



یک کارشناس صنعت خودرو:
ارز تک نرخی سوداگری در
صنعت خودرو را از بین می برد

صفحه ۴



«هوآوی» بار دیگر به برند
«باتوجون» کمک کرد

صفحه ۶

استارت
Start



امید محمدی

عضو شورای سردبیری

هوش مصنوعی؛ آزمون بزرگ
سیاست‌گذاری در صنعت خودرو

صنعت خودرو جهان در آستانه یکی از عمیق‌ترین
دگرگونی‌های تاریخ خود قرار گرفته است؛
دگرگونی‌ای که نه با تغییر یک موتور یا...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

قیمت‌گذاری دستوری راه‌حل
بحران بازار خودرو نیست

صفحه ۳

خسپا ۲,۹ درصد افزایش یافت

صفحه ۴

باز آرای صنعت تایلر در سایه
نمایشگاه دی‌ماه

صفحه ۱۳

پیوند صنعت خودرو، امنیت انرژی و سیاست
خارجی در راهبرد صنعتی پکن؛

چین چگونه صنعت خودروهای برقی
را به ابزار قدرت ملی تبدیل کرد؟

صفحه ۶

در گفت‌وگو با رئیس انجمن صنایع همگن
قطعه‌سازان استان اصفهان مطرح شد؛

ضرورت نجات
صنعت قطعات از
قیمت‌گذاری دستوری

صفحه ۱۴

در ۹ ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

فروش ۸۵ همتی
گروه خودرویی در سایه
رشد ۷۵ درصدی

صفحه ۵

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

رکود خرید خودرو و فرصت
طلایی بیمه‌های تمدیدی

با کاهش تمایل خرید خودرو در ماه‌های اخیر، بازار بیمه
خودرو شاهد رشد چشمگیر بیمه‌های تمدیدی بوده...

صفحه ۲

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»



«گروه خودرویی تاو» خودروهای مشتریان را زودتر از موعد به دست آنها رساند

از «تویوتا کرولا» تا «لندکروز پرادو»

صفحه ۸



BAC X3

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی

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

اتاق مشاوره‌ای

حس خوب، خرید مطمئن

PERSIA MOBILITY GROUP

محصولات جدید گروه پرشیا موبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

PERSIA
PREMIUM

برای کسب اطلاعات بیشتر به وب سایت پرشیاخودرو مراجعه نمایید.

www.persiakhodro.ir @ Persiakhodro 021 4591



این محصول منحصر به فرد را با تجهیزات و کیفیت ساخت بهتر به بازار بازگرداند. جادوی میتسوکا در طراحی بدنه بادی نهفته است. در حالی که ساختار اصلی کابین، سقف و درها متعلق به راوفور است، تمام پنل‌های دیگر بدنه از نو طراحی شده‌اند. نمای جلوی جعبه‌ای شکل با جلو پنجره کرومی بزرگ و چراغ‌های عمودی، یادآور شورولت‌های کلاسیک است. این زبان طراحی در بخش عقب نیز با یک درب صندوق سفارشی، سپر کرومی و چراغ‌هایی با الهام از محصولات کادیلاک ادامه پیدا می‌کند تا تحول این شاسی بلند ژاپنی کامل شود. تمام ۱۵۰ دستگاه جدید بر پایه تیپ هیبریدی راوفور ساخته می‌شوند.

میتسوکا که به خلق خودروهایی با طراحی‌های عجیب و نوستالژیک شهرت دارد، اعلام کرد که تولید محدود شاسی بلند بادی (Buddy) را پس از دو سال توقف از سر می‌گیرد. این خودرو که بر پایه نسل قبلی توپوتا راوفور هیبریدی ساخته شده، با ظاهری کاملاً متفاوت و الهام گرفته از شاسی‌بلندهای کلاسیک آمریکایی دهه ۷۰ میلادی، تنها در ۱۵۰ دستگاه تولید خواهد شد. تولید میتسوکا بادی که اولین بار در سال ۲۰۲۰ معرفی شد، پس از فروش ۱،۲۰۰ دستگاه، در سال ۲۰۲۴ به دلیل مشکلات زنجیره تامین و کمبود نیمه‌سازها متوقف شده بود. اکنون این شرکت با تامین مجدد شاسی توپوتا راوفور، آماده است تا



توپوتا «راوفور» با بدنه «شورولت» کلاسیک

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

رکود خرید خودرو و فرصت طلایی بیمه‌های تمدیدی

کامل خودروی خود را حفظ کنند تا در صورت وقوع خسارت، از امنیت مالی بر خوردار باشند. «این رفتار مصرف‌کننده به نفع بیمه‌گر است زیرا ریسک پیش‌بینی‌پذیرتری ایجاد می‌کند و امکان برنامه‌ریزی دقیق‌تر مالی را فراهم می‌سازد.»

او گفت: «در واقع، رکود خرید خودرو یک فرصت کم‌نظیر برای شرکت‌های بیمه محسوب می‌شود. این شرکت‌ها می‌توانند با طراحی بسته‌های تشویقی برای تمدید بیمه، نگهداری مشتری و افزایش وفاداری آنان را تضمین کنند.»

این کارشناس بیمه توضیح داد: «بسته‌هایی مانند تخفیف‌های تمدید سالانه، ارائه الحاقیه‌های اختیاری و خدمات اضافی می‌توانند مشتریان را به تمدید بیمه‌های خود ترغیب کنند و در عین حال ارزش افزوده‌ای برای بیمه‌گر ایجاد نمایند.»

وی افزود: «روند تمدید بیمه‌ها در این شرایط، نشان‌دهنده بلوغ بیشتر بازار و افزایش آگاهی مصرف‌کنندگان است. مشتریان دیگر صرفاً به قیمت بیمه نگاه نمی‌کنند بلکه به پوشش کامل، سرعت پرداخت خسارت و کیفیت خدمات توجه دارند.»

او گفت: «این تغییر رفتار باعث شده شرکت‌های بیمه به سمت طراحی محصولات منعطف‌تر و خدمات دیجیتال محور حرکت کنند و فرآیند تمدید بیمه را



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

با کاهش تمایل خرید خودرو در ماه‌های اخیر، بازار بیمه خودرو شاهد رشد چشمگیر بیمه‌های تمدیدی بوده است. مسعود قریب، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» این تغییرات را بررسی و فرصت‌ها و چالش‌های ناشی از رکود خرید خودرو برای صنعت بیمه را تحلیل کرد. وی گفت: «رکود خرید خودرو موجب شده بسیاری از مالکان خودرو به جای خرید خودروی جدید، بیمه‌های موجود خود را تمدید کنند. این روند، فشار مضاعفی بر بازار خودرو وارد نمی‌کند اما فرصت‌های تازه‌ای برای شرکت‌های بیمه ایجاد می‌کند.»

او افزود: «در شرایطی که فروش خودرو کاهش یافته، رشد بیمه‌های تمدیدی می‌تواند جریان درآمدی ثابت و مطمئن برای شرکت‌های بیمه فراهم کند و از نوسانات بازار جلوگیری کند.»

قریب توضیح داد: «تمدید بیمه بدنه و شخص ثالث، اکنون به یک ضرورت برای مالکان خودرو تبدیل شده است. افرادی که قصد تعویض خودرو ندارند، ترجیح می‌دهند با پرداخت حق بیمه به موقع، پوشش

هوش مصنوعی؛ آزمون بزرگ سیاست‌گذاری در صنعت خودرو

مهم‌ترین اثر هوش مصنوعی، تغییر مفهوم «مالکیت خودرو» باشد. در جهانی که فناوری هر دو یا سه سال یک‌بار دچار جهش می‌شود، خرید خودرو به‌عنوان یک سرمایه بلندمدت، توجیه اقتصادی خود را از دست می‌دهد. مدل‌های اجاره کوتاه‌مدت، اشتراک خودرو و قراردادهای منعطف مالی در حال جایگزینی الگوی کلاسیک مالکیت هستند. مصرف‌کننده امروز به دنبال استفاده از فناوری روز است، نه نگهداری دارایی‌ای که به سرعت از رده خارج می‌شود. این تغییر پارادایم، زنگ خطری جدی برای ساختار فعلی بازار خودرو در کشور است؛ بازاری که همچنان بر «مالکیت اجباری»، «صف تقاضا» و «قیمت‌گذاری دستوری» استوار است. در چنین بازاری، نه نوآوری تشویق می‌شود و نه سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین صرفه اقتصادی دارد. نتیجه، عقب‌ماندگی فناوریانه و افزایش فاصله با بازار جهانی است. سیاست‌گذار صنعتی امروز با یک انتخاب سرنوشت‌ساز مواجه است: یا باید خود را با شتاب تحولات فناوری هماهنگ کند، یا آماده پذیرش هزینه‌های سنگین عقب‌ماندگی باشد. هوش مصنوعی منتظر تصمیم دولت‌ها نمی‌ماند. اگر زیرساخت‌های قانونی، مالی و فناوریانه متناسب با این تحول طراحی نشود، بازار به‌صورت غیررسمی و ناآگاه آمد تغییر مسیر خواهد داد؛ تغییری که نه به نفع تولیدکننده داخلی است و نه مصرف‌کننده.

صنعت خودرو اکنون در وضعیتی قرار دارد که بیش از هر زمان دیگری به یک «چتر نجات سیاستی» نیاز دارد. سرعت تحولات آن قدر بالاست که پیش‌بینی آینده، دشوار و پرریسک شده است. اما یک نکته روشن است: آینده از آن خودروهایی است که هوشمند، متصل و انعطاف‌پذیر باشند. اگر متولیان و سیاست‌گذار صنعتی این واقعیت را نبینند، صنعت خودرو کشور نه تنها از رقابت جهانی باز می‌ماند، بلکه در بازار داخلی نیز مشروعیت اقتصادی خود را از دست خواهد داد.

صنعت خودرو جهان در آستانه یکی از عمیق‌ترین دگرگونی‌های تاریخ خود قرار گرفته است؛ دگرگونی‌ای که نه با تغییر یک موتور یا پلتفرم جدید، بلکه با

ورود «هوش مصنوعی» به قلب تصمیم‌گیری خودروها رقم می‌خورد. این تحول، صرفاً فنی یا فناوریانه نیست، بلکه ماهیتی اقتصادی، اجتماعی و حتی سیاست‌گذاری دارد؛ موضوعی که سیاست‌گذاران صنعتی کشور نباید نسبت به آن بی‌تفاوت بمانند. هوش مصنوعی امروز، ایمنی را از یک مزیت رقابتی به یک استاندارد اجتناب‌ناپذیر تبدیل کرده است. خودروهای هوشمند با تحلیل لحظه‌ای مسیر، رفتار راننده و شرایط محیطی، خطای انسانی را که عامل اصلی تصادفات است، به حداقل می‌رسانند. در چنین فضایی، پرسش اصلی دیگر این نیست که «آیا خودرو ایمن است؟» بلکه این است که «تا چه حد هوشمند است؟». این تغییر نگاه، پیامد مستقیمی برای کشورهایی دارد که هنوز درگیر تولید خودرو با فناوری‌های قدیمی هستند. در کنار ایمنی، هوش مصنوعی معادله هزینه را نیز دگرگون کرده است. مدیریت مصرف انرژی، پیش‌بینی خرابی‌ها، انتخاب مسیر اقتصادی و حتی اصلاح سبک رانندگی، همگی به الگوریتم‌هایی سپرده شده‌اند که هدفشان کاهش هزینه بهره‌برداری است. در نتیجه، خودرو دیگر یک دارایی پرهزینه و مستهلک نیست، بلکه به یک «خدمت هوشمند حمل‌ونقل» تبدیل می‌شود. این جاست که شکاف میان صنعت خودرو فعلی و صنعت خودروی آینده، به سرعت عمیق‌تر می‌شود. اما شاید



استارت

امید محمدی

عضو شورای سردبیری

این مسیر سبز است



کرمانده‌ت‌ه‌ر



دانلود کاتالوگ

کی ام سی ایگل هیبرید

KMC EAGLE HEV

مکس حفظ کرده‌است. همچنین چراغ‌های جلو و عقب طراحی سر تاسری خود را حفظ کرده‌اند و لوگوی نورانی «HAVAL» در مرکز آن‌ها قرار گرفته‌است. ابعاد این خودرو شامل ۴۸۰۰ میلی‌متر طول، ۱۸۹۵ میلی‌متر عرض و ۱۷۳۰ میلی‌متر ارتفاع بوده و فاصله محوری آن ۲۸۱۰ میلی‌متر است. این ابعاد کمی بزرگ‌تر از شیائولانگ مکس است، اما فضای داخلی تقریباً بدون تغییر باقی مانده‌است. در داخل کابین، H6L با سه ترکیب رنگی قهوه‌ای با بیزی-بژ، مشکی اکتشافی و قهوه‌ای کنبون عرضه می‌شود. یک نمایشگر مرکزی ۱۱.۶ اینچی، نمایشگر سریبالا (HUD) و نور پردازی محیطی ۶۴ رنگ، فضای مدرنی را ایجاد کرده‌اند.

هاوال با مدل جدید H6L باز می‌گردد؛ شاسی‌بلندی با طراحی آشنا، ابعاد بزرگ‌تر و امکانات مدرن برای رقابت در بازار. شرکت GWM به تازگی تصاویر و اطلاعات رسمی مربوط به محصول آینده خود، هاوال H6L، یک شاسی‌بلند بنزینی جدید را منتشر کرده‌است. این خودرو تا حد زیادی بر پایه مدل شیائولانگ مکس (Xiaolong Max) ساخته شده اما به‌روزرسانی‌های ظاهری ظریفی را تجربه کرده‌است که شامل طراحی جدید جلوپنجره، ورودی‌های هوای جانبی بزرگ‌تر و تغییرات جزئی در ابعاد بدنه می‌شود. با این حال، نمای کلی خودرو با تریم مشکی پنجره‌ها، رینگ‌های طرح گلبرگ و خروجی‌های اگزوز مخفی، شباهت خود را به شیائولانگ



«هاوال» با «H6L» به بازار برمی‌گردد



عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

قیمت‌گذاری دستوری راه‌حل بحران بازار خودرو نیست



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

افزایش انتظارات تورمی و پلاتکلیفی بازار منجر شده است، افزود: «نمی‌توان از واردات به‌عنوان ابزار تنظیم بازار نام برد، در حالی که تکلیف ارز آن از ابتدا روشن نیست و هر روز با پخشنامه و دستورالعمل جدید مواجه می‌شویم.» عضو اسبق کمیسیون صنایع و معادن مجلس همچنین با انتقاد از تداوم قیمت‌گذاری دستوری تصریح کرد: «این سیاست نه تنها مانع افزایش قیمت نشده، بلکه با ایجاد فاصله میان قیمت کارخانه و بازار، رانت، سوداگری و ر کود قفل‌شده را تشدید کرده‌است.» وی تأکید کرد: «نتیجه این رویکرد، حذف مصرف‌کننده واقعی و تضعیف تولید بوده؛ مسیری که اگر اصلاح نشود، بحران بازار خودرو عمیق‌تر خواهد شد. خروج بازار خودرو از وضعیت فعلی، نیازمند تصمیمات شجاعانه، هماهنگ و مبتنی بر واقعیت‌های اقتصادی است، نه تکرار سیاست‌هایی که بارها ناکارآمدی آن‌ها اثبات شده‌است.»

در ادامه بخش نخست این گفت‌وگو از نظر تان می‌گذرد

در ماه‌های اخیر، سیاست واردات خودرو بار دیگر مطرح شده، اما مسأله تخصیص ارز همچنان به‌عنوان مانع اصلی باقی مانده‌است. ریشه این ناهماهنگی میان سیاست‌گذار، بانک مرکزی و وزارت صمت را در کجا می‌بینید و آیا واردات بدون اصلاح نظام ارزی می‌تواند به تعادل بازار کمک کند؟

مشکل اصلی این‌جاست که سیاست واردات خودرو بدون نگاه سیستمی به اقتصاد کلان طراحی شده‌است. زمانی که کشور با محدودیت منابع ارزی مواجه است، طبیعی است که بانک مرکزی اولویت را به کالاهای اساسی و نیازهای فوری بدهد؛ اما در مقابل، سیاست‌گذار صنعتی بدون در نظر گرفتن این واقعیت، وعده واردات می‌دهد. نتیجه این ناهماهنگی، پلاتکلیفی بازار و شکل‌گیری انتظارات تورمی است. واردات خودرو زمانی می‌تواند نقش تنظیم‌کننده بازار را ایفا کند که تکلیف ارز آن از ابتدا مشخص باشد. نمی‌توان با اعلام‌های مقطعی و بدون پشتوانه ارزی، انتظار کاهش قیمت یا افزایش رقابت داشت. تازمانی که نظام تخصیص ارز شفاف، پایدار و قابل پیش‌بینی نشود، واردات خودرو بیشتر جنبه تبلیغاتی خواهد داشت تا اثرگذاری واقعی بر بازار.

برخی معتقدند واردات حتی در تیراژ محدود می‌تواند بازار را کنترل کند، در حالی که گروهی آن را تهدیدی برای تولید داخل می‌دانند. از نظر شما، واردات خودرو در شرایط فعلی باید چه ویژگی‌هایی داشته باشد؟

واردات زمانی به تولید داخلی آسیب می‌زند که بدون برنامه و فاقد هدف‌گذاری مشخص باشد. اما واردات مدیریت‌شده، هدفمند و مبتنی بر نیاز بازار، نه تنها تهدید نیست بلکه می‌تواند به اصلاح ساختار تولید کمک کند.

مشکل امروز صنعت خودرو، نبود رقابت واقعی است و واردات می‌تواند این خلأ را تا حدی جبران کند. اگر واردات به‌گونه‌ای طراحی شود که مکمل تولید داخل باشد، یعنی تمرکز آن بر خودروهایی باشد که مشابه داخلی ندارند یا فاصله کیفی بالایی با تولیدات داخلی دارند، می‌تواند هم فشار قیمتی را کاهش دهد و هم خودروسازان را به ارتقای کیفیت و بهره‌وری وادار کند. نگرانی از واردات، بیشتر ناشی از ضعف ساختاری تولید است، نه ذات واردات

قیمت‌گذاری دستوری یکی از سیاست‌های پرچالش بازار خودروست. چرا با وجود اجماع کارشناسی درباره ناکارآمدی این سیاست، همچنان حذف آن با مقاومت مواجه است؟

دلیل اصلی تداوم قیمت‌گذاری دستوری، نگرانی سیاست‌گذار از تبعات اجتماعی و سیاسی افزایش قیمت‌هاست. اما واقعیت این است که این سیاست نه تنها مانع گرانی نشده، بلکه با ایجاد فاصله میان قیمت کارخانه و بازار، رانت و سوداگری را تقویت کرده‌است. مصرف‌کننده واقعی نه تنها منتفع نشده، بلکه عملاً از بازار حذف شده است. حذف قیمت‌گذاری دستوری نیازمند شجاعت در تصمیم‌گیری و همزمان اجرای سیاست‌های جبرانی است. نمی‌توان قیمت‌ها را آزاد کرد، بدون آن‌که ساختار هزینه، بهره‌وری و رقابت اصلاح شود. نقش مجلس در این میان، ایجاد چارچوب قانونی شفاف و جلوگیری از مداخلات

سلیقه‌ای در قیمت‌گذاری است، نه ورود مستقیم به تعیین قیمت.

بازار خودرو امروز با وضعیتی مواجه است که از آن به‌عنوان «کود قفل‌شده» یاد می‌شود. این وضعیت را بیشتر ناشی از شرایط کلان اقتصادی می‌دانید یا نتیجه سیاست‌گذاری‌های ناپایدار؟

رکود فعلی حاصل هم‌زمانی عوامل کلان اقتصادی و سیاست‌گذاری‌های نادرست بخشی است. کاهش قدرت خرید خانوارها، تورم مزمن و نااطمینانی اقتصادی، تقاضای مصرفی را به‌شدت تضعیف کرده‌است. در چنین شرایطی، بازار توان جذب قیمت‌های بالا را ندارد، حتی اگر عرضه محدود باشد. در کنار این عوامل، سیاست‌های متناقض در حوزه خودرو، از واردات گرفته تا قیمت‌گذاری و نحوه عرضه، باعث شده فعالان بازار در وضعیت انتظار قرار بگیرند. نه خریدار تصمیم به خرید می‌گیرد و نه فروشنده حاضر به کاهش قیمت است. این قفل‌شدگی نتیجه مستقیم نبود چشم‌انداز روشن در سیاست‌گذاری است.

عرضه خودرو در بورس کالا با هدف شفافیت و حذف رانت مطرح شد، اما سرنوشت آن همچنان محل بحث است. آیا بورس کالا می‌تواند راه‌حل اصلاح بازار خودرو باشد؟

بورس کالا به‌خودی‌خود ابزار بدی نیست و می‌تواند به شفافیت معاملات کمک کند، اما نباید آن را به‌عنوان راه‌حل نهایی معرفی کرد. مشکل بازار خودرو، صرفاً بستر عرضه نیست، بلکه ساختار معیوب قیمت‌گذاری، انحصار تولید و محدودیت عرضه است. اگر این مسائل حل نشود، تغییر بستر فروش معجزه نمی‌کند. در شرایطی که عرضه محدود و تقاضا بالا باشد، حتی بورس کالا هم به کشف قیمت‌های بالا منجر می‌شود. بنابراین، بورس می‌تواند بخشی از راه‌حل باشد، اما تنها در صورتی که هم‌زمان اصلاحات ساختاری در تولید، واردات و سیاست‌گذاری انجام شود.





ایراد کوچک اما قابل توجه دارد. با تغییر ارتفاع و تنظیم کمک‌های بادی، میزان سفتی فنرها نیز تغییر می‌کند. این مساله می‌تواند باعث کاهش نوسان فنرهای محور عقب در سرعت‌های بالا یا هنگام حمل بارهای سنگین شود. نتیجه این پدیده، نوسان‌های اضافی و احساس عدم پایداری در بخش عقب خودرو پس از عبور از ناهمواری‌ها است. کیت سایبرشاکس برای مهار کردن همین رفتار طراحی شده است. این کمک‌فنرهای ثانویه که در داخل طبق‌های عقب قرار می‌گیرند، به سیستم تعلیق اجازه می‌دهند تا پس از جذب ضربات، سریع‌تر به حالت پایدار خود بازگردند.

پیکاپ جنگالی تسلا هنوز در ابتدای راه خود قرار دارد اما شرکت تیونینگ Unplugged Performance که در تقویت محصولات تسلا تخصص دارد، معتقد است جای بهبود برای آن وجود دارد. این شرکت به تازگی یک کیت ارتقای سیستم تعلیق به نام سایبرشاکس (Cybershocks) را با قیمت ۲ هزار و ۹۹۵ دلار معرفی کرده که با افزودن کمک‌فنرهای ثانویه به محور عقب، نقشی را بر طرف می‌کند که شاید بسیاری از مالکان سایبر تراک از وجود آن بی‌خبر باشند. به گفته Unplugged Performance، سیستم تعلیق بادی استاندارد سایبر تراک یک



کمک فنرهای ۳ هزار دلاری به کمک تعلیق تسلا آمد

نگاه

View



امیر حسن کاکایی

کارشناس صنعت خودرو

ارز تک نرخ سوداگری در صنعت خودرو را از بین می‌برد

«تکنرخی شدن ارز به‌طور جدی به نفع صنعت و در نهایت به سود اقتصاد کشور خواهد بود و چندنرخ بودن ارز در سال‌های گذشته سیگنال‌های نادرست و گمراه‌کننده‌ای به بازار و فعالان اقتصادی ارسال کرده و علی‌رغم وجود برنامه‌های متعدد، پیشرفت قابل توجهی در بازار و صنعت خودروسازی کشور حاصل نشده که علت اصلی این موضوع آن است که در بازار و صنعت، فعالان اقتصادی به دنبال حداکثرسازی منافع خود هستند و بخش قابل توجهی از سود ناشی از تفاوت نرخ ارز در مبادلات، ماهیتی کاملاً رانتی دارد. وی افزود: «به عنوان مثال، فرض کنید خودرو یا قطعه‌ای با ارز ۷۰ هزار تومانی وارد کشور می‌شود، اما به دلایل مختلف در بازار با نرخ ارز ۱۰۰ یا ۱۰۵ هزار تومانی و حتی بیشتر قیمت‌گذاری می‌شود. در این حالت، سودی نزدیک به ۴۰ تا ۵۰ درصد بدون هیچ‌گونه فعالیت صنعتی واقعی ایجاد می‌شود؛ سودی که از هیچ مسیر تولیدی یا صنعتی قابل دستیابی نیست. بنابراین، اگر دولت بتواند به‌طور جدی و قاطع به سمت تکنرخی شدن ارز حرکت کند، در کوتاه‌مدت تکلیف بسیاری از فعالان اقتصادی مشخص خواهد شد و افرادی که توان تولید شفاف، بهره‌ور و رقابتی دارند در بازار باقی می‌مانند و کسانی که از رانت ارزی بهره می‌برند، ناچار به خروج از این چرخه خواهند شد. امروز در بازار با دو نوع قیمت‌گذاری بازار رانتی و بازار واقعی روبه‌رو هستیم که با اجرای صحیح سیاست تکنرخی شدن ارز، بازار رانتی به تدریج جمع خواهد شد؛ به عنوان نمونه، قیمت‌های رانتی خودرو که به‌طور مصنوعی پایین نگه داشته می‌شدد، حذف می‌شود. اما در مقابل، اگر تولید واقعی افزایش یابد و دولت بتواند نرخ ارز را به‌صورت منطقی و مبتنی بر مکانیسم عرضه و تقاضا (نه به شکل دستوری) مدیریت کند، بی‌شک افزایش عرضه و تعدیل تقاضا باعث کاهش قیمت‌ها در بازار آزاد نسبت به وضعیت فعلی می‌شود. البته این روند ممکن است فشارهایی را به خودروسازان وارد کند، اما فشاری منطقی و مبتنی بر رقابت واقعی مانند تجربه سال‌های ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۶ که با افزایش عرضه، حتی با وجود مجوز افزایش قیمت، بازار نشان داد کنش لازم برای رشد شدید قیمت‌ها را ندارد. با این حال، در مورد چشم‌انداز آینده بازار خودرو، نمی‌توان با قطعیت سخن گفت؛ چرا که آینده همواره مبتنی بر احتمالات است و در صورت اجرای یک برنامه جامع اقتصادی و کنترل نرخ ارز از طریق سازوکارهای بازار، چشم‌انداز بازار خودرو نسبت به وضعیت فعلی می‌تواند مثبت باشد اما در غیر این صورت، مشکل اصلی نه به صنعت خودرو، بلکه به بی‌ثباتی نرخ ارز و کاهش ارزش پول ملی بازمی‌گردد.»

تمرکز مدیریتی «سایپا» روی توسعه محصولات با فناوری‌های نوین؛

«آریا پلاگین هیبرید» مسیر کاهش مصرف سوخت را هموار می‌کند

سایپا فناوری پلاگین هیبرید را به عنوان پل گذار به آینده برقی انتخاب کرده است؛ مسیری که کاهش فوری مصرف سوخت و آلاینده‌گی را ممکن می‌سازد



ترکیبی اعلام‌شده برای آریا پلاگین هیبرید حدود ۲.۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است؛ رقمی که در مقایسه با خودروهای بنزینی هم کلاس، کاهش چشمگیری را نشان می‌دهد. این عدد حاصل استفاده هدفمند از حالت راندگی الکتریکی در مسافت‌های کوتاه و بازیابی انرژی در شرایط مختلف راندگی است.

«مدیریت انرژی و فناوری‌های مکمل یکی از نکات مثبت در طراحی آریا پلاگین هیبرید، بهره‌گیری از سیستم بازیافت انرژی ترمز است. این فناوری با تبدیل انرژی جنبشی به انرژی الکتریکی و ذخیره آن در باتری‌ها، نقش مهمی در افزایش بازدهی کلی سیستم و کاهش اتلاف انرژی ایفا می‌کند؛ موضوعی که در ترافیک‌های شهری اهمیت دوچندان دارد. زمان شارژ باتری‌ها با استفاده از شارژرهای AC با توان ۳.۳ کیلووات، حدود ۸ ساعت اعلام شده است. این ویژگی، امکان شارژ خودرو در محیط‌های خانگی را فراهم می‌کند و نیاز به زیرساخت‌های پیچیده شارژ سریع را به حداقل می‌رساند؛ نکته‌ای که با واقعیت مصرف‌کننده ایرانی همخوانی دارد

«استاندارد آلاینده‌گی همگام با استاندارد جهانی آریا پلاگین هیبرید نخستین خودروی تولید داخل است که با استاندارد آلاینده‌گی یورو ۶ همخوانی دارد. دستیابی به این سطح از استاندارد، مستلزم ارتقای سیستم احتراق، مدیریت دقیق سوخت و کنترل آلاینده‌گی‌های خروجی است و نشان می‌دهد پروژه آریا، صرفاً یک تغییر ظاهری یا افزوده شدن موتور برقی نیست، بلکه بازطراحی عمیق در معماری قوای محرکه را پشت سر گذاشته است.

«نقطه آغاز بازتعریف فناوری در سبد محصولات آریا پلاگین هیبرید را باید حاصل تلافی سه مولفه: تصمیم مدیریتی آگاهانه، انتخاب فناوری متناسب با واقعیت‌های کشور و تلاش مهندسی برای ارتقای بهره‌وری انرژی دانست. این خودرو نشان می‌دهد سایپا مسیر گذار از خودروهای بنزینی به محصولات کم‌مصرف و کم‌آلاینده را نه با شعار، بلکه با پروژه‌های عملیاتی آغاز کرده است. در شرایطی که آینده صنعت خودرو به‌طور فزاینده‌ای به کاهش مصرف انرژی و کنترل آلاینده‌گی گره خورده، آریا پلاگین هیبرید می‌تواند نقطه شروعی برای تغییر سبد محصولات و بازتعریف جایگاه سایپا در مسیر فناوری‌های نوین باشد.

اقتصادی نیز، انتخاب پلاگین هیبرید بخشی از راهبرد کنترل هزینه و امکان‌پذیری تولید بوده است. این فناوری در مقایسه با خودروهای تمام‌برقی، به باتری‌های کوچک‌تر نیاز دارد و فشار کمتری به زنجیره تامین، تامین قطعات و خدمات پس از فروش وارد می‌کند. عامل سوم، سایپا با این انتخاب، تلاش کرده توازن میان فناوری پیشرفته و قیمت تمام‌شده را حفظ کند. سایپا فناوری پلاگین هیبرید را به عنوان پل گذار به آینده برقی انتخاب کرده است؛ مسیری که هم کاهش فوری مصرف سوخت و آلاینده‌گی را ممکن می‌سازد و هم زیرساخت فنی و انسانی لازم برای حرکت به سمت خودروهای تمام‌برقی را در بلندمدت ایجاد می‌کند. در این چارچوب، آریا پلاگین هیبرید نه یک تجربه مقطعی، بلکه بخشی از نقشه راه مدیریتی سایپا در مواجهه با آینده صنعت خودرو است.

«بررسی قوای محرکه؛ ترکیب بنزین و برق در بخش فنی، آریا پلاگین هیبرید از ترکیب یک موتور بنزینی ۱۵۰۰ سی‌سی تنفس طبیعی با پیشران‌ه الکتریکی بهره می‌برد. موتور بنزینی مورد استفاده با کد A15H شناخته می‌شود و توان تولید ۸۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۵۷ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. در کنار موتور احتراقی، پیشران‌ه الکتریکی نقش اصلی در کاهش مصرف سوخت و افزایش بازدهی سیستم را ایفا می‌کند. موتور الکتریکی آریا پلاگین هیبرید توان تولید ۱۶۰ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را دارد؛ ارقامی که نشان می‌دهد تمرکز اصلی مهندسان سایپا به گشتاور بالاتر دورهای پایین و بهبود عملکرد در راندگی شهری بوده است. انتقال قدرت در این خودرو از طریق گیربکس اختصاصی DHT انجام می‌شود؛ گیربکسی که برای خودروهای هیبریدی طراحی شده و امکان مدیریت هوشمند توزیع نیرو میان موتور بنزینی و الکتریکی را فراهم می‌کند. این سیستم، نقش کلیدی در بهینه‌سازی مصرف انرژی و بهبود رانندمان کلی خودرو دارد.

«عملکرد حرکتی و مصرف سوخت ترکیب قوای محرکه در آریا پلاگین هیبرید، امکان دستیابی به شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت حدود ۸ ثانیه را فراهم کرده است؛ عددی که برای یک کراس‌اوور شهری با رویکرد اقتصادی، قابل توجه است. اما نقطه تمرکز اصلی این خودرو نه شتاب، بلکه کاهش مصرف سوخت و افزایش بهره‌وری انرژی است. مصرف سوخت

امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«در شرایطی که مصرف بالای سوخت در ناوگان حمل‌ونقل کشور به یکی از چالش‌های ساختاری اقتصاد انرژی تبدیل شده و فشارهای زیست‌محیطی، سیاست‌گذاران صنعتی و خودروسازان را ناگزیر به بازنگری در مسیر توسعه محصولات کرده است، تصمیم‌گیری در صنعت خودرو دیگر صرفاً به تولید یک محصول جدید محدود نمی‌شود. در چنین فضای، توسعه خودروهای هیبریدی و به‌ویژه پلاگین هیبرید، به عنوان یکی از واقع‌بینانه‌ترین مسیرهای گذار از خودروهای بنزینی بر مصرف به فناوری‌های پاک‌تر مطرح شده است. در همین راستا، حرکت گروه خودروسازی سایپا به سمت تولید «آریا پلاگین هیبرید» را باید حاصل یک تصمیم مدیریتی مبتنی به کاهش مصرف سوخت، کنترل آلاینده‌گی‌ها و ارتقای سطح فناوری قوای محرکه دانست. مدیریت فعلی سایپا، با درک محدودیت‌های زیرساختی کشور برای خودروهای تمام‌برقی و در عین حال ضرورت کاهش شدت مصرف انرژی، مسیر پلاگین هیبرید را به عنوان یک گزینه میانی، عملیاتی و قابل اتکا انتخاب کرده است. این رویکرد نشان می‌دهد نگاه مدیرعامل و تیم مدیریتی سایپا به فناوری‌های نو، نگاهی عمیق با تلاشی هدفمند برای هم‌راستا کردن استراتژی محصول با الزامات اقتصادی، زیست‌محیطی و صنعتی کشور است. آریا پلاگین هیبرید در این معنا، پیش از آن که یک خودرو باشد، بیانیه‌ای از تغییر جهت در تفکر فنی و مدیریتی گروه خودروسازی سایپا به شمار می‌رود.

«پلاگین هیبرید؛ انتخابی مبتنی بر واقعیت‌های اقتصاد ایران انتخاب فناوری پلاگین هیبرید در پروژه آریا، حاصل یک انتخاب تصادفی یا صرفاً هم‌راستا با موج جهانی خودروهای برقی نیست، بلکه نتیجه تحلیل مدیریتی سایپا از واقعیت‌های اقتصادی، زیرساختی و مصرف انرژی در کشور است. مدیریت سایپا با در نظر گرفتن مجموعه‌ای از متغیرهای کلیدی، به این جمع‌بندی رسیده که پلاگین هیبرید در مقطع فعلی، مناسب‌ترین مسیر برای کاهش مصرف سوخت و آلاینده‌گی در بازار ایران است. نخستین عامل، الگوی مصرف و تردد شهری در ایران است. بخش عمده سفرهای روزانه در کلان‌شهرها کوتاه‌مدت و همراه با توقف‌های مکرر است؛ شرایطی که در آن موتور الکتریکی بیشترین بازدهی را دارد. سایپا با انتخاب پلاگین هیبرید، امکان استفاده حداکثری از حالت راندگی برقی در ترافیک شهری را فراهم کرده تا بدون مصرف بنزین، سهم آلاینده‌گی در شهرها کاهش یابد.

عامل دوم، محدودیت زیرساخت شارژ عمومی و ظرفیت شبکه برق است. در شرایطی که توسعه گسترده ایستگاه‌های شارژ و تامین برق پایدار هنوز با چالش روبه‌روست، سایپا مسیر خودروهای تمام‌برقی را پرریسک ارزیابی کرده و به جای آن، فناوری‌ای را برگزیده که ضمن قابلیت شارژ خانگی، وابستگی مطلق به زیرساخت برق ندارد. وجود موتور بنزینی به عنوان پشتیبان، دغدغه پیمایش را برای مصرف‌کننده از میان برمی‌دارد. از منظر

پیگیری يك موضوع

Follow up



مصطفی پوردهقان

عضو هیات رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس

۶۰۰ میلیون یورو به واردات خودرو اختصاص یافت

«خودرو در ماه‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری تصویر یک بازار رها شده و بی‌فرمان را به نمایش گذاشته است؛ بازاری که نه تکلیف واردات در آن روشن است، نه مسیر قیمت‌گذاری و نه قدرت خرید مصرف‌کننده در معادلاتش جدی گرفته می‌شود. از همین رو «مصطفی پوردهقان» عضو هیات رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به بیان نظرات خود پرداخت:

باتوجه به وضعیت بازار خودرو و قیمت‌ها دولت چه اقدامی باید انجام دهد؟

ما عملاً با دو چپه مواجه بودیم، در مدتی که در مجلس شورای اسلامی بودیم، با کمک دولت و حتی بخشی از بدنه دولت تلاش کردیم حق مطلب ادا شود. نخستین اقدام، کاهش تعرفه‌های واردات خودرو بود که خوشبختانه یکی دو ماه قبل به توافقاتی رسیدیم و اکنون هم در لایحه بودجه، دولت به صورت رسمی کاهش تعرفه خودرو را پیشنهاد داده است. بر این اساس، تعرفه خودروهای برقی ۴ درصد، هیبریدی‌ها ۱۵ درصد، خودروهای تا ۱۵۰۰ سی‌سی ۴۰ درصد، ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی ۷۰ درصد و برای خودروهای بالاتر، ارقام بالای ۱۰۰ تا ۲۰۰ و حتی ۳۰۰ درصد در نظر گرفته شده است. کاهش تعرفه واردات، خبر خوبی است اما همه گرفتاری ما به بانک مرکزی برمی‌گردد.

برای واردات خودرو در سال جاری ۲ میلیارد یورو ارز تعیین شده بود، از این حجم چه مقدار به واردات خودرو اختصاص یافت؟

بانک مرکزی با مدیریت قبلی، به بهانه تنگناها و مسائل معیشتی، تخصیص ارز مناسبی به واردات خودرو نداد. ما سقف ۲ میلیارد یورو برای واردات تعیین کرده بودیم، اما فقط حدود ۶۰۰ میلیون یورو آن محقق شد و مابقی تاکنون تخصیص داده نشده است. این موضوع باعث شد قفل واردات گسترده خودروهای با کیفیت و برند خارجی به کشور باز نشود. این در حالی است که از طرف دیگر، برای واردات قطعات و خودروهای مونتاژی، پرداخت‌های ارزی منظم و چند میلیون دلاری انجام می‌شود. همه از کان حاکمیت به این جمع‌بندی رسیدند، اما دیوار بانک مرکزی مانع شده است. حالا که تغییراتی در مدیریت بانک مرکزی رخ داده، کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی جلسه ویژه‌ای با رئیس بانک مرکزی خواهد داشت تا بر لزوم تخصیص ارز برای واردات خودرو تاکید کند.

«به گزارش سایپانیز، نماد معاملاتی سایپا با افزایش قیمت ۲.۹ درصد، بار دیگر در کانون توجه فعالان بازار قرار گرفت و در معاملات امروز گروه خودرویی، جزو نمادهای

پر تراکشی و پرتقاضا بود. بررسی عملکرد «خسپا» در بازه‌های زمانی مختلف نیز بیانگر روندی روبه‌رشد است؛ به‌طوری که این سهم در سه‌ماهه اخیر حدود ۳۰ درصد،

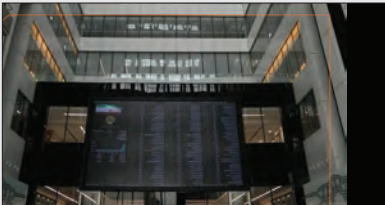
درصد رسیده و تحلیل روند معاملات نشان می‌دهد در صورت ثبات شرایط فعلی بازار و تداوم جریان تقاضا، مسیر صعودی این سهم می‌تواند همچنان ادامه‌دار باشد

در دوره شش‌ماهه ۴۱ درصد و در بازه ۹‌ماهه گذشته ۵۶ درصد بازدهی را ثبت کرده است. علاوه بر این، بازدهی یک‌ساله نماد «خسپا» نیز به ۵۶

زاپاس

Spare Tire

خسپا ۲.۹ درصد افزایش یافت



چری «تیگو ۹» راهی بازار اروپا می شود



سیستم، قدرت ۴۲۲ اسب بخار و گشتاور ۵۸۰ نیوتون متر را تولید می کند که شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت را در ۵.۴ ثانیه ممکن می سازد. چری ادعا می کند که مجموع شعاع حرکتی این خودرو بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر است. یکی از برجسته ترین ویژگی های تیگو ۹ فناوری شارژ سریع آن است. این خودرو از شارژ سریع DC با توان ۷۱ کیلووات پشتیبانی می کند و می تواند ظرفیت باتری خود را در حدود ۱۸ دقیقه از ۳۰ به ۸۰ درصد برساند. علاوه بر این، فناوری V2L با خروجی ۶.۶ کیلووات به کاربران اجازه می دهد تا وسایل برقی مختلف، از لپ تاپ گرفته تا تجهیزات کمپینگ را با استفاده از برق خودرو روشن کنند.

شیرکت چری از پرچم دار جدید خود، شاسی بلند هفت نفره تیگو ۹ برای بازار اروپا رونمایی کرده است. این خودروی پلاگین هیبریدی با پیشرانهای قدرتمند، شعاع حرکتی برقی فوق العاده و انبوهی از امکانات رفاهی و فناوریانه، آمده است تا رقابتی جدی برای بزرگان این کلاس باشد. تیگو ۹ با تکیه بر قوای محرکه ۴۲۲ اسب بخاری، می تواند تنها با یک بار شارژ تا ۱۴۶ کیلومتر را در حالت تمام برقی طی کند. قلب تپنده این شاسی بلند جدید، سیستم سوپر هیبرید چری است که از یک پیشران ۱.۵ لیتری توربوشارژر بنزینی، دو موتور الکتریکی و یک باتری ۳۴.۴۶ کیلووات ساعتی تشکیل شده است. مجموع این

ویژه ها

آیا اصلاحات اقتصادی به بازار و صنعت خودرو نیز می رسد؟



پس از کش و قوس چندساله، اصلاحات اقتصادی در بازار ارز انجام شد. این در حالی است که با هم زمانی تکنرخی شدن ارز و حذف ارز ترجیحی، از سرگیری عرضه خودروهای داخلی در بورس کالای ایران می تواند نقطه عطفی در کاهش شکاف قیمت کارخانه و بازار آزاد باشد. بر این اساس باید گفت در سال های اخیر، بازار خودرو با اختلاف شدید قیمت کارخانه تا بازار آزاد مواجه بوده است، به طوری که خودروهایی که با قیمت دستوری عرضه می شدند، در بازار آزاد با فاصله بسیار بالاتری معامله می شود. در چنین وضعیتی، عرضه خودرو در بورس کالا به عنوان سازوکاری مبتنی بر عرضه و تقاضا مطرح شد.

دیگه چه خبر؟

تشدید طرح بازرسی قطعات خودرو از بهمن ماه آغاز می شود



مدیر کل استاندارد استان تهران از اجرای طرح نظارتی ویژه کنترل اصالت و استاندارد قطعات خودرو در نمایندگی های مجاز فروش قطعات یدکی از بهمن ماه امسال خبر داد. قاسم فدوی در خصوص جزئیات این طرح گفت: «به زودی گشت های مشترک نظارتی این اداره کل و خودروسازان، برای کنترل اصالت و استاندارد قطعات خودرو عرضه شده در نمایندگی های مجاز خودروسازان تشدید می شود». وی افزود: «در این طرح کارشناسان استاندارد بازرسی های خود را از نمایندگی های مجاز فروش قطعات یدکی و خدمات پس از فروش خودرو (تعمیرگاه های مجاز) استان تهران افزایش می دهند.»

در ۹ ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

فروش ۸۵ همتی گروه خودرویی در سایه رشد ۷۵ درصدی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

عملکرد شرکت های گروه خودرویی و ساخت قطعات در بازار سرمایه طی آذرماه ۱۴۰۴ نشان می دهد این صنعت توانسته در فضایی که اقتصاد کشور همچنان با محدودیت های مالی، نوسانات ارزی و چالش های تولیدی روبه روست، مسیر رشد فروش را با قدرت ادامه دهد. بر اساس آمارهای منتشر شده در سامانه کدال، مجموع فروش این گروه در آذرماه به حدود ۸۵ هزار و ۱۸۴ میلیارد تومان رسیده که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل، رشد قابل توجه ۷۵ درصدی را ثبت کرده است، رشدی که بیانگر افزایش ظرفیت فروش و بهبود جریان درآمدی در زنجیره خودروسازی کشور است. در کنار بازار داخلی، عملکرد صادراتی این گروه نیز روندی رو به بهبود داشته است. فروش صادراتی شرکت های خودرویی و قطعه سازی در آذرماه به حدود ۱۲۶ میلیارد تومان رسید که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۵۸ درصد افزایش را نشان می دهد. این رشد صادراتی، هرچند هنوز در مقیاس کل صنعت محدود است، اما از حرکت تدریجی شرکت ها به سمت تنوع بخشی به بازارهای فروش و کاهش وابستگی صرف به بازار داخلی حکایت دارد. در این میان، شرکت ریخته گر تراکتورسازی تبریز با ثبت صادراتی معادل ۵۰ میلیارد تومان، بالاترین سهم را در میان شرکت های این گروه به خود اختصاص داده است. در بخش فروش داخلی نیز، ایران خودرو با ثبت رقم ۵۶ هزار و



۲۵۱ میلیارد تومان، بیشترین میزان فروش را در میان شرکت های گروه خودرویی و قطعه سازی به نام خود ثبت کرده است. این سطح از فروش نشان می دهد که با وجود فشارهای ناشی از هزینه های تولید و سیاست های قیمتی، تقاضا برای محصولات این شرکت همچنان در سطح بالایی حفظ شده و نقش محوری ایران خودرو در بازار خودرو کشور ادامه دارد. نگاهی به روند رشد شرکت ها نشان می دهد برخی بنگاه ها جهش قابل توجهی را نسبت به آذرماه سال گذشته تجربه کرده اند. شرکت تولید محور خودرو، الکتریک خودرو و شرق، لنت ترمز ایران، بهمن دیزل، صنایع ریخته گری ایران، سازه پویش، نیرو محرکه و ایران خودرو، همگی رشد های چندبرابری در فروش ثبت کرده اند که بیانگر افزایش ظرفیت تولید، بهبود فروش یا بازگشت بخشی از بازار از دست رفته در سال گذشته است. این رشد ها به ویژه در بخش قطعه سازی، نشان دهنده تحرک بیشتر زنجیره تامین و تقویت پیوند

میان خودروسازان و قطعه سازان داخلی است. افزایش فروش در این سطح، مزایای متعددی برای گروه خودرویی و ساخت قطعات به همراه دارد. نخستین اثر آن، بهبود جریان نقدینگی شرکت ها است که در شرایط محدودیت های مالی و دشواری تامین منابع، نقش کلیدی در تداوم تولید ایفا می کند. افزایش فروش، امکان تسویه بخشی از بدهی ها، پرداخت منظم تر مطالبات قطعه سازان و کاهش فشار بر سرمایه در گردش را فراهم می سازد؛ موضوعی که به پایداری خطوط تولید کمک می کند. از سوی دیگر، رشد فروش می تواند زمینه ساز افزایش بهره وری و استفاده بهتر از ظرفیت های تولیدی شود. زمانی که تقاضا و فروش در سطح بالاتری قرار می گیرد، هزینه های ثابت سرشکن شده و امکان بهبود حاشیه سود شرکت ها فراهم می شود. این مساله به ویژه برای شرکت های قطعه سازی که در سال های گذشته با فشار شدید نقدینگی مواجه بوده اند، اهمیت بالایی دارد. در سطح کلان تر، تداوم رشد فروش در صنعت خودرو و قطعه سازی آثار مثبتی بر اقتصاد کشور نیز دارد. این صنعت به دلیل اشتغال زایی گسترده و ارتباط مستقیم با ده ها صنعت بالادستی و پایین دستی، نقش مهمی در حفظ سطح فعالیت اقتصادی ایفا می کند. افزایش فروش به معنای حفظ اشتغال، جلوگیری از تعمیق رکود صنعتی و تقویت تولید داخلی است، موضوعی که در شرایط کنونی اقتصاد ایران، از اهمیت راهبردی برخوردار است. در مجموع، عملکرد فروش شرکت های گروه خودرویی و ساخت قطعات در آذرماه ۱۴۰۴ نشان می دهد این صنعت توانسته با وجود چالش های ساختاری، مسیر رشد خود را حفظ کند. تداوم این روند، در صورت همراهی با اصلاحات مالی، بهبود بهره وری و توسعه صادرات، می تواند به تقویت بنیه مالی شرکت ها و افزایش نقش صنعت خودرو در ثبات اقتصادی کشور منجر شود.

اینفوگرافش

Infography

رشد درآمد شرکت «سایپا شیشه»



چرا؟

همه نظاره گر هستند

بررسی هانسان می دهد طی حدود یک هفته گذشته، حجم معاملات به شدت کاهش یافته و بسیاری از نمایشگاه داران تنها نقش نظاره گر را ایفا می کنند. مراجعه کننده وجود دارد، اما خریدار واقعی کم است. این رکود معاملاتی در حالی رخ داده که هیچ تغییر محسوسی در قیمت ها دیده نمی شود و خودروها همچنان با همان نرخ های یک پادو هفته گذشته پیشنهاد و در موارد محدود معامله می شوند.

برای چه؟

بازار در وضعیت رکود انتظاری

به طور کلی، بازار خودرو در وضعیت رکود انتظاری قرار دارد؛ رکودی که نه با کاهش قیمت همراه بوده و نه با افزایش معاملات. تازمانی که خریداران نسبت به آینده بازار و سیاست های فروش اطمینان بیشتری پیدا نکنند، به نظر می رسد این قفل معاملاتی همچنان پایر جا بماند و نمایشگاه ها با وجود باز بودن، همچنان خلوت باقی بمانند.

دنده يك

First gear

خدمات ارزش افزوده بیمه خودرو؛ گزینه ای اقتصادی و به صرفه برای رانندگان

حاضر جواب: رانندگان سال هاست با مفهوم «ارزش افزوده» زندگی می کنند؛ از ارزش افزوده ای که هر صبح به قیمت بنزین اضافه می شود تا ارزش افزوده ای که شب ها به نرخ لاستیک می چسبد.

حالا بیمه آمده تا بگوید هم بدم ارزش افزوده تولید کنم؛ مثلاً اگر تصادف نکردی، خیالات راحت باشد که بیمه ات سالم مانده. بعضی خدمات ارزش افزوده هم آن قدر ارزشمندند که فقط اسم شان را می دانی، مثل امداد در راه که همیشه دقیقاً وقتی می رسد که ماشینت خودش درست شده است.

ضعف هایی که مانع ادامه حیات خودروسازان می شود؛ XPeng در مسیر دشوار بقا!

حاضر جواب: XPeng تازه فهمیده خودروسازی فقط باتری و نرم افزار نیست؛ باید روحیه بقا هم داشته باشی. در این مسیر، خودروساز می آموزد که «حیات» فقط به فروش ربط ندارد؛ به سیاست، بازار، سلیقه مشتری، قیمت مواد اولیه و حتی حال و هوای سهامداران هم وابسته است. XPeng هنوز به مرحله ای نرسیده که بگوید «ماضع نداریم، فقط چالش داریم»؛ جمله ای که معمولاً بعد از چند سال فعالیت در صنعت خودرو به صورت خودکار در دهان مدیران شکل می گیرد.

پلتفرم های آنلاینی می تواند اعتماد مشتریان در بازار قطعات را افزایش دهد

حاضر جواب: پلتفرم های آنلاین آمده اند تا اعتماد را دیجیتالی کنند؛ یعنی شما با چند کلیک، هم ماشین بخری، هم شک کنی، هم دوباره اعتماد کنی. مالک خودرو حالا بین آگهی هایی می چرخد که همه «کارکرد واقعی» دارند و هیچ کدام «رنگ شادی جزئی» را جدی نمی گیرند.

پلتفرم ها قبول داده اند اعتماد بسازند؛ البته اول باید خودشان به این نتیجه برسند که اعتماد، آپشن سفارشی نیست که بشود حذفش کرد تا قیمت پایین بیاید.

یک استاد دانشگاه؛ اصلاح نظام مالیاتی، پیوند سیاست مالی با منافع شرکت های بورسی

حاضر جواب: وقتی استاد دانشگاه وارد بحث مالیات می شود، همه یادشان می افتد که مالیات فقط عدد نیست، فلسفه است. اصلاح نظام مالیاتی یعنی کاری کنیم که شرکت ها هم سود ببرند، هم احساس گناه نکنند.

پیوند سیاست مالی با بورس شبیه تنظیم فرمان خودروست؛ اگر درست تنظیم نشود، یا به دیوار می خورد یا فقط دور خودش می چرخد. استاد دانشگاه می گوید این پیوند شدنی است؛ به شرطی که مالیات از حالت «غافلگیری» خارج شود.

خودروهای هیبرید پلی منطقی بین بنزینی فعلی و برقی آینده هستند

حاضر جواب: خودروی هیبرید دقیقاً مثل آدم های میانه رو است؛ نه دلش می آید بنزین را رها کند، نه جرات دارد کاملاً برقی شود. این خودروها پلی هستند که صنعت خودرو روی آن ایستاده و به آینده نگاه می کند، البته با پاک نیمه پر. ناترازی انرژی از هیبرید قرار است منطقی حل شود؛ یعنی نه عجله، نه انکار. هیبرید به ما یاد می دهد که تغییر، وقتی آرام باشد، کمتر بوق می زند.



با نمونه اولیه خود گرفته است. در طراحی جدید، نمای جلو خودرو بر چستره تر شده و چراغ های LED سراسری با لوگوی شارپ در جلونچرخه بسته، چهره ای مدرن به آن بخشیده اند. با این حال، با وجود رنگ آمیزی دورنگ بدنه، طراحی کلی نسبتاً ساده به نظر می رسد. وجود درهای کشویی، آینه های جانبی و دستگیره های در سنتی، همگی نشانه هایی هستند که این کانسپت فاصله چندانی تا خط تولید ندارد. با باز شدن درها و عبور از ورودی عریض و بدون سستون، وارد فضای می شوید که بیشتر به یک سالن استراحت شباهت دارد. کف کاملاً صاف، صندلی راننده چرخان که می تواند رو به عقب قرار گیرد و یک کنسول مجهز به میز تاشو، تجربه ای منحصر به فرد را خلق می کنند.

شرکت شارپ، نامی که دهه ها است با تلویزیون ها و لوازم خانگی شناخته می شود، با رونمایی از نسخه آماده تولید ون برقی خود موسوم به LDK ++، رسماً قدم به عرصه خودروسازی گذاشته است. این خودرو برقی که بر پایه پلت فرم شرکت چینی فاکس کان ساخته شده، قرار است چیزی فراتر از یک وسیله نقلیه باشد. این یک اتاق نشیمن هوشمند و متحرک خواهد بود که به لوازم خانه متصل می شود. این غول الکترونیک ژاپنی با تکیه بر توانمندی های تحقیق، توسعه و تولید شرکت فاکس کان، حرکت خود در صنعت خودرو را عمیق تر کرده است. نسخه جدید ون LDK ++ که در نمایشگاه حمل و نقل ژاپن رونمایی خواهد شد، بسیار به یک خودرو آماده تولید نزدیک شده و فاصله زیادی



«شارپ» قصد ندارد از رقابت عقب بيفتد!

«هوآوی» بار دیگر به برند «باتوجون» کمک کرد



هوآوی در ادامه همکاری خود با شرکت های خودروسازی، این بار قصد دارد در همکاری با اتحاد SGMW (سایک-جنرال موتورز-وولینگ)، یک سری جدید از مدل های مختلف را تحت برند باتوجون عرضه کند. در رویداد مشترکی که در ششم سپتامبر ۲۰۲۵ برگزار شد، این دو برند از استراتژی مشترک خود یعنی کابین، رانندگی و تولید هوشمند خبر دادند. در نتیجه این همکاری مشترک، چند مدل خودرو جدید مجهز به فناوری های هوشمند در محدوده قیمت ۱۵۰ هزار یوان (۲۱ هزار دلار) توسط این دو برند عرضه خواهد شد. نخستین عضو از این خانواده، یک شاسی بلند ۶ نفره و پلاگین-هیبرید با لقب S

است. در حال حاضر محصولات مشترک هوآوی با سراس، چری، بایک، جک و سایک تحت برندهای آیتو، لوکسید، استالتو، مکتسرو و سایک (Saic) از طریق شبکه فروش HIMA به مشتریان عرضه می شود. هوآوی قصد دارد در آینده نزدیک، همکاری خود با دانگ فنگ و جی ای سی را نیز آغاز کند. در تصاویر MIIT، باتوجون هواچینگ S با جلونچرخه دوزنقه ای و فرم نواری چراغ های جلو و عقب دیده می شود. لوگوی باتوجون در جلو کاپوت، فرم عادی دستگیره درها و نوار L-شکل در سپر جلو، از دیگر ویژگی های ظاهری باتوجون هواچینگ S به شمار می رود.

پیوند صنعت خودرو، امنیت انرژی و سیاست خارجی در راهبرد صنعتی پکن؛

چین چگونه صنعت خودروهای برقی را به ابزار قدرت ملی تبدیل کرد؟



رضا موسایی

R.mousaei@autoworld.ir

تحول شتابان صنعت خودروهای برقی در چین را نمی توان صرفاً در چارچوب رقابت بنگاه ها یا تغییر ذائقه مصرف کنندگان تحلیل کرد. آنچه امروز در زنجیره خودرو برقی چین رخ می دهد، حاصل یک مداخله هدفمند دولتی، طراحی صنعتی بلندمدت و پیوند خوردن فناوری با امنیت انرژی و ملاحظات ژئوپلیتیکی است. پکن با تشخیص به موقع افول تدریجی موتورهای احتراق داخلی و فرصت تاریخی گذار به حمل و نقل برقی، مسیری را برگزید که نه تنها قواعد بازی در بازار جهانی خودرو را تغییر داد، بلکه در نهایت منجر به بازتعریف جایگاه چین در اقتصاد سیاسی انرژی و مواد خام شد.

در این چارچوب، خودروهای برقی به سکویی برای ارتقای صنعتی، کاهش وابستگی به سوخت های فسیلی وارداتی و افزایش نفوذ چین در زنجیره های ارزش جهانی تبدیل شدند؛ سکویی که از سیاست گزار صنعتی آغاز شد، با یارانه، زیرساخت و هدایت سرمایه تداوم یافت و اکنون به مرحله رقابت ژئوپلیتیکی بر سر منابع حیاتی رسیده است. این تحولات، هم زمان فرصت ها و چالش های تازه ای را برای کشورهایی مانند ایران ایجاد کرده است؛ کشورهایی که از یک سو با محدودیت های تحریمی مواجه هستند و از سوی دیگر، در اختیار داشتن منابع معدنی راهبردی، آن ها را به بازیگری بالقوه در نظم جدید خودرو برقی تبدیل می کند. در ادامه به واکاوی استراتژی ملی چین در توسعه صنعت خودروسازی برقی و پیامدهای آن برای همکاری صنعتی و معدنی ایران و چین می پردازیم؛

استراتژی ملی چین برای توسعه صنعت خودرو
جاه طلبی جمهوری خلق چین در صنعت خودروهای برقی صرفاً یک هدف تجاری نیست، بلکه سنگ بنای یک استراتژی ملی برای ارتقای صنعتی، تامین امنیت انرژی و افزایش نفوذ ژئوپلیتیکی این کشور به شمار می رود. پکن با درک به موقع دگرگونی صنعت خودرو از موتورهای احتراق داخلی به سمت



سامانه های برقی، این گذار فناورانه را به فرصتی برای سبقت گرفتن از خودروسازان ریشه دار غربی و ژاپنی تبدیل کرد؛ شرکت هایی که سرمایه گذاری سنگینی در فناوری های قدیمی تر انجام داده بودند. این نگاه فرصت محور، به یک استراتژی بلندمدت، منسجم و برخوردار از پشتوانه مالی گسترده بدل شد.

راهبرد چین در این حوزه، بر دو سند سیاستی کلیدی استوار است. نخست، برنامه «ساخت چین ۲۰۲۵» (MIC 2025) که در سال ۲۰۱۵ معرفی شد و «وسایل نقلیه با انرژی نو» (NEVS) شامل خودروهای تمام برقی، هیبریدی پلاگین و پیل سوختی را در زمره ۱۰ صنعت راهبردی برای دستیابی به پرچم داری جهانی قرار داد. هدف این سند، تسلط بر فناوری های کلیدی NEV، افزایش سهم برندهای چینی در بازار داخلی به بیش از ۸۰ درصد تا سال ۲۰۲۵ و ایجاد خوشه های صنعتی با توان رقابت بین المللی بود.

دومین سند، «برنامه توسعه صنعت خودروهای انرژی نو (۲۰۲۱-۲۰۳۵)» است که در سال ۲۰۲۰ از سوی دفتر شورای دولتی منتشر شد و نقشه راه دقیق تری برای آینده این صنعت ترسیم کرد. بر اساس این برنامه، سهم فروش NEV ها باید تا سال ۲۰۲۵ به حدود ۲۰ درصد از کل فروش خودروهای جدید برسد و تا سال ۲۰۳۵، خودروهای تمام برقی به جریان غالب بازار تبدیل شوند. این برنامه همچنین بر تعمیق همکاری بین المللی و تضمین دسترسی پایدار به منابعی چون لیتیم، نیکل، کبالت و

پلاتین تاکید دارد. برای تحقق این اهداف، دولت چین یک نظام حمایتی گسترده و چندلایه را به اجرا گذاشته است. یارانه های سخاوتمندانه و معافیت های مالیاتی برای خریداران خودروهای برقی طی بیش از یک دهه، بازاری بزرگ و قابل پیش بینی ایجاد کرد و امکان دستیابی سریع تولید کنندگان به صرفه مقیاس را فراهم آورد. هم زمان، سرمایه گذاری مستقیم دولت در ایجاد زیرساخت های شارژ، یکی از مهم ترین موانع پذیرش خودروهای برقی یعنی «اضطراب برد مسافت» را برطرف کرد. در کنار این اقدامات، نظام «اعتبار NEV» تمامی خودروسازان فعال در چین را ملزم ساخت سهم مشخصی از تولید خود را به خودروهای برقی اختصاص دهند یا اعتبار لازم را از رقبا خریداری کنند؛ سیاستی که عملاً گذار به خودروهای برقی را به سطح کل بازار تحمیل کرد. هدایت هدفمند سرمایه از سوی بانک ها و صندوق های دولتی نیز به پرورش «قهرمانان مسلی» در تولید خودرو و زنجیر تامین باتری انجامید؛ فرآیندی که شرکت هایی مانند BYD، NIO، XPeng و به ویژه CATL را به بازیگران مسلط جهانی تبدیل کرد.

نتیجه این سیاست ها، شکل گیری یک زنجیره صنعتی کامل و مستقل در حوزه «سه جزء اصلی برقی» یعنی باتری، موتور و سیستم کنترل الکترونیکی بوده است. نوآوری هایی نظیر «باتری تیغه ای» BYD در ارتقای ایمنی و کاهش هزینه و جایگاه مسلط CATL به عنوان بزرگ ترین تامین کننده باتری های قدرتی جهان، نمونه هایی از دستاوردهای این

مدل توسعه هستند. با اشیاع تدریجی بازار داخلی و تشدید رقابت، راهبرد «حرکت به خارج» برای خودروسازان برقی چین به ضرورتی اجتناب ناپذیر تبدیل شده است. با این حال، محدودیت های سیاسی و تجاری در بازارهای بالغ اروپا و آمریکا، شرکت های چینی را به سمت بازارهای نوظهور، به ویژه کشور های مسیر «کمربند و راه» در خاورمیانه، آسیای جنوب شرقی و آمریکای لاتین سوق داده است. در عین حال، توسعه شتابان صنعت خودرو برقی، نیاز فرایندهای به مواد خام حیاتی ایجاد کرده است. باتری های خودروهای برقی به مقادیر بالایی لیتیم، نیکل، کبالت، مس و گرافیت نیاز دارند و با هدف گذاری چین برای رساندن سهم NEV ها به بیش از ۴۰ درصد فروش خودرو تا سال ۲۰۳۰، تامین پایدار این مواد به یک دغدغه امنیت ملی تبدیل شده است. هر چند چین در فرآوری و پالایش این مواد نقش مسلطی دارد، اما وابستگی به واردات سنگ معدن خام، یک آسیب پذیری راهبردی محسوب می شود.

تحول همکاری ایران و چین در صنعت خودرو؛
هم افزایی، فرصت ها و چالش ها

در چنین بستری، همکاری راهبردی ایران و چین در حال عبور از یک رابطه تجاری سنتی به سمت یک مشارکت صنعتی عمیق است. ایران با برخورداری از ذخایر عظیم معدنی و چین با نیاز روزافزون به مواد اولیه صنعت خودروهای برقی، مکمل یکدیگرند. ذخایر نظیر لیتیم، مس، روی و سرب، ایران را به شریکی بالقوه برای تامین مواد حیاتی چین تبدیل کرده است؛ شراکتی که می تواند در قالب برنامه جامع همکاری ۲۵ ساله، از مونتاز خودرو تا سرمایه گذاری مشترک در زنجیره ارزش باتری و حتی ایجاد گیگافکتوری مشترک توسعه یابد.

با این حال، این مسیر بدون ریسک نیست. فشار تحریم های ثانویه، چالش های بوروکراتیک داخلی، ریسک های ژئوپلیتیکی و نگرانی از تبدیل شدن ایران به تامین کننده صرف منابع، از جمله موانعی هستند که موفقیت این همکاری را به مدیریت دقیق سیاست گزاران گره می زنند؛ مدیریتی که اگر هوشمندانه انجام شود، می تواند ایران را از یک بازار مصرفی به بازیگری فعال در نظم جدید صنعت خودرو برقی منطقه تبدیل کند.

آبر خودرو ۱۰ سیلندر ۱۲۰۰ اسب بخاری «ردبول» راهی بازار می شود

مسابقه های طراحی می شوند، بدنه RB17 نیز با نهایت توجه به مسائل آیرودینامیک شکل گرفته است. کانال بخش جانبی، جریان هوا را از روی بدنه فیبر کربنی به بخش عقب ارسال می کند؛ در حالی که هواکش سقفی نیز پس از مکش هوا، آن را به طرف پیشران خودرو می فرستد که در بخش میانی بدنه نصب شده است. گذشته از این ها باید به باله کوسه ای بزرگ اشاره کرد که نمونه آزمایشی خودروهای مسابقات لمان را به یاد می آورد. هر چند ردبول RB17 به عنوان خودرویی برای پیوست مسابقات شناخته می شود، اما وجود آینه های جانبی و برف پاکون نشان می دهد که با یک نمونه کاملاً تکمیل شده مواجه هستیم. در فضای داخلی ردبول RB17 از نمایشگر لمسی یا هر گونه عامل حواس پرتی و غیر ضروری خبری نیست.

نخستین خبره درباره هایپر کار ردبول در تابستان ۲۰۲۴ منتشر شد. اما حالا با چند تصویر از طرح نهایی این خودرو یعنی RB17 روبه رو هستیم؛ یک هایپر کار نیرومند که از اواخر سال ۲۰۲۶ به فروش خواهد رسید. فرم بدنه RB17 با الهام از تجربیات ردبول در مسابقات فرمول یک و برای دستیابی به یک هدف مهم یعنی «حرکت بسیار سریع» شکل گرفته است. با مقایسه فرم نهایی ردبول RB17 با نمونه اولیه که پارسال به خبرنگاران معرفی شد، می توان دریافت که خطوط زاویه دار نقش پررنگ تری در این طرح ایفا می کند. کاهش جزئیات در نمای جلو، به خشونت چهره این خودرو هیچ خدشه ای وارد نکرده است. چراغ های باریک LED به طور کامل در بدنه قرار دارند؛ در حالی که همچون سایر هایپر کارهایی که با الهام از خودروهای



خبر

News

معرفی «پولستونز آداماس» از راکس موتور

شرکت راکس موتور در ۲۸ دسامبر، یک کراس اوور هیبرید برد افزا (EREV) به نام پولستونز آداماس را در چین معرفی کرده است. نکته جالب این که، پولستونز آداماس یک ماه قبل از وطن خود در امارات، قطر و عربستان رونمایی شد و بنابر اعلام سازنده، ۲ هزار سفارش دریافت کرد. شرکت راکس موتور در سال ۲۰۲۳ و با حمایت مالی شیائومی تأسیس شد. ریشه این برند به شرکت روبو راک برمی گردد که در حوزه جاروهای رباتیک فعالیت دارد. شرکت سازنده پولستونز آداماس بر طراحی فرم جمع‌بای بدنه این خودرو توسط پتین فارینا و شباهت آن به لندروور دیفندر ۱۳۰ تاکید دارد. خریدار می تواند یکی از ۵ رنگ خاکستری، سفید،



سبز، طلایی یا مشکی را برای تزئین بدنه سفارش دهد. ابعاد بدنه پولستونز آداماس در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۲، ۱،۹، ۱،۸ و ۱،۳ متر اعلام شده است. ظاهر یک تیپ ویژه از این خودرو با لقب روبال آدیشن نیز در این کشور معرفی شده که ترکیب رنگی بدنه آن از لباس سنتی مردانه کشورهای عربی الهام گرفته است. خریدار پولستونز آداماس می تواند یکی از ۴ رنگ سفید، نارنجی، بنفش یا مشکی را برای تزئین تریم داخلی انتخاب کند. در فضای داخلی این خودرو با نمایشگر لمسی ۱۵،۷ اینچ با رابط کاربری Rox OS و صفحه نشان دهنده ۱۲،۳ اینچ مواجه هستیم. خریدار می تواند نمایشگر سقفی ۱۵،۷ اینچ برای سرنشینان عقب را نیز سفارش دهد. از مهم ترین امکانات رفاهی پولستونز آداماس می توان به صندلی های مجهز به گرمکن و سردکن با روکش چرم ناپا، ۸ کیسه هوا، یخچال به گنجایش ۸،۵ لیتر، سیستم صوتی با ۲۴ بلندگو، دستیار صوتی و هوش مصنوعی اشاره کرد. پولستونز آداماس به سامانه هیبرید بردافزا مجهز شده که از پیشران ۱،۵ لیتری توربوشارژ با ۱۴۵ اسب بخار قدرت، یک با دو موتور برقی و مجموعه باتری ۴۴،۵ کیلووات-ساعت راکس CATL تشکیل شده است.

افسانه‌ای نوربرگرینگ آلمان به تصویر کشیده‌اند. تصاویر نشان می‌دهد که نسخه تولیدی وفاداری بالایی به طراحی مفهومی خود داشته و از همان ابتدا با هدف تولید انبوه طراحی شده است. برخلاف بسیاری از خودروهای برقی قدرتمند که از ۴ موتور استفاده می‌کنند، دنزا Z به یک قوای محرکه سه‌موتوره مجهز شده است. این سیستم که بی‌وای‌دی آن را e3 Technology می‌نامد، شامل دو موتور در محور عقب است که امکان توزیع دقیق گشتاور بین چرخ‌ها را فراهم می‌کند و کنترل خودرو در پیچ‌ها را به شکل چشمگیری بهبود می‌بخشد. انتظار می‌رود مجموع قدرت این کوپه به ۹۵۲ اسب بخار برسد که مشابه سدان فست‌بک Z9 GT است.

«دنزا Z، کوپه برقی جدید بی‌وای‌دی با دود کردن لاسستیک‌هایش در پیست نوربرگرینگ، برای رقبای اروپایی خط‌نشان کشید. این خودرو اسیرت که ابعادی نزدیک به پورشه ۹۱۱ دارد، با سه موتور الکتریکی، فناوری‌های پیشرفته و قیمتی بسیار رقابتی، آماده است تا کوپه‌های غربی را به چالش بکشد. دنزا، برند لوکس بی‌وای‌دی که روزگاری محصول همکاری مشترک با دایملر بود، پس از واگذاری سهام باقی‌مانده مرسدس در سال ۲۰۲۴ به‌طور کامل زیر چتر بی‌وای‌دی قرار گرفت. این شرکت در نمایشگاه خودرو شانگهای در آوریل ۲۰۲۵ از کانسبت Z رونمایی کرد و حالا عکاسان جاسوس، نسخه تولید نهایی آن را در حال آزمون‌های سخت در پیست



«بی‌وای‌دی» رقیب پورشه ۹۱۱ رادر آلمان تست می‌کند



اثر انتظار تورمی روی بهای خودروهای وارداتی، داخلی و مونتاژی؛

نوسان افزایشی قیمت خودرو در بازار ادامه دارد

۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان به حدود ۳ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان رسیده است.



کارشناسان معتقدند خودروهای مونتاژی به دلیل وابستگی به واردات قطعات و نرخ ارز، بیش از خودروهای داخلی در معرض نوسانات قیمتی قرار دارند و هرگونه سیگنال افزایشی در بازار ارز، به سرعت در قیمت این محصولات منعکس می‌شود.

■ عوامل اثرگذار بر بازار خودرو

مجموع داده‌های قیمتی نشان می‌دهد بازار خودرو و بیش از هر عامل دیگری، تحت تاثیر نااطمینانی سیاستی قرار دارد.

بالاترینی در واردات خودرو، ابهام در تخصیص ارز، نبود برنامه روشن برای قیمت‌گذاری و همچنین کاهش عرضه برخی محصولات، فضایی ایجاد کرده که در آن قیمت‌ها مسیر افزایشی خود را حفظ می‌کنند؛ حتی در غیاب تقاضای موثر.

از سوی دیگر، انتظارات تورمی ناشی از تحولات اقتصادی کلان نیز به عنوان یک عامل پنهان، رفتار بازار خودرو را شکل می‌دهد. بسیاری از فروشندگان با تصور افزایش بیشتر قیمت‌ها، تمایل چندانی به عرضه ندارند و همین موضوع، به افزایش تدریجی نرخ‌ها دامن می‌زند.

بازار خودرو در هفته جاری نشان داد که همچنان در مدار صعود آرام حرکت می‌کند؛ صعودی که نه از رونق معاملات، بلکه از ترکیب نااطمینانی، انتظارات تورمی و ضعف سیاست‌گذاری نشأت می‌گیرد. ادامه این روند می‌تواند فاصله بازار خودرو با توان خرید مصرف‌کنندگان را بیش از پیش افزایش دهد و رکود را عمیق‌تر کند؛ مگر آن که با شفاف‌سازی سیاست‌ها و ایجاد ثبات در عرضه، مسیر بازار اصلاح شود.

یکی از پرتقاضاترین خودروهای بازار، از یک میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان در ابتدای هفته به یک میلیارد و ۱۷۰ میلیون تومان رسیده است. این افزایش هر چند عددی کوچک به نظر می‌رسد، اما در بازاری که قدرت خرید مصرف‌کننده به شدت کاهش یافته، معنادار تلقی می‌شود.



در همین حال، تارا دنده‌ای V1 پلاس ۶ سرعت نیز افزایش قیمت ۳۰ میلیون تومانی را ثبت کرده و از یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان به یک میلیارد و ۴۳۰ میلیون تومان رسیده است. این رشد قیمت در شرایطی رخ داده که عرضه این خودرو نسبتاً پایدار بوده و افزایش قیمت بیشتر ناشی از فضای کلی بازار است.

شاهین پلاس اتوماتیک AT6 نیز با رشد قابل توجهی مواجه شده و از یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان به حدود یک میلیارد و ۷۷۰ میلیون تومان افزایش یافته است. فعالان بازار معتقدند خودروهای اتوماتیک داخلی، به دلیل فاصله قیمتی با نمونه‌های وارداتی، همچنان مورد توجه بخشی از تقاضا قرار دارند و همین موضوع مانع افت قیمت آن‌ها شده است.

■ خودروهای مونتاژی؛ ادامه روند افزایشی

در بخش خودروهای مونتاژی نیز روند کلی بازار تکرار شده است. KMCT8 که در ابتدای هفته با قیمت ۳ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان عرضه می‌شد، روز گذشته به حدود ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان رسید. این افزایش ۵۰ میلیون تومانی، نشان‌دهنده مقاومت قیمت‌ها در برابر رکود معاملات است. قیمت ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیز از ۲ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان به ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان افزایش یافته و فونیکس تیگو ۷ پرو پرمیوم رشد چشمگیری‌تری را تجربه کرده است؛ به‌طوری که قیمت این خودرو از

«بازار خودرو در نخستین روزهای هفته جاری، بار دیگر نشانه‌هایی از افزایش تدریجی قیمت‌ها را در همه بخش‌ها از خودروهای وارداتی گرفته تا محصولات داخلی و مونتاژی بروز داده است. هرچند این رشد قیمت‌ها در مقایسه با جهش‌های شدید ماه‌های گذشته، شیب ملایم‌تری دارد، اما تداوم آن حاکی از بازگشت انتظارات تورمی به بازار و تشدید نااطمینانی در سمت عرضه و تقاضاست. بررسی قیمت‌ها نشان می‌دهد که تقریباً هیچ بخشی از بازار از این افزایش‌ها مصون نمانده و حتی خودروهای که پیش‌تر در وضعیت رکودی قرار داشتند نیز با رشد بها مواجه شده‌اند

■ وضعیت کلی بازار؛ صعود آرام اما پیوسته

بسیاری از کارشناسان معتقدند افزایش اخیر قیمت خودرو و بیش از آن که ناشی از رشد واقعی تقاضا باشد، تحت تاثیر فضای انتظاری، نوسانات ارزی و ابهام در سیاست‌های واردات و قیمت‌گذاری شکل گرفته است. در شرایطی که معاملات همچنان در سطحی محدود انجام می‌شود، قیمت‌ها مسیر افزایشی خود را حفظ کرده‌اند؛ موضوعی که از فاصله گرفتن بازار از منطق عرضه و تقاضای واقعی حکایت دارد. از سوی دیگر، نبود چشم‌انداز روشن درباره آینده واردات خودرو، نحوه تخصیص ارز و سیاست‌های تنظیم‌گری دولت، باعث شده بازار خودرو همچنان در وضعیت تعلیق باقی بماند. این تعلیق، بیش از همه خود را در رفتار قیمت‌ها نشان می‌دهد؛ قیمت‌هایی که آرام بالا می‌روند، اما خریدار چندانی در برابر خود نمی‌بینند.

■ خودروهای وارداتی؛ افزایش قیمت در بازار کم‌معامله



در بخش خودروهای وارداتی، قیمت‌ها با وجود محدود بودن حجم معاملات، رشد قابل توجهی را تجربه کرده‌اند. آئودی A3 که در ابتدای هفته جاری با قیمت حدود ۸ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان معامله می‌شد، روز گذشته به ۸ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسیده است. این افزایش ۱۰۰ میلیون تومانی، در بازاری که عملاً خریداران مصرفی حضور فعالی ندارند، نشان‌دهنده نقش پررنگ انتظارات تورمی است.

در همین بخش، اشکودا اکتاویا پرو یکی از بیشترین افزایش‌ها را ثبت کرده است. قیمت این خودرو از ۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان در ابتدای هفته به حدود ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان در روز گذشته رسیده است؛ افزایشی نزدیک به ۴۰۰ میلیون تومان که بیش از آن که ناشی از تغییرات عرضه باشد، به فضای روانی بازار بازمی‌گردد.

همچنین مرسدس بنز GLB 200 نیز از رشد قیمت بی‌نصیب نمانده و از ۱۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان به ۱۳ میلیارد تومان افزایش یافته است. کارشناسان معتقدند خودروهای وارداتی لوکس، بیش از سایر بخش‌ها به نوسانات ارزی و انتظارات تورمی واکنش نشان می‌دهند؛ چراکه عمق بازار آن‌ها محدود و رفتار قیمت‌گذاری در آن‌ها بیشتر هیجانی است.

■ خودروهای داخلی؛ افزایش قیمت در سایه رکود تقاضا

افزایش قیمت را به خودروهای وارداتی محدود نباید کرد؛ بازار خودروهای داخلی نیز در روزهای اخیر شاهد رشد نرخ بوده است. پژو TU3۲۰۷ به عنوان





دقیق را تقسیم می کند؛ مخصوصا هنگام حرکت پر فشار در جاده یا پیست. بامو M1000RR همچنین به سیستم های الکترونیکی پیشرفته مانند کنترل کشش، ABS Pro و تنظیمات مختلف Riding Mode مجهز است که ایمنی و تطبیق پذیری در شرایط مختلف را افزایش می دهد. از نظر قیمت، مدل های استاندارد M1000RR در بازارهای اروپایی از حدود ۳۲ هزار و ۸۵۰ پوند (معادل نزدیک به ۴۳ هزار دلار) شروع می شود؛ در حالی که نسخه های باکیج های عملکردی بالاتر می توانند گران تر باشد. این سوپر بایک نه تنها برای زندگی روزمره در جاده طراحی شده، بلکه روح موتورسواری مسابقات را نیز در خود جاداه است. جایی که هر جزئیات فنی و آیرودینامیک با هدف حداکثر عملکرد بهینه شده است.

موتورسیکلت بامو M1000RR به عنوان پرچمدار سوپر بایک های جاده ای آلمان، ترکیبی از طراحی آیرودینامیک پیشرفته، موتور توانمند و بسته فنی مسابقاتی را ارائه می دهد. طراحی بدنه با استفاده از باله های کربنی M Winglets 3.0 که تا ۵۲ نیوتون متر نیروی پایین آور ایجاد می کند، به پایداری بالا در سرعت های بالا و بهبود کنترل در پیچ ها کمک می کند؛ ویژگی خاصی که از سطح جاده به مسیر مسابقه می رسد. پیشران این سوپر بایک یک موتور ۹۹۹ سی سی ۴ سیلندر خطی با سیستم BMW ShiftCam است که حدود ۲۱۲ اسب بخار قدرت و ۱۱۳ نیوتون متر گشتاور تولید می کند و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۳.۱ ثانیه ای را ممکن می سازد. گیربکس آن ۶ سرعته با دنده های مستقیم و Quickshifter دوطرفه است که تعویض دنده های سریع و



سوپر بایک فوق العاده باور یایی ها

«گروه خودرویی تاو» خودروهای مشتریان را زودتر از موعد به دست آنها رساند

از «تویوتا کرولا» تا «لندکروز پرادو»



طراحی تویوتا است. لندکروز پرادو J250 نسل پنجم از استایل مکعبی آفرودی بر خوردار است. در واقع این نسل از لندکروز پرادو روی پلت فرم نسل جدید تویوتا یعنی TNGA GA-F شکل گرفته و نسخه ۴ سیلندر فول آپشن آن توسط شرکت تاو موتور وارد کشور شده است. همچنین بدنیست بدانید که لندکروز پرادوهای وارد شده توسط این شرکت ساخت کشور ژاپن هستند. با نگاهی به پروفیل این اس یووی میان سایز آفرودی شاهد گل گیرهای حجیم ماهیچه ای هستیم که با ستون A دارای زاویه کمتر و ستون D نسبتا زاویه دار حس یک خودرو مکعبی آفرودی را القا می کند. همچنین نصب رینگ های ۱۸ اینچی به وقار این بلند قامت جسور سامورایی می افزاید. در نمای جلو چراغ های مستطیل شکل با گرافیک LED و فرم کریستالی با جلو پنجره باریک و حجیم خاص کاپوت کمی حس و حال لندکروز سری ۷۰ را تداعی می کند که بسیار جذاب است. در نمای عقب چراغ های عمودی مزین به LED نیز با حجیم پردازی صریح زیبا و چشم نواز است. با قرار گیری در پشت فرمان این بلند قامت جسور آفرودی سامورایی شاهد یک سبک طراحی بسیار زیبا و جذاب از سوی تویوتا هستیم. به لطف طراحی یک کلاستر یا صفحه پشت آمپر ۱۲.۳ اینچی و یک نمایشگر لمسی افقی ۱۲.۳ اینچی و دکمه های پیاپویی حس مدرن بودن به خوبی به مخاطب القا می شود. همچنین طراحی غریب لک فرمان دی-کات به همراه پدال شیفرهای پشت آن و دسته دنده اسپرت کوچک رانندگی با این بلند قامت جسور سامورایی را هیجان انگیز می کند. لندکروز پرادو وارد شده توسط یاسین موتور به فهرست بلند بالایی از امکانات رفاهی و ایمنی مجهز شده که از آن جمله می توان به ۱۸ ایربگ، سیستم هشدار نقاط کور، سیستم هشدار خروج ایمن، سیستم هشدار فشار باد تایر، سیستم تماس اضطراری، قابلیت نصب صندلی کودک، کروز کنترل تطبیقی، توربالای خودکار، ترمز پارک برقی به همراه نگهدارنده ترمز، سیستم ترمز کمکی پارک، سیستم تهویه مطبوع سه گانه، صندلی های چرمی، صندلی های جلو برقی، حافظه صندلی راننده و آینه های جانبی، صندلی های جلو دارای گرمکن و تهویه، صندلی های ردیف دوم دارای گرم کن، نمایشگر هدآپ، نمایشگر چندمنظوره ۱۲.۳ اینچی MID، آینه وسط دیجیتال، شارژر بی سیم، ورود بدون کلید

کی (لس)، استارت دکمه ای، پورت محافظ بار، یخچال کنسول وسط، سیستم انتخاب حالت های رانندگی اکو، اسپرت، نرمال، گل والایی، آفرود و برقی، سیستم صوتی ۱۰ بلندگو و بلوتوث، نمایشگر ۱۲.۳ اینچی مولتی مدیا با قابلیت نصب اپل کار پلی، اندروید اتو، درگاه USB و HDMI و سقف سانروف اشاره کرد. همچنین این خودرو در نسخه ۷ نفره توسط یاسین موتور به بازار ایران آمده است. اما لندکروز پرادو J250 وارد شده توسط یاسین موتور از نظر فنی دارای یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ مزین به سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ ها و پاشش سوخت مستقیم است. این موتور با کد 2T4A-FTSZ شناخته می شود. این موتور به لطف ساختار تکنولوژی جدید می تواند ۲۶۷ اسب بخار قدرت و حداکثر ۴۳۰ نیوتون متر گشتاور را به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ ترونیک به چهار چرخ منتقل کند. همچنین این مدل دارای قفل دیفرانسیل عقب، قفل دیفرانسیل مرکزی با LSD، سیستم Crawl Control، کنترل حرکت در سرازیری، سیستم انتخاب حالت های مختلف زمین و سیستم قطع کننده میل تعادل (SDM) است. جالب است بدانید که لندکروز پرادو J250 یاسین موتور دارای سیستم تعلیق دابل ویشنون یادوبل جناغی در جلو و فایو لینک (پنج اتصال) در محور عقب است. این ساختار هم سواری رانرم کرده و هم توانایی آفرودی این سامورایی جسور را دوچندان می کند. ضمن اینکه سایز تایرهای ۶۵/۲۶۵ با رینگ های ۱۸ اینچی آلومینیومی در کیفیت سواری بسیار اثر گذار بوده است. قرار است به زودی تویوتا لندکروز پرادو J250 ساخت کشور ژاپن سفارش GCC یا حاشیه خلیج فارس توسط یاسین موتور روانه بازار کشور مان شود.

شده تا ۱۱۳ اسب بخار قدرت و ۲۰۶ نیوتون متر گشتاور را به خودرو بیافزاید تا به صورت ترکیبی ۱۹۰ اسب بخار توان را به وجود آورد. از سوی دیگر سیستم انتقال قدرت E-CVT به منظور انتقال قدرت و گشتاور به چرخ های جلو در نظر گرفته شده است. این خودرو مزین به امکانات رفاهی و ایمنی به روز است تارفاه سرنشینان را به خوبی فراهم آورد.

ستاره درخشان گروه خودرویی تاو؛ لندکروز پرادو J250



تویوتا لندکروز پرادو جزو خودروهای آفرودی محبوب در بازار جهانی است. این خودرو در نسل پنجم خود، یعنی J250 که اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی به جهان معرفی شد، مزین به زبان جدید

این روزها در بازار

خودروهای وارداتی شرکت های بسیاری حضور دارند و کارزار سختی را به راه انداخته اند. شاید بتوان گفت



حمید محمدی

در این میان تنها راه موفقیت آن ها، خوش قولی در تحویل خودرو است. گروه خودرویی تاو در این بخش بسیار خوش درخشید و شب گذشته طی یک مراسم بسیار باشکوه، تمامی تویوتا کرولا کراس ها را به مشتریان خود تحویل داد. نکته مهم دیگر در این رویداد، حضور لندکروز پرادو جدید بود که نگاه ها را به خود خیره کرده بود.

مراسم تحویل تویوتا کرولا کراس به مشتریان گروه خودرویی تاو یکی از معتبرترین شرکت های خودرویی کشورمان است که در صنعت و بازار خودرو نقش مهمی را ایفا کرده است. این شرکت در اقدامی بسیار تاثیرگذار نسخه های متعددی از تویوتا کرولا کراس را پیش از رسیدن موعد تحویل آن، به دست مشتریان این مدل خودرو رساند. چندتن از مشتریان این شرکت نیز در گفت و گو با خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» ضمن تحسین اقدام این شرکت در واگذاری پیش از موعد خودروهای سفارشی، ابراز امیدواری کردند که اقداماتی از این دست الگوی دیگر شرکت های فعال در عرصه بازار و صنعت خودرو کشور باشد. در این زمینه علی شهنی، مدیر مارکتینگ گروه خودرویی تاو به خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «ما به وعده ای که دادیم عمل کردیم و خودروهای وارداتی مان را ظرف ۶۰ روز کاری به مشتریان تحویل دادیم و این روند در آینده نیز ادامه خواهد داشت. تمام تمرکز ما بر جلب رضایت مشتری است و در این راستا خودروهای موجود در این شرکت با شرایط مناسبی بر اساس مدت زمانی که اعلام می کنیم و حتی زودتر از موعد، به دست مشتریان خواهد رسید. این مهم بزرگ ترین هدف گروه خودرویی تاو است. در حقیقت هر قرار داد و وعده ای که می دهیم بر اساس همان عمل می کنیم. در حال حاضر نسخه هایی از تویوتا کرولا کراس را به مشتریان تحویل داده ایم و در آینده نیز محصولات نسلان را توسط یکی دیگر از شرکت های زیر مجموعه خودمان وارد کشور خواهیم کرد. چرا که ما یک گروه خودرویی با چند شرکت فعال هستیم.» همچنین وی افزود: «خبر خوش این که محصولات نسلان را نیز خریداری کرده ایم و آن ها را هم به مشتریان مان تحویل خواهیم داد. همان طور که مشاهده می کنید از میان محصولات تویوتا، لندکروز پرادو را به کشور آورده ایم و واردات نسلان پاترول در آینده نزدیک نیز در دستور کارمان خواهد بود. همچنین خودروهای اقتصادی تر را نیز در سبد محصولات مان قرار دادیم تا حجم بیشتری از فروش را در بر بگیرد. در عین حال پیگیر محصولات دو برنده اروپایی نیز هستیم و آن ها را هم به زودی وارد کشور خواهیم کرد. لازم به ذکر است که تویوتا کرولا کراس با قیمت ۳ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان به دست مشتری رسیده است.»

تویوتا کرولا کراس «یاسین موتور»

شرکت یاسین موتور به عنوان زیر مجموعه گروه خودرویی تاو به واردات خودرو وارد شده است. این شرکت در اقدام نخست خود تویوتا کرولا کراس را به سبد محصولاتش افزود. این خودرو که در کلاس اس یووی کراس اور کامپکت قرار می گیرد، در نسخه هیبریدی توسط این شرکت به بازار کشور مان وارد شد. تویوتا کرولا کراس یاسین موتور از یک موتور ۴ سیلندر تنفس طبیعی ۱۹۸۷ سی سی بهره می گیرد که می تواند ۱۵۲ اسب بخار قدرت و ۱۸۸ نیوتون متر گشتاور تولید کند. علاوه بر این مهم یک موتور الکتریکی بر توان سنسکرون مغناطیس دائم نیز روی این مدل نصب



آمار فروش مناسب برای کشنده محبوب «مرسدس بنز»



«از دهه ۱۹۹۰ تا امروز، مرسدس بنز اکتروس به‌عنوان یکی از نمادهای کامیون‌های سنگین جهان شناخته شده و تاکنون بیش از یک میلیون دستگاه فروش جهانی داشته است که نشان‌دهنده اعتماد بازار به این محصول است. در سال‌های اخیر، گرچه آمار فروش گروه دایملر تراک شامل کل کامیون‌ها و اتوبوس‌ها منتشر می‌شود، داده‌های رسمی نشان می‌دهد که مرسدس بنز تراکس در سال ۲۰۲۳ حدود ۱۵۸ هزار و ۵۱۱ دستگاه فروش داشته که در سال ۲۰۲۴ به حدود ۱۲۶ هزار و ۴۷۷ دستگاه کاهش یافت. این روند نزولی تا سال ۲۰۲۵ نیز ادامه داشته و گزارش‌های ۶ ماهه و سه‌ماهه نیز کاهش فروش را تایید می‌کنند. طراحی خارجی اکتروس مدرن و آپرودینامیک است؛

با جلوینجرهای قوی، چراغ‌های LED و خطوط بدنه‌ای که قدرت و ثبات را القا می‌کنند. طراحی این خودرو به‌گونه‌ای است که علاوه بر زیبایی، دید راننده و ایمنی در جاده را ارتقا می‌دهد. کابین طراحی‌شده برای راننده با فضای زیاد، صندلی ارگونومیک، سیستم‌های کمکی دیجیتال و داشبوردی پیشرفته سبب می‌شود رانندگی طولانی با خستگی کمتر همراه باشد. از نظر فنی، اکتروس معمولاً با موتورهای خطی ۶ سیلندر دیزل عرضه می‌شود که قدرت بالا و گشتاور مناسب برای حمل بار سنگین فراهم می‌کند. این مساله در کنار به‌کارگیری گیربکس‌های خودکار PowerShift تعویض دنده را سرعت داده و آن را بهینه می‌کند.

نگاهی به کامیون برقی و خودران «SANY» مدل «Convoy»؛

مسیر حمل و نقل تجاری از خودروهای برقی و هوشمند می‌گذرد

راه‌پلرز چشمگیری کاهش دهد؛ به‌ویژه در عملیاتی که میلیون‌ها کیلومتر در سال پیمایش دارند

چالش‌های پیش‌رو و واقع‌بینی در تبلیغات
با وجود همه این نکات مثبت، چند نکته انتقادی نباید نادیده گرفته شود:
نخست این که پلاتونینگ همچنان به‌حضور راننده انسانی نیاز دارد و این بدان معنی است که بحث «کاملاً خودران» هنوز به واقعیت نرسیده است. بعضی تحلیل‌گران ممکن است بگویند این رویکرد فقط یک نسخه ارتقا یافته از رانندگی کمکی است، نه یک فناوری خودران کامل.
دوم این که پذیرش گسترده این تکنولوژی در جاده‌های عمومی مشروط به سیاست‌ها و قوانین جدید است. بسیاری از کشورها هنوز چارچوب‌های حقوقی مشخص برای خودروهای خودران یا نیمه‌خودران ندارند و همین می‌تواند مانع تجاری‌سازی گسترده در این بخش شود.
در آخر این که زیرساخت‌های شارژ و لجستیک انرژی برای کامیون‌های برقی در سطح جهان هنوز به‌بلوغ کامل نرسیده است. کامیون‌های سنگین به شبکه‌هایی با ظرفیت بالا نیاز دارند که در بسیاری از بازارها هنوز فراهم نشده‌اند.

آیا مدل پلاتونینگ برای کشورهای در حال توسعه کار بردی است؟
یکی از پرسش‌های مهم درباره فناوری‌های نوین حمل و نقل این است که آیا آن‌ها تنها برای کشورهای پرخردار از زیرساخت‌های پیشرفته طراحی شده‌اند یا قابلیت تطبیق با بازارهای در حال توسعه را نیز دارند؟ مدل پلاتونینگ، برخلاف بسیاری از پروژه‌های تمام‌خودران، این شانس را دارد که در جغرافیاهای متنوع‌تری مورد استفاده قرار گیرد.
دلیل اصلی این موضوع، وابستگی کمترین مدل به زیرساخت‌های فوق پیشرفته و اتکالی آن به ترکیب انسان و ماشین است. در کشورهایی که هنوز قوانین مشخص برای خودروهای کاملاً خودران تدوین نشده یا زیرساخت‌های دیجیتال به بلوغ کامل نرسیده‌اند، حضور راننده انسانی می‌تواند مانعی برای توقف پروژه نباشد، بلکه عاملی برای تطبیق تدریجی با فناوری جدید باشد. از این منظر، تکنولوژی پلاتونینگ می‌تواند به‌عنوان یک راه‌حل گذار برای بازارهایی مانند خاورمیانه، آسیای جنوبی یا آمریکای لاتین مطرح شود؛ بازارهایی که هم به کاهش هزینه‌های حمل و نقل نیاز دارند و هم نمی‌توانند ریسک حذف کامل عامل انسانی را بپذیرند.

چشم‌انداز آینده لجستیک
در مجموع، محصول SANY با رویکرد پلاتونینگ می‌تواند پیش‌درآمدی مهم برای لجستیک بزرگ‌تر و هوشمندتر باشد؛ ترکیبی از نیروی انسانی و هوش مصنوعی که فاصله میان فناوری امروزی و رویای خودروهای کاملاً خودران را پر می‌کند.
این رویکرد می‌تواند آغازگر دوره جدیدی در صنعت حمل و نقل باشد؛ جایی که شرکت‌ها نه تنها به دنبال کاهش هزینه و لایندگی هستند، بلکه افزایش ایمنی، بهره‌وری و جذب نیروی کار کمتر در عملیات‌های سنگین را نیز مد نظر قرار داده‌اند.

تعامل انسان و هوش مصنوعی در جهت بهبود کارایی
توسعه فناوری پلاتونینگ نشان می‌دهد که آینده حمل و نقل سنگین نه صرفاً در اتوماسیون کامل، بلکه در همکاری هوشمندانه انسان و ماشین رقم خواهد خورد. این رویکرد می‌تواند به تدریج موانع حقوقی، عملیاتی و فرهنگی را پشت سر بگذارد و راه را برای نسل‌های جدید ناوگان‌های هوشمند هموار سازد.

+ چهار خودران) هزینه هر کیلومتر حمل بار تا ۲۹ درصد کاهش یافته و سود عملیاتی ناوگان تا ۱۹۵ درصد افزایش می‌یابد.

این رویکرد، اگرچه زیرساخت‌های پیچیده‌ای می‌طلبد، اما در عمل می‌تواند پل معتبری میان رانندگی سنتی و خودروهای کاملاً خودران ایجاد کند و پذیرش تکنولوژی در سطح تجاری را سرعت دهد.

مشخصات فنی و نوآوری‌های سخت‌افزاری
یکی از ویژگی‌های قابل توجه SANY Convoy، استفاده از باتری‌های قابل جدا شدن با ظرفیت حدود ۴۲۷ کیلووات-ساعت است که به کامیون توان کافی برای پیمایش و عملیات سنگین می‌دهد. این باتری‌ها همراه با سیستم ترمز احیاکننده پیشرفته باعث می‌شود مصرف انرژی در سطح مطلوبی نگه داشته شود و بازده کلی خودر و افزایش یابد.
همچنین این خودرو مجهز به سنسورهای پیشرفته، رادارهای چندگانه و دوربین‌های هوشمند است که داده‌های محیطی را با سرعت بالا پردازش می‌کنند تا عملیات پلاتونینگ با دقت بالا انجام شود. چنین سخت‌افزارهایی برای عملکرد موفق در موقعیت‌های واقعی حمل و نقل ضروری هستند؛ جایی که شرایط جاده، ترافیک و عوامل محیطی پیچیده‌تر از پیست‌های آزمایشی هستند.

چرا مدل انسان‌محور پلاتونینگ عقبگرد فناورانه نیست؟
در نگاه اول، رویکرد حفظ نقش راننده انسانی ممکن است برای برخی تحلیل‌گران به‌عنوان عقب‌نشینی از رویای خودروهای کاملاً خودران تلقی شود؛ رویایی که شرکت‌هایی مانند تسلا سال‌هاست با وعده حذف کامل انسان از حلقه رانندگی، آن را تبلیغ می‌کنند. با این حال، واقعیت جاده‌های امروز نشان می‌دهد که فاصله میان تبلیغات فناوری و اجرای عملیاتی هنوز قابل توجه است. سامانه‌های خودران سطح پنج که بدون هیچ‌گونه نظارت انسانی قادر به فعالیت باشند، همچنان با چالش‌های فنی، حقوقی و حتی اخلاقی روبه‌رو هستند.
در پلاتونینگ به‌جای تعقیب یک جهش پرریسک، راه‌حلی میانی و اجرایی ارائه شده است؛ راه‌حلی که در آن هوش مصنوعی وظایف تکراری، خسته‌کننده و پرخطر را بر عهده می‌گیرد و انسان همچنان نقش تصمیم‌گیر نهایی و ناظر را ایفا می‌کند. این نگاه نه تنها واقع‌بینانه‌تر است، بلکه برای شرکت‌های لجستیک که با فشار زمان، هزینه و مسئولیت حقوقی مواجه هستند، جذاب‌تر به نظر می‌رسد.

در مدل پلاتونینگ حضور راننده انسانی در رأس کاروان به‌معنای پوشش ریسک‌هایی است که هنوز الگوریتم‌ها در مواجهه با آن‌ها ناتوان هستند؛ از شرایط غیرقابل پیش‌بینی جاده‌ای گرفته تا تعامل با سایر کاربران راه. از این منظر، می‌توان گفت پلاتونینگ به‌جای حذف انسان، در حال بازتعریف نقش اوست؛ انتخابی که ممکن است در کوتاه‌مدت کمتر هیجان‌انگیز باشد، اما در میدان عمل، شانس موفقیت بالاتری دارد.

پیامدهای زیست‌محیطی و اقتصادی
تغییر ناوگان حمل و نقل به خودروهای برقی به خودی خود می‌تواند تاثیر چشمگیری بر کاهش آلایندگی‌های زیست‌محیطی داشته باشد. SANY مدعی است که هر یک از کامیون‌های پلاتونینگ می‌تواند تا ۶۰ تن انتشار کربن را در سال کاهش دهد؛ صرفاً با جایگزینی دیزل با الکتریسیته پاک‌تر و بهره‌گیری از ترمز احیاکننده.
این کاهش نه تنها به نفع محیط زیست است، بلکه از نظر اقتصادی نیز می‌تواند هزینه‌های سوخت

در سال‌های اخیر

تغییرات در صنعت حمل و نقل تنها محدود به جایگزینی موتورهای احتراق داخلی با پیش‌راننده‌های الکتریکی نبوده

است؛ بلکه دامنه تغییرات به هوشمندسازی و خودران‌سازی نیز رسیده است. کامیون‌های سنگین که یکی از ستون‌های اقتصاد جهانی محسوب می‌شوند، سهم زیادی از مصرف سوخت‌های فسیلی و انتشار آلاینده‌ها دارند. این موضوع دولت‌ها، شرکت‌های لجستیک و تولیدکنندگان را به سمت یافتن راه‌حل‌های پاک، کم‌هزینه و کارآمد سوق داده است. در این مسیر، برندهای مختلف در سر تاسر جهان پروژه‌های متنوعی را برای برقی‌سازی ناوگان، خودران‌سازی و بهبود بهره‌وری دنبال می‌کنند. از جمله شناخته‌شده‌ترین آن‌ها می‌توان به تسلا Semi اشاره کرد که پیش‌تر توجه جهانی را به خود جلب کرد. اما خیلی از برندها و شرکت‌های حمل و نقل از جمله SANY با رویکرد خاص در ترکیب همراهی انسان و هوش مصنوعی، گام متفاوتی برداشته‌اند.

نگاهی به «SANY Convoy»

سوالاتی که باید در ابتدای بحث به آن پاسخ دهیم، این است: SANY Convoy چیست و چه چیزی آن را متمایز می‌کند؟

SANY Convoy نام محصول جدید شرکت چینی SANY Group است؛ یک کامیون نیمه‌سنگین برقی با قابلیت‌های خودران نسل چهارم که به‌طور مشترک با شرکت فناوری رانندگی خودکار Pony.ai توسعه داده شده است. طراحی این محصول بر پایه رویکرد «پلاتونینگ» (Platooning) استوار است؛ روشی که ایده آن مدت‌هاست توسط برندهای مختلف در دنیا در حال توسعه است و در آن یک راننده انسانی پیش‌روی چندین کامیون خودران قرار داد که پشت‌سروی حرکت می‌کنند در واقع هدف SANY این است که به‌جای این که از همان ابتدا به خودروهای کاملاً بی‌نیاز از انسان تکیه کند، از تجربه انسانی در ترکیب با هوش مصنوعی بهره‌برد. این گامی واقع‌بینانه‌تر است نسبت به وعده‌های غیرقابل تحقق کامل خودران‌ها؛ به خصوص در محیط‌های پیچیده و قوانین سخت‌گیرانه جاده‌ای.

فناوری پلاتونینگ یا راه‌حل واسطه
پلاتونینگ که مدت‌هاست بحث آن در صنعت حمل و نقل مطرح است، مفهوم ساده‌ای اما اجرایی‌پذیری دارد: مجموعه‌ای از خودروها در فاصله‌ای کوتاه پشت‌سر یکدیگر حرکت کرده و فرمان‌دهی، سرعت و ترمز خود را با هماهنگی کامل حفظ می‌کنند. در سیستم SANY، این هماهنگی از طریق سنسورها، رادارها، دوربین‌ها و الگوریتم‌های پیشرفته هوش مصنوعی صورت می‌پذیرد.

چنین رویکردی چند مزیت عمده دارد:
ایمنی بهتر نسبت به رانندگی انسانی صرف: خودروهای دنبال‌کننده به داده‌های لحظه‌ای و واکنش‌های سریع مجهز هستند؛ چیزی که برای عامل انسانی با نواقصی همراه است.
همگامی تکنولوژی و تجربه راننده: عامل انسانی می‌تواند در شرایط پیچیده، تصمیم‌های هوشمندانه‌ای را اتخاذ کند که الگوریتم‌های خودران هنوز قادر به آن نیستند.
کاهش هزینه‌های عملیاتی: در اجرای پلاتونینگ با الگوی «۱+۴» (یک کامیون با عامل انسانی



محمد جواد نورائی

NOURAEI.MOHAMMAD.JAVAD@AUTOWORLD.IR



بوده و سیر صعودی به خود گرفته است. بر این اساس بسیاری از شرکت‌ها، به خصوص واردکنندگان خودرو شرایط فروش خود را متوقف کرده‌اند.

رشد قابل توجه بهای ارز طی دو روز گذشته همچون سابق روی بازار خودرو نیز تاثیر گذار بوده و قیمت‌ها در این بخش از بازار بانوساناتی همراه



نوسانات چشمگیر قیمت در بازار خودرو

تحلیل

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

قیمت خودروهای وارداتی افزایش خواهد یافت؟

بود. بر این اساس درحالی که قرار بود این آیین‌نامه از سال آینده، یعنی ۱۴۰۵ اجرایی شود، از این پس پرداختی واردکنندگان درخصوص موارد یادشده با ارز ۱۴۰ هزار تومان محاسبه خواهد شد. در این صورت قیمت انواع خودرو وارداتی در بازار بارشد محسوس و قابل توجهی همراه خواهد بود.

خواهد بود و همچنین مبنای محاسبه دیون دولتی از جمله عوارض گمرکی، خودرو فرسوده، آمبولانس و ... هم بر مبنای قیمت ارز تالار دوم محاسبه خواهد شد.

این درحالی است که در سال جاری مبنای این محاسبات، ارز ۷۳ هزار تومانی

برخی اخبار و گزارش‌ها حاکی از آن است که گمرکات کشور از امروز جهت ترخیص خودرو و دریافت تعرفه گمرکی و همچنین دیون دولتی، مبنای کار را قانون واردات خودرو در سال ۱۴۰۵ قرار داده‌اند.

طبق این قانون، مبنای محاسبه تعرفه ارز آزاد، دلار عرضه‌شده در تالار دوم بورس

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	۲۳۰	۲۰۰	۳۰	▲
کی‌ام‌بی ایکل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	۲۹۵	۲۶۰	۳۵	▲
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲۹۲	۲۶۰	۳۲	▲
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۱۸۲	۲۴۰	۵۸	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲۴۳	۳۶۰	۱۱۷	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	۷۵۸	۴۰۰	۳۵۸	▲
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲۰۰	۷۰۰	۵۰۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	۷۰۰	۵۰۰	۲۰۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	۸۰۰	۲۸۰	۵۲۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۱۵۷	۲۵۰	۹۳	▲
لاماکوفلو (۱۴۰۴)	۸۹۰	۲۴۰	۶۵۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	۲۹۰	۵۵۰	۲۶۰	▲
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	۹۰۰	۸۳۰	۷۰	▲
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۹۵۰	۱۰۰	۸۵۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۶۹۰	۷۰۰	۱۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	۶۰۰	۱۷۰	۴۳۰	▲
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	۴۹۵	۲۰۰	۲۹۵	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳)	۷۹۰	۱۷۰	۶۲۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۲۹۰	۷۳۰	۴۴۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۹۰۰	۳۰۰	۶۰۰	▲
جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳۰۰	۴۰۰	۱۰۰	▲
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	۴۳۷	۲۰۰	۲۳۷	▲
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲۶۸	۴۰۰	۱۳۲	▲
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۴۹۰	۵۰۰	۱۰	▲
رونو Erx5 (۲۰۲۳)	۷۶۲	۷۰۰	۶۲	▲
کیا سراتو اتوماتیک LGT این (۲۰۲۳)	۷۵۰	۳۵۰	۴۰۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۴۳۰	۸۰۰	۳۷۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۷۰۰	۵۰۰	۲۰۰	▲
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۵۹۰	۴۰۰	۱۹۰	▲
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۵۹۰	۷۰۰	۱۱۰	▲
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۸۷۰	۵۰۰	۳۷۰	▲
فولکس تی‌آر ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۸۸۰	۵۰۰	۳۸۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲۰۰	۵۰۰	۳۰۰	▲
کی‌ام‌بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۱۵۰	۴۵۰	۳۰۰	▲
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۲۶۸	۳۰۰	۳۳۲	▲
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۷۹۸	۱۰۰	۶۹۸	▲
لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۶۴۰	۰	۶۴۰	▲
لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۷۳۹	۰	۷۳۹	▲
لیپ موتور T03 (۲۰۲۵)	۵۵۱	۵۰۰	۵۱	▲
مزدا CX-50 کراس اوور (۲۰۲۴)	۶۹۰	۴۰۰	۲۹۰	▲
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۶۹۸	۵۰۰	۱۹۸	▲
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۲۵۰	۲۰۰	۵۰	▲
نيسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۹۴۵	۸۰۰	۱۴۵	▲
وویا فری (۲۰۲۵)	۹۵۰	۸۰۰	۱۵۰	▲
هونگچی H5 (۲۰۲۵)	۱۹۴	۲۰۰	۶	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۵۹۲	۵۰۰	۹۲	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۶۴۲	۲۳۳	▲
پراید ۱۵۱ بالالینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۶۴۵	۲۳۱	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۸۲۱	۳۱۷	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۹۰۶	۲۹۷	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۹۹۹	۳۲۸	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۹۳۰	۳۶۹	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۹۶۸	۴۱۱	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	یک میلیون و ۲۵۰	۴۷۰	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیون و ۲۷۰	۳۰۲	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۸۲۳	۲۳۶	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۸۳۵	۳۱۹	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۸۵۵	۳۳۲	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۸۱۷	۲۵۲	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۸۱۸	۳۴۴	▲
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیون و ۹۵۰	۱۱۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیون و ۳۹۵	۵۰۴	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیون و ۴۸۵	۵۶۷	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیون و ۵۲۷	۵۴۴	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیون و ۲۲۸	یک میلیون و ۸۱۳	۵۸۵	▲
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیون و ۹۰۰	۱۱۱	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیون و ۹۵۰	۱۱۵	▲
نيسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیون و ۲۳۰	۱۳۰	▲
نيسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیون و ۱۷۰	۴۰	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیون و ۴۰۰	۳۰۰	▲
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیون و ۱۳۴	یک میلیون و ۴۹۰	۳۵۶	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیون و ۱۱۷	۳۱۹	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیون و ۲۱۳	۴۱۵	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیون و ۲۹۵	۴۰۸	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیون و ۲۹۲	۴۰۰	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیون و ۴۰۰	۵۰۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیون و ۱۷۰	۶۲۷	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیون و ۳۲۶	۴۹۳	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما رتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیون و ۴۱۴	۵۵۴	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما رتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیون و ۴۴۸	۵۶۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیون و ۵۸۰	۵۸۷	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیون و ۱۱	یک میلیون و ۶۶۰	۶۴۹	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیون و ۴۱۳	۴۸۳	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیون و ۴۳۷	۴۸۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیون و ۴۷۰	۵۰۱	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیون و ۱۸۶	یک میلیون و ۷۲۵	۵۳۹	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیون و ۴۰۲	۴۳۵	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیون و ۱۶۹	یک میلیون و ۸۰۰	۶۳۱	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیون و ۱۸۸	۴۹۱	▲
ری‌ا (۱۴۰۴)	یک میلیون و ۱۴۲	۲ میلیون و ۳۷۰	۱ میلیون و ۲۲۸	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۸۵۰	۲۰۰	▲



کشف روغن موتور قاچاق از یک دستگاه خاور در ابهر



فرمانده انتظامی شهرستان ابهر از کشف بیش از ۵ تن روغن موتور خارجی قاچاق در بازرسی از یک دستگاه کامیونت خاور در محور مواصلاتی خدابنده- ابهر خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز زنجان؛ هادی نوروزی گفت: «عوامل پلیس آگاهی حین کنترل خودروهای عبوری در محور خدابنده به یک دستگاه کامیونت خاور مشکوک و آن را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران در بازرسی از این کامیونت ۵ تن و ۵۰۰ کیلوگرم روغن موتور خارجی قاچاق و فاقد مجوز را کشف کردند که ارزش محموله کشف شده توسط کارشناسان

مربوطه بیش از ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون ریال برآورد شده است.» سرهنگ نوروزی اضافه کرد: «در این خصوص یک نفر دستگیر و کامیونت وی به پارکینگ منتقل گردید، متهم نیز بعد از تشکیل پرونده جهت رسیدگی، به مراجع قضائی معرفی شد.» فرمانده انتظامی شهرستان ابهر از شهروندان خواست هرگونه اخبار و اطلاعات خود را در خصوص فعالیت غیرقانونی قاچاقچیان و احکام کنندگان کالا و سودجویان اقتصادی با شماره تلفن ۱۱۰ در اختیار پلیس قرار دهند.



صادرات مستقیم به هند و دوم، افزایش رقابت در بازارهای همسایه، زیرا تولیدکنندگان منطقه‌ای برای جبران کاهش سهم خود در هند، به بازارهای جایگزین روی خواهند آورد از سوی دیگر، افزایش ظرفیت تولید در هند می‌تواند به ایجاد مازاد عرضه در برخی مقاطع منجر شود. همان‌طور که مسئولان شرکت‌های هندی اشاره کرده‌اند، در صورت مازاد تولید، احتمال عرضه محموله‌های صادراتی به‌صورت اسپات وجود دارد. این موضوع می‌تواند قیمت‌های جهانی روغن پایه را تحت فشار قرار دهد و برای تولیدکنندگان ایرانی که با هزینه‌های بالاتر و محدودیت‌های تحریمی مواجه‌اند، چالش جدی ایجاد کند. در عین حال، فرصت‌هایی نیز وجود دارد؛ اگر ایران بتواند با ارتقای کیفیت تولید و تمرکز بر گروه‌های خاص مانند Bright Stock یا روغن‌های باویسکوزیته پایین، جایگاهی در بازارهای منطقه‌ای تثبیت کند، می‌تواند از خلأهای ایجادشده در ساختار عرضه بهره‌بربرد.

نکته مهم دیگر، تاثیر این توسعه بر ساختار قیمت‌گذاری است. با افزایش عرضه داخلی در هند، فشار بر قیمت‌های گروه II و III در بازار آسیا افزایش خواهد یافت. این موضوع می‌تواند حاشیه سود تولیدکنندگان منطقه‌ای را کاهش دهد و آن‌ها را به سمت تنوع‌بخشی محصولات و توسعه بازارهای جدید سوق دهد. برای ایران، این شرایط یک هشدار جدی است؛ بدون سرمایه‌گذاری در فناوری‌های جدید و ارتقای کیفیت، رقابت با تولیدکنندگان بزرگ آسیای دشوار خواهد بود.

در مجموع، دو برابر شدن ظرفیت تولید روغن پایه در هند را باید یک تحول راهبردی دانست که پیامدهای آن فراتر از مرزهای این کشور خواهد رفت. این اقدام نه تنها ساختار واردات هند را تغییر می‌دهد، بلکه رقابت در بازارهای خاورمیانه و آسیا را تشدید می‌کند. برای ایران، این شرایط هم تهدید و هم فرصت است؛ تهدید از جهت فشار قیمتی و کاهش سهم بازار و فرصت از جهت بازتعریف جایگاه در بخش‌های خاص و همکاری‌های منطقه‌ای. موفقیت در این فضا نیازمند برنامه‌ریزی دقیق، ارتقای کیفیت و توسعه شبکه‌های صادراتی است؛ در غیر این صورت، تولیدکنندگان ایرانی با چالش‌های جدی در سال‌های آینده مواجه خواهند شد.

هند را متحول می‌کند، بلکه پیامدهای گسترده‌ای برای تجارت منطقه‌ای و جهانی روغن پایه خواهد داشت. هند با جمعیتی بیش از ۱.۴ میلیارد نفر و ناوگان خودرویی بالغ بر ۳۲۶ میلیون دستگاه، یکی از بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان روانکار در جهان است. مصرف روغن پایه این کشور در سال ۲۰۲۴-۲۰۲۳ حدود ۴.۱ میلیون تن بوده که نسبت به سال قبل رشد قابل توجهی نشان می‌دهد. در چنین شرایطی، افزایش ظرفیت تولید داخلی می‌تواند وابستگی هند به واردات را کاهش دهد و تعادل جدیدی در بازارهای منطقه‌ای ایجاد کند. از منظر منطقه‌ای، این توسعه ظرفیت بیشترین فشار را بر صادرکنندگان کره‌ای و خاورمیانه‌ای وارد خواهد کرد. همان‌طور که در گزارش اشاره شده، واردات روغن پایه هند در سال گذشته به حدود ۳.۷ میلیون تن رسید که بخش عمده آن از گروه II و III تامین شد. با افزایش ظرفیت داخلی، نیاز به واردات این گروه‌ها کاهش می‌یابد و این موضوع می‌تواند بازارهای صادراتی کره جنوبی و برخی تولیدکنندگان خاورمیانه را تحت فشار قرار دهد. برای ایران، که به‌طور سنتی بخشی از بازار منطقه‌ای را هدف قرار داده، این تغییرات دو پیامد دارد؛ نخست، کاهش فرصت

داده‌اند که عرضه Bright Stock همچنان محدود خواهد بود و واردات روغن‌های باویسکوزیته پایین ادامه خواهد داشت. آمار واردات نشان می‌دهد که هند در سال گذشته حدود ۳.۶۸ میلیون تن روغن پایه وارد کرده که نسبت به سال قبل افزایش داشته است. بیشترین رشد مربوط به گروه II بوده، در حالی که واردات گروه I و III اندکی کاهش یافته است. سه شرکت خصوصی بزرگ شامل Savita Oil Tech- nologies، Apar Industries و Raj Petro Specialities (Brenntag آلمانی) بیشترین سهم را در واردات داشته‌اند.

به گفته کارشناسان، افزایش ظرفیت داخلی علاوه بر کاهش وابستگی به واردات، می‌تواند در صورت مازاد عرضه، زمینه صادرات مقطعی از سوی شرکت‌های ملی نفت هند را فراهم کند. این موضوع احتمالاً فشار تازه‌ای بر قیمت‌های جهانی روغن پایه وارد خواهد کرد و تعادل بازار آسیا را تغییر خواهد داد. تصمیم شرکت‌های ملی نفت هند برای افزایش ظرفیت تولید روغن پایه به بیش از ۲.۹ میلیون تن در سال تا ۲۰۲۸ را باید یکی از مهم‌ترین تحولات بازار روانکارها در آسیا دانست. این اقدام نه تنها ساختار عرضه داخلی

برنامه‌های توسعه‌ای جدید، آینده بازارهای جهانی را تحت تاثیر قرار می‌دهد؛

هند در مسیر تبدیل شدن به قطب تولید روغن پایه



سهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

در سال‌های اخیر بازار جهانی روغن پایه با سرعتی چشمگیر در حال تغییر است؛ تغییراتی که نه تنها ناشی از رشد مصرف در کشورهای پرجمعیت آسیایی است، بلکه به‌واسطه رقابت شدید میان تولیدکنندگان و فشار برای کاهش وابستگی به واردات نیز شکل گرفته است. در این میان، آسیا به‌عنوان موتور محرک مصرف روانکارها، بیش از هر منطقه دیگری تحت تاثیر این تحولات قرار دارد. افزایش تعداد خودروها، توسعه صنایع سنگین و رشد بخش حمل‌ونقل، تقاضا برای روغن پایه را به سطحی رسانده که بسیاری از کشورها ناچار شده‌اند راهبردهای تازه‌ای برای تامین پایدار این ماده حیاتی تدوین کنند. این تغییرات تنها به معنای افزایش ظرفیت تولید نیست؛ بلکه بازتعریف جایگاه کشورها در زنجیره ارزش جهانی روانکارهاست. برای ایران و دیگر کشورهای خاورمیانه، این روند یک هشدار جدی و در عین حال فرصتی تازه محسوب می‌شود؛ هشدار از آن جهت که ورود بازیگران جدید و افزایش ظرفیت تولید در آسیا می‌تواند رقابت را سخت‌تر کند و فرصت از آن جهت که بازاریابی بازارها امکان حضور فعال‌تر را فراهم می‌آورد. هند در آستانه یکی از بزرگ‌ترین تحولات صنعت روانکارهای خود قرار دارد؛ چرا که شرکت‌های ملی نفت این کشور برنامه‌ریزی کرده‌اند تا ظرفیت تولید روغن پایه را تا

سال ۲۰۲۸ بیش از دو برابر کنند و به سطح ۲.۹۱ میلیون تن در سال برسانند. این خبر در کنفرانس آسیایی روغن پایه و روانکارها در سنگاپور توسط یکی از مدیران ارشد شرکت هندوستان پترولیوم اعلام شد و بازتاب گسترده‌ای در میان فعالان بازار داشت.

بر اساس آمار رسمی، مصرف روغن پایه در هند طی سال مالی ۲۰۲۴-۲۰۲۳ به حدود ۴.۱ میلیون تن رسید؛ رقمی که نسبت به سال قبل رشد قابل توجهی نشان می‌دهد. این افزایش مصرف ناشی از رشد سریع ناوگان خودرویی کشور است که اکنون بیش از ۳۲۶ میلیون دستگاه خودرو را شامل می‌شود. در حال حاضر ظرفیت تولید چهار شرکت ملی نفت هند مجموعاً ۱.۴۱ میلیون تن در سال است، اما با اجرای طرح‌های توسعه‌ای، این رقم طی چهار سال آینده بیش از دو برابر خواهد شد.

شرکت نفت هند (IOC) بیشترین سهم را در این توسعه دارد و قرار است تا سال ۲۰۲۶ ظرفیت خود را به ۱.۲۵ میلیون تن برساند و به بزرگ‌ترین تولیدکننده روغن پایه در کشور تبدیل شود. هندوستان پترولیوم نیز ظرفیت خود را از ۵۰۰ هزار تن به ۷۵۰ هزار تن افزایش خواهد داد. چنانی پترولیوم ظرفیت تولید را دو برابر کرده و به ۴۸۰ هزار تن خواهد رساند، در حالی که ظرفیت شرکت بهارات پترولیوم در سطح ۴۳۰ هزار تن ثابت باقی می‌ماند.

این افزایش ظرفیت به‌طور مستقیم واردات روغن پایه گروه II و III را کاهش خواهد داد؛ به‌ویژه در بخش‌هایی مانند 150N و بالاتر که تاکنون بخش عمده‌ای از نیاز هند از کره جنوبی تامین می‌شد. با این حال، کارشناسان هشدار

"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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



است؛ ترکیبی که توانایی توقف بسیار سریع را فراهم می‌کند. نتایج تست‌ها نشان می‌دهد که فاصله توقف از ۱۰۰ تا صفر کیلومتر بر ساعت حدود ۳۱ تا ۳۲ متر است؛ رقمی که با سایر سوپراسپرت‌های برتر جهان قابل مقایسه است و عملکرد ترمز این هیولارادر سطح جهانی قرار می‌دهد. سیستم ترمز کربن‌سرامیکی نه تنها قدرت توقف بالایی دارد، بلکه مقاومت فوق‌العاده در برابر خستگی حرارتی را نیز ارائه می‌کند؛ ویژگی خاصی که در رانندگی تهاجمی پیست و مسیرهای طولانی ضروری است. این نوع ترمزها نسبت به ترمزهای فولادی سنتی سبک‌تر بوده و وزن چرخ را کاهش می‌دهند که به نوبه خود به بهبود هندلینگ و پاسخ‌پذیری کمک می‌کند.

◀ لامبورگینی آونتادور (Super Veloce Jota) (SVJ) نه تنها یکی از برترین سوپراسپرت‌های V12 در دوران مدرن است، بلکه عملکرد ترمز آن نیز در کلاس خود چشمگیر است.

این خودرو از سیستم ترمز هیدرولیک دو مدار با بوستر خلأ بهره می‌برد که همراه با دیسک‌های کربن‌سرامیکی (CCB) در جلو و عقب به‌طور خاص طراحی شده‌اند تا نیازهای توقف قدرتمند این ماشین ۱۷۰۰ اسب بخاری را برآورده کنند. در جلو، صفحه‌های ترمز ۲۸×۴۰۰ میلی‌متری با کالیپرهای ۶ پیستونه نصب شده‌اند؛ در حالی که عقب از دیسک‌های ۲۸×۳۸ میلی‌متر با کالیپرهای ۴ پیستونه برخوردار

سیستم ترمز فوق پیشرفته لامبورگینی

تلگرام

Telegram

هزینه بالای ساخت خودرو برقی!

از سال ۲۰۱۰ میلادی به بعد افزایش روزافزون آلودگی هوای شهرهای بزرگ و پرمجمیت دنیا سبب شد خودرو سازان در طراحی و تولید محصولات خود تجدید نظر کنند و به همین دلیل رفته رفته انرژی‌های تجدیدپذیر به خصوص نیروی الکتریکی جایگزین استفاده از سوخت‌های فسیلی شد. در عین حال کارشناسان بر این باورند که تا سال ۲۰۵۰ میلادی دیگر خبری از خودروهای مجهز به موتور احتراق داخلی این است که آیا افزایش نرخ استفاده از انرژی و گران قیمت بودن قطعات و منبع انرژی الکتریکی، امکان رشد و توسعه خودروهای الکتریکی تا سال ۲۰۵۰ وجود دارد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

هزینه‌ای که به توسعه و تولید خودروهای برقی اختصاص داده خواهد شد، در صورتی که صرف توسعه خودروهای هیبریدی شود، به همان میزان می‌تواند در کاهش گازهای گلخانه‌ای موثر باشد. هر چند که تأکید خودرو سازان مطرح نیز بر توسعه و تولید مدل‌های پلاگین -هیبرید و هیبریدهای متوسط (Mild Hybrid) است. اما فاصله بسیار زیادی تا حذف کامل موتورهای احتراق داخلی وجود دارد؛ زیرا موتورهای احتراق داخلی به صرفه‌تر و اقتصادی‌تر بوده و نیازی به زیرساخت‌های لازم جهت تولید انرژی پاک ندارند.

محمدیان

همواره گفته می‌شود که رشد و توسعه خودروهای برقی در آینده چند برابر خواهد شد. اما به این نکته اشاره نمی‌شود که تولید برق مورد نیاز این دسته از خودروها باید بر پایه سوخت نوین و غیر از سوخت فسیلی باشد. بر این اساس تولید انرژی الکتریکی نیاز به سرمایه‌گذاری کلان داشته و از طرفی تولید خودرو الکتریکی نیز با در نظر گرفتن مترپال اولیه ساخت باتری‌ها که اغلب از لیتیوم است، چندان مقرون به صرفه نخواهد بود.

جغفری

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

کیفیت پایین ساخت

◀ موتورسیکلت چینی ۲ سیلندر دارم و چندی بود در حال روشن بودن. پیش‌ترانه آن، صدای زیادی از بخش بالای موتور به گوش می‌رسید. همچنین دمای موتور نیز بالاتر از حد استاندارد نمایش داده می‌شد. با مراجعه به تعمیرگاه، مکانیک با بررسی دقیق اعلام کرد که موتورسیکلت‌های چینی به دلیل کیفیت پایین در ساخت، در کوتاه‌ترین مدت با مشکل واشر سیلندر زدن مواجه می‌شوند و به همین دلیل موتورسیکلت‌م نیاز به تعویض واشر سیلندر دارد.

علیزاده-تهران

نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۷۴

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۲۴۷۵
کدام مورد زیر می‌تواند در کاهش سرعت خودرو و موتورسیکلت نقش بیشتری داشته باشد؟

۱- نصب GPS

۲- استفاده از دزدگیرهای هوشمند تصویری

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام یک از موارد زیر سبب کاهش خطا در تشخیص مقصر اصلی حین تصادفات رانندگی می‌شود؟ در پاسخ به این پرسش ۵۵ درصد به گزینه یک یعنی به کار گرفتن دوربین‌های مدار بسته در معابر عمومی و ۴۵ درصد به گزینه دوم یعنی استقرار نیروهای پلیس به تعداد زیاد در سطح معابر رأی داده بودند.

پیامک

SMS

توجه به نحوه صحیح سوخت گیری

در صورتی که خودرو حین سوخت گیری روشن باشد، مشکل خاصی برای آن ایجاد خواهد شد؟

عزیزی-تهران

◀ بله؛ یکی از نکات ایمنی که بارها کارشناسان به آن توصیه می‌کنند، سوخت گیری در زمان خاموش بودن خودرو است. زیرا در زمان روشن بودن خودرو، اجزای مختلفی در حال کار کردن هستند و تماس مداوم این اجزا با یکدیگر ممکن است جرقه‌ای ایجاد کند و برخورد بخار بنزین با این جرقه می‌تواند به راحتی منجر به آتش سوزی شود.

بنابراین بهتر است در زمان سوخت گیری، وسیله نقلیه خاموش باشد و سر نشینان نیز به هیچ عنوان فندک خودرو یا سیستم صوتی آن را روشن نکنند. همچنین در زمان روشن بودن خودرو، پمپ بنزین و سایر ادوات سیستم سوخت رسانی فعال هستند. بنابراین در این شرایط اگر سوخت وارد مدار شود، احتمال ایجاد خرابی قطعات سیستم سوخت رسانی نیز وجود دارد. بنابراین بهتر است برای سوخت گیری، خودرو را خاموش کنید.

اسپرت بودن خودرو

در بسیاری از خودروها مانند مرسدس بنز SL، بام و Z4 با جگوار اف -تایپ، کاپوت کشیده است و بخش عقب خودرو بسیار کوتاه است. علت کشیده بودن کاپوت و کوتاه بودن عقب این دسته از خودروها چیست؟ آیا چنین طراحی روی ایردینامیک خودرو تأثیر منفی نمی‌گذارد؟

۲۸۷۸*۹۱۹۰

◀ امروزه ایمنی خودروها بیش از گذشته مد نظر خودرو سازان قرار گرفته است. به عبارت دیگر در مراحل اولیه اسکچ زدن خودرو، پیش از این که در ظاهر آن، طراحی خاصی مد نظر طراح باشد، به ایمنی خودرو توجه می‌شود. بر این اساس یکی از دلایلی که امروزه خودروهای اسپرت و سوپراسپرت دارای کاپوت کشیده‌تری نسبت به سایر مدل‌ها هستند، ایمنی بالای آن‌هاست.

اما این تنها دلیل طراحی خاص این مدل خودروها نیست؛ بلکه در این نوع طراحی زیبایی بیشتر نیز مد نظر طراحان است و در عین حال حس تهاجمی و اسپرت بودن خودرو دو چندان می‌شود. در عین حال، سلیقه طراح از مهم‌ترین عوامل موثر در نوع طراحی خودرو است. به‌طور مثال کمپانی بامو در رقابت تنگاتنگ با سایر خودرو سازان مطرح، چنین طراحی خاصی را برای مدل Z4 در نظر گرفته است. این خودرو که با ظاهر تهاجمی‌تر و البته زیباتر به‌بازار عرضه شده، برای رقابت با سایر رودسترهای اسپرت تولید شده است.

همچنین نیاز است که دماغه خودرو در مدل‌های اسپرت یا سوپراسپرت با هدف ایمنی بالاتر و پرفورمنس بهتر کشیده‌تر باشد. طراحی کوتاه عقب خودرو نیز به مساله مرکز ثقل و توزیع وزن مربوط می‌شود. در عین حال همین موضوع سبب جذابیت این مدل خودروها شده است. همچنین در پاسخ به بخش پایانی سوال شما باید گفت که هر نوع خودرویی که طراحی می‌شود، پیش از این که به مرحله تولید برسد و روی خط تولید قرار گیرد، توسط تیم مهندسان مکانیک مورد بررسی قرار می‌گیرد و ضریب آیرودینامیک آن به خوبی با محاسبات دقیق ارزیابی می‌شود تا نوع طراحی بدنه اثر منفی بر خودرو نگذارد. در نهایت از طراحی خودرویی با کاپوت کشیده و پشت کوتاه به اصطلاح GT یا گرند توریسمو یاد می‌شود. این نوع طراحی بسیار مورد پسند و توجه اسپرت‌دوستان است. تا جایی که در طراحی خودروهای کراس‌اوور برقی مانند فورد موستانگ مک -ای یا کراس‌هاچیک تمام برقی کامیونورز (EV6) نیز شاهد به کارگیری چنین طراحی هستیم.

جیلی «امگرد ۲۰۲۶»: جهش هوشمندانه در سدان‌ها؛ دوئل چشم‌بادامی‌ها با اروپایی‌ها چگونه خواهد بود؟



◀ جیلی امگرد ۲۰۲۶ را می‌توان نمادی از رشد سریع خودروسازی چین دانست که با طراحی برجسته، امکانات رفاهی مدرن، ایمنی چشمگیر و بسته‌فنی قابل رقابت، تلاش می‌کند جایگاه خود را در بازار جهانی به ویژه در برابر ژاپنی‌ها و اروپایی‌ها تثبیت کند. این خودرو از پلت‌فرم مدرن BMA بهره می‌برد و با ترکیب تکنولوژی‌های روز و کیفیت ساخت بالا، پیشنهاد جذابی در کلاس سدان‌های خانوادگی محسوب می‌شود.

طراحی کابین: ترکیب تکنولوژی و راحتی

داخل کابین امگرد ۲۰۲۶، طراحی متمرکز با چشم‌انداز راننده و استفاده گسترده از مواد نرم لمس، حس کیفیت و فضای بالاتری نسبت به رقبای ایجاد می‌کند. بیشترین سطوح داخلی از مترپال با کیفیت نرم لمس تشکیل شده و صندلی‌هایی با روکش پریمیوم و طراحی ارگونومیک، راحتی طولانی‌مدت را تضمین می‌کنند. صفحه نمایشگر اطلاعات و سرگرمی در بعضی نسخه‌ها تا ۱۴.۶ اینچ اندازه دارد و سیستم هوشمند Flyme Auto امکان کنترل صدا، ناوبری و اتصال تلفن همراه را فراهم می‌کند. امگرد ۲۰۲۶ با صندلی‌های راحت با پشتیبانی خوب، تهویه مطبوع هوشمند، فیلتر هوای CN95 برای کیفیت هوا و آینه‌های جانبی برقی با تا شدن و تنظیم الکترونیکی ارائه می‌شود که تجربه رانندگی و سرنشینی را به سطحی بالاتر می‌برد. چنین ترکیبی از تکنولوژی و راحتی در این کلاس قیمتی، انتظار را بالاتر می‌برد و حتی با نمونه‌های گران قیمت‌تر رقابت می‌کند. در بخش ایمنی، امگرد ۲۰۲۶ مجهز به ۶ کیسه هوا SRS برای راننده، سر نشین جلو، جانبی و پرده‌ای است و سیستم‌های پیشرفته مانند ESP کنترل الکترونیکی پایداری از برند بوش را دارا است تا در شرایط ناایمن، ثبات خودرو حفظ شود. همچنین سیستم‌های نظارتی صندلی هوشمند به راننده یادآوری می‌کنند که قبل از خروج از خودرو، وضعیت نشستن سر نشینان را بررسی کنند. این ترکیب از تجهیزات ایمنی، در کنار کنترل پایداری، ترمز ضد قفل و سیستم توزیع الکترونیکی ترمز، امگرد را به گزینه‌ای مناسب برای خانواده‌ها تبدیل کرده است.

ساختار پلت‌فرم و عملکرد دینامیک

امگرد بر اساس پلت‌فرم BMA ساخته شده که فضای داخلی بیشتری ایجاد می‌کند و به‌طور هم‌زمان پایداری و هندلینگ بهتر در سرعت‌های بالاتر را فراهم می‌سازد. این پلت‌فرم همچنین امکان نصب پیش‌ترانه‌های مختلف و تکنولوژی‌های نوین را آسان‌تر می‌کند. قیمت جیلی امگرد ۲۰۲۶ در بازارهای مختلف جهانی متغیر است؛ اما در منابع معتبر قیمت آن از حدود ۹۴ هزار و ۹۰۰ دلار آمریکا برای نسخه‌های پایه تا حدود ۹۴ هزار و ۹۰۰ یوان چین برای نسخه‌های پیشرفته با موتور توربوشاژر گزارش شده است.

طراحی خارجی: لوکس و پویا

جیلی امگرد ۲۰۲۶ با زبان طراحی جدید «Geely 4.0» معرفی شده و لوکس و مدرن به نظر می‌رسد. جلو پنجره بزرگ با میله‌های کرومی عمودی، چراغ‌های LED با توزیع نور گسترده و جلو پنجره‌ای که به روشنی هویت بصری خانواده جدید جیلی را نشان می‌دهد، از جمله مهم‌ترین عناصر طراحی این خودرو هستند. چراغ‌های روز روشن (DRL) سه‌قسمتی و چراغ‌های عقب LED با برد نوری قابل توجه، علاوه بر زیبایی باعث افزایش ایمنی در شرایط کم‌نور می‌شوند. ابعاد جدید این سدان به‌طور محسوسه افزایش یافته است؛ طول، عرض و ارتفاع این خودرو به ترتیب به ۴۸۱۵، ۱۸۸۵ و ۱۴۸۰ میلی‌متر رسیده است. ضمن اینکه فاصله محوری نیز رشد قابل توجهی داشته و فضای داخلی بیشتر شود و ظاهر خودرو با یرنگ‌های ۱۷ یا حتی ۱۸ اینچی و قلاب بیشتری پیدا کند. خطوط پویا در پهلو و شیب رو به عقب سقف که به تیز شدن بخش عقب کمک کرده، ترکیب زیبایی و دینامیک را در سراسر بدنه القا می‌کند.

دو انتخاب، دو تجربه

برای مدل ۲۰۲۶، امگرد چند گزینه پیش‌ترانه ارائه می‌دهد؛ پیش‌ترانه ۱.۵ لیتری طبیعی که توان مناسب و مصرف سوخت اقتصادی دارد و CVT (گیربکس متغیر پیوسته) هماهنگ شده است تا رانندگی نرم و کم‌مصرف ارائه دهد. پیش‌ترانه ۱.۵ لیتری توربوشاژر با قدرت حدود ۱۸۱ اسب بخار و گشتاور ۲۹۰ نیوتن متر که با گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه مرطوب (7DCT) همراه است. این نسخه شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت حدود ۷.۹ ثانیه را ثبت می‌کند و نشان‌دهنده تمرکز بر پرفورمنس و پاسخگویی سریع‌تر است.

این ترکیب موتور قدرتمند با گیربکس دو کلاچه باعث می‌شود امگرد در شتاب و تجربه رانندگی به خودروهای ژاپنی و اروپایی نزدیک شود؛ در حالی که نسخه‌های استانداردتر نیز مصرف سوخت معقولی ارائه می‌دهند.



پیشران مدرن توربوشارژ «هیوندای»

از سال ۲۰۲۲ به بعد، هیوندای بخش زیادی از تمرکز خود را روی پیشرانهای توربوشارژ با نام اسمارت استریم گذاشته است که بهطور چشمگیری در عملکرد، مصرف سوخت و انتشار آلایندهی بهبود داشته‌اند. یکی از برجسته‌ترین اعضای این خانواده، موتور Smartstream G1.6 T-GDI است؛ یک موتور توربوشارژ ۴ سیلندر خطی با حجم ۱.۶ لیتر که از فناوری سیستم تایمینگ متغیر مداوم CVVD (Continuously Variable Valve Duration) بهره می‌برد. این تکنولوژی منحصربه‌فرد به‌طور هوشمندانه مدت‌زمان باز و بسته شدن سوپاپ‌ها را بسته به شرایط رانندگی تنظیم می‌کند که باعث افزایش ۴ درصد در قدرت، ۵

درصد در مصرف سوخت و کاهش ۱۲ درصدی در آلایندهی می‌شود. موتورهای ۱.۶ T-GDI معمولاً حدود ۱۸۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۶ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کنند و در خودروهای متعددی از جمله هیوندای توسان، الانترا، کونا و سوناتا به کار رفته‌اند. در کنار این، هیوندای نسل جدیدی از پیشران ۲.۵ لیتر توربوشارژ را نیز معرفی کرده که در نسخه‌های هیبریدی و محصولات بزرگ‌تر مانند Santa Cruz Turbo و برخی SUV ها به کار می‌رود و توان و گشتاور بالاتری ارائه می‌دهد که همراه با گیربکس‌های پیشرفته اتوماتیک یا DCT عملکرد بهتری در شتاب و پاسخ‌دهی فراهم می‌کند.

در گفت‌وگو با رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان استان اصفهان مطرح شد؛

ضرورت نجات صنعت قطعات از قیمت‌گذاری دستوری

قیمت‌گذاری دستوری، تأخیر پرداخت‌ها و شکاف تورمی، نقدینگی قطعه‌سازان را فرسوده کرده و در صورت اصلاح نشدن، زنجیره تولید خودرو را با بحران مواجه خواهد کرد

موجود نیست. «احمدی اضافه کرد: «بنابر این، چه بخواهیم و چه نخواهیم، باید مسیر منطقی توسعه صنعت خودرو را بپذیریم؛ در غیر این صورت، هزینه‌های بیشتری پرداخت خواهیم کرد.»

موانع واردات تجهیزات و مشکلات ترخیص کالا عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن کشور در پاسخ به پرسشی درباره محدودیت واردات تجهیزات گفت: «مشکل اصلی، کمبود ارز و عدم تخصیص آن برای واردات ماشین‌آلات است. حتی اگر اعلام شود محدودیت‌ها بر داشته شده، استفاده از منابع صندوق توسعه ملی فرآیندی طولانی و پیچیده دارد. امروز ثبت سفارش پس از طی مراحل اولیه، حداقل ۱۵۰ روز زمان می‌برد و پس از آن نیز مراحل اداری متعددی وجود دارد که روند را به‌شدت زمان‌بر و طولانی کرده است.»

رئیس انجمن صنایع همگن استان اصفهان درباره وضعیت تولیدکنندگان قطعات اظهار داشت: «وضعیت هیچ‌یک از قطعه‌سازان مطلوب نیست و مکانی که واحد تولیدی در آن قرار دارد، تفاوتی ایجاد نمی‌کند. مشکلات خودروساز دولتی مستقیماً به زنجیره تأمین منتقل شده و قطعه‌سازان را نیز در بحران فرو برده است. بسیاری از آن‌ها با چک‌های برگشتی مواجه شده‌اند که اعتبار بانکی‌شان را خدشه‌دار کرده و اعتماد تأمین‌کنندگان را کاهش داده است. از سوی دیگر، کاهش نقدینگی، توان تولید حتی در بخش قطعات

یدی را تحت تأثیر قرار داده است.» وی با تأکید بر گستردگی مسئولیت قطعه‌سازان افزود: «مسئولیت قطعه‌سازان تنها محدود به خودروسازان نیست؛ ما در برابر ۲۷ میلیون خودرویی که در کشور تردد می‌کنند نیز مسئولیت مستقیم داریم. اگر قطعات مصرفی این خودروها - که عمر مشخص دارند - به‌موقع تأمین نشود، تنها به محیط زیست آسیب وارد می‌شود، بلکه خسارت‌های بزرگ‌تری در آینده پدید خواهد آمد. تأمین مستمر قطعات برای این ناوگان یک ضرورت انکارناپذیر است.»

نقش بی‌ادعای قطعه‌سازان در پایداری تولید احمدی در واکنش به اظهارات برخی مسئولان درباره احتمال درگیری‌های نظامی و تأثیر آن بر اقتصاد گفت: «این گونه شرایط نیز تأثیر مستقیمی بر اقتصاد دارد. سرمایه‌پیش از هر چیز به امنیت نیاز دارد. ضرب‌المثلی است که می‌گوید سرمایه‌مانند آهو است؛ با کوچک‌ترین صدای ناآمنی فرار می‌کند. این موضوع برای سرمایه داخلی و خارجی یکسان است.» وی در پاسخ به پرسشی درباره کاهش‌های افزایش تاب‌آوری قطعه‌سازان افزود: «توصیه من به همکاران این است که با احتیاط و محافظه‌کاری حرکت کنند. باید از تصمیمات شتاب‌زده پرهیز کرد و ریسک‌های کاری را تا حد ممکن کاهش داد. همه باید در جهت کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری تلاش کنیم. حتی در شرایط دشوار نیز آموزش‌های تخصصی - چه در حوزه مالی و چه فنی - باید تداوم یابد.» احمدی با تأکید بر بهره‌گیری از توان داخلی ادامه داد: «تا جایی که ممکن است باید از تجهیزات ساخته‌شده توسط مهندسان داخلی استفاده کنیم. همین دستاوردهاست که صنعت را تا این مرحله پیش برده است.»

ضرورت جراحی اقتصادی در صنعت خودرو عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن کشور درباره انتظارات قطعه‌سازان از حاکمیت گفت: «اولین و مهم‌ترین اقدام، ایجاد امنیت اقتصادی و روانی است. بدون امنیت، امکان رشد و سرمایه‌گذاری وجود ندارد. صنعت باید بتواند با جهان در ارتباط باشد تا از فناوری‌های روز استفاده کند، صادرات انجام دهد، از نظام بانکی بهره‌برد و سرمایه‌گذاری کند.» وی در پایان با اشاره به لزوم تصمیم‌گیری اساسی درباره قیمت‌گذاری خودرو خاطر نشان ساخت: «باید یک تصمیم اساسی درباره قیمت‌گذاری خودرو گرفته شود. همان‌طور که رئیس‌جمهور درباره قیمت بنزین اشاره کردند که بدون جراحی اقتصادی مشکلات حل نمی‌شود، در صنعت خودرو نیز نیاز به یک جراحی اقتصادی جدی داریم. اما ممکن است این راه دشوار باشد و قیمت‌ها افزایش یابد، اما رها کردن وضعیت موجود، مانند داستان قورباغه در آب در حال جوشیدن است.»



نویسنده: ...

در: «این تصور که با واردات خودروهای لوکس می‌توان کیفیت تولیدات داخلی را ارتقا داد، به‌طور کامل نادرست است. اگر هدف، افزایش کیفیت است، مسیر اصلی، واردات فناوری است؛ باید ماشین‌آلات پیشرفته صنعتی، پلت‌فرم‌های جدید و همکاری با شرکت‌های معتبر جهانی در اولویت قرار گیرد.» این مقام صنفی افزود: «تولید موتورهای جدید، گیربکس‌های مدرن یا خودروهای برقی و هیبریدی تنها زمانی ممکن است که ساختارهای تولیدی متناسب با آن‌ها بازسازی و در آن‌ها سرمایه‌گذاری شود. مسیر واقعی ارتقای کیفیت از نوسازی و توسعه فناوری می‌گذرد، نه از واردات مقطعی خودرو.» وی با تأکید بر غیر واقعی بودن اتکا به واردات خودرو به جای تولید داخلی اظهار داشت: «مصرف سالانه کشور حدود ۲ میلیون دستگاه خودرو است و تأمین چنین حجمی از طریق واردات، هزینه‌ای بسیار سنگین به دنبال دارد. حتی اگر خودروهای اقتصادی وارد شود، قیمت هر دستگاه کمتر از ۱۵ هزار دلار نخواهد بود. با احتساب هزینه خودرو و قطعات یدکی، واردات ۲ میلیون دستگاه به‌رقمی حدود ۷۰ تا ۸۰ میلیارد دلار نیاز دارد و چنین منابعی در کشور



صنعت قطعه به عنوان ستون فقرات صنعت خودرو کشور، این روزها با چالش‌های ساختاری مواجه است که ریشه در مداخلات قیمتی، تورم فزاینده و تأخیرهای مزمن در پرداخت‌ها دارد. با وجود نقش بی‌بدیل این صنعت در تأمین نیاز میلیون‌ها خودرو، برنامه‌ریزی و نقدینگی واحدهای تولیدی تحت تأثیر نوسان‌های کلان اقتصادی قرار گرفته است. فعالان این عرصه، بیش از هر چیز خواستار ثبات اقتصادی، شفافیت در تصمیم‌گیری و ایجاد بسترهای لازم برای سرمایه‌گذاری و تداوم تولید هستند.

تبعات سیاست قیمت‌گذاری دستوری ابراهیم احمدی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به وضعیت نامساعد صنعت قطعه در نیمه دوم سال جاری به «دنیای خودرو» گفت: «وضعیت کنونی صنعت قطعه به‌ویژه از جانب یک خودروساز دولتی و یکی از خودروسازان خصوصی که روند پرداخت‌هایشان به کلی نامطلوب است، مناسب ارزیابی نمی‌شود. پرداخت‌های این دو خودروساز طی ماه‌های گذشته در عمل متوقف شده و متأسفانه شاهد برگشت خوردن برخی چک‌ها و ایجاد مشکلات مالی عمیق برای قطعه‌سازان بوده‌ایم.»

وی با تأکید بر این که ایران خودرو همچنان در شرایط بهتری قرار دارد، افزود: «سیاست‌های داخلی موجب شده است که یکی دیگر از خودروسازان خصوصی نیز با دشواری‌های مالی مواجه شود و از انجام تعهدات خود باز ماند. در چنین شرایطی، نظام قیمت‌گذاری دستوری که سال‌ها نسبت به پیامدهای آن هشدار داده می‌شد، اکنون بدهی‌های سنگینی برای این دو خودروساز ایجاد کرده است.»

احمدی در تحلیل تأثیر قیمت‌گذاری دستوری بر خودروسازان تصریح کرد: «هنگامی که قیمت به‌صورت دستوری به شرکت‌ها تحمیل می‌شود، تفاوتی میان خودروساز دولتی و خصوصی وجود ندارد؛ نتیجه در هر دو حالت یکسان است. البته باید اذعان کرد که بخش خصوصی در برخی حوزه‌ها چابک‌تر عمل می‌کند و امکان اتخاذ تصمیمات قاطع‌تری را دارد. به عنوان مثال، هنگامی که اعلام شد قیمت محصولات ایران خودرو حداقل باید ۲۵ تا ۲۷ درصد افزایش یابد، در غیر این صورت این شرکت با افزایش ۱۵ درصد دچار زیان خواهد شد، بر موضع خود همچنان پافشاری کرد و ایستاد. در حالی که خودروساز دولتی از چنین اختیاری برخوردار نبوده و دیدیم که چه مشکلاتی برای آن‌ها و تأمین‌کنندگان به‌وجود آمد.»

وی با اشاره به پذیرش نهای همان میزان افزایش قیمت خاطر نشان کرد: «زمانی که وضعیت به حالت بحرانی رسید، به ناچار اجازه داده شد قیمت‌ها ۲۵ درصد افزایش یابد.»

چالش حفظ منابع انسانی در واحدهای قطعه‌سازی رئیس انجمن صنایع همگن استان اصفهان با اشاره به فشار تورمی در کشور گفت: «زمانی که نهادهای رسمی نرخ تورم را بیش از ۴۰ درصد اعلام می‌کنند، چگونه می‌توان انتظار داشت قیمت خودرو تنها ۱۵ درصد افزایش یابد؟ این در حالی است که حتی قیمت اقلام ضروری‌تری همچون مواد غذایی رشد چشمگیری داشته است.»

وی در ادامه با بیان دشواری‌های حفظ نیروی انسانی در شرایط فعلی افزود: «در میانه سال، همه تولیدکنندگان ناگزیر به افزایش حقوق کارکنان شدند؛ با این حال، همین افزایش نیز پاسخگوی هزینه‌های واقعی زندگی نیست. اگر حقوق متناسب با تورم افزایش نیابد، امکان جذب و نگهداری نیروی متخصص از بین خواهد رفت و در نهایت هر دو بخش خودروسازی و قطعه‌سازی با بحران منابع انسانی مواجه خواهند شد. تولید تابع قواعد مشخصی است و نمی‌توان برخلاف این قواعد عمل کرد.»

واردات خودرو به جای تولید داخلی! احمدی در پاسخ به دیدگاه برخی مسئولان مبنی بر ضرورت واردات خودرو برای ارتقای کیفیت محصولات داخلی تأکید

راه و شهرسازی با اشاره به جایگاه شرکت میدکو در تولید فولاد کشور و جابه‌جایی سالیانه ۳۰ میلیون تن بار، خاطر نشان کرد: «امسال برای نخستین بار صادرات آهن اسفنجی از طریق ریل به ازبکستان با هماهنگی سازمان توسعه تجارت انجام و علاوه بر آن سیر واگن‌های ایرانی در مسیرهای ترکمنستان و ازبکستان هماهنگ شد.» وی با اشاره به لزوم دستیابی به سهم ۳۰ درصدی ریل در جابه‌جایی بار و کالا در برنامه هفتم توسعه، گفت: «در ۸ ماهه ابتدایی امسال تناژ بار ریلی نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۲ درصد رشد داشته است.»

مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به رشد ۱۲ درصدی حمل کالا و بار از طریق ریل تا پایان ماه امسال، از توسعه صادرات به افغانستان با افزایش حمل ریلی خبر داد. جبارعلی ذاکری در مراسم امضای تفاهنامه توسعه حمل و نقل ریلی با شرکت مادر تخصصی توسعه معادن و صنایع معدنی خاورمیانه (میدکو) اظهار داشت: «توسعه ریلی منجر به کاهش هزینه‌های تولید فولاد و همچنین کاهش هزینه‌های اجتماعی از قبیل آلودگی هوا و افزایش ایمنی حمل و نقل جاده‌ای خواهد شد». معاون وزیر



رشد ۱۲ درصدی حمل بار ریلی در ۸ ماهه امسال



اصلاح قیمت گذاری بلیت قطار عامل توسعه؛

حمل و نقل ریلی نیازمند نو سازی است



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

شیوه در ایران همچنان زیان ده بوده و نتوانسته به نقطه اقتصادی برسد.

وضعیت خوب نیست!

ازجمله مزیت‌های حمل و نقل ریلی می‌توان به بهبود رشد اقتصادی، ایجاد اشتغال، رشد صنعت تورسم، ایجاد امنیت مرزی، کاهش قاچاق، کاهش تصادفات جاده‌ای، کمک به بهبود محیط زیست، کاهش آلودگی هوا، کاهش مصرف بنزین و گازوئیل، حمل و نقل آسان، بازدهی مناسب و ایمنی بالا اشاره کرد اما متأسفانه ناوگان و تجهیزات ریلی به دلیل عدم توجه توسط متولیان در گذشته دچار فرسودگی شده و نیازمند بازسازی و نو سازی است. پیش از این فرزانه صادق، وزیر راه با اعلام نارضایتی از وضعیت حمل و نقل ریلی گفته بود: «دولت و مسئولان مربوطه باید به این واقعیت تلخ توجه کنند که فرسودگی ناوگان مسافری در هیچ کشوری قابل قبول نیست. در حالی که کشورهای پیشرفته به طور مداوم در حال نو سازی ناوگان ریلی خود هستند، ایران همچنان با واگن‌هایی روبه‌روست که عمرشان از ۳۰ سال گذشته و از کارایی مطلوب خارج شده‌اند. این وضعیت فقط کاهش کیفیت خدمات را به دنبال ندارد بلکه به یک بحران جدی ایمنی تبدیل شده است. واگن‌های قدیمی، با فرسودگی سیستم‌های فنی، ممکن است باعث وقوع حوادث غیر قابل جبران شوند و به این ترتیب امنیت و سلامت مسافران را به خطر بیندازند.» وزیر راه درباره طرح‌های در دست اقدام و بهره‌برداری از آن‌ها هم تصریح کرده بود:



«حوزه ریلی نقشی بسیار مهم در توسعه کشور دارد و علاوه بر دوستدار محیط زیست بودن، می‌تواند ایمنی حمل و نقل و بهینه‌سازی مصرف انرژی را محقق کند. از این رو ظرفیت‌های موجود باید به صورت حداکثری مورد بهره‌برداری قرار بگیرد. سرعت حمل و نقل ریلی نه در حوزه باری و نه در حوزه مسافری قابل قبول نیست و افزایش این سرعت باید با اولویت بالا پیگیری شود. با بودجه دولتی راه آهن نمی‌توان طرح‌های موجود را پیش برد و به همین دلیل بهره‌گیری از سرمایه گذاری بخش خصوصی باید در دستور کار باشد.»

جذب سرمایه گذاری از طریق مشوق‌های مالی با وجود رشد جمعیت در سال‌های گذشته و رشد سفرهای مردمی، ظرفیت فعلی راه آهن نسبت به گذشته کمتر هم شده است. کارشناسان حوزه حمل و نقل ریلی

می‌گویند در شرایط تحریمی، نو سازی ناوگان مسافری کشور نیازمند رویکردی چندجانبه است. اولین گام، جذب سرمایه گذاری داخلی از طریق مشوق‌های مالی و تسهیل فرآیندهاست. همچنین، همکاری‌های منطقه‌ای با کشورهای همسایه و توسعه تولیدات داخلی می‌تواند به کاهش وابستگی به واردات کمک کند. از سوی دیگر، بازنگری در سیاست‌های قیمت گذاری و افزایش بهره‌وری از ناوگان موجود با تعمیرات و به روز رسانی سیستم‌ها ضروری است. این اقدامات، می‌تواند به بهبود وضعیت حمل و نقل ریلی و نو سازی ناوگان مسافری کمک کند و طبیعتاً مسافران بیشتری را هم جذب خواهد کرد. باید توجه داشت که ناوگان ریلی کشور فرسوده است، با توجه به عمر بالای واگن‌های مسافری که متوسط آن بیش از ۳۰ سال است، هر سال بخشی از ظرفیت ناوگان از چرخه بهره‌برداری خارج می‌شود، از طرفی ناوگان موجود هم نیاز

حمل و نقل ریلی از دیرباز سهم قابل توجهی در جابه‌جایی مسافران به مسیرهای دور و نزدیک را داشته است. این شیوه حمل و نقل که طرفداران زیادی بین عموم مردم دارد مانند همتای تیرایی‌اش حال و روز مساعدی ندارد. افزایش جمعیت، تقاضای بالا، احداث خطوط و ایجاد مسیرهای تازه، گرانی هزینه هواپیما مخصوصاً برای مسافت‌های طولانی و... فشار مضاعفی را به شبکه ریلی مسافری کشور وارد کرده است. استفاده مداوم از ناوگان مسافری بدون جایگزینی مستمر موجب شده تا فرسودگی دامن این بخش مهم حمل و نقل را بگیرد و در کنار سایر مشکلات مانند کمبود بودجه، نداشتن سرمایه در گردش کافی، تحریم‌ها و... گرفتاری‌های آن را بیشتر از قبل کند. با این حال مسافرت با قطار هنوز یکی از جذاب‌ترین و به صرفه‌ترین مدل‌های سفر کردن است و باید برای تجهیز، نو سازی و بهره‌برداری بهتر و بیشتر از این بخش اقدامات همه جانبه‌ای صورت بگیرد. در حالی که حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از ایمن‌ترین و پاک‌ترین شیوه‌های جابه‌جایی مسافر شناخته می‌شود، اما بررسی‌ها نشان می‌دهد که این



فونیکس





افایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fownix.official



Autoworld.ir

چهارشنبه ۱۷ دی ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۷۵

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۸۸۳۰۶۷۶۱ - ۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۸۱۰۳صاحب 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

آفرود با تکیه بر قدرت و مهندسی

کمپین تبلیغاتی تویوتا لندکروز سری ۳۰۰ مدل ۲۰۲۵ نسخه GR با تمرکز بر اصالت آفرود، قدرت مهندسی و DNA مسابقه‌ای Gazoo Racing شکل گرفته است. تویوتا در این کمپین، لندکروز GR را نه صرفاً یک اس‌یووی لوکس، بلکه ابزاری بی‌رقیب برای عبور از سخت‌ترین مسیرهای جهان معرفی می‌کند. تصاویر سینمایی، لوکیشن‌های خشن طبیعی و تاکید بر دوام، پایداری و عملکرد فنی، پیام اصلی کمپین را منتقل می‌کند: لندکروز GR ترکیبی از میراث، تکنولوژی و روح ماجراجویی بی‌مرز است.

نکات قابل توجه در خصوص باتری خودرو



حمید محمدی

روزنامه نگار

باتری خودرو همانند دیگر قطعات آن دارای عمر مفیدی است. براین اساس شرایط و نحوه نگهداری از خودرو می‌تواند در افزایش یا کاهش عمر مفید قطعات آن تاثیر چشمگیری داشته باشد. به‌عنوان مثال زمانی که انرژی الکتریکی باتری خودرویی کاملاً دشوار یا تخلیه شده باشد، نیاز است که برای رانندازی دوباره این قطعه، توسط باتری دیگری که از شارژ کافی برخوردار است، به آن شوک الکتریکی داده شود. برای انجام این کار نیاز به یک کابل قوی است که معمولاً رنگ قرمز دارد و یک سر آن به قطب مثبت باتری سالم و سر دیگر کابل به قطب مثبت باتری دشوار شده متصل می‌شود. پس از آن یک سر کابل دیگر که اغلب مشکی‌رنگ است، به قطب منفی باتری دشوار شده متصل می‌شود و سر دیگر این کابل نیز به قطب منفی باتری سالم یا بدنه خودرو متصل خواهد شد تا با کامل شدن این مدار، جریان لازم به آلترا تاور یا دینام خودرو منتقل شود. در این شرایط باید ضمن باز کردن سوئیچ خودرو، به آن استارت بزیند تا باتری دشوار شده توسط دینام شارژ شود. نکته بسیار مهمی که وجود دارد این است که باتری‌های سرب-اسید هنگام شارژ یا دشوار شدن گاز هیدروژن تولید می‌کنند که در صورت وجود جرقه می‌تواند منجر به انفجار شود و اتصال اشتباه قطب‌ها ممکن است باعث اتصال کوتاه، وارد آمدن آسیب به کابل‌ها و خرابی ECU خودرو شود. به‌همین دلیل، کارشناسان توصیه می‌کنند که هنگام باتری به باتری کردن، ضمن استفاده از کابل‌های ضخیم و استاندارد، قطب‌ها را به درستی به هم متصل کنید و در صورت داشتن هرگونه تردید در این باره، از ابزارهای ایمن‌تر مانند جامپ استارتهای قابل حمل استفاده کنید یا از کمک حرفه‌ای بهره بگیرید.

قیمت خودرو روز گذشته در بازار افزایش یافت



رسپکت با ۴۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



فونیکس آریزو ۶ با ۸۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین GL با ۳۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار یک میلیارد و ۳۶۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



دنا پلاس توربو اتوماتیک با ۴۵ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار یک میلیارد و ۷۲۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

TRAZANO®
ترازانو، همسفر نامرئی

با ضمانت کورالتیر



کورالتیر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



ECHO

WWW.LAMARI.IR



ARIAN MOTOR



LAMARI

با لاماری آکو، هر مسیر آغاز ماجراجویی جدید است. چه در خیابان‌های شهری و چه در جاده‌های برپه و خم، این سدان خانگی با طراحی به‌روز، کیفیت بی‌نقص و پیشرفته‌ای قدرتمند، حس تسلط و اطمینان را به رانندگی شما می‌بخشد. طراحی به‌روز با خطوط تیز و جلوپنجره بزرگ، انعکاسی از زیبایی و حساسیت را در این خودرو به نمایش می‌گذارد.

With Lamari ECHO, every journey marks the beginning of a new adventure. Whether you're navigating urban streets or winding mountain roads, this stylish sedan—with its modern design, flawless quality, and powerful engine—delivers a sense of control and confidence behind the wheel. Its sharp lines and bold grille reflect a perfect blend of beauty and boldness.