عرضه خواهد شد



«پیشینه نیسان آلتیما به اوایل دهه ۹۰ میلادی بازمی گردد. نسل فعلی این خودرو که از سال ۲۰۱۸ تاکنون در بازار حضور دارد نیز در سال ۲۰۲۲ مورد بهروزرسانی قرار گرفت. در نوامبر ۲۰۲۵ بود که رسانه های چینی، نسل جدید تیانا را معرفی کردند که درواقع، نسخه تغییر یافته از آلتیما است. اما حالا با آلتیما ۲۰۲۶ بازار آمریکا روبرو هستیم که از نظر ظاهری با مدل فعلی تفاوتی ندارد. در فاصله ژانویه تا سپتامبر ۲۰۲۵، بیش از ۷۶ هزار دستگاه نیسان آلتیما در ایالات متحده به فروش رسیده است که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۲ درصد کاهش نشان می دهد. مدل فعلی نیسان آلتیما در ۲ تیپ به فروش می رسد.

که در مدل ۲۰۲۶ پس از حذف S و SL، به دو تیپ SV و SR کاهش یافته است. تیپ SV همچون گذشته، چراغ های LED، رینگ های ۱۷ اینچ، نمایشگر لمسی ۸ اینچ، کلاستر ۷ اینچ در میانه دو صفحه عقربه ای، روکش پارچه ای و کروز کنترل را به همراه دارد. با سفارش کپیج اسپیشال ادیشن برای این تیپ، نمایشگر لمسی ۱۲.۳ اینچ، تهویه دو منطقه ای، سقف شیشه ای و با سفارش کپیج پر میوم، رینگ های ۱۹ اینچ، گرمکن ردفیلو و تعدادی سامانه ایمنی، به آلتیما ۲۰۲۶ اضافه خواهد شد.

اوپل «آسترا» روی چراغ های جلو متمرکز شد



«بسیاری از رقبای قدیمی اوپل آسترا از جمله فورد فوکوس، از خط تولید کنار رفته اند؛ اما مشهورترین آن ها یعنی فولکس واگن گلف همچنان در حال تولید است. هر دو تیپ هاچبک و استیشن اوپل آسترا ۲۰۲۶ از ۹ ژانویه در نمایشگاه خودرو بروکسل به معرض نمایش درمی آیند. فرم بدنه اوپل آسترا ۲۰۲۶ با مدل فعلی تفاوت چندانی ندارد. البته در نمای جلو می توان نور و لوگوی نورانی را مشاهده کرد که این روزها در بسیاری از خودروهای چینی هم مشاهده می شود. اما تغییر اصلی را باید در داخل چراغ های جلو جستجو کرد که بیش از ۵۰ هزار عنصر نورانی را در خود جا داده است و بنابر اعلام اوپل،

می تواند با مزاحمت کمتر برای رانندگان دیگر، نوردهی بیشتری داشته باشد. مازول تابش نور جانبی هم با تغییر زاویه فرمان، بخش های کناری مسیر را روشن می کند. اوپل همچنین به بازتابش کمتر نور این چراغ ها از تابلوهای جاده و سطوح خیس اشاره کرده است. طراحی فضای داخلی اوپل آسترا ۲۰۲۶ هم تفاوت زیادی با مدل فعلی ندارد؛ هرچند که باید به صندلی های Intelli-Seats با طراحی جدید اشاره کرد که با فرورفتگی در بخش مرکزی، راحتی بیشتری برای سرنشین فراهم می کند.

چالش ۲۴ ساعته ای که عیار تمام خودروسازان را اثبات می کند؛

دلایل اصرار چینی ها بر شرکت در مسابقات استقامتی



سهیل سیاووشی

s.siavashi@autoworld.ir

«صحنه جهانی صنعت خودرو در شرایط فعلی شاهد تغییراتی بوده که تنها به بازار فروش یا فناوری های نو محدود نمی شود؛ بلکه به حوزه هایی کشیده شده که پیش تر قلمرو انحصاری چند برند اروپایی و ژاپنی به شمار می رفت. یکی از این حوزه ها، دنیای مسابقات استقامتی و به ویژه رقابت افسانه ای ۲۴ ساعته لمان است؛ جایی که خودروسازان نه فقط برای کسب جام، بلکه برای نمایش توان مهندسی، اعتبار جهانی و آینده نگری تکنولوژیک خود وارد میدان می شوند.

در همین حال، خودروسازان چینی که طی یک دهه گذشته با سرعتی چشمگیر در بازارهای جهانی رشد کرده اند، اکنون به دنبال حضور در عرصه هایی هستند که نقش نمادین و راهبردی دارند. این حضور تنها یک ماجراجویی ورزشی نیست؛ بلکه بخشی از تلاش گسترده تر برای تثبیت جایگاه چین در زنجیره ارزش جهانی خودرو و رقابت مستقیم با برندهایی است که دهه ها در این میدان سلطه داشته اند.

تلاشی برای خودنمایی یا اثبات ناشناخته ها

گروه خودروسازی چری، یکی از بزرگترین تولیدکنندگان خودرو در چین قصد دارد با برند لوکس خود یعنی Exeed وارد رقابت های استقامتی جهان و در نهایت مسابقه افسانه ای ۲۴ ساعته لمان شود. این تصمیم بخشی از یک برنامه پنج ساله است که چری با امضای توافق رسمی با ACO، برگزارکننده مسابقه لمان، آن را آغاز کرده است. طبق این گزارش، Exeed قصد دارد ابتدا با حضور در سری آسیایی لمان تجربه لازم را کسب کند و سپس وارد رقابت های جهانی WEC شود. چری همچنین اعلام کرده که در همکاری با ACO، یک پیست استاندارد لمان در چین ساخته خواهد شد تا این کشور بتواند میزبان مسابقات رسمی مرتبط با این رویداد باشد.

این اقدام چری تنها یک پروژه ورزشی نیست، بلکه بخشی از تلاش گسترده تر چین برای تثبیت جایگاه خود در

صنعت خودرو و نمایش توان مهندسی در سطح جهانی است. چری امیدوار است با حضور در لمان، برند Exeed را در ردیف خودروسازان معتبر جهانی قرار دهد؛ برندهایی که سال هاست در این رقابت حضور دارند، از جمله تویوتا، پورشه، فراری، کادیلاک و بامو.

چری با این تصمیم می خواهد نشان دهد صنعت خودرو چین دیگر تنها یک تولیدکننده انبوه نیست، بلکه توانایی رقابت در بالاترین سطوح مهندسی و فناوری را دارد. لمان یکی از سخت ترین مسابقات جهان است و خودروهایی که در آن شرکت می کنند باید از نظر دوام، مدیریت انرژی، آیرودینامیک و کیفیت ساخت در بالاترین سطح باشند. چری در سال های اخیر تلاش کرده برند Exeed را به عنوان یک نام لوکس جهانی معرفی کند و حضور در لمان می تواند به این هدف سرعت ببخشد. این شرکت معتقد است موفقیت در چنین رقابتی می تواند اعتماد مصرف کنندگان اروپایی و خاورمیانه ای را نسبت به محصولاتش افزایش دهد. اگر Exeed بتواند در بازه زمانی پنج ساله خود وارد لمان شود، این شرکت به نخستین خودروساز چینی تبدیل خواهد شد که در این مسابقه شرکت می کند؛ رویدادی که می تواند نقطه عطفی در تاریخ صنعت خودرو چین باشد و مسیر رقابت جهانی را تغییر دهد.

آینده موتور اسپرت هم چینی خواهد شد

حضور در لمان به معنای ورود به سخت ترین و پیچیده ترین میدان آزمون فناوری خودرو است. لمان تنها یک مسابقه نیست؛ آزمایگاهی است که در آن دوام، کارایی، مدیریت انرژی، آیرودینامیک و کیفیت ساخت در شدیدترین شرایط سنجیده می شود. خودروسازانی که در این رقابت موفق می شوند، معمولاً از این دستاورد برای تقویت برند، توسعه فناوری های جاده ای و افزایش اعتبار جهانی استفاده می کنند. چری نیز با همین هدف وارد میدان شده است: تبدیل Exeed به یک برند جهانی قابل رقابت با سازندگان اروپایی و ژاپنی. این اقدام بخشی از تلاش چین برای ورود به قلمروهایی است که دهه ها تحت سلطه اروپا، ژاپن و آمریکا بوده اند. در حالی که برندهایی مانند تویوتا، پورشه، فراری و کادیلاک سال هاست در لمان حضور دارند، ورود یک خودروساز چینی نشان می دهد که پکن قصد دارد نفوذ خود را از بازار مصرف به حوزه های نمادین و استراتژیک نیز گسترش دهد. این حرکت می تواند پیامدهای مهمی برای توازن قدرت در صنعت خودرو داشته باشد؛ به ویژه اگر Exeed بتواند عملکردی رقابتی ارائه دهد.

توسعه یک خودرو هایپر کار یا LMDh، ایجاد تیم کارخانه ای، ساخت پیست استاندارد لمان در چین و حضور در مسابقات

آسیایی و جهانی، همگی هزینه های کلانی دارند. اما چری این هزینه را نه به عنوان خرج، بلکه به عنوان سرمایه گذاری میدان میهمی برای چری ایجاد کنند. بسیاری از فناوری های ارزش برند Exeed را در بازارهای اروپا و خاورمیانه افزایش دهد؛ بازارهایی که چری در سال های اخیر تلاش کرده در آن جایگاه خود را تثبیت کند.

حضور در لمان فرصتی برای توسعه سیستم های پیشرفته هیبریدی، مدیریت انرژی، باتری های مقاوم در دماهای بالا و مواد سبک وزن فراهم می کند. این فناوری ها بعدها به خودروهای جاده ای منتقل می شوند و می توانند مزیت رقابتی مهمی برای چری ایجاد کنند. بسیاری از فناوری های امروزی – از ترمزهای کربن-سرامیک تا سیستم های هیبریدی – ابتدا در مسابقات استقامتی توسعه یافته اند. این اقدام را باید بخشی از تلاش چین برای ساخت روایت جدیدی از توان مهندسی خود دانست. اگر Exeed بتواند در لمان حضور موفق داشته باشد، این موفقیت نه تنها برای چری، بلکه برای کل صنعت خودرو چین یک نقطه عطف خواهد بود. لمان جایی است که برندها با افسانه می شوند یا فراموش. چری اکنون در آستانه ورود به این میدان قرار دارد؛ میدانی که می تواند آینده جایگاه جهانی خودروسازان چینی را بازتعریف کند.



مسیر بلژیک، فرانسه، اسپانیا، پرتغال و لوکزامبورگ، کاربردی بودن این خودرو برای رانندگی روزمره ثابت کرده است. نقطه اوج این سفر، عبور با کشتی از سویابه طنجه در مراکش بود. این بیتل الکتریکی در مجموع نزدیک به ۵ هزار مایل (۸ هزار کیلومتر) را بدون حتی یک مشکل فنی طی کرد. این بیتل خاص که حالا ۱۳۰۳ RS-E نام دارد، ۶۰۱ اسب بخار قدرت و ۷۰۲ نیوتون متر گشتاور به راننده خود هدیه می کند. البته در جاده های عمومی، قدرت خودرو به ۲۰۰ اسب بخار محدود می شود، حتی در این حالت هم این بیتل با ضربهای شبیه به پرتاب منجنیق به پیش می رود. سیستم تعلیق تقریباً به طور کامل از پورشه ۹۴۴ برگرفته شده و با قطعاتی از برندهای KW، بیل اشتاین و Kerscher همراه شده است. ترمزهای متعلق به پورشه ۹۴۴ توربو S هم در محور جلو با دیسک های متعلق به پورشه ۹۶۴ تقویت می شود. این بیتل از ۱۷ مازول باتری پورشه تایکان استفاده می کند و موتور برقی متعلق به تسلا مدل S Performance است. این موتور روی محور عقب قرار دارد و البته از نظر ولتاژ برای نصب روی خودرو مورد بحث، بهینه سازی شده است. این مجموعه، نیرو را به صورت مستقیم و بدون نیاز به گیربکس از طریق پلوس های پورشه ۹۳۰ به چرخ ها منتقل می کند.



ترکیب طلا و فیبر کربن در اثر جدید «منصوری»



«در دنیای خودروهای لوکس، نام رولز رویس تداعی گراوج شکوه و اشرافیت است؛ اما وقتی تیونر جنجالی منصوری دست به کار می شود، این شکوه با جاشنی جسارت و قدرت در هم می آمیزد. جدیدترین دستاورد این شرکت یک رولز رویس فانتوم تک ساخت با نام Linea Nera d'Oro است؛ یک کشتی لوکس زمینی که انگار مستقیماً از یک فیلم گنگستری بیرون آمده و با ترکیب رنگ سیاه مات و تزئینات طلا، نفس هارا در سینه حبس می کند. بر خلاف بسیاری از پروژه های پر زرق و برق منصوری، در این فانتوم از کیت بدنه عریض خبری نیست. در عوض، تیونر با ظرافت خاصی

به سراغ جزئیات رفته است. سپر جلو، کاپ های جانبی، دیفیوزر عقب و دو اسپویلر کوچک در انتهای خودرو، همگی با قطعاتی از جنس فیبر کربن فورج کاری شده جایگزین شده اند. این قطعات در کنار رنگ های بزرگ و طراحی خاص منصوری و کاهش ارتفاع سیستم تعلیق، به این سدان غول پیکر ظاهری به مراتب تهاجمی تر بخشیده اند. رگ های طلایی که بدنه را از بونت داده اند، نام خودرو (به خط طلای سیاه در ایتالایی) را به زیبایی تفسیر می کنند. اگر ظاهر بیرونی خودرو شما را به یاد یک سر دسته مافیا می اندازد، فضای داخلی کاخ یک امپراتور را تداعی می کند.

مدل های وارداتی رکورددار افزایش قیمت در بازار خودرو؛

فولکس ID4 در بازار آزاد ۶ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



بازار خودرو در

آذرماه وارد رقابت قیمتی کم سابقه ای شد؛ رقابتی که در آن محصولات وارداتی، مونتاژی و داخلی

هم زمان و باشتابی فراتر از رشد نرخ ارز، مسیر صعود قیمت را طی کردند. بررسی تغییرات قیمتی نشان می دهد میانگین رشد قیمت در هر سه گروه، بیش از ۲۰ درصد بوده است؛ آن هم در شرایطی که رکورد بازدهی آذرماه به نام خودروهای وارداتی ثبت شد. رشد نرخ دلار، انتظارات تورمی، اختلال در روند واردات و سیاست گذاری پرنوسان، دست به دست هم دادند تا بازار خودرو در نهمین ماه سال نوسان قیمت قابل توجهی را تجربه کند.

بررسی بازار خودرو طی آذرماه حاکی از آن است که بازار مدل های وارداتی، مونتاژی و خودروهای داخلی به ترتیب بیشترین بازدهی را در نهمین ماه از سال داشته اند. برای رصد بازار خودرو بهای ۳۰ محصول داخلی، مونتاژی و وارداتی از ابتدای آذر تا روز گذشته زیر ذره بین روزنامه «دنیای خودرو» رفته اند. بر این اساس قیمت خودروهای داخلی در مدت مذکور به طور میانگین ۲۱۲.۵ میلیون تومان و ۱۹.۶ درصد رشد داشته است. محصولات مونتاژی نیز رشد قیمتی معادل ۴۸۲.۵ میلیون (۲۱.۴ درصد) داشته اند. همچنین بهای خودروهای وارداتی نیز در همین بازه زمانی به طور میانگین رشد یک میلیارد و ۷۵ میلیون تومانی و ۲۲.۸ درصدی داشته است.

بنابراین می توان گفت؛ «بازار خودرو طی آذرماه کاملاً ملتهب بوده است.»

یکی از دلایل اصلی این موضوع را می توان رشد بهای ارز طی این مدت دانست. در ابتدای بازه مورد بررسی ما، یعنی اول آذر هر دلار در بازار آزاد ۱۱۳ هزار و ۳۰۰ تومان خرید و فروش می شد؛ اما روز گذشته این رقم به حدود ۱۳۲ هزار تومان رسید. بنابراین در این مدت زمان بهای دلار در بازار آزاد نیز رشدی معادل ۱۶.۵ درصد داشته است. اما آن طور که مشخص است، رشد قیمت در بازار خودرو جلوتر از ارز حرکت کرده است. همچنین افزایش انتظارات تورمی نیز در پی آشتنگی در وضعیت اقتصادی و سیاسی می تواند دلیل دیگری بر این موضوع باشد. در کنار رشد قیمت ارز و انتظارات تورمی، به عنوان عامل دیگری که موجب رشد قیمت در بازار خودرو شده، می توان به تشدید تحریم ها در پی فعال سازی مکانیسم ماشه اشاره کرد. این موضوع موجب سخت تر شدن واردات قطعات خودرو برای داخلی ها و مونتاژی ها و همچنین پیچیدگی بیشتر واردات خودرو شده است. از جهت دیگر فعال سازی این سازوکار منابع ارزی در کشور را تحت تاثیر قرار می دهد که می تواند موجب تاثیر غیر مستقیم روی حوزه خودرو شود؛ چرا که تخصیص ارز به این حوزه با مشکل مواجه می شود. عامل سومی هم که می توان به آن اشاره کرد، سرگیجه سیاست گذاری خودرویی در داخل کشور است. تصمیم سازی ها در حوزه خودرو از ابتدای سال تاکنون به شدت دچار آشفتگی بوده است؛ نابسامانی در ابلاغ آیین نامه ها، تأخیرهای گسترده در



احسان ناصر بابلی
e.naseri@autoworld.ir

میلیون تومان یا به عبارتی ۳۷.۵ درصد رشد داشته است. بعد از این خودرو نیز لاماری ایما بیشترین رشد قیمت را به خود اختصاص داده است.

این خودرو در مبدأ بازه زمانی مورد بررسی، بهایی معادل ۲ میلیارد و ۵۸۰ میلیون تومان داشت؛ اما روز گذشته در بازار ۳ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان قیمت گذاری شد تا رشد قیمت آن به ۷۷۰ میلیون تومان و ۲۹.۸ درصد برسد. بهای فونیکس آریزو ۶ پرو نیز از ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان به ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان رسیده است؛ بنابراین می توان گفت رشد قیمت آن ۶۰۰ میلیون تومان بوده است. کم ترین رشد قیمت هم مربوط به ریسکت پرایم است که قیمت آن از ۲ میلیارد به ۲ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان رسیده است.

در این میان بیشترین رشد قیمت بین ۱۰ محصول وارداتی مربوط به فولکس واگن ID.4 بود که با اختلاف زیاد نسبت به دیگر وارداتی ها در رتبه اول رشد قیمت قرار گرفته است. بهای این خودرو در اولین روز از آذرماه ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان بود؛ اما دیروز همین خودرو در بازار ۶ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان قیمت گذاری شد تا در مدت زمان مورد بررسی رشد قیمت ۲ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومانی داشته باشد. در رتبه دوم این رده بندی نیز اشکودا سوپر ب قرار گرفته است که بهای آن از ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان در ابتدای آذر به ۴ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان در روز گذشته رسیده تا افزایش یک میلیارد تومانی داشته باشد. کم ترین رشد قیمت نیز مربوط به BMW i8-Drive است که دیروز با ۸۰۰ میلیون رشد قیمت نسبت به ابتدای آذر در بازار ۷ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد.

تخصیص ارز و بلا تکلیفی در تعرفه واردات سال جاری تا آبان ماه را می توان به عنوان نمونه هایی از این موضوع بر شمرد؛ در واقع سیاست گذاری منسجمی در حوزه خودرو وجود ندارد که این موضوع هم می تواند در افزایش نااطمینانی ها در بازار تاثیر گذار باشد.

خودروهای مونتاژی نیز طی آذرماه رشد قیمت قابل توجهی داشته اند. ۱۰ محصول مونتاژی که تغییرات قیمتی آن ها رصد شده، طی آخرین ماه پاییز به طور میانگین ۴۸۲.۵ میلیون تومان و ۲۱.۴ درصد رشد قیمت داشته اند. یکی از عواملی که روی بهای خودروهای مونتاژی اثر گذار بوده است، اعمال تحریم های جدید با فعال سازی مکانیسم ماشه است که موجب افت عرضه این دست از خودروها شده است. مکانیسم ماشه اوایل مهرماه امسال اعمال شد.

این مکانیسم همه تحریم های شورای امنیت سازمان ملل را علیه کشور فعال کرد. تاثیرات چنین موضوعی عموماً به صورت تدریجی خودنمایی می کند. یکی از عوارض آن را هم می توان در شکل و حجم فعالیت خودروسازان چینی در ایران دانست. محدودیت های جدید تفاوتی ماهوی با تحریم های ثانویه دارد و از آن جا که از طرف سازمان ملل اعمال می شود، چینی ها هم قدرت کمتری برای عدم تمکین دارند؛ بنابراین زیر سایه این تغییرات حجم عرضه خودروهای مونتاژی چینی به بازار کاهش یافته است.

بین محصولات مونتاژی نیز بیشترین رشد قیمت مربوط به کی ام بی T8 است. این خودرو روز گذشته در بازار ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان معامله شد. این در شرایطی است که بهای آن در اولین روز از آذرماه ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان بود. بنابراین بهای این خودرو در مدت زمان مذکور ۹۰۰

یلدا برای همه کودکان؛ ادامه مسیر مسئولیت اجتماعی «اموی ام»

آینده جامعه معرفی کرد و ضمن قدر دانی از معلمان و مربیان حاضر، نقش آنان را در رشد سالم و شاد کودکان بسیار مهم دانست.

معرفی باشگاه مشتریان اموی ام

در مسیر تحقق چشم اندازهای بلندمدت مدیران خودرو و با هدف تقویت ارتباطی پایدار و ارزش آفرین با مشتریان، باشگاه مشتریان برند اموی ام در سال ۱۳۹۹ فعالیت خود را آغاز کرد. این باشگاه به عنوان یکی از بازوهای ارتباطی شرکت، در کنار واحدهایی همچون فروش، بازاریابی، توسعه محصول و شبکه نمایندگان و همچنین در تعامل مستقیم با واحد ارتباط با مشتریان، به دنبال ایجاد تجربه ای متفاوت برای اعضای خانواده بزرگ اموی ام است؛ خانواده ای که امروز نزدیک ۹۰۰ هزار نفر از مشتریان وفادار این برند را در بر می گیرد. رویکرد احساسی و مسئولانه مانسبت به مشتریان «WithMVM, WithLove» با/اموی ام، با عشق «شعار باشگاه WMMWL است.

اهداف و ماموریت باشگاه مشتریان اموی ام شامل ۱- افزایش سطح رضایتمندی و وفاداری مشتریان، ۲- ایجاد ارتباطی مستمر، شخصی سازی شده و دو طرفه، ۳- ارتقای تجربه مشتری در تمامی مراحل همراهی با برند و ۴- فراهم کردن بستری برای قدر دانی از اعتماد و انتخاب مشتریان است.

فعالیت های مشتریان: باشگاه مشتریان اموی ام با برگزاری کمپ های طبیعت گردی، مسابقات پدل، تورنمنت بزرگ فوتبال و رویدادهای محلی نمایندگی ها، فرصت هایی برای سفر، ورزش، هیجان، تعامل مستقیم و تقویت حس تعلق میان اعضای خانواده بزرگ اموی ام فراهم می کند. فعالیت های خیریه: این باشگاه با برگزاری جشن های یلدا برای کودکان نیازمند، حمایت از دانش آموزان کمتربرخوردار و مشارکت در برنامه های خیریه نمایندگی ها، نقش فعالی در مسئولیت اجتماعی و بهبود کیفیت زندگی اقشار مختلف ایفا می کند مجموعه این برنامه ها نشان می دهد اموی ام فراتر از یک برند خودرویی، یک خانواده پویا و مسئولیت پذیر است که پیوندی عمیق با جامعه مشتریان و گروه های نیازمند برقرار می کند.



«در آستانه شب یلدا، شرکت مدیران خودرو و باشگاه مشتریان اموی ام برای چندمین سال متوالی، با برگزاری مراسمی خیریه بار دیگر بر تعهد خود نسبت به مسئولیت اجتماعی تاکید کردند. این رویداد با شعار «یلدا برای همه کودکان» و با هدف سهیم کردن کودکان تحت حمایت خیریه ها در شادی این آیین کهن ایرانی برگزار شد. در این مراسم، برنامه های تفریحی و مفرح متنوعی برای کودکان در نظر گرفته شد و هدایایی متناسب با نیاز آن ها اهدا شد تا فضایی شاد، امن و خاطره انگیز برایشان رقم بخورد.

برگزاری این مراسم، در راستای اصول و ارزش های شرکت مدیران خودرو و برند اموی ام در حوزه مسئولیت اجتماعی (CSR) است؛ رویکردی که همواره بر حمایت از اقشار کمتر برخوردار، به ویژه کودکان تمرکز داشته است.

اموی ام طی سال های گذشته تلاش کرده در روزهای خاص و مناسبت های ویژه، کنار کودکانی باشد که فرصت کمتری برای تجربه شادی دارند. این مسیر چندساله با اجرای برنامه هایی در مناسبت هایی همچون روز کودک، روز دانش آموز، شب یلدا و دیگر ایام خاص ادامه یافته و هدف آن همواره برگزاری رویدادهای شاد، آموزشی و اهدای هدایای مورد نیاز برای کودکان کم برخوردار بوده است. باور اموی ام این است که شادی، حق همه کودکان است و با همین نگاه تلاش می کند در این شب های به یادماندنی، لبخند را به چهره همه کودکان هدیه دهد.

در این مراسم، آقای کریس، دستیار مدیر عامل مدیران خودرو با اشاره به جایگاه شب یلدا در فرهنگ کهن ایرانی، این شب را نماد گرما، همدلی و امید دانست و تاکید کرد که اموی ام هر سال تلاش می کند در این مناسبت ارزشمند، اقدامی معنادار انجام دهد؛ امسال نیز تمرکز این برند بر کودکان به عنوان ارزشمندترین اعضای جامعه بوده است. وی با بابر خوشحالی از دیدن چهره های خندان کودکان، آن ها را امید



اسب بخار قدرت و ۲۶۴ نیوتون متر گشتاور فراهم کند. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیك قابلیت انتقال قدرت و گشتاور را با چرخ های جلو بر عهده دارد. پیشرانۀ ۱٫۶ لیتری توربوشارژر با پاشش سوخت مستقیم این خودرو موسوم به اسمارت استریم است که نسل جدیدی از قوای محرکه های هیوندای به شمار می رود. بر این اساس در نسخه GT لاین کیا K4 از موتور اسمارت استریم ۱٫۶ لیتری توربوشارژ بهره گرفته شده تا گزینۀای مناسب در برابر رقبای اروپایی باشد.

اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی کمپانی کیامو تورز از سدان کامپکت جدید خود با نام K4 رونمایی کرد. K4 از نظر طراحی با استفاده از خطوط نسبتاً تیز و مجموعه ای از سطوح تخت و فرم فستبک بارینگ های ۱۸ اینچی بسیار اسپرت و جذاب به نظر می رسد. K4 در نسخه GT لاین به یک موتور پر توان ۴ سیلندر خطی کم حجم (۱٫۶ لیتری) مزین به سیستم پاشش سوخت مستقیم و توربوشارژر موسوم به اسمارت استریم مجهز شده است. این موتور به لطف فناوری پر خوران توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم می تواند حداکثر ۱۹۰



پیشرانۀ کم حجم «هیوندای»

«دنیای خودرو» از توان فنی-مهندسی یک تولیدکننده قطعات گروه خودروسازی «فارسازی زر»؛ نقطه اتکای صنعت خودرو در تولید

باتکیه بر توان مهندسی، آزمون های دقیق کیفی و توسعه بازار، این شرکت توانسته ضمن رعایت اصل ثبات و کیفیت

پیش #سا

مقدم اصحاب رسانه



الوند در ادامه به بهبود شاخص های عملکردی اشاره کرد و گفت: «شاخص های عملکردی شرکت در رقابت با بخش خصوصی قابل دفاع است؛ چه در بهره وری نیروی انسانی، چه در نسبت قیمت تمام شده به قیمت فروش و چه در سودآوری. حتی نسبت مالکانه ما بهتر از رقباست. این نشان می دهد که با مدیریت صحیح و حمایت گروه خودروسازی سایپا، می توان اهداف را محقق ساخت.»



ثبات در صادرات و رشد تدریجی ارزآوری مدیرعامل فارسازی زر به برنامه صادراتی شرکت پرداخت و اظهار داشت: «برنامه سالانۀ ما حدود یک میلیون دلار ارزآوری دارد و با قرارداد های جدید، پیش بینی می کنیم این رقم ۲ میلیون دلار در سال افزایش یابد. ارز حاصل از صادرات را در تالار دوم عرضه می کنیم و با رفع تعهد ارزی، نیاز داخلی به واردات مواد اولیه نداریم.» وی با اشاره به ظرفیت سایت های مختلف تولید افزود: «در تهران، ۳۵ درصد ظرفیت به تولید برای سایپا اختصاص دارد و باقی ظرفیت صرف بازار یدکی، صادرات و تأمین نیاز دیگر شرکت های می شود. در گلبایگان نیز ظرفیت فروش در حوزه افتخار شرکت نسبت به سال قبل دو برابر شده و خط تولید دوم فعال است.» الوند با اشاره به این که در صورت افزایش سفارش ها، امکان گسترش فعالیت نیز وجود دارد، توضیح داد: «در صورت دریافت سفارش مازاد بر ظرفیت فعلی، امکان اضافه کردن شیفت دوم وجود دارد. همچنین برنامه افزایش سرمایه از محل سود انباشته را در دست اقدام داریم و سرمایه ثبت شده شرکت تهران به ۹۵ میلیارد تومان خواهد رسید. ۲۰ تا ۳۰ درصد سهام شرکت گلبایگان نیز از طریق بورس در دی ماه عرضه می شود.»

مدیرعامل فارسازی زر با اشاره به موضوع مواد اولیه افزود: «نیاز اصلی ما فولاد آلیاژی با پایه ۵۵ کروم سه است که تا سال ۱۳۹۶ کاملاً وارد می شد، اما امروز ۱۰۰ درصد از بازار داخلی تأمین می کنیم. کیفیت تولید فولاد داخلی به حدی است که در تست خستگی، فنر تولیدی ما چهار برابر قطعه مشابه خارجی دوام آورد.»

وی در پاسخ به پرسش خبرنگار «دنیای خودرو» درباره نحوه تأمین انرژی در زمان قطعی های برق اظهار کرد: «خوشبختانه در شرکت فارسازی زر، زیرساخت مورد نیاز برای تأمین برق اضطراری را فراهم کرده ایم. میزان برق مورد نیاز خط تولید حدود ۱/۵ مگاوات است که به طور کامل از طریق سامانه اضطراری پشتیبانی می شود. به طور نمونه، در نخستین روز قطعی برق زمستان (اول دی ماه) با بهره گیری از دیزل ژنراتور توانستیم برق مورد نیاز تولید را تأمین کنیم و هیچ گونه اختلالی در روند فعالیت کارخانه ایجاد نشد.»

مشهدی: خودروهای هیبریدی به دلیل آن که مصرف انرژی در آن ها از ملاحظات اصلی طراحی محسوب می شود، به تدریج به سمت استفاده از فنر های کامپوزیتی حرکت می کنند. ما نیز در مجموعه فارسازی زر پروژه ای در این زمینه تعریف کرده ایم

الوند: حدود ۳۰ تا ۳۵ درصد ظرفیت تولید و فروش این مجموعه به تأمین ۱۰۰ درصد نیاز گروه خودروسازی سایپا در بخش خودروهای تجاری اختصاص دارد و بخش دیگری از ظرفیت نیز به بازار قطعات یدکی و دیگر صنایع مرتبط تعلق دارد

فارسازی زر به عنوان یکی از تأمین کنندگان اصلی قطعات در زنجیره تولید سایپا، بخش قابل توجهی از نیاز صنعت خودرو به فنر های تخت را با تکیه بر تولید داخلی پوشش می دهد. این شرکت علاوه بر تأمین خودروسازان بزرگ کشور، در بازار لوازم یدکی و حوزه صادرات نیز حضور فعال دارد. ترکیب ظرفیت تولید، استانداردهای کیفی و برنامه های توسعه ای، جایگاه این مجموعه را در تأمین پایدار قطعات خودرو تثبیت کرده است.



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

فارسازی زر؛ بازوی توانمند سایپا در زنجیره تأمین

در راستای اجرای پوشش رسانه ای گروه خودروسازی سایپا برای معرفی توانمندی های شرکت های زیرمجموعه و بخش خصوصی همکار، جمعی از اصحاب رسانه با حضور در خطوط تولید شرکت فارسازی زر، از نزدیک با ظرفیت ها، فناوری ها و روند تولید این مجموعه با سابقه آشنا شدند. هدف این بازدید، نگاهی عمیق تر به آن دسته از حلقه های پنهان زنجیره تأمین بود که در پس تولید هر خودرو نقش آفرینی می کنند؛ حلقه هایی که ارزش آفرینی، اشتغال و دانش فنی را در دل خود جای داده اند. رضا حسینی، مدیر کل ارتباطات گروه سایپا در جریان این بازدید با ابراز خرسندی از



اجرای چنین برنامه هایی بیان داشت: «در راستای این پوشش، سایپا و رسانه ها به این بهانه کنار هم قرار گرفتند تا شرکت های بیشتری از مجموعه خصوصی سازی را ببینیم و با زنجیره تأمین گسترده تر آشنا شویم. این ظرفیت متعلق به همه مردم است و با توجه به این که ما هشتگی به نام «سایپای ایران» داشتیم و اکنون نیز این شرکت در شرف واگذاری قرار دارد، بهتر است مردم بیش از گذشته با این ظرفیت ها آشنا شوند. صنعت خودرو فقط محصول نهایی نیست؛ بلکه زنجیره تأمین عظیمی است که ارزش افزوده بزرگی در کشور ایجاد می کند و ما وظیفه خود دانستیم فراتر از نام سایپا، این ظرفیت را به

مردم معرفی کنیم.» به گفته وی، فارسازی زر نمونه ای بارز از شرکت هایی است که با پشتوانه دانش مهندسی، نظم تولید و نگاه توسعه محور، توانسته در خط مقدم تولید قطعات حیاتی صنعت خودرو بدرخشد. حسینی افزود: «شرکت فارسازی زر، از شرکت های بسیار معتبر صنعت خودرو کشور است؛ هم در حوزه اشتغال، هم ارزش افزوده، هم صادرات و هم تولیداتی که فراتر از گروه سایپا انجام می دهد و به شرکت های بزرگ خودروسازی دیگر نیز کمک می کند و در زنجیره تأمین آن ها حضور فعال دارد.» مدیر کل ارتباطات گروه سایپا با اشاره به نقش مدیریت کارآمد در پایداری این مجموعه تصریح کرد: «این مجموعه از جمله شرکت هایی است که با دوراندیشی، برنامه ریزی و همراهی مدیران، توانسته در حوزه بازار لوازم یدکی نیز بسیار فعال و موفق عمل کند. به گونه ای که بسیاری از بحران هایی که قطعه سازان داخل و خارج گروه با آن روبه روبرو شده اند، کمتر به این مجموعه آسیب رسانده و خوشبختانه توانسته اند خود را به خوبی مدیریت کنند و همواره یاری رسان گروه سایپا و دیگر شرکت ها باشند.»

تحقق کامل برنامه تولید و فروش فارسازی زر

فرشید الوند، مدیرعامل شرکت فارسازی زر نیز با قدردانی از تلاش کارکنان شرکت بیان داشت: «با وجود مشکلات و ضرباتی که امسال بر بدنه صنعت خودرو و صنایع وابسته وارد شد، از جمله جنگ ۱۲ روزه و نوسانات شدید نرخ ارز، امروز که ۹ ماه از سال ۱۴۰۴ سپری شده است، با افتخار اعلام می کنم که ۱۰۰ درصد برنامه پیش بینی شده در حوزه تولید و فروش محقق شده است. این موفقیت در مجموعه فارسازی زر، چه در تهران، چه در گلبایگان و چه در سیستان، حاصل همدلی و تلاش همکاران بود و حتی بحران های مانع تداوم تولید و فروش نشدند.» وی در توضیح ظرفیت و توانمندی های شرکت اضافه کرد: «ظرفیت تولید مجموعه در تهران حدود ۱۳ هزار تن در یک شیفت کاری است. تولید فنر تخت یکی از سخت ترین و سنگین ترین فعالیت هادر صنعت قطعات محسوب می شود و از نظر سازمان تأمین اجتماعی و اداره کار، محیطی سخت و زیان آور به شمار می رود. بنابراین هدف ما بر این بوده که مشکلات محیطی را تا حد امکان از فضای سالن خارج کنیم تا شرایط کاری ایمن تر و سالم تری برای کارکنان مان فراهم شود.»

به گفته الوند، حدود ۳۰ تا ۳۵ درصد ظرفیت تولید و فروش این مجموعه به تأمین ۱۰۰ درصد نیاز گروه خودرو و سازی سایپا در بخش خودروهای تجاری اختصاص دارد و بخش دیگری از ظرفیت نیز به بازار قطعات یدکی و دیگر صنایع مرتبط تعلق دارد. وی ادامه داد: «حدود ۳۵ درصد از ظرفیت ما به بازار قطعات یدکی اختصاص دارد و ۳۰ درصد دیگر به کارخانجات اصلی خودروسازی داخلی و صنایع ریلی عرضه می شود. از جمله مشتریان ما علاوه بر گروه خودرو و سازی سایپا، شامل ایران خودرو، ایران خودرو دیزل، گروه بهمن، گروه آرین موتور، تراکتور سازی تبریز و صنایع آذربایجان هستند. در حوزه ریلی نیز قرارداد بلندمدت با دو شرکت اصلی تأمین منعقد کرده ایم.»

مدیرعامل فارسازی زر در ادامه به چشم انداز صادراتی شرکت پرداخت و تأکید کرد: «در نیمه دوم سال، برنامه افزایش صادرات را آغاز کردیم و تفاهنامه بلندمدتی با بازار عراق بستیم. پیش بینی می کنیم طی ۱۲ ماه آینده بتوانیم حدود ۱۰ درصد نیاز بازار یدکی عراق را تأمین کنیم. همچنین قرارداد های صادراتی با کشورهای حوزه CIS ادامه دارد؛ هر چند بحران اوکراین تا حدی بر حجم کار تأثیر گذاشت. همچنین برای نخستین بار وارد مذاکرات با قطعه سازان ترکیه شده ایم و در صورت نهایی شدن، قادر به صادرات به این کشور خواهیم بود. در بازار افغانستان نیز که پیش تر فعالیت داشتیم، قرارداد جدیدی امضا شده و افزایش فروش در این بخش پیش بینی شده است.»

الوند با توضیح بیشتر درباره توان فنی مجموعه اضافه کرد: «ما قطعاتی را تولید می کنیم که در جای دیگری در داخل ایران ساخته نمی شوند و توانمندی مجموعه به حدی است که پیش تر موفق به اخذ تاییدیه کیفی از شرکت های اسکانیا و ولوو شدیم. به تازگی نیز شرکت چینی فوتون پس از ممیزی، تاییدیه کیفی ما را صادر کرد. تمام داخلی سازی فنر های تخت این مجموعه از سوی فارسازی زر انجام می شود.»

مدیرعامل شرکت فارسازی زر ادامه داد: «اگر محدودیت های تحریمی وجود نداشت، فارسازی زر می توانست به طور مستقیم تأمین کننده نیاز های شرکت ولوو نیز باشد.»

وی در بخش دیگری از سخنانش درباره سرمایه گذاری های اخیر شرکت گفت: «در حوزه مهم سرمایه گذاری کرده ایم؛ نیروی انسانی، ماشین آلات و بازار یدکی. نیروی انسانی ارزشمند ترین منبع ماست و در شرایط اقتصادی سخت، معیشت کارکنان را بهبود داده ایم و آموزش های متناسب، به ویژه برای مدیران میانی، برگزار کردیم تا اهمیت افزایش تولید را درک کنند. در حوزه ماشین آلات، خطوط اصلی تولید را بهره روز کرده ایم و اکنون هیچ توقفی در تولید ناشی از خرابی نداریم. در حوزه بازار یدکی نیز شبکه نمایندگی های ما گسترش یافته و سهم فروش آن ها در حال افزایش است.»



«ماکان» برقی باتوان بالاتر

و سیستم خنک کننده آب- هوا خنک هستند. بنابراین یک موتور الکتریکی در محور عقب و موتور دیگر در محور جلو تعبیه شده است. در نسخه ماکان ۴ حداکثر قدرت به ۴۰۸ اسببخار قدرت خواهد رسید. اما در نسخه توربو حداکثر قدرت به ۶۳۹ اسببخار و در صورت حداکثر بوست، خروجی از موتور الکتریکی به ۶۵۰ اسببخار می رسد و حداکثر گشتاور نیز ۱۱۳۰ نیوتون متر است. بنابراین در نسخه ماکان ۴ تنها ۵.۲ ثانیه زمان نیاز است که خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند

مهندسان کمپانی پورشه با توجه به استراتژی تیم مارکتینگ این شرکت آلمانی، کسب سود و جایگاه بالاتر آن را در بازار الکتریکی ها هدف گرفته اند و بر این اساس ماکان، دومین محصول تمام الکتریکی این کمپانی صاحب نام آلمانی توانسته جایگاه مناسبی را در بازار خودرو از آن خود کند. بر این اساس ماکان جدید در دو نسخه ماکان ۴ و ماکان توربو به بازار عرضه خواهد شد. هر دو نسخه، کراس اوور اس پووی کامپکت لوکس الکتریکی به شمار می روند که دارای دو موتور الکتریکی بر توان سنکرون با مغناطیس دائم



سایپا گزارش می دهد؛

فترهای تخت

مناسب، پاسخگوی نیاز خودروسازان داخلی و بخشی از بازار صادراتی منطقه باشد

کنترل کیفیت؛ ضامن اعتبار برند زر در بازار داخلی و صادراتی

در پایان بازدید، خبرنگاران با حضور در آزمایشگاه کنترل کیفیت شرکت، در جریان فرآیند دقیق بررسی مواد اولیه و تست قطعات قرار گرفتند. سلمان حاجی سلیمانی، مدیر کنترل کیفیت شرکت فتر سازی زر در این بخش توضیح داد: «آزمایشگاهی که مشاهده کردید، مربوط به خواص مکانیکی و متالوژی است. در این آزمایشگاه، تمامی مواد اولیه بر اساس هیت نامبر ثبت و بررسی می شوند تا مشخص شود عناصر آلیاژی مورد نظر در محدوده استاندارد قرار دارند یا خیر. همچنین وجود یا عدم وجود عناصر مضر همچون گوگرد و مس که باید در حد مجاز یا صفر باشند، به طور دقیق کنترل می شود.»

وی افزود: «این مجموعه از سازمان ملی استاندارد کشور، گواهی صلاحیت آزمایشگاه همکاری را دریافت کرده و تا دو تا سه سال آینده اعتبار دارد. بنابراین، ما به عنوان آزمایشگاه مرجع نه تنها در حوزه محصولات فتری، بلکه در زمینه کلیه مواد فلزی شامل آلومین کشش، ضربه، سختی سنجی



و آنالیز شیمیایی فعالیت می کنیم. افزون بر آزمون های داخلی، به سایر صنایع نیز خدمات آزمایشگاهی ارائه می دهیم و نتایج گزارش شده از سویی این مرکز مورد تایید مراجع استاندارد قرار می گیرد.»

حاجی سلیمانی با اشاره به تجهیزات مستقر در این مجموعه گفت: «سیستم های اندازه گیری دقیق ما قادر هستند یکنواختی مواد و عناصر را در نمونه های مختلف ثبت کنند. برای هر سری تولید، یک نمونه شاهد نیز نگهداری می شود تا قابلیت مقایسه و تطبیق با استاندارد ها فراهم شود. در

مجموعه فتر سازی زر، آزمایشگاه به صورت کاملاً مستقل از فرآیند تولید عمل می کند تا نتایج آزمون ها عاری از هر گونه خطا و جانبداری باشد. تجهیزات نصب شده در این واحد بالغ بر ۱۰ میلیارد تومان ارزش دارند و پشتوانه قوی برای طراحی و تایید محصولات جدید محسوب می شوند.» وی تاکید کرد: «وجود چنین سیستم آزمایشگاهی پیشرفته ای برای هر واحد تولید کننده قطعه خودرو ضروری است؛ زیرا طراحی محصول بدون پشتوانه آزمایشگاهی قوی نمی تواند منجر به اطمینان از کیفیت نهایی شود. این آزمون ها در واقع بخش تکمیلی فرآیند طراحی هستند و به مهندسان ما اطمینان می دهند که محصول طراحی شده از نظر استحکام، دوام و عملکرد در سطح استاندارد جهانی قرار دارد.»

مدیر کنترل کیفیت فتر سازی زر در ادامه گفت: «در پایان هر ماه، شاخص های بازگشت از مشتری (PPM) مورد بررسی قرار می گیرد. تمامی تأمین کنندگان موظف هستند این شاخص ها را دریافت و تحلیل کنند تا سطح کیفیت محصولات در زنجیره تأمین حفظ شود. شاخص PPM به این معناست که تعداد قطعات برگشتی در بازه زمانی مشخص بر تعداد کل قطعات ارسالی تقسیم و حاصل در عدد یک میلیون ضرب می شود تا امکان مقایسه دقیق با سایر تولید کنندگان فراهم شود.»

وی در جمع بندی نهایی افزود: «در حال حاضر شاخص PPM شرکت فتر سازی زر در تمامی سایت های خودرو سازی زیر عدد استاندارد اعلام شده است. برای مثال، اگر در پروژه های حدمجاز ۲۵۰ باشد، مقدار واقعی ما کمتر از آن است. این اطلاعات از طریق واحدهای کنترل کیفیت خودروسازان و نیز شبکه افتر مارکت قابل دسترسی است و در کارنامه عملکرد سالانه شرکت درج می شود. ما همواره با واحدهای کیفیت خودروسازان در تعامل هستیم و کلیه بازخوردها، اعم از گزارش های برگشتی یا تحلیل های آماری، در جلسات مشترک بررسی می شود تا روند بهبود مستمر در تمامی سطوح تضمین شود.»

در پایان این بازدید، رسانه ها شاهد بودند که چگونه یک قطعه به ظاهر ساده مانند فتر تخت خودرو، نتیجه ترکیب پیچیده ای از علم مواد، مکانیک، حرارت، کنترل کیفیت و مدیریت تولید است. فتر سازی زر با آگاهی تجربه، دانش بومی شده مهندسان ایرانی و حمایت گروه خودرو سازی سایپا، توانسته نه تنها بار تأمین بخش مهمی از نیازهای داخلی را بر دوش کشد، بلکه در عرصه صادرات نیز به عنوان یکی از برندهای معتبر قطعه سازی ایران بدرخشد؛ نشانه ای روشن از توان صنعتی کشور در مسیر خودکفایی و رقابت پذیری بین المللی.



عکس روزنامه «دنیای خودرو»

فرآیند فنی ساخت فتر؛ روایت از دل فناوری و مهندسی بومی

در ادامه مجید مشهدی، مدیر مهندسی تحقیق و توسعه شرکت فتر سازی زر با تشریح مراحل ساخت فتر ها گفت: «پنل تولید از مرحله اعمال تغییر شکل تا تولید فتر نهایی انجام می شود. در این مجموعه از فولاد آلیاژی استفاده می کنیم که دارای سیلیس و کروم است؛ سیلیس خاصیت فتری و ارتجاعی را ایجاد می کند و کروم موجب افزایش مقاومت در برابر خستگی می شود. فولادهای مورد استفاده توسط شرکت های خصوصی که تحت نظارت مستقیم مافعالیت می کنند، تولید و آلیاژ سازی می شوند. پیش از همکاری با این شرکت ها، آن ها فاقد دانش ساخت فتر های آلیاژی برای خودرو بودند و ما دانش فنی مربوطه را در اختیار شان قرار دادیم.»

وی در بخش دیگری از توضیحاتش افزود: «تسمه های فولادی مورد استفاده، بسته به نوع محصول، ابعاد متنوعی دارند؛ از پهنای ۴۰ میلی متر با ضخامت ۶ میلی متر تا پهنای ۱۲۰ میلی متر با ضخامت ۳۴ میلی متر. این تسمه ها در طول ۶ متر وارد مجموعه می شوند و بر اساس الگو و نقشه فنی، توسط برش گیوتینی یا ره سائز می شوند. ضایعات حاصل از برش همواره کنترل می شود تا از استاندارد دو در صد تجاوز نکند؛ زیرا قیمت تسمه های آلیاژی به مراتب بالاتر از فولاد معمولی است.» مشهدی سپس به مرحله حرارت دهی و خم کاری پرداخت و گفت: «پس از برش، تسمه ها وارد کوره با دمای حدود ۹۰۰ تا ۹۵۰



درجه سانتی گراد می شوند و فرآیند خم کاری و ایجاد چشم فتر صورت می گیرد. برای فتر هایی با ضخامت کمتر از ۱۰ میلی متر، عملیات سوراخکاری سرد با سمیه انجام می گیرد؛ در حالی که برای سایر فتر ها عملیات پانچ صورت می پذیرد تا لایه های فتر به گونه ای روی هم قرار بگیرند که حرکت عرضی نداشته باشند. در برخی محصولات نیز عملیات رولینگ انجام می شود تا ضخامت کاهش یابد و اصطکاک حین عملکرد کم شود.»

مدیر مهندسی تحقیق و توسعه فتر سازی زر درباره عملیات حرارتی توضیح داد: «پس از مراحل مقدماتی، فتر ها وارد بخش عملیات حرارتی می شوند. در این مرحله، ساختار فتر به حالت آستنیتی تغییر می کند تا آماده تغییر شکل نهایی شود. سپس با حرارت دهی و عملیات برگشت (تمپرینگ)، ساختار به مارتنزیتی تبدیل می شود. این تغییر ساختاری موجب افزایش قابلیت لغزش دانه ها و جلوگیری از شکست در زیر بار خودرو می شود.»

مشهدی اضافه کرد: «در مرحله تغییر شکل نهایی، فتر های داغ شده تا دمای ۹۵۰ درجه سانتی گراد روی شابلون ها قرار می گیرند و تغییر شکل توسط نیروی هیدرولیکی اعمال می شود. سپس فتر در روغن داغ با دمای ۱۷۰ تا ۲۰۰ درجه سانتی گراد خنک کاری می شود. این روغن دائماً در حال گردش و خنک کاری است و هیچ گاه خطر اشتعال ندارد. فتر حدود ۱۰ دقیقه در روغن باقی می ماند تا شکل مورد نظر تثبیت شود.»

به گفته وی، در پایان این فرآیند، سختی مورد نظر از فتر گرفته می شود و ساختار آن از آستنیت به مارتنزیت تغییر می کند. این عملیات، ترک های میکروسکوپی و ریز موجود در فتر را از بین می برد و کیفیت سختی را افزایش می دهد و مانع از رشد ترک ها و شکستگی تسمه زیر بار خودرو می شود. تمامی این مراحل تحت کنترل دقیق انجام می شود تا محصول نهایی دارای مقاومت و کیفیت استاندارد باشد.»

مسیر آینده در طراحی فتر های خودرو؛ حرکت به سوی کامپوزیت

مشهدی در پاسخ به خبرنگار «دنیای خودرو» درباره آینده طراحی فتر در صنعت خودرو گفت: «خودروهای هیبریدی به دلیل آن که مصرف انرژی در آن ها از ملاحظات اصلی طراحی محسوب می شود، به تدریج به سمت استفاده از فتر های کامپوزیتی حرکت می کنند. ما نیز در مجموعه فتر سازی زر، در همین راستا تحقیقاتی انجام داده ایم و پروژه های در این زمینه تعریف شده که در حال اجراست؛ هر چند سرعت پیشرفت آن پایین است.» وی علت کندی این فرآیند را نبود زیر ساخت تأمین مواد اولیه در کشور دانست و افزود: «علت کندی پیشرفت این پروژه، فراهم نبودن بستر مناسب تأمین مواد اولیه کامپوزیتی در داخل کشور است. هنوز زمینه تولید یا واردات این نوع مواد به صورت گسترده فراهم نشده است و به همین دلیل، کار به صورت آزمایشی و پژوهشی در حال انجام است.» مشهدی تاکید کرد: «در خودروهای برقی و هیبریدی، استفاده از فتر های کامپوزیتی یک ضرورت فنی است. این نوع فتر ها از نظر عملکرد، قابلیت مشابه فتر های فلزی را دارند؛ اما وزن آن ها بسیار پایین تر است. کاهش وزن در این خودرو ها مستقیماً بر مصرف انرژی و بازدهی کلی سیستم تأثیر مثبت می گذارد؛ از این رو مسیر آینده طراحی در صنعت قطعه، به سمت جایگزینی کامپوزیت ها به جای فلزات پیش خواهد رفت.»

افزایش نرخ ارز تخصیصی
به واردات خودرو

در بودجه سال آینده قیمت ارز تخصیصی برای واردات انواع خودرو، حتی مدل های مختص جانبازان همچون ارز آزاد محاسبه خواهد شد و

این امر رشد بهای خودروهای وارداتی و همچنین مدل های مونتاژی را به همراه خواهد داشت.



تعرفه واردات خودرو افزایش یافت

بر اساس لایحه بودجه ارائه شده توسط دولت به مجلس، درآمد دولت از محل واردات خودرو افزایش خواهد یافت. طبق این لایحه

حداقل تعرفه واردات خودرو در سال آینده از ۲۰ درصد به ۴۰ درصد افزایش خواهد یافت و این مساله سبب خواهد شد قیمت خودروهای

وارداتی در دو ماه پایانی سال و بهار سال آینده به شکل محسوسی افزایش یابد.

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت های 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
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	۰
کی ام بی ایکل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	۰
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
فیدلیتی البیت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۳ میلیارد	۰	۰
فیدلیتی البیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	۰
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۲ میلیارد	۰	۰
لاماکوفلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۱۵۰	۰	۰
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	۰
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	۰
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	۰
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	۰
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	۰
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	۰

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۹۵	۰	۰
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۹۸	۰	۰
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۷۸۹	۰	۰
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۸۵۳	۰	۰
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۹۸۵	۰	۰
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۸۹۲	۰	۰
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۹۱۵	۰	۰
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۹۸۰	۰	۰
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۲۶۰	۰	۰
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۷۸۵	۰	۰
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۸۱۷	۰	۰
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۸۳۴	۰	۰
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۷۷۷	۰	۰
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۷۸۰	۰	۰
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	۰
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۲۶۳	۰	۰
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۴۱۵	۰	۰
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۴۶۳	۰	۰
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۶۸۳	۰	۰
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۱۳۰	۰	۰
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	۰
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۱۹۰	۰	۰
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	۰
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
کارون (بامانتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۳۰۵	۰	۰
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۱۷۰	۰	۰
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	۰
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۲۴۳	۰	۰
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۲۵۸	۰	۰
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۳۶۰	۰	۰
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۸۳۰	۰	۰
پژو ۲۰۷ دنده های هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۲۶۰	۰	۰
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۳۲۵	۰	۰
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	۰
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۴۷۶	۰	۰
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۵۲۰	۰	۰
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۳۶۵	۰	۰
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۳۶۰	۰	۰
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۳۹۸	۰	۰
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۶۲۳	۰	۰
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۳۲۵	۰	۰
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۶۱۰	۰	۰
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	۲ میلیارد و ۱۷۵	۰	۰
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۸۲۰	۰	۰

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی ای سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	۰
جی ای سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	۰
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	۰
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰
رنو اراگانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	۰
رونه Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰
کیا سراتو اتوماتیک GGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	۰
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	۰
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۴ میلیارد	۰	۰
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	۰
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۷ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۰	۰	۰
فولکس تی را ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۰	۵ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
کی ام بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۶۸	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	۰
لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	۰
لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	۰
لیپ موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	۰
مزدا CX-50 کراس اوور (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۷ میلیارد و ۴۰۰	۰	۰
میتسوبیشی اولندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۸	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
نیسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	۰
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰
هونگچی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۰	۰

مشکوک و آن را متوقف کردند». وی افزود: «در بازرسی از این خودروی متوقف شده توسط مأموران، ۱۱ هزار و ۳۳۶ لیتر روغن موتور قاچاق فاقد مجوز کشف شد». فرمانده انتظامی لرستان با اشاره به دستگیری یک نفر در این رابطه گفت: «کارشناسان ارزش محموله کشف شده ۱۱۱ میلیارد ریال برآورد کردند».

فرمانده انتظامی لرستان از توقیف یک دستگاه کامیون و کشف ۱۱ هزار و ۳۳۶ لیتر روغن موتور در شهرستان الیگودرز خبر داد. سردار یحیی الهی در جمع خبرنگاران اظهار کرد: «مأموران ایست و بازرسی خمه الیگودرز حین کنترل خودروهای عبوری در محور اصفهان - الیگودرز به یک دستگاه کامیون حامل بار



کشف بیش از ۱۱ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در لرستان



تولید روغن کشتی در منطقه ویژه؛

روانکارهای دریایی وارد زنجیره ارزش بندر شهید رجایی شدند

داخلی به‌عنوان نخستین مجموعه‌ای دانست که موفق به تحقق تولید صنعتی در سطح منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی شده که این مهم، گام موثری در مسیر توسعه فعالیت‌های ارزش‌آفرین در این بندر خواهد بود. مدیر کل بندر و دریانوردی هرمزگان گفت: «بندر شهید رجایی در سال‌های اخیر با تسهیل‌گری در فرآیندهای بندری و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، در مسیر تبدیل شدن به بندر نسل سوم قرار دارد؛ به این معنا که از یک مرکز صرفاً لجستیکی عبور کرده و به سمت ایجاد ارزش افزوده، توسعه زنجیره تولید و گسترش فعالیت‌های صنعتی حرکت می‌کند».

عباس‌نژاد خاطر نشان کرد: «در همین راستا چندین قرارداد و تفاهم‌نامه در اراضی تخصیص‌یافته به صنایع تبدیلی و تولیدی پیش‌بینی شده در طرح جامع، منعقد شده و زیرساخت‌های لازم در اراضی ۲۴۰۰ هکتاری الحاقی به بندر با این رویکرد نیز در حال توسعه است تا بستر لازم برای استقرار صنایع تبدیلی-تولیدی و تکمیل زنجیره ارزش کالا در این بندر فراهم شود. این اقدام را باید نقطه شروعی برای تحول بزرگ‌تر در صنعت روانکار کشور دانست، حضور تولیدکنندگان در مناطق بندری، علاوه بر کاهش هزینه‌ها، امکان تعامل مستقیم با مصرف‌کنندگان نهایی «یعنی شرکت‌های کشتیرانی و صنایع دریایی» فراهم می‌کند. این نزدیکی می‌تواند به بهبود کیفیت محصولات، توسعه فرمولاسیون‌های جدید و افزایش رقابت‌پذیری روانکارهای ایرانی در بازارهای بین‌المللی منجر شود».



و تحقق حرکت به سوی بندر نسل سوم دانست و افزود: «می‌توان این شرکت را با بهره‌گیری از دانش و تخصص

اقتصادی بندر شهید رجایی شده است.» وی این اقدام را حرکتی عملی بندر در ایجاد ارزش افزوده

بهره‌گیری از مواد اولیه‌ای که عمدتاً از داخل کشور تامین شده، موفق به تولید روغن روانکار کشتی در منطقه ویژه

نقش بنادر در اقتصاد جهانی از یک مرکز صرفاً لجستیکی فراتر رفته و به سمت تبدیل شدن به قطب‌های تولیدی و ارزش‌آفرین حرکت کرده است. بسیاری از بنادر پیشرو دنیا با ایجاد صنایع پایین‌دستی، خوشه‌های تخصصی و زنجیره‌های تکمیلی، توانسته‌اند سهم بیشتری از اقتصاد حمل‌ونقل و تجارت را به خود اختصاص دهند. این تغییر رویکرد، تنها به افزایش ظرفیت عملیاتی محدود نمی‌شود؛ بلکه به معنای شکل‌گیری نسل تازه‌ای از بنادر است که در آن تولید، فناوری و خدمات صنعتی در کنار عملیات دریایی رشد می‌کنند. در چنین فضایی، اهمیت صنایع مرتبط با روانکارها و محصولات نفتی بیش از گذشته نمایان شده است. این صنایع نه تنها برای پشتیبانی از ناوگان دریایی و تجهیزات بندری حیاتی‌اند، بلکه می‌توانند به‌عنوان حلقه‌ای کلیدی در ایجاد ارزش افزوده و کاهش وابستگی به واردات عمل کنند. از سوی دیگر، نزدیکی واحدهای تولیدی به محل مصرف، مزیت‌هایی همچون کاهش هزینه حمل، افزایش سرعت تامین و ارتقای کیفیت خدمات را به همراه دارد. مدیر کل بندر و دریانوردی هرمزگان از توان تولید انواع روغن صنعتی و روغن کشتی با استفاده از مواد اولیه تولید داخل و یا وارداتی در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی خبر داد. به گزارش خبرگزاری مهر، حسین عباس‌نژاد، با اشاره به صدور گواهی تولید برای یکی از شرکت‌های فعال در حوزه تولید روغن‌های روانکار صنعتی گفت: «این شرکت با حمایت‌های صورت گرفته در بخش‌های مختلف بندر و با



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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



۶۰۲ اسب بخار قدرت را در ۸۲۵۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و ۵۶۰ نیوتون گسترشاور
 را در ۶۵۰۰ آرپی ام به مراغن می آورد. بر این اساس با گیربکس ۷ سرشته دو کلاچه
 - اس - ترنیک قدرت و گشتاور به چهار چرخ منتقل می شود تا خودرو طرف ۲.۲ تانیه
 با حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت برسد. بنابراین آر آنودی R8 اسبایدر
 V10. پلاس با کارکرد ۲۴ کیلومتر در بازار کانادا ۹۵ هزار و ۹۹۵ دلار ارزش
 دارد. هر چند که این میزان بهای برای چنین سوپر اسپرتی نسبتاً بالاست.

«آودی R8 که جزو محبوب‌ترین سوپر اسپرت‌های موتورسویط جهان به‌شمار می‌رود، از سال ۲۰۰۶ تا اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی روی خط تولید این کمپانی صاحب‌نام حضور داشت. نسل دوم R8 موسوم به **Type 45** که از سال ۲۰۱۵ میلادی تا اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی تولید شد، از نظر استایلی به زبان جدید طراحی آئودی در آن زمان مزین بود. این ایسای این مدل یک موتور **V10** ۵۱۰ اسب بخار ۵۷۰ سی‌سی، را در خود جا داده است. این موتور در نسخه اسپایدر **V10** ۵۱۰ اسب بخار و در نسخه کوپه **V8** ۴۸۰ اسب بخار است. این مدل در سال ۲۰۲۴ میلادی به‌شمار می‌رود.»

قیمت بالای سوپر اسپرت کار کرده «آئودی»!

[illegible]

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

هشدار!

س

رینگ و لاستیک

TIRE & RING

چهارشنبه ۳ دی ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۶۶

دنیای خودرو

کشف کالای قاچاق

کشف و ضبط ۲۳۴ حلقه لاستیک قاچاق در مرند

فرمانده سپاه بخش مرند از کشف و ضبط ۲۳۴ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۸۰ میلیارد ریال در یکی از انبارهای غیر مجاز این شهرستان خبر داد. سرهنگ پاسدار رشید صادقی گفت: «باسداران گمنام امام زمان (عج) در اطلاعات سپاه مرند با اشراف اطلاعاتی و با همکاری اداره صمت از یکی از انبارهای غیر مجاز ۲۳۴ حلقه لاستیک خودروهای

سنگین به ارزش ۸۰ میلیارد ریال کشف و ضبط و پس از تشکیل پرونده جهت سیر مراحل به مراجع قضایی ارجاع دادند». وی با تاکید بر این که مبارزه با اخلالگران اقتصادی در دستور کار جدی اطلاعات قرار داد یاد آور شد: «مردم با مشاهده موارد اختکار و قاچاق با تلفن شبانه روزی ۱۱۴ سازمان اطلاعات تماس گرفته و گزارش دهند.»

انتخاب کنیم. در هر صورت، راهکارهای زیر می‌توانند برای علت‌های مختلف لرزش تایر خودرو به کار گرفته شوند. اولین راهکار مطمئن برای رفع مشکل لرزش لاستیک، مراجعه به آپاراتی و کمک گرفتن از دستگاه بالانس است؛ به‌خصوص زمانی که خودرو دچار لرزش لاستیک در سرعت بالا است. اگر لاستیک خودرو دچار ساییدگی ناهموار، برآمدگی یا بریدگی است، حتما باید آن را تعویض کنید. فشار تایر باید با PSI توصیه‌شده توسط سازنده تنظیم باشد. هم تایرهای کم باد و هم تایرهای پر باد باعث لرزش لاستیک می‌شوند. حتما طبق جدول تنظیم باد تایر، فشار تایر را تنظیم کنید. اگر چرخ‌های ماشین خم شده یا ترک خورده باشند، باید تعویض شوند؛ چرا که چرخ‌های خمیده قابل تعمیر نیستند و لرزش ثابتی به خودرو می‌دهند. کمک‌فنرها، بوش‌ها و بلبرینگ‌های چرخ را چک کنید. هیچ پوسیدگی یا آسیبی نباید روی آن‌ها دیده شود. در غیر این صورت، باید به مکانیک مراجعه کرده و قطعات جدید را جایگزین آن‌ها کنید. اگر روی شمع‌ها ساییدگی، رسوب یا آسیب خاصی می‌بینید، حتما آن‌ها را تعویض کنید. همچنین باید کابل‌های شمع را برای اطمینان از عدم وجود ترک یا اتصالات شل چک کنید. اگر خودروی شما در گیر لرزش لاستیک هنگام ترمز است، به احتمال زیاد مشکل از روتورهای ترمز است که ممکن است تاب برداشته باشند. روتورهای تاب‌دار را می‌توانید دوباره روکش یا تعویض کنید. هر پیچ یا گیره شلی که داخل موتور خودرو و سیستم تعلیق آن است را محکم کنید. در شکاف‌هایی که قطعات پلاستیکی وجود دارد و احتمال ساییدگی آن‌ها را می‌دهید، حتما از فوم یا پد لاستیکی استفاده کنید. این کار لرزش لاستیک در سرعت پایین را کاهش می‌دهد. لرزش تایر خودرو به دلایلی از جمله عدم بالانس، لاستیک‌های فرسوده، مهره‌های شل و گاهی شمع‌های معیوب رخ می‌دهد. راهکار رفع این مشکل تعویض لاستیک، مراجعه به آپاراتی، تعویض چرخ‌های آسیب‌دیده و شمع‌های معیوب است که توسط خودتان یا یک مکانیک می‌توانند انجام شوند. یادآوری این نکته ضروری است که علت لرزش تایر ماشین بنا به هر دلیلی که باشد، بسیار مهم است؛ زیرا بخشی از امنیت سرنشینان و ایمنی خودرو به لاستیک مربوط است.

می‌شود. این قطعات نیرو را به چرخ‌ها منتقل می‌کنند و در صورت آسیب دیدن، صداهای تق تق به‌وجود می‌آورند. روتورهای ترمز در اثر گرمای بیش از حد هنگام ترمزگیری تاب برمی‌دارند و سطوح ناهموار روتور را به‌وجود می‌آورند. هنگام ترمزگیری، لنت‌های ترمز به‌شکل ناهموار روی روتورها فشار می‌آورند که باعث ایجاد لرزش لاستیک هنگام ترمز می‌شود. برای حل مشکل لرزش لاستیک خودرو به یک رویکرد سیستماتیک نیاز داریم؛ یعنی ابتدا باید علت اصلی را شناسایی و سپس روش تعمیر مناسب را روشن بودن خودرو در حالت درجا یا شتاب‌گیری نمایش می‌شود. پایه‌های موتور، موتور را به شاسی متصل کرده و ارتعاشات آن را کاهش می‌دهند. اگر پایه‌ها آسیب‌دیده یا شل باشند، ارتعاشات موتور مستقیماً به بدنه خودرو منتقل می‌شود که بیشتر در هنگام شتاب‌گیری احساس می‌شود. بنابراین تجربه لرزش لاستیک در سرعت بالا می‌تواند به این دلیل باشد. برای خودروهایی که دیفرانسیل عقب یا چهار چرخ محرک دارند، اگر میل‌گاردان یا اتصالات سرعت ثابت (CV) آسیب ببینند، باعث لرزش لاستیک در سرعت پایین

لرزشی در فرمان یا کل خودرو ایجاد می‌شود. قطعات سیستم تعلیق مثل کمک‌فنرها و یاتاقان‌های چرخ، ضربه‌ها را جذب و حرکت روان ماشین را ممکن می‌کنند. وقتی این قطعات فرسوده یا شکسته شوند، لرزش لاستیک هنگام چرخاندن فرمان و در حین حرکت رخ می‌دهد. همچنین یکی از دلایل لرزش لاستیک جلو، مشکلات سیستم تعلیق خودرو است. شمع‌های فرسوده یا کثیف، باعث ناهماهنگ شدن احتراق سوخت و نقص در موتور خودرو می‌شوند. این مشکل به‌صورت لرزش لاستیک، به‌خصوص هنگام

علت لرزش تایر ماشین به برخی شرایط مثل عدم تعادل بار روی خودرو، فرسایش لاستیک و مشکلات سیستم تعلیق مربوط است. البته این مشکل دلایل دیگری هم دارد که در این مقاله به‌طور کامل درباره آن‌ها صحبت می‌کنیم و راهکارهای ساده و موثر ارائه می‌دهیم. اولین علت لرزش تایر ماشین عدم بالانس بودن چرخ‌ها است؛ یعنی اگر وزن لاستیک‌ها به‌طور یکنواخت در تمام نقاط آن بخش نشده باشد، نوسان در تایرها رخ می‌دهد و لرزش در فرمان یا بدنه خودرو ایجاد می‌شود. طول عمر معمول لاستیک‌ها بسته به نوع استفاده، ۳ تا ۵ سال است. با افزایش سن یا ساییدگی لاستیک‌ها، سطح آن‌ها نامنظم می‌شود و دیگر با جاده تماس صافی ندارند. این مشکل باعث لرزش لاستیک در سرعت بالا و کاهش راحتی در کابین می‌شود. گاهی اوقات لاستیک‌ها به‌دلیل فشار ناهموار، ضربه‌های جاده‌ای یا نقص‌های تولیدی به‌شکل غیر گرد ساییده می‌شوند و به اصطلاح دفرمه می‌شوند. لاستیک‌های دفرمه هنگام چرخش، بالا و پایین می‌روند و منجر به لرزش‌هایی می‌شوند که می‌توانند به مرور زمان به سیستم تعلیق خودرو آسیب برسانند. چرخ‌ها در اثر برخورد با چاله‌ها یا جدول‌ها خم می‌شوند یا ترک می‌خورند. حتی یک خمیدگی جزئی می‌تواند باعث لرزش لاستیک در سرعت پایین، متوسط و زیاد شود. رینگ‌های آسیب‌دیده، سطح ناهمواری به لاستیک‌ها می‌دهند و پایداری خودرو را مختل می‌کنند. اگر پیچ‌ها و مهره‌های لاستیک به‌درستی سفت نشوند، چرخ‌ها لق می‌زنند و

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲	
	KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷۰,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	
	KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸۰,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا	
	KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱۰,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
	KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱۰,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی	
	KB44	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷۰,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	
	KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	
	KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷۰,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام‌وی ام X33	
	KB55	205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳۰,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا	
	KB57	215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳۰,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا	
	KB66	215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴۰,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	
	KB200	215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵۰,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو	
	KB700	225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱۰,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی وینارا-BYDS6	
	KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱۰,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7	
	KB444	245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵۰,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا	
	KB900	265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷۰,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)	
	KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵۰,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
	KB300	215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T5-سویا M4	
	KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹۰,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶۰,۳۰۰,۰۰۰	اسپورت تیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱۰,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴۰,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸۰,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا-TB (کرمان خودرو)	
	KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷۰,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵۰,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷۰,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX	
	KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳۰,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
	KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴۰,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
	KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳۰,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	





با سامانه فور ماتیک پلاس (چهار چرخ محرک) به هر دو محور جلو و عقب منتقل می‌کند. با در نظر گرفتن این پیشرانه قدر تمند، تنها ۳.۸ ثانیه زمان نیاز است که این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دستت یابد و حداکثر سرعت این سوپراسپرت مر سدس بنز به ۲۹۵ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

زیر چهره جذاب و اسپرت SL55 AMG یک موتور ۸ سیلندر با آرایش وی شکل به حجم ۳۹۸۲ سی سی مزین به تکنولوژی بای-توربو و پاشش سوخت مستقیم قرار گرفته است. این پیشرانه می‌تواند حداکثر ۴۷۶ اسببخار قدرت و ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور را به ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۹ سرعته دوکلاچه اسپیدشفت AMG



مر سدس بنز «SL55AMG» چه در چنته دارد؟

«CL63 AMG»؛ کوپه ارزشمند ستاره اشتوتگارتی

چرا «مر سدس بنز» در دنیای دو در ها جذاب است؟



صدایی که از موتور حجیم به گوش می‌رسد



پیش از این که به مشخصات فنی این کوپه لوکس اشتوتگارتی اشاره کنیم، باید گفت قوی ترین نسخه این خودرو اسپرت و لوکس مر سدس بنز CL65 AMG است که از یک پیشرانه ۱۲ سیلندر بهره می‌برد. اما نسخه‌ای دیگر از این کوپه وجود دارد که قدرت و گشتاور بالایی نیز دارد. این نسخه همان CL63 AMG است. زیر کاپوت کشیده CL63 AMG یک موتور ۸ سیلندر وی شکل به حجم ۲۰۸ سی سی اتمسفریک جا خوش کرده است.

این پیشرانه موسوم به M156 E63 است که جزو قوی ترین پیشرانه‌های کمپانی مر سدس بنز تاکنون به‌شمار می‌رود. این پیشرانه دارای بدنه تمام آلومینیوم است که زوایای ۸ سیلندر این موتور به صورت ۹۰ درجه قرار گرفته تا بتواند راندمان بالایی را فراهم آورد. این موتور به‌لطف استفاده از سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها که یک سیستم منحصر به‌فرد مر سدس بنز است، در کنار فناوری سیستم متغیر سازی ورودی هوا یا همان متغیر سازی مانیفولد هوا (VIM) معرفی می‌شود و حداکثر توان و گشتاور را در این مدل به ارمغان می‌آورد.

همچنین بد نیست بدانید که این پیشرانه دارای سیستم سوخت رسانی پاشش مستقیم داخل سیلندرهای وی شکل است که به‌لطف کاهش اثر تداخل احتراق و مدیریت هوشمند در تمام شرایط سیستم جرقه زنی، قدرت و گشتاور بالایی را ایجاد می‌کند. بر این اساس حداکثر قدرت خروجی در پیشرانه M156 E63 به ۵۲۵ اسببخار قدرت در ۶۸۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور خروجی به ۶۳۰ نیوتون متر در ۵۲۰۰ دور می‌رسد. یکی از پارامترهای اثر گذار در توان و گشتاور بالای این موتور، نسبت تراکم ۱۱٫۳ به یک است؛ چرا که اتاق احتراق به گونه‌ای طراحی شده که می‌تواند به بهترین شکل ممکن هوا-سوخت داخل سیلندر را متراکم کند و این امر در نهایت به راندمان و گشتاور بالا منتهی می‌شود.

نکته دیگر در طراحی این پیشرانه استفاده از روکش تیتانیوم برای سوپاپ‌های هوا و دود و میل سوپاپ هاست؛ این متریال سبب می‌شود که تنش حرارتی کاهش یابد و در نهایت میزان استهلاک موتور به کم ترین میزان خود در دورهای بالا برسد. ناگفته نماند که حداکثر دور موتور در پیشرانه M156 E63 با حجم ۶۲۰۸ سی سی و مجهز به ۸ سیلندر، بین ۷۲۵۰ تا ۸۰۰۰ دور (دور در دقیقه) است که این مساله از قدرت و گشتاور منحصر به‌فرد این خودرو خبر می‌دهد. از سوی دیگر این قدرت و گشتاور بالا به کمک گیربکس ۷ سرعته اسپیدشفت جی-ترونیک مر سدس بنز به هر چهار چرخ منتقل می‌شود.

استفاده از سیستم دیفرانسیل با لغزش محدود و قفل الکترونیکی e-LSD سبب می‌شود شاهد پرفورمنس بالایی در این کوپه لوکس باشیم. بر این اساس برای این که تجربه خاصی از شتاب اولیه داشته باشید، تنها کافی است حالت دنده را در مد (وضعیت) اسپرت پلاس قرار دهید تا ظرف ۴٫۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسید. همچنین در صورت تاخت گاز، این خودرو تا ۲۶۵ کیلومتر بر ساعت شتاب می‌گیرد.

سواری فوق العاده، هندلینگ بی نظیر

به لحاظ سواری، استفاده از ساختار دابل ویشبون با دامپرهای بادی قابل تنظیم و همچنین استفاده از سیستم فایو لینک به همراه دامپرهای بادی قابل تنظیم سبب شده است احساس کنید سوار بر یک سدان فول سایز لاکچری هستید. چرا که سازه تایرها در محورهای جلو و عقب به ترتیب ۲۵۵/۳۵ با رینگ‌های ۲۰ اینچی آلایز AMG و ۲۲۵/۳۵ با رینگ‌های ۱۲۰ اینچی آلایز AMG است تا این خودرو سواری با کیفیتی را به‌سر نشینان ارائه دهد. همچنین به‌لطف استفاده از فرمان هیدرولکتریکی و هندسه ساختار سیستم تعلیق، هندلینگ این کوپه بسیار عالی است و این مهم مرون توزیع وزن عالی و مرکز ثقل بالا است.

ارزش در دانه مر سدس بنز

مرسدس بنز CL63 AMG در حال حاضر بر چسب قیمت ۲۶ هزار و ۵۰۵ دلاری می‌خورد و این مدل جزو پرفرمدترین کوپه‌های لوکس کار کرده مر سدس بنز به‌شمار می‌رود.

سال ۲۰۰۶ میلادی بود

که مر سدس بنز آخرین نسل خودرو گردن‌تور لوکس و البته اسپرت خود را معرفی کرد.

این کوپه همان CL کلاس

است که از سال ۱۹۹۲ میلادی تا اواخر سال ۲۰۱۴ روی خط تولید مر سدس بنز قرار داشت. هر چند که پس از به پایان رسیدن تولید CL کلاس، S کلاس کوپه جایگزین آن شد. در این مطلب به بررسی CL63 AMG مدل ۲۰۱۱ خواهیم پرداخت.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

استایل عضلانی و اسپرت اما موقر



CL کلاس از سال ۲۰۰۶ تا سال ۲۰۱۰ با یک چهره خاص به بازار آمد؛ اما سال ۲۰۱۰ میلادی بود که در موتور شوی پاریس این خودرو کوپه دستخوش تغییرات طراحان مر سدس بنز قرار گرفت. هر چند که نسل آخر CL کلاس موسوم به C216 شاهکار دیگران گوردن واگنر، مدیر طراحی مر سدس بنز است. قوی ترین نسخه از این خودرو CL65 AMG نام دارد؛ در عین حال مادر این مطلب به بررسی نسخه CL63 AMG می‌پردازیم که پسر از CL65 AMG به‌عنوان قوی ترین و پرفورمنسی ترین نسخه از CL کلاس محسوب می‌شود.

بانگاهی به پروفیل بدنه این کوپه جذاب و محبوب ستاره اشتوتگارتی شاهد استفاده از رینگ‌های ۱۹ و ۲۰ اینچی فورج پنج پر و طراحی یک خط تیز نسبتاً زاویه‌دار افقی روی بدنه با حجم‌های متورم شده روی گل گیر هستیم که حالت ماهیچه‌ای ایجاد کرده است و کاراکتر فوق اسپرت و خاصی به CL63 AMG می‌دهد. ناگفته نماند که تمام نسخه‌های CL کلاس دارای طراحی مشخصی هستند؛ با این تفاوت که سایز رینگ‌های استفاده شده در آن‌ها متفاوت است.

کشیده شدن ستون C به‌منظور فراهم شدن فضای بهتر برای سر نشینان این خودرو است. پوزه کشیده و پشت کوتاه نیز به ایجاد کاراکتر اسپرت این خودرو کمک بسزایی می‌کند. چراغ‌های زبیا مشابه حالت اباگرافیک خاص و یک حجم متورم شده کاپوت با جلو پنجره پنج ضلعی با خط افقی کروم که در میان آن لوگوی مر سدس بنز قرار گرفته، چهره کاملاً جسور و اسپرتی به CL63 AMG می‌بخشد.

در نمای عقب نیز چراغ‌های مشابه D و با یک طراحی سیال به‌دور از خطوط و احجام اغراق شده، زیبایی چشم‌نوازی از CL63 AMG را به‌نمایش می‌گذارد. البته که طراحی آگروزهای مربع شکل دویل در طرفین سپر و دیفیوزر میانی آن‌ها چاشنی حالت اسپرت را در این کوپه سرکش مر سدس بنز دوچندان می‌کند. هر چند که فیس لیفت در CL کلاس تنها به، به‌روزرسانی گرافیک چراغ‌های خودرو و استفاده از LED افقی برای دی‌لایت زیر سپر جلو محدود می‌شود.

کابین فوق لوکس با ویژگی‌های اسپرت

با ورود به کابین CL63 AMG به عنوان یک خودرو کوپه ۲+۲ فضای کاملاً راحت و فوق لوکسی در اختیار سر نشینان قرار می‌گیرد. بانگاهی به جزئیات کابین CL63 AMG شاهد المان‌هایی خواهیم بود که از زمان طراحی خود حدود یک دهه جلوتر است. یکی از این المان‌ها استفاده از کلاستر (مجموعه پشت آمپر) تمام دیجیتالی و یک نمایشگر ۸٫۷ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی است که از سال ۲۰۱۶ به بعد ترند طراحی شد. همچنین طراحی داشبورد خلوت و استفاده از دکمه‌های پیاپی کروم در زیر درچه‌های میانی سیستم تهویه مطبوع، المان جدید دیگر در طراحی داخلی این کوپه است. استفاده از چرم با کیفیت مرینو و دکوراتیو کروم، چوب یافیر کربن به انتخاب مشتریان و طراحی یک سقف بزرگ سالتروف و درچه‌های دوزنقه‌ای شکل میانی



بهای سوخت هواپیما ۶۰ درصد قیمت خرید از پالایشگاه شد



بر اساس لایحه بودجه سال ۱۴۰۵، حداقل نسبت نرخ سوخت برای صنعت حمل و نقل هوایی و نرخ سوخت جت معادل ۶۰ درصد از قیمت خرید پالایشگاه تعیین شده است؛ نرخ که نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۴، دو برابر افزایش

یافته است. بر اساس این گزارش، در قانون بودجه سال ۱۴۰۴، نرخ سوخت هواپیما معادل ۳۰ درصد از قیمت خرید پالایشگاه تعیین شده بود.

اثرات ناترازی انرژی در صنعت خودرو بیشتر نمایان شد؛

کاهش قدرت خرید مشتریان در بازار خودرو

روبه‌رو کرده و تامین نشدن انواع ماشین مورد نیاز برای بخش‌های خدمات عمومی بخش زیادی از شهروندان را به دردر انداخته است.

قدرت پایین خرید

وعده‌های تکراری و طرح‌های ناکارآمد برای تنظیم بازار خودرو به وضعیت ناپس‌امان بازار خودرو منجر شده است. طرح‌ها و مقرراتی که از سال ۱۴۰۱ عملیاتی شدند هم چندان موفق نبودند و نتوانستند به اهداف مورد نظر برسند. عرضه محدود خودروهای وارداتی، همراه با تعرفه‌های گمرکی بالا، باعث شده که این خودروها با قیمت‌هایی نجومی، اغلب بیش از دو تا سه برابر قیمت جهانی، به دست مصرف‌کننده برسند. کمبود ارز و تشدید تحریم‌ها نیز مشکلات را دوچندان کرده و مانع از تامین قطعات برای خودروهای مونتاژی و همچنین واردات خودروهای کامل شده است. این ناکامی، نه تنها بازار را تنظیم نکرده، بلکه به افزایش نارضایتی مصرف‌کنندگان دامن زده است. رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران خودرو درباره تاثیر بر قیمت‌ها در بازار گفته بود: «خودروسازها همواره با مشکلاتی مانند تحریم‌ها و افزایش قیمت مواد اولیه روبه‌رو بوده‌اند. کمبود گاز و برق نیز شرایط را بدتر کرده و در حالی که تولیدات از تقاضا عقب‌تر است و مشکلات جدیدتری به وجود آمده، او معتقد است واردات خودرو باید به صورت «شفاف» آزادسازی شود تا مردم به خودرو مورد نیازشان دست یابند. کاهش تولید به افزایش تقاضا و کاهش عرضه خودروها منجر شده که



سناریوی افزایش قیمت برای تحقق بخشیدن به تعهدات خودروسازان را دربر خواهد داشت.»

از سوی دیگر کاهش توان خرید مصرف‌کنندگان و ناپایداری اقتصادی باعث افت تقاضا برای خودروهای داخلی شده است. نتیجه آن، کاهش تیراژ تولید و افزایش فشار مالی بر شرکت‌ها بوده. به نظر می‌رسد تا زمانی که اصلاحات ساختاری واقعی و شفافیت مدیریتی در صنعت خودرو محقق نشود، کمبود تولید و آشفته‌گی بازار همچنان پابرجا خواهد بود و خودروساز و مصرف‌کننده هر دو متضرر خواهند شد. بازار خودرو در سال ۱۴۰۴ به نقطه بحرانی رسیده که نه مشتریان توان خرید خودرو دارند و نه خودروسازان توانایی ادامه تولید پایدار. ترکیبی از مشکلات ساختاری، بحران‌های مالی و سیاست‌های ناکارآمد و غیره صنعت خودرو را به لبه پرتگاه کشانده است. از بدهی‌های سنگین خودروسازان به زیرمجموعه‌ها مانند قطعه‌سازها گرفته تا ناکامی در تنظیم بازار از طریق واردات و کاهش

قدرت خرید مردم، این صنعت با چالش‌هایی بی‌سابقه مواجه شده که آمیدی به بهبود سریع آن دیده نمی‌شود. شکست طرح‌های وارداتی، کمبود ارز و تحریم‌ها و کاهش شدید قدرت خرید مردم، زنجیره تولید و عرضه خودرو را فلج کرده و بازار را به وضعیت قرمز رسانده است. قدرت خرید عموم مردم در سال‌های اخیر به دلیل تورم بالا، کاهش ارزش پول ملی و مشکلات اقتصادی به شدت کاهش یافته. حتی خودروهای داخلی که زمانی گزینه‌ای مقرون به‌صرفه برای اقشار متوسط بودند، اکنون در بازار آزاد قیمتی بیش از یک میلیارد تومان دارند. این افزایش قیمت، تقاضا را به شدت کاهش داده و بازار خودرو را به رکودی عمیق فرو برده است.

ناهماهنگی و ناتوانی

مصطفی طاهری، عضو کمیسیون صنایع مجلس گفته نیاز واقعی کشور ۱.۵ میلیون خودرو در سال است. حالا

اگر میانگین سالی ۷۰۰ هزار تولید کرده باشیم، یعنی ۷۰۰ هزار با کالایی که به آن نیاز داریم، فاصله داشته‌ایم. این منهای ۱۰۰ هزار خودروی خارجی است که قبلاً وارد می‌شده. خب از سال ۱۳۹۷ تا پایان سال ۱۴۰۰، ما ۳ میلیون و ۲۰۰ هزار خودرو کمتر از نیاز مردم فراهم کرده‌ایم. عوامل دیگری هم وجود داشت، جهش ارز باعث شد مردم برای حفظ ارزش پول‌شان خودرو بخرند. قیمت‌گذاری دستوری و اختلاف زیاد بین بازار و کارخانه و ثبت‌نام بر اساس معیارهای قانونی نیز باعث شد عده‌ای به چشم یک بلیت لاتاری به ثبت‌نام نگاه کنند و از این مساله به عنوان فعالیتی برای کسب سود نگاه کنند. از سال ۱۴۰۰ این روند اصلاح شد و تلاش بر این بود که تولید افزایش یابد و واردات نیز صورت بگیرد. اما این هدف هم هنوز به طور کامل محقق نشده و تولید و واردات هنوز به ۱.۵ میلیون نمی‌رسد. پس ما این جاهنوز عقب‌ماندگی داریم. طاهری افزود: «مشکل دیگر، مساله مدیریت است. کارخانه به مشتری می‌گوید بهمن ماه ماشین را تحویل می‌دهد، اما بعد با شش ماه تاخیر تحویل می‌دهد. گاهی حتی حق انتخاب را هم از خریدار می‌گیرند و بین سه یا چهار محصول محدود می‌کنند بعد از مدتی به او می‌گویند نمی‌توانیم خودرو قبلی را به تو بدهیم در حالی که مشتری چند ماه پول بابت محصول دیگری پرداخت کرده است! مورد دیگر ارتقای کیفیت و خدمات پس از فروش است. ما در بحث خودرو با چهار مساله مواجهیم، یکی بحث کمیت است. نباید به خاطر تولید کم مردم را سه، چهار سال معطل کنیم. دیگری بحث کیفیت است. خودروهای ارائه شده باید متنوع و به‌روز باشند؛ باید اشخاص بتوانند بر اساس نیازشان با تنوع در ارائه خودرو مواجه باشند. بحث دیگر امنیت خودرو است و آخرین آن بحث مصرف سوخت. اگر این چهار مورد به موازات هم پیش بروند بسیاری از مشکلات فعلی را نخواهیم داشت.»



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

صنعت خودروی کشور مدت‌های مدیدی است که حال و روز مساعدی ندارد دلیل این موضوع نیز دخالت در تعیین نرخ خودرو توسط دولت است، تولید خودرو در کشور با مشکلات کلان مواجه است که هر کدامش لطمات جبران‌ناپذیری به این صنعت وارد کرده و سایر بخش‌های مرتبط با آن مانند قطعه‌سازی، پشتیبانی، خدمات پس از فروش، صادرات و... را هم زمینگیر کرده، معضلاتی مانند تحریم‌ها، محدودیت‌های ارزی، فناوری منسوخ شده، از رده خارج و غیره، کیفیت و کارایی را از آن ربوده است. این صنعت که زمانی امیدواری‌های زیادی را رقم زده بود این روزها در سکون و رکود سنگینی فرو رفته تا حدی که پاسخگوی نیاز داخل هم نیست. با توجه به نیاز قابل توجه به خودرو در کشور و متقاضیان اکثراً جوان، این بخش صنعتی نتوانسته عملکرد درخور توجهی داشته باشد. در چند سال گذشته (مخصوصاً سه، چهار سال اخیر) گرفتاری‌های دیگری مثل ناترازی انرژی، تورم افسارگسیخته، قطعی برق در فصل گرما، کمبود پانداختن قطعه و موارد مشابه به کاهش تولید دامن زده و متقاضیان را معطل نگه داشته است و همچنین رانندگانی که حرفه و معیشت‌شان وابسته به خودرو است را با مشکلات جدی



فونیکس



F8 PRO MAX^{AWD}

ENJOY YOUR FIRST CLASS



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

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

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

بیلبرد
Billboard

کوپه خوش قیمت فورد

تا امروز هفت نسل از فورد موستانگ به عنوان یکی از محبوب ترین ماسل کارهای جهان روی خط تولید این خودرو ساز آمریکایی رفته است. در نسل هفتم نسخه GT دارای یک موتور ۸ سیلندر ۵ لیتری است که ۴۸۶ اسب بخار قدرت و ۵۴۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. این کوپه ماسل جذاب در نسخه GT با قیمت ۸۷ هزار و ۶۶۷ دلار راهی بازار شده است.



زمستان، آزمون رعایت قانون برای راکبان موتورسیکلت

همواره با فرا رسیدن روزهای سرد سال، الگوی تردد شهری تغییر می کند؛ با این حال بی توجهی بخش قابل توجهی از راکبان موتورسیکلت به قوانین راهنمایی و رانندگی واقعیت تلخ و پدیده رایجی است که متأسفانه در سراسر سال به نوعی شاهد آن هستیم. بر این اساس پایین آمدن محسوس دمای هوا، کاهش میدان دید، لغزندگی معابر و تاریکی زودهنگام، شرایطی را ایجاد می کند که رعایت مقررات ترافیکی بیش از هر زمان دیگری در روزهای سرد سال اهمیت پیدا می کند؛ اما همچنان که در ابتدای این یادداشت نیز به آن اشاره شد، بی توجهی برخی راکبان موتورسیکلت به موارد یادشده، گاه سبب بروز سوانح مرگبار و دردناکی می شود. بر این اساس از جمله مواردی که ریسک تصادف را در میان موتورسیکلت سواران افزایش می دهد، هدایت موتور با سرعت بالا عبور از چراغ قرمز و حرکت در مسیرهای غیرمجاز همچون خطوط ویژه مخصوص تردد اتوبوس های بی آرتی است. همین طور عدم استفاده از کلاه ایمنی مناسب، پوشش نامتعارف و محدودکننده دید و حتی حمل بارهای غیرایمن از جمله تخلفاتی است که متأسفانه جان راکبان موتورسیکلت را در تمام ایام سال به خصوص در فصل های پاییز و زمستان به شدت تهدید می کند. این درحالی است که موتورسواری به خودی خود ریسک بالایی دارد و بارندگی، یخ زدگی و لغزندگی معابر در فصل های سرد سال نیز می تواند این ریسک را تا حد زیادی افزایش دهد. در چنین وضعیتی، عدم رعایت فاصله ایمن، تغییر مسیر ناگهانی و حرکت در خطوط ویژه تردد اتوبوس های بی آرتی، عمل بازی با جان است. با این حال نباید تمام مسئولیت را صرفاً متوجه راکبان موتورسیکلت دانست. بر این اساس ضعف در آموزش مستمر، نظارت ناکافی و نبود زیرساخت های ایمن برای تردد موتورسیکلت ها، در تشدید این وضعیت بی تاثیر نیست. در نهایت فصل سرما آزمونی جدی برای رانندگان وسایل نقلیه به شمار می رود و افزایش دقت، رعایت قوانین و توجه به ایمنی، نه تنها جان موتورسیکلت سواران، بلکه امنیت کل شبکه ترافیکی را تضمین می کند.



حرف آخر
Last Word

امید محمدی
روزنامه نگار

قیمت خودرو روز گذشته در بازار کاهش یافت



کی ام سی T8
با ۵ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۹۲۵
میلیون تومان ارزش گذاری شد.



ام وی ام X22 پرو با
۱۵ میلیون تومان کاهش قیمت
در بازار یک میلیارد و ۵۴۰
میلیون تومان ارزش گذاری شد.



اتلس G با ۲۱ میلیون تومان
کاهش قیمت در بازار ۹۶۰
میلیون تومان ارزش گذاری شد.



پژو ۲۰۷ پانورامیک دنده دستی
با ۵ میلیون تومان کاهش قیمت
در بازار یک میلیارد و ۳۴۷
میلیون تومان ارزش گذاری شد.



فونیکس



اف ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fownix.official