



«امگرد» ۲۰۲۶؛ سدان اقتصادی
با نگاهی مدرن به آینده

۱۲ صفحه



حسین نظریان

رئیس شورای سیاستگذاری

این همه فرصت سوزی
کافی نیست؟!

وضعیت امروز صنعت خودرو ما را به یاد آخرین سال‌های دهه ۳۰ خورشیدی که نخستین «جیب شهباز» و یا اواسط دهه ۴۰ خورشیدی که نخستین خودرو مونتاژ پیکان تولید شده بود...

۲ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

رئیس هیأت‌عامل سازمان گسترش و نوسازی
صنایع ایران (ایدرو) مطرح کرد:

بازنگری آیین‌نامه ماده ۱۰ قانون
ساماندهی صنعت خودرو

۷ صفحه

عرضه روغن موتور رایگان در قالب طرح
«BMW Brunch & Service»

۱۱ صفحه

رقابت بین
دو ساختار مشابه!

۸ صفحه

محدودیت برق صنایع تولیدی و خودروسازان
به دور روز در هفته رسید:

قطعی برق، مانعی در مسیر
تولید خودرو

۷ صفحه

با توجه به درآمد بیش از ۶۰۸ همتی
رقم خورد:

رشد ۸۳ درصدی درآمد
«سایپا» در خردادماه
سال جاری

۵ صفحه

سگمندی که احتمالاً در آلمان طرفداران
خود را حفظ کرده است:

تقدم مدل‌های
استیشن بر هاچ‌بک‌ها
در «اوپل»

۶ صفحه

یک کارشناس صنعت خودرو
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

بازار خودرو به نقشه راه
مشترک برای تولید
و واردات نیاز دارد

۳ صفحات ۲ و ۳



نگاهی به دستاوردهای نارنجی پوشان در ۱۴۰۴:

«سایپا» با عبور از بحران، موتور تحول را روشن کرد

۲ صفحه



LUCANO

نمایندگی لوکانو 740 اتو خسروانی

سعادت آباد-پایین تر از میدان کاج نبش کوچه میرزایی پلاک ۴۸

اتو خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن

BMW
BRUNCH &
SERVICE



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

www.Persiakhodro.ir

021-4591 Persiakhodro



مسیرهای سخت عبور کند. Signature Autosports مجموعه‌ای از تغییرات بیرونی را هم در نظر گرفته است؛ از اسکیدپلتهای مقاوم و سپرهای تقویت‌شده گرفته تا یک باربند بزرگ سقفی که چهار چراغ اسپات آفرودی را حمل می‌کند. در تصاویر اولیه، چراغ‌های روی کاپوت نیز دیده می‌شود که ظاهر خودرو را خشن‌تر کرده‌اند. این شرکت بخش قوای محرکه را هم فراموش نکرده است. با توجه به محبوبیت مدل‌هایی مانند Porsche 911 Dakar و Lamborghini Huracan Sterrato، استفاده از یک موتور قدیمی نمی‌تواند پاسخگوی نیازهای آفرودی باشد. بنابراین Meridian 911 از یک پیش‌رانه ۳.۸ لیتری ۶ سیلندر تخت تنفس طبیعی استفاده می‌کند که با میل‌لنگ، سرسیلندر و شاتون‌های Pauter تقویت شده و پیستون‌ها و سیلندرهای Molly Motorsports را در خود دارد.

«بروزه تازه‌ای که شرکت آمریکایی Signature Autosports معرفی کرده، قرار است پاسخگو باشد برای آن دسته از علاقه‌مندان پورشه ۹۱۱ که نسخه‌های بازسازی‌شده سبک‌راییش از حد «لوکس»، «تمیز» و «وابسته به آسفالت» می‌دانند. این شرکت نام محصول جدید خود را Meridian 911 گذاشته؛ مدلی که هنوز در مرحله تصویرسازی است و نسخه واقعی آن ساخته نشده، اما همان تصاویر (که بخشی از آن‌ها به‌نظر می‌رسد با کمک هوش مصنوعی تولید شده باشند) نشان می‌دهد با یک ۹۱۱ کاملاً متفاوت رویه‌رو هستیم. Meridian 911 بر پایه نسخه‌های کلاسیک آفرودی ۹۱۱ ساخته شده و روی یک سیستم تعلیق افترمارکت قرار می‌گیرد که ارتفاع خودرو را افزایش می‌دهد و توانایی آن را در مسیرهای خارج از جاده بالایی‌تر، در کنار این تعلیق جدید، تایرهای آفرودی نیز نصب شده‌اند تا خودرو بتواند از

پورشه «۹۱۱» کلاسیک؛ آماده برای آفرود



یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

بازار خودرو به نقشه راه مشترک برای تولید و واردات نیاز دارد

در بسیاری از کشورهای صاحب صنعت خودرو واردات در کنار تولید داخلی جریان دارد و این دو در یک چارچوب مشخص فعالیت می‌کنند



نهاد علی بیگ‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

«بازار خودرو ایران طی سال‌های اخیر همواره میان دو رویکرد متفاوت در سیاست‌گذاری قرار داشته است؛ از یک سو، توسعه تولید داخلی به عنوان راهکار اصلی تامین نیاز بازار و حفظ اشتغال و سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو مطرح می‌شود و از سوی دیگر، واردات خودرو با هدف افزایش رقابت، ارتقای کیفیت و ایجاد حق انتخاب بیشتر برای مصرف‌کنندگان مورد تأکید قرار می‌گیرد. با این حال، تجربه سال‌های اخیر نشان داده است که اتکا به هر یک از این دو رویکرد به تنهایی نمی‌تواند مشکلات بازار را برطرف کند.

خودروسازان داخلی معتقدند در شرایط محدودیت منابع ارزی، تخصیص ارز به واردات خودرو می‌تواند تامین قطعات، مواد اولیه و برنامه‌های توسعه‌ای صنعت خودرو را با چالش مواجه کند. از سوی دیگر، واردکنندگان بر این باورند که حضور خودروهای خارجی می‌تواند فضای رقابتی را در بازار تقویت کرده و تولیدکنندگان داخلی را به ارتقای کیفیت و فناوری سوق دهد. در کنار این مباحث، موضوع خدمات پس از فروش نیز به یکی از دغدغه‌های مهم بازار تبدیل شده است. طی دو سال گذشته بخشی از خودروهای وارداتی، به‌ویژه محصولاتی که برای بازار چین تولید شده‌اند، با مشکلاتی در زمینه تامین

قطعات یدکی، تجهیزات تعمیرگاهی، آموزش نیروهای فنی و ارائه خدمات مناسب مواجه بوده‌اند؛ مسائلی که موجب افزایش زمان خواب خودروها در تعمیرگاه‌ها و نارضایتی بخشی از مالکان شده است. کارشناسان معتقدند تنظیم بازار خودرو نیازمند نگاهی جامع است؛ نگاهی که ضمن حمایت از تولید داخلی، از واردات هدفمند نیز برای ایجاد رقابت و پاسخگویی به نیازهای بازار بهره بگیرد. همچنین تخصیص منابع ارزی، سیاست‌های تعرفه‌ای، الزام واردکنندگان به ایجاد شبکه خدمات پس از فروش و توسعه فناوری در صنعت خودرو باید به صورت هم‌زمان مورد توجه قرار گیرد. در همین زمینه، با «رضا برنابادی» کارشناس صنعت خودرو به بررسی ابعاد مختلف تنظیم بازار میان تولید داخلی و واردات پرداختیم:

در سال‌های اخیر همواره بحث تنظیم بازار خودرو از طریق افزایش تولید داخل یا توسعه واردات مطرح بوده است. به نظر شما بهترین راهکار برای ایجاد تعادل در بازار چیست؟

تنظیم بازار خودرو زمانی موفق خواهد بود که تولید داخل و واردات به عنوان دو رقیب در برابر یکدیگر قرار نگیرند؛ بلکه مکمل هم باشند. تولید داخلی وظیفه تامین بخش عمده نیاز بازار را برعهده دارد؛ اما واردات نیز می‌تواند با ایجاد رقابت، ارتقای کیفیت و پاسخگویی به نیازهایی که تولید داخل قادر به تامین آن نیست، نقش موثری ایفا کند. هرگونه سیاستی که تنها بر یکی از این دو محور تکیه داشته باشد، در بلندمدت با چالش روبه‌رو خواهد شد.

این همه فرصت‌سوزی کافی نیست؟!

هم‌اکنون دارای واحد خودروسازی به عظمت بنز و یا تویوتا بودیم؛ ولی افسوس همچنان بر طبل گذشته می‌گوییم که نتیجه آن چیزی جز بیهوده کاری نیست.

این یک روی سکه است؛ و اما روی دیگر سکه این است که چنانچه ما هم بخواهیم می‌توانیم سرفرازانه در این راه قدم برداریم که نمونه بارز آن در سال ۱۳۷۲ اتفاق افتاد و صنعت نوپایی به نام قطعه‌سازی در ایران شکل گرفت و چنانچه به انحراف نمی‌رفت ما هم می‌توانستیم یک صنعت قطعه‌سازی جویا و پویا و پیشرفته داشته و نیاز بسیاری از قطعه‌سازان بزرگ دیگر را هم برطرف و تامین کنیم.

متأسفانه در راه دوم هم به بیراهه رفتیم و به‌رغم آن همه امکانات مانند توانمندی‌های صنعتی کشور، معادن غنی و نیز نیروهای شاغل جوان و با تجربه و مهارت فنی نتوانستیم راه را از چاه تشخیص دهیم. از قدیم گفته‌اند که اشتباه در هر کاری اهمیت چندانی ندارد؛ ولی تکرار اشتباه بسیار نابخشودنی است. بیاییم از اشتباهات گذشته بیاموزیم؛ زیرا جلو ضرر را هر زمان که بگیریم، نفع است. بیاییم منافع ملی را فدای ثروت‌اندوزی عده‌ای اندک نکنیم و باور داشته باشیم که ما هم می‌توانیم، اگر اراده‌ای برای صرف فعل خواستن در ما وجود داشته باشد. **فرجام سخن این‌که:** آن‌ها که نتوانسته‌اند پیروز مندان در این راه وارد شوند و با موفقیت هم ادامه دهند با عنایت ویژه خداوندی ملحوظ نبوده‌اند؛ بلکه با اندیشه و فکر و برنامه‌ریزی درست راهشان را ادامه دهند.

در پایان محض بسادآوری می‌گوییم هم‌اکنون نهضتی در صنعت خودرو ایران آغاز به کار کرد که اگر بدون خطا به انجام برسد ما هم می‌توانیم در این عرصه سرفراز باشیم و آن نهضت عام ارتقای ساخت داخل قطعات و مجموعه‌های خودرو است که باید آن را به سامان برسانیم؛ به‌ویژه آن که عنصری تکنیکال، با تجربه و کارکشته در رأس این امر مهم منصوب و مشغول به کار شده است. ختم کلام این‌که باید فرصت‌سوزی را تمام کرد.

وضعیت امروز

صنعت خودرو ما را به یاد آخرین سال‌های دهه ۳۰ خورشیدی که نخستین «جیب شهیار» و یا واسط دهه ۴۰ خورشیدی که نخستین خودرو مونتاژ پیکان تولید شده بود، می‌اندازد که روی آن‌ها مارک

غرور آفرین «ساخت داخل» هم حک شده بود.

در این بازه زمانی طولانی که حدود ۶ دهه را شامل می‌شود، هیچ گام اساسی به سوی خودروساز شدن برنداشتیم و انگار که پایان خودروسازی برای ما همان معنی مونتاژ است. به همین مناسبت تا توانستیم در اشاعه آن کوشیدیم، بنابراین راحت می‌توانیم بگوییم در این دوره طولانی:

ارز حاصل ز نفت ما گشته

عامل اشتغال بیگانه

با چنین خط و مشی و شیوه کار

صنعت ما شده چو ویرانه

در هیچ یک از کشورها و هیچ یک از شرکت‌ها برای خرید سهام شرکت زبانه سینه چاک نمی‌کنند. هم‌اکنون بیش از ۱۰ سال است که ایران خودرو و سایپا سالانه بیش از ۳/۸ تا ۴ میلیارد دلار سهمیه ارزی دارند و بقیه شرکت‌های مونتاژکار هم حدود ۸ میلیارد دلار در سال ارز از نظام بانکی می‌گیرند که نتیجه همه آن‌ها تاکنون معکوس بوده است.

اگر ارز اختصاص یافته حداقل دو دهه را به احداث یک واحد بزرگ خودروسازی با همه حواشی آن صرف می‌کردیم



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

است که همگی باسقف مشکی ترکیب می شوند. خریداران می توانند با سفارش پکیج ZAdventureSet ظاهر خودرو را خشن تر کنند؛ پکیچی که حروف سفید Toyota روی جلوینجره (مشابه لندکروزز) و پوشش Meteor Coat برای فلاپ های سپر، ر کاب و گلگیر ها را اضافه می کند. این نسخه از ترکیب چرم مصنوعی و پارچه پارنگ Mineral و مشکی استفاده می کند. دوخت های متضاد و تزئینات Smoke Silver Metallic روی فرمان چرمی، دستبند و داشبورد، حس نسخه ای ویژه را تقویت می کنند. فراتر از نسخه سالگره، تویوتا چندانر تقای ایمنی را نیز برای مدل های HEVZ و HEVGR Sport ارائه کرده است؛ از جمله فرمان گرم کن و مجموعه ای کامل تر از سامانه های ADAS شامل SafeExit Assist، Blind Spot Monitor، دوربین Panoramic View و قابلیت دید کف خودرو و سیستم Advanced Park با ترمز پشتیبان پارک.

تویوتا در این نسخه ای تازه از کراس اور محبوب کرولا کراس را معرفی کرده که به مناسبت ۶۰ سالگی خانواده کرولا عرضه می شود. این نسخه ویژه که کرولا کراس ZAdventure نام دارد، بخشی از یک بهرورز سانی محدود برای مدل سال جدید است و در حال حاضر فقط در بازار ژاپن ارائه می شود. این نسخه در ظاهر، متفاوت ترین عضو خانواده محسوب می شود و دلیل اصلی آن، چهره ای است که از مدل غیر هیبریدی بازار آمریکای قرض گرفته شده؛ جلوینجره ای با قالب بندی مشکی متفاوت و نشان هماهنگ که ظاهر این نسخه را از سایر مدل های ژاپنی جدا می کند. تغییرات ظاهری به همین جامحدود نیست. تویوتا برای این نسخه اسکید پلایت های آلومینیومی نما، لوگوهای ۶۰ سالگی روی گلگیر ها و رینگ های ۱۷ اینچی مات خاکستری ۶ پره در نظر گرفته است. رنگ بندی نیز محدود و شامل چهار گزینه Black Mica، Urban Khaki، Platinum White Pearl Mica و Mud Bath است.



شبه کردن «کرولا کراس» به لندکروزز



باشد. در نهایت نیز مصرف کننده از این بی ثباتی آسیب می بیند. صنعت خودرو نیازمند یک نقشه راه چندساله است تا همه بازیگران بر اساس آن تصمیم گیری کنند.

برخی معتقدند رقابت واقعی تنها زمانی شکل می گیرد که تولیدکنندگان داخلی و خودروهای وارداتی در یک بازار مشترک فعالیت کنند. آیا این دیدگاه را قبول دارید؟

اصل رقابت یک ضرورت برای هر صنعتی است؛ اما رقابت باید منصفانه باشد. اگر تولیدکننده داخلی با محدودیت های ارزی، هزینه های مالی بالا، قیمت گذاری دستوری و الزامات متعدد مواجه باشد، اما خودروهای وارداتی با شرایط متفاوت وارد بازار شوند، رقابت عادلانه نخواهد بود. ابتدا باید شرایط کسب کار برای تولیدکنندگان داخلی اصلاح شود و سپس رقابت میان تولید و واردات شکل بگیرد. رقابت زمانی به ارتقای کیفیت منجر می شود که همه بازیگران با قواعد یکسان فعالیت کنند.

چشم انداز بازار خودرو را در صورت اجرای یک سیاست متعادل چگونه ارزیابی می کنید؟

اگر سیاست گزار بتواند میان تولید داخلی، واردات هدفمند، تامین ارز، اصلاح قیمت گذاری، توسعه خدمات پس از فروش و تقویت زنجیره قطعه سازی تعادل ایجاد کند، بازار خودرو به سمت ثبات حرکت خواهد کرد. در چنین شرایطی، مصرف کننده به خودروهای متنوع تر و باکیفیت تر دسترسی پیدا می کند؛ تولیدکنندگان داخلی فرصت سرمایه گذاری و توسعه محصولات جدید را خواهند داشت و واردکنندگان نیز در چارچوب ضوابط مشخص به نیازهای بازار پاسخ خواهند داد. درواقع، آینده بازار خودرو نه در حذف تولید داخلی است و نه در توقف واردات؛ بلکه در ایجاد توازن میان این دو حرکت به سمت یک بازار رقابتی، شفاف و پایدار خلاصه می شود.



تامین پایدار ارز، واردات هدفمند برای افزایش رقابت و تنوع بازار و الزام واردکنندگان به ارائه خدمات پس از فروش و تامین قطعات. تنها در این صورت می توان بازاری متعادل ایجاد کرد که هم صنعت خودرو فرصت توسعه داشته باشد و هم مصرف کننده از کیفیت، خدمات و حق انتخاب مناسب بهره مند شود.

برخی کارشناسان معتقدند سیاست های بازار خودرو در سال های اخیر دائما تغییر کرده است.

این موضوع چه تاثیری بر تولید و واردات دارد؟
یکی از مهم ترین مشکلات صنعت خودرو، بی ثباتی در سیاست گذاری است. زمانی که قوانین واردات، تعرفه ها، نحوه تخصیص ارز یا ضوابط قیمت گذاری به طور مداوم تغییر می کند، نه تولیدکننده می تواند برای سرمایه گذاری بلندمدت برنامه ریزی کند و نه واردکننده قادر است برنامه مشخصی برای تامین خودرو و خدمات پس از فروش داشته

تعرفه های بسیار بالا رقابت را از بین می برد و تعرفه های بسیار پایین نیز می تواند به تولید داخلی آسیب بزند. سیاست تعرفه ای باید متناسب با شرایط صنعت، سطح داخلی سازی و نیاز بازار تنظیم شود.

نقش بخش خصوصی را در این میان چگونه ارزیابی می کنید؟

حضور بخش خصوصی در تولید و واردات می تواند به افزایش رقابت، بهبود خدمات و ارتقای کیفیت منجر شود؛ مشروط بر این که همه فعالان بازار در چارچوب قوانین شفاف و یکسان فعالیت کنند.

سیاست متعادل برای تنظیم بازار خودرو چه ویژگی هایی باید داشته باشد؟

سیاست موفق، سیاستی است که همزمان سه هدف را دنبال کند؛ حمایت از تولید داخلی و زنجیره قطعه سازی از طریق

خدمات پس از فروش حلقه تکمیل کننده واردات است. اگر خودرو وارد شود اما قطعات یدکی، تجهیزات تعمیرگاهی، آموزش نیروهای فنی و شبکه نمایندگی ها فراهم نباشد، مصرف کننده با مشکلات جدی مواجه خواهد شد. در برخی خودروهای وارداتی این مشکل مشاهده شده و زمان خواب خودروها در تعمیرگاه ها افزایش یافته است.

برای جلوگیری از این مشکلات چه راهکاری پیشنهاد می کنید؟

صدور مجوز واردات باید مشروط به ایجاد شبکه خدمات پس از فروش باشد. واردکننده باید پیش از عرضه خودرو، تامین قطعات، آموزش تعمیرکاران، تجهیز نمایندگی ها و پشتیبانی بلندمدت را تضمین کند. در غیر این صورت، واردات نمی تواند رضایت مشتریان را به همراه داشته باشد.

تعرفه واردات چه نقشی در تنظیم بازار دارد؟
تعرفه باید ابزار سیاست گذاری باشد، نه صرفا منبع درآمد.

آیا واردات خودرو به تولیدکنندگان داخلی آسیب می زند؟

اگر واردات بدون برنامه وبدون ضابطه انجام شود، ممکن است فشارهایی بر تولیدکنندگان وارد کند؛ اما واردات هدفمند نه تنها تهدید نیست، بلکه می تواند محرکی برای ارتقای کیفیت، کاهش هزینه تولید و افزایش رقابت پذیری باشد. در بسیاری از کشورهای صاحب صنعت خودرو نیز واردات در کنار تولید داخلی جریان دارد و این دو در یک چارچوب مشخص فعالیت می کنند.

خودروسازان داخلی معتقدند واردات خودرو منابع ارزی مورد نیاز تولید را کاهش می دهد. این نگرانی را چگونه ارزیابی می کنید؟

این نگرانی قابل تامل است. صنعت خودرو برای واردات مواد اولیه، قطعات، تجهیزات و فناوری به ارز نیاز دارد و اگر منابع ارزی کشور محدود باشد، سیاست گزار باید میان ارز مورد نیاز تولید و ارز اختصاص یافته به واردات خودرو تعادل برقرار کند. اگر واردات باعث کاهش دسترسی خودروسازان و قطعه سازان به ارز شود، در بلندمدت می تواند تولید و سرمایه گذاری را تحت تاثیر قرار دهد. بنابراین واردات نباید به قیمت تضعیف تولید داخلی انجام شود.

با این شرایط، آیا واردات خودرو باید محدود شود؟
خیر. مساله محدود کردن واردات نیست؛ بلکه مدیریت هوشمند آن است. واردات باید متناسب با نیاز بازار، توان تولید داخل و ظرفیت ارزی کشور انجام شود. همچنین استفاده از ارز حاصل از صادرات یا منابع ارزی بخش خصوصی می تواند فشار بر منابع ارزی مورد نیاز تولید را کاهش دهد.

یکی از انتقادات، ضعف خدمات پس از فروش برخی خودروهای وارداتی است. این موضوع چه تاثیری بر بازار دارد؟



۹۰۰ محصول

«جگوار» روی دست نمایندگی‌ها مانده است



«جگوار در حالی آماده معرفی مدل کاملاً جدید الکتریکی GT در پاییز امسال می‌شود که نمایندگی‌های این برند هنوز صدها خودرو صفر کیلومتر در انبار دارند؛ وضعیتی عجیب برای برندی که سال گذشته بی‌سروصدا تولید را متوقف کرد. قرار بود این GT جدید همزمان با آغاز «باز آفرینی بزرگ جگوار» معرفی شود، اما برنامه‌ها عقب افتاد و اکنون عرضه آن به فصل پاییز موکول شده است. با وجود توقف تولید، جست‌وجوی ساده در موجودی نمایندگی‌ها نشان می‌دهد بیش از ۹۰۰ دستگاه خودرو نواز مدل‌های مختلف همچنان برای فروش باقی مانده‌اند؛ از Epace ۲۰۲۴ گرفته تا Fpace SVR575 Final Edition مدل

نگاهی به دستاوردهای نارنجی‌پوشان در ۱۴۰۴:

«سایپا» با عبور از بحران، موتور تحول را روشن کرد

شاید بتوان مهم‌ترین تحول سال ۱۴۰۴ سایپا را در حوزه مالی مشاهده کرد. کاهش قابل توجه بدهی‌های بانکی، افزایش سرمایه چند برابری شرکت، خروج از شمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت و ساماندهی منابع مالی، شرایط تازه‌ای را برای فعالیت این شرکت فراهم کرد



به‌مشتريان تحويل نشده بود و اين موضوع نارضايتي‌هايي را ايجاد کرده بود. مدیریت سایپا با اجرای برنامه‌های مختلف از جمله مدیریت فروش، تبدیل برخی محصولات و افزایش ظرفیت تولید توانست بخش مهمی از این تعهدات را کاهش دهد و روند تحويل خودروها را تسريع کند. کاهش خودروهای معوق علاوه بر افزایش رضایت مشتریان، اعتماد دوباره بازار به توان اجرایی این خودروساز را نیز تقویت کرد.

اصلاح ساختار مالی؛ گامی برای آینده

شاید بتوان مهم‌ترین تحول سال ۱۴۰۴ سایپا را در حوزه مالی مشاهده کرد. کاهش قابل توجه بدهی‌های بانکی، افزایش سرمایه چند برابری شرکت، خروج از شمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت و ساماندهی منابع مالی، شرایط تازه‌ای را برای فعالیت این شرکت فراهم کرد. اصلاح ساختار سرمایه باعث شد سایپا بتواند با قدرت بیشتری برای اجرای پروژه‌های توسعه‌ای، سرمایه‌گذاری‌های جدید و افزایش توان تولید برنامه‌ریزی کند. از سوی دیگر، فروش دارایی‌های غیرمولد و املاک مازاد نیز به تأمین نقدینگی و سبک‌تر شدن ساختار مالی شرکت کمک کرده؛ اقدامی که در بسیاری از بنگاه‌های بزرگ صنعتی جهان نیز به‌عنوان یکی از راهکارهای افزایش بهره‌وری شناخته می‌شود.

مدیریت هزینه‌ها؛ افزایش بهره‌وری در تولید در کنار اصلاح ساختار مالی، مدیریت هزینه‌های تولید نیز به‌عنوان یکی از سیاست‌های اصلی سایپا دنبال شد. کاهش هزینه خرید برخی قطعات وارداتی، بازمهندسی فرآیندهای تولید، استفاده بهتر از ظرفیت خطوط تولید و کاهش ضایعات، بخشی از اقداماتی بود که به کاهش بهای تمام‌شده محصولات کمک کرد. این اقدامات زمینه را برای بهبود سودآوری شرکت و افزایش توان رقابتی محصولات فراهم ساخت.

توسعه محصول؛ آغاز پوست‌اندازی سایپا

یکی از مهم‌ترین محورهای تحول سایپا در سال گذشته، توسعه محصولات جدید بود. عرضه پارس نوا، نسخه‌های جدید وانت نیسان، وانت ۱۵۱، ارتقایافته، محصول C3-XR، آغاز مونتاژ محصولات جدید چانگان، رونمایی از کشنده GX560، پیکاپ هانت پلاس، کامیونت فوتون M4 و توسعه محصولات زامیاد، نشان داد سایپا برنامه مشخصی برای نوسازی سبد محصولات خود در دستور کار قرار داده است. همچنین عرضه آریا پلزی نیز از نیمه دوم سال و برنامه‌ریزی برای تولید آریا پلاگین-هیبرید، نودبخش ورود فناوری‌های جدید به سبد محصولات این شرکت است.

ورود به عصر خودروهای هیبریدی

رونمایی از آریا پلاگین-هیبرید را می‌توان یکی از مهم‌ترین اتفاقات صنعت خودرو کشور در سال ۱۴۰۴ دانست. این خودرو به‌عنوان نخستین محصول پلاگین-هیبرید توسعه‌یافته در گروه سایپا، علاوه بر کاهش مصرف سوخت، امکان پیمایش طولانی‌تر و استفاده

پیگیری يك موضوع

Follow up

لزوم تغییر اولویت

در تولید خودروهای برقی



توسعه خودروهای هیبریدی، دوگانه‌سوز و برقی رویکرد جدید دولت در مدیریت مصرف سوخت و انرژی است که نه تنها منجر به اصلاحات مصرفی در حوزه بنزین می‌شود، بلکه منجر به تحول بنیادین در ساختار تولید صنعت خودرو و تغییر تکنولوژی در این عرصه می‌شود. در این باره امیرحسین کاکایی، کارشناس صنعت خودرو به بیان نقطه‌نظرات خود پرداخته است.

وضعیت تولید خودروهای برقی در کشور چگونه است؟

خودروهای برقی و هیبریدی اکنون توسط چندین خودروساز داخلی در کشور تولید می‌شود؛ هر چند برای تولید اتنویه این نوع خودروها نیاز به منابع است. این در حالی است که ورود خودروهای برقی و هیبریدی به‌عنوان تنها راه‌حل کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا نیست؛ بلکه باید به سایر موارد از جمله ناوگان فرسوده و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی توجه داشت.

فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل در کشور در این وضعیت چه اثری گذاشته است؟

از میان ۲۷ میلیون خودرو موجود در کشور، بیش از ۱۷ میلیون خودرو فرسوده محسوب می‌شوند که عمر آن‌ها بسیار فراتر از استاندارد جهانی (۱۰ سال) است. اما مسأله اصلی ما صرفاً رفع اشکال‌های ظاهری نیست؛ چالش بنیادین، فرسودگی ناوگان خودرویی است که در برنامه‌های وقت‌ساله کشور نیز بدرستی به آن پرداخته نشده است.

مشکل اصلی در این رابطه چیست؟

مشکل اصلی ما پیش از آن که یک چالش تکنولوژیک باشد، یک چالش اقتصادی و سیاست‌گذاری است. در این وضعیت تغییر اولویت از «خودرو سواری» به «حمل‌ونقل عمومی» را می‌توان پیشنهاد داد. بر این اساس، بودجه باید صرف توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی، به‌ویژه اتوبوس‌های برقی شود. ما در ایران توان تولید اتوبوس برقی را داریم؛ اما نبود توجه سیاست‌گذاران به نیازهای واقعی شهروندان، مانع از توسعه این بخش شده است.

آیا جایگزینی خودروهای برقی در ایران لزوماً به معنای کاهش مصرف سوخت و «پاک‌شدن» محیط زیست است؟

خیر؛ سبد انرژی ما در تولید برق، هنوز بر پایه سوخت‌های فسیلی استوار است. در حالی که جهان به سوی انرژی‌های پاک حرکت می‌کند، ما حتی با کمبود گاز (به‌عنوان سوخت نسبتاً پاک) مواجه هستیم و در بسیاری از مناطق مجبور به استفاده از مازوت هستیم. در نتیجه، تبدیل سوخت فسیلی به برق برای خودرو برقی، صرفاً جابه‌جایی آلایندگی از آگروز خودرو به دودکش نیروگاه‌هاست و راهکار نهایی برای بهبود کیفیت هوای شهرهایی مانند تهران محسوب نمی‌شود.



نگاه

View

محمود سهیل نژاد

مدیرعامل سایپادیزل

ارتقای رتبه سهم بازار سایپا دیزل به جایگاه سوم در بازار خودروهای تجاری

«به گزارش سایپانیوز، محمود سهیل نژاد با اشاره به شرایط دشوار سایپادیزل طی سال‌های اخیر اظهار کرد: «این شرکت در سال گذشته با رخدادهایی همچون جنگ‌های تحمیلی ۱۲ روزه و رمضان، اعمال محاصره در پایا و تشدید تحریم‌ها، انفجار در بندر شهید رجایی، ناترازی برق و اعتصاب کامیون‌داران مواجه بود؛ با این وجود، شرکت سایپادیزل به‌لطف خدا و تلاش کارکنان متخصص و متعهد خود توانست از رکورد تولید ۶ سال اخیر خود عبور کرده و بالاترین درصد رشد تولید در میان خودروسازان تجاری کشور را به‌ثبت برساند.» مدیرعامل سایپادیزل با اشاره به روند رو به‌شداین شرکت تصریح کرد: «خوشبختانه رتبه سهم بازار سایپادیزل از جایگاه نهم به جایگاه سوم بازار خودروهای تجاری کشور ارتقا یافته است و در نظر است تا با همت، پشتکار و افزایش رضایت مشتریان از طریق بهبود کیفیت به جایگاه دوم در این حوزه دست پیدا کند. همچنین، در حوزه بازرگانی نیز موفق به کسب عنوان



فعال اقتصادی سطح یک در گمرک جمهوری اسلامی ایران و ایجاد امکان خرید اعتباری از شرکای تجاری خود شده‌ایم که این امر بیانگر حرکت سایپادیزل در مسیر پایداری، سودآوری و توسعه است.»

وی کسب کمترین نمره منفی محصولات از سازمان بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) را یکی دیگر از دستاوردهای مهم شرکت دانست و افزود: «این موفقیت، نتیجه تمرکز بر ارتقای کیفیت محصولات و پاسخگویی بهتر به نیاز مشتریان است. بر این اساس، شرکت سایپادیزل برنامه‌ریزی‌های لازم در راستای توسعه سبد محصولات خود را در دستور کار قرار داده است که از جمله آن می‌توان به تولید کامیونت‌های ۶M4، ۵/۸ و ۱۲ تن اتومات و تولید نسخه‌های جدید (نیوفیس) محصولات فوتون اشاره کرد.» سهیل نژاد ضمن اشاره به کاهش تعهدات معوق ولوو به ۲۵ دستگاه گفت: «با برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، سایپادیزل دارد تمامی تعهدات باقی‌مانده را با محصولات فعلی ایفا کند.» وی در ادامه برنامه‌های آتی شرکت را تشریح و اظهار کرد: «عرضه محصولی جدید با برند سایپادیزل، افزایش عمق داخلی‌سازی محصولات و فراهم‌سازی مقدمات ورود به بازار اصلی سرمایه از مهم‌ترین برنامه‌های توسعه‌ای شرکت در سال جاری است.»

برنامه‌های توسعه‌ای خود را در حوزه فروش و خدمات پس از فروش با موفقیت به پیش ببریم.» وی در تشریح اولویت‌ها و برنامه‌های استراتژیک سال ۱۴۰۵ افزود: «در سال جاری، تمرکز اصلی سایپایدک بر هوشمندسازی فرآیندهای ارائه خدمات، توسعه سهم بازار قطعات شرکتی، ارتقای استانداردهای کیفی در شبکه نمایندگی‌ها و همچنین تقویت خدمات ارزش‌افزوده



مجمع رحیم علی‌شاهی، مدیرعامل سایپایدک با ارائه گزارشی از روند عملکرد شرکت در سال ۱۴۰۴ اظهار داشت: «سال گذشته با وجود چالش‌های مختلف در زنجیره تأمین و توزیع قطعات، با همت تمامی همکاران و شبکه نمایندگی‌ها، شاهد بهبود شاخص‌های عملکردی به‌ویژه در حوزه تأمین به‌موقع قطعات یدکی و ارتقای سطح رضایتمندی مشتریان بودیم. ما توانستیم

«به گزارش «سایپانیوز» در ابتدای این نشست، گزارش جامعی از فعالیت‌ها و دستاوردهای شرکت در سال مالی منتهی به اسفند ۱۴۰۴ به سمع و نظر حاضرین رسید. سپس گزارش حسابرس و بازرس قانونی قرائت شد و پس از بررسی‌های دقیق کارشناسی، صورت‌های مالی سال ۱۴۰۴ شرکت سایپایدک به اتفاق آراء مورد تأیید و تصویب قرار گرفت. در ادامه این



پرچمدار شاسی‌بلندهای «بامو» براساس «iX5» ساخته می‌شود



نسخه الکترونیک جدید بامو در کلاس کراس‌اوورهای بزرگ، یعنی iX7، این بار با پوشش استثنایی کمتر دیده شده و جزئیات بیشتری از طراحی آن مشخص شده است. این مدل قرار است همراه با نسل جدید X7 در سال ۲۰۲۷ معرفی شود و جایگاه پرچمدار الکترونیک بامو را در کنار iX5 تثبیت کند. طبق اطلاعات اولیه، iX7 باید حدود ۵۷۰ اسب‌بخار قدرت داشته باشد و از یک باتری بزرگ ۱۴۱ کیلووات‌ساعتی بهره‌بردار. طراحی بیرونی iX7 به شدت تحت تأثیر فیس‌لیفت ۱۷ است. در بخش جلو، کلیه‌های دوقلوی بزرگ با چراغ‌های دوگانه و تقسیم‌شده همراه شده‌اند؛ چراغ‌های روز تاب مینیمال در بالا و چراغ‌های اصلی در میانه قرار گرفته‌اند. در

نمای جانبی، دستگیره‌های سنتی جای خود را به BMW Winglets داده‌اند؛ قطعاتی که با لمس بسیار سبک، درهای برقی را باز می‌کنند. سقف با شیبی ملایم طراحی شده و در کنار رینگ‌های بزرگ و درهای عقب کشیده، ورود به ردیف سوم را آسان‌تر می‌کند. نمای عقب شایسته‌هایی با iX5 دارد؛ اما چراغ‌های عقب اختصاصی و سپری با خطوط نرم‌تر، هویت مستقل iX7 را شکل می‌دهند. در کابین، بامو از سیستم Panoramic Drive استفاده خواهد کرد؛ صفحه‌نمایشی تقریباً تمام‌عرض در پایین شیشه جلو که احتمالاً با نمایشگر ۱۷.۹ اینچی مرکزی و نمایشگر ۱۴.۶ اینچی مخصوص سرنشین جلو همراه می‌شود.

ویژه‌ها



هیچ تنظیم‌گری از سوی دولت برای حوزه خودرو وجود ندارد



مصطفی طاهری در گفت‌وگو با خبرنگار خانه ملت در انتقاد به تداوم نابسامانی در بازار خودرو گفت: «هم‌اکنون هیچ تنظیم‌گری از سوی دولت برای حوزه خودرو وجود ندارد و خودروسازان قصد هر اقدامی در جهت قیمت‌گذاری محصولات خود داشته باشند، ظرف مدت یک ساعت انجام می‌دهند و هیچ‌کسی جلودار آن‌ها نیست». نماینده مردم زنجان و طارم در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «متأسفانه حکمرانی در حوزه خودرو بعد از واگذاری ایران خودرو به صفر رسیده است و هیچ کدام از مسئولان چه در قوه قضائیه، چه دولت و چه وزارت صنعت، معدن و تجارت مانعی برای یکه‌تازی خودروسازان ایجاد نمی‌کنند.»

دیگه چه خبر؟



حمایت از صنایع بورسی برای تامین پایدار برق ادامه دارد



عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با تأکید بر این که تامین برق صنایع بزرگ و بورسی از اولویت‌های مشترک مجلس و دولت است، گفت: «با اجرای سیاست احداث نیروگاه‌های اختصاصی توسط صنایع، علاوه بر کاهش وابستگی به شبکه سراسری، تولید، اشتغال و درآمد‌های مالیاتی کشور نیز حفظ خواهد شد.» غلامرضا شریعتی با اشاره به برنامه‌های مشترک مجلس و دولت برای مدیریت انرژی انرژی اظهار داشت: «یکی از سیاست‌های مهمی که در سال‌های اخیر دنبال شده، حمایت از صنایع بزرگ و انرژی‌بر برای احداث نیروگاه‌های اختصاصی و تامین برق مورد نیاز خود است.»

توئیترا



بازار سرمایه ظرفیت مغفول تامین مالی تولید است



عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس با تأکید بر ضرورت اصلاح شیوه‌های تامین مالی در کشور گفت: «دولت باید سیاست‌هایی را دنبال کند که ضمن تامین منابع مورد نیاز تولید، آثار تورمی نداشته باشد و در این میان، بازار سرمایه می‌تواند بستر مناسبی برای تامین مالی غیرتورمی باشد.» جبار کوچکی‌نژاد با بیان این که در ایران تامین مالی به طور سنتی بر عهده شبکه بانکی قرار دارد، افزود: «انکای بیش از حد به بانک‌ها موجب شده بخش قابل توجهی از منابع از مسیر تسهیلات بانکی تامین شود که در برخی موارد، آثار تورمی نیز به همراه داشته است.»

با توجه به درآمد بیش از ۶.۸ همتی رقم خورد؛

رشد ۸۳ درصدی درآمد «سایپا» در خردادماه سال جاری



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir



سایپا

«شرکت سایپا گزارش فعالیت ماهانه خود برای دوره منتهی به خرداد ۱۴۰۵ را منتشر کرد که بررسی آن از بهبود قابل توجه روند فروش و درآمدزایی این خودروساز در سومین ماه سال حکایت دارد. بر اساس اطلاعات ارائه‌شده، مجموع درآمد عملیاتی سایپا در سه‌ماهه نخست سال به ۱۶ هزار و ۲۹۱ میلیارد تومان رسیده که نشان‌دهنده تداوم جریان فروش محصولات این شرکت در بازار داخلی و صادراتی است. بررسی عملکرد ماهانه سایپا نشان می‌دهد این شرکت در خردادماه موفق به ثبت درآمد ۸ هزار و ۶۷۲ میلیارد تومانی از محل فروش محصولات خود شده است. این در حالی است که درآمد فروش شرکت در اردیبهشت‌ماه ۴ هزار و ۷۴۵ میلیارد تومان بود؛ بنابراین درآمد خرداد نسبت به ماه قبل بارش ۸۳ درصدی همراه شده که یکی از قابل توجه‌ترین افزایش‌های ماهانه این شرکت در ماه‌های اخیر به‌شمار می‌رود. چنین رشدی می‌تواند نتیجه افزایش تولید، رشد تحویل خودروهای تکمیل‌شده، بهبود فرآیند عرضه و همچنین افزایش تقاضا در بازار باشد. از مجموع فروش ثبت‌شده در خردادماه، ۸ هزار و ۴۳۵ میلیارد تومان به فروش داخلی اختصاص داشته که بیانگر سهم بالای بازار داخل در درآمد‌های عملیاتی سایپا است. در میان محصولات عرضه‌شده نیز گروه X200 شامل تیبا، کوئیک و ساینا همچنان جایگاه نخست را در سبد فروش شرکت حفظ کرده‌اند.

درآمد حاصل از فروش این گروه از محصولات در خردادماه به ۳ هزار و ۸۷۲ میلیارد تومان رسیده که بیشترین سهم را در میان تمامی محصولات سایپا به خود اختصاص داده است. استقبال بازار از این خودروها و سهم بالای آن‌ها در ترکیب فروش، همچنان یکی از مهم‌ترین عوامل درآمدزایی شرکت محسوب می‌شود. براساس این گزارش، فروش صادراتی ثبت‌شده

در خردادماه نیز مربوط به محصولات SKD بوده است. استمرار صادرات این محصولات نشان می‌دهد سایپا همچنان حضور خود را در بازارهای هدف حفظ کرده و بخشی از درآمد خود را از محل فروش خارجی تامین می‌کند. هرچند سهم صادرات در مقایسه با فروش داخلی همچنان محدود است، اما تداوم آن می‌تواند در بلندمدت به تنوع‌بخشی منابع درآمدی شرکت، توسعه بازارهای بین‌المللی و کاهش وابستگی به بازار داخلی کمک کند. رشد ۸۳ درصدی فروش ماهانه از منظر مالی نیز اهمیت قابل توجهی دارد. افزایش درآمد عملیاتی موجب تقویت جریان نقدینگی شرکت می‌شود و توان سایپا را برای تامین سرمایه در گردش، خرید مواد اولیه، پرداخت مطالبات قطعه‌سازان و مدیریت تعهدات مالی افزایش می‌دهد. بهبود نقدینگی همچنین می‌تواند سرعت تولید را در ماه‌های آینده حفظ کرده و از ایجاد وقفه در زنجیره تامین جلوگیری کند. از سوی دیگر، افزایش حجم فروش این امکان را فراهم می‌کند که هزینه‌های ثابت تولید بر تعداد بیشتری از محصولات سرشکن شود؛ موضوعی که در صورت کنترل هزینه‌ها می‌تواند به بهبود حاشیه سود عملیاتی شرکت منجر شود. رشد درآمد همچنین می‌تواند زمینه کاهش فشارهای مالی، بهبود نسبت‌های سودآوری و افزایش توان شرکت برای اجرای برنامه‌های توسعه‌ای را فراهم کند. ثبت چنین عملکردی در نخستین فصل سال، می‌تواند انتظارات فعالان بازار سرمایه را نسبت به عملکرد مالی سایپا در ادامه سال تقویت کند. در صورتی که روند افزایش تولید و تحویل خودرو در ماه‌های آینده نیز ادامه یابد، احتمال ثبت درآمد‌های بالاتر و بهبود سودآوری شرکت افزایش خواهد یافت. این موضوع علاوه بر تقای جایگاه عملیاتی سایپا، می‌تواند بر ارزش‌گذاری سهام شرکت نیز اثرگذار باشد و نگاه سرمایه‌گذاران را نسبت به چشم‌انداز آتی این خودروساز مثبت‌تر کند.



سیدسلمان ذاکر

نماینده مردم ارومیه در مجلس شورای اسلامی

تداوم گرانی خودرو غیر قابل قبول است

سیدسلمان ذاکر در گفت‌وگو با خبرنگار خانه ملت، در انتقاد به افزایش قیمت محصولات ایران خودرو گفت: «وقتی تامین ارز برای خودروسازان مطابق با نرخ اعلام‌شده از سوی بانک مرکزی بوده و افزایش قیمت نداشته است، همچنین قیمت ورق فولادی هم ثابت مانده و به اندازه کافی توسط فولاد مبارکه و سایر مجتمع‌های فولادی عرضه شده است، در این شرایط افزایش قیمت محصولات خودروسازی‌ها هیچ توجیهی ندارد.»

نماینده مردم ارومیه در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «هم‌اکنون که مردم جان و مال خود را فدای امنیت و آسایش کشور کرده‌اند، این گونه تصمیم‌گیری‌ها توسط خودروسازان اقدامی علیه مردم محسوب می‌شود.» وی تصریح کرد: «انتظار می‌رود وزارت صمت و نهادهای نظارتی از جمله سازمان بازرسی کل کشور و قوه قضائیه به این مهم رسیدگی کنند.»

این نماینده مردم در مجلس دوازدهم یادآور شد: «ما هم در مجلس بارها در این رابطه تذکر داده‌ایم و بعد از این نیز به‌طور جدی به این حوزه ورود پیدا خواهیم کرد و اجازه نمی‌دهیم این روند توهین‌آمیز نسبت به مردم تداوم یابد. این اقدامات خودروسازان به‌منظور مقاومت‌شکنی است و بی‌احترامی و خیانت به حضور و ایستادگی مردم محسوب می‌شود؛ هرچند حتی آمریکا نیز نتوانست مقاومت مردم ایران را بشکند.»

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: «امیدواریم با اعمال سیاست‌های دولت و ورود معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات و زیرصمت، برابر با قانون برای آزادسازی واردات خودرو اقدام و موانع موجود در مسیر واردات خودروهای مورد نیاز حوزه تولید و اشتغال نیز رفع شود. ضمن این که لازم است واردات مناطق آزاد را تقویت کنیم تا روند واردات تسریع شود. همچنین زمینه تردد این خودروها در سراسر کشور فراهم شود و اختلافات مسئولان و دستگاه‌های مربوطه پیرامون تحقق این مهم برطرف شود تا بتوانیم از این طریق قیمت خودروها را در بازار کاهش دهیم و امنیت و رفاه مردم را تامین کنیم.»

چپ تلند؟



نقشه‌راه تاب‌آوری صنعت

ثبتات مقررات و رویه‌های اجرایی، همواره یکی از مهم‌ترین موضوعات در بهبود محیط کسب و کار بوده است؛ موضوعی که فعالان اقتصادی آن را از عوامل موثر بر امکان برنامه‌ریزی، تصمیم‌گیری و پیش‌بینی‌پذیری در اقتصادی می‌دانند. در این چارچوب، تغییرات ناگهانی سیاست‌ها و مقررات، صدور بخشنامه‌های فوری و خلق الساعه و همچنین اطلاع‌رسانی نشدن به‌موقع درباره تصویب و اجرای مقررات، از مهم‌ترین مصادیق بی‌ثباتی در این حوزه به‌شمار می‌رود.

چرا؟



استمرار نظم در بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌ها، هزینه تولید را پایین می‌آورد

نظم‌بخشی به صدور بخشنامه‌ها از طریق سامانه ملی قوانین، الزامی برای کاهش هزینه‌های فعالان اقتصادی است. بر اساس احکام قانونی، دولت و دستگاه‌های اجرایی موظف شده‌اند در زمان وضع مقررات جدید یا اصلاح مقررات پیشین، اطلاع‌رسانی دقیق‌تری انجام دهند و این اطلاعات را به‌ویژه از طریق سامانه‌های رسمی، از جمله سامانه ملی قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران، در دسترس فعالان اقتصادی قرار دهند که این موضوع برای کاهش هزینه‌های تولید می‌تواند از اهمیت بسزایی برخوردار باشد.

برای چه؟



فضای اقتصادی برای صنایع باید قابل برنامه‌ریزی باشد

اجرای قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار به یکی از موضوعات مهم و زیربنایی اقتصاد ایران می‌پردازد؛ موضوعی که به کیفیت مقررات‌گذاری، شفافیت تصمیمات اجرایی و میزان پیش‌بینی‌پذیری محیط فعالیت بنگاه‌ها مربوط است. البته نکته اصلی نه صرفاً تعدد مقررات، بلکه نحوه تدوین، اعلام و اجرای آن‌هاست؛ زیرا هرچه این فرآیند منسجم‌تر، شفاف‌تر و قابل‌انتظارتر باشد، فضای فعالیت برای تولیدکنندگان و سرمایه‌گذاران نیز آرام‌تر و قابل برنامه‌ریزی‌تر خواهد بود.



دنیا می‌کند؛ از دیوارها و ابزارها گرفته تا محیط یک گاراژ کامل که همگی با خطوط مشکی و زمینه سفید، حال و هوای یک صفحه کمیک را تداعی می‌کنند. در میان خودروها، نمونه‌هایی از مرسدس، پورشه و فراری دیده می‌شود. هر خودرو ابتدا کاملاً سفید رنگ شده و سپس با خطوط مشکی دقیق، جزئیات بدنه، سپرها، چراغ‌ها، جلوپنجره‌ها و ورودی‌های هوا بازطراحی شده‌اند. فراری GT308 با خطوط سیال و گسترده روی بدنه، یکی از چشمگیرترین نمونه‌هاست؛ هرچند این رنگ آمیزی برای استفاده روزمره مناسب نیست؛ اما به عنوان اثر هنری جلوه‌ای منحصر به فرد دارد. ویدس در گفت‌وگو با Hemmings می‌گوید: «فرصت نقاشی روی خودروهای مختلف و ساخت گالری‌های متعدد را داشته‌ام؛ اما زنده کردن Reality to Idea در پترسن رویایی بود که به حقیقت پیوست.»

نمایشگاهی تازه در لس آنجلس توجه مخاطبان را به شدت به خود جلب کرده است؛ خودروهایی واقعی که در نگاه اول شبیه طرح‌های مدادی دوبعدی به نظر می‌رسند؛ انگار از دل یک کمیک بوک بیرون آمده‌اند. این آثار بخشی از نمایشگاه جدید Joshua Vides هستند؛ هنرمندی که سبک مشهورش، «Reality to Idea»، طراحی کامل شده را دوباره به مرحله اسکیچ اولیه بازمی‌گرداند. این نمایشگاه با نام Flat Out در موزه مشهور Petersen Automotive Museum برپا شده و تا ژوئیه سال آینده ادامه خواهد داشت. برخلاف تصور اولیه، این‌ها نه رندرهای دیجیتال هستند و نه طرح‌های گرافیکی؛ بلکه خودروهای کلاسیک واقعی هستند که با دقتی وسواس گونه رنگ آمیزی شده‌اند تا ظاهر یک نقاشی دوبعدی پیدا کنند. کل فضای نمایشگاه نیز همین سبک را

سبک طراحی کمیک روی خودروهای کلاسیک



افزایش قیمت سوخت، بازار خودرو را داغ کرد



بازار خودرو دست‌دوم آمریکا برخلاف انتظارها نه تنها آرام نشده، بلکه در بسیاری از بخش‌ها گران‌تر هم شده است. داده‌های جدید نشان می‌دهد که میانگین قیمت خودروهای کارکرده در سراسر کشور طی سال جاری افزایش یافته؛ هرچند آهنگ رشد در ماه ژوئن کمی کندتر شده است. خریدارانی که امیدوار بودند بازار دست‌دوم فرصتی برای خرید ارزان‌تر فراهم کند، حالا با روندی مواجه هستند که ماه‌هاست در جهت مخالف حرکت می‌کند. بر اساس مطالعه «Carfax»، از ابتدای سال میانگین قیمت سدان‌ها، هاچ‌بک‌ها و استیشن‌ها بیش از یک‌هزار و ۳۵۰ دلار افزایش یافته است. بخش‌های دیگر بازار رشد بیشتری داشته‌اند؛ قیمت پیک‌آپ‌ها، خودروهای لوکس و SUVهای کارکرده در ۶ ماهه نخست سال به‌طور متوسط حدود یک‌هزار و ۵۰۰ دلار بالا رفته است. قیمت ون‌ها و مینی‌ون‌ها بیش از ۲ هزار دلار افزایش داشته و SUVهای لوکس نزدیک به ۲ هزار و ۸۰۰ دلار گران‌تر شده‌اند؛ یعنی حدود ۴۰۹ درصد رشد. خودروهای لوکس حتی جهشی ۱۲۶ درصدی را ثبت کرده‌اند؛ هرچند در ماه مه ثابت مانده بودند. در ماه ژوئن، همه بخش‌ها افزایش قیمت داشتند؛ اما شدت آن متفاوت بود.

سگمنتی که احتمالاً در آلمان طرفداران خود را حفظ کرده است؛

تقدم مدل‌های استیشن بر هاچ‌بک‌ها در «اوپل»



سپهیل سیاوشتی

s.siavashi@autoworld.ir

اوپل تصمیم گرفته در زمانی که بسیاری از خودروسازان اروپایی واگن‌ها را کنار می‌گذارند و همه چیز به سمت هاچ‌بک‌ها و کراس‌اوورهای می‌رود، مسیر متفاوتی را برای نسل بعدی آسترا انتخاب کند: نه فقط حفظ نسخه استیشن، بلکه بازنگری در شکل بدنه‌ای که خریداران سال‌ها آن را بدیهی می‌دانستند. فلوریان هوتل، مدیرعامل اوپل می‌گوید نسل بعدی آسترا روی پلت‌فرم جدید STLA One ساخته خواهد شد. چرا که بازار خانگی آلمان به فضای داخلی و کاربرپذیری نیاز دارد. این تأکید نشان می‌دهد اوپل می‌خواهد با ارائه گزینه‌ای عملی‌تر و متمایز، از سیل یکنواخت هاچ‌بک‌ها و شاسی‌بلندها فاصله بگیرد. پلت‌فرم STLA One حق انتخاب تازه‌ای پیش روی مصرف‌کننده می‌گذارد. تولید این مدل همچنان در آلمان ادامه خواهد داشت و کارخانه رولس‌هایم با سرمایه‌گذاری تازه از این پروژه پشتیبانی خواهد کرد. این تصمیم در بستر برنامه گسترده‌تر استراتژیست گرفته شده است. اوپل ابتدا مدل‌های دیگری مانند نسل جدید کورسا (۲۰۲۷) و یک کراس‌اوور جمع‌وجور مبتنی بر Leapmotor را معرفی می‌کند. برخلاف برخی هم‌گروهی‌ها که به دنبال خودروهای ارزان قیمت برقی هستند، اوپل فعلاً به دنبال متمایز شدن در بخش‌های کاربردی و خانوادگی است تا صرفاً رقابت در بازار مدل‌های ارزان قیمت.

سگمنت مورد علاقه اوپل

در شرایطی که بسیاری از خودروسازان اروپایی سرمایه‌گذاری سنگینی روی کراس‌اوورها انجام می‌دهند و نسخه‌های استیشن را یکی یکی کنار می‌گذارند، اوپل تصمیمی خلاف جریان گرفته و برای نسل بعدی آسترا مسیر متفاوتی را انتخاب کرده است. این برند زیرمجموعه استراتیست قصد دارد شکل بدنه آسترا را بازتعریف کند و در حالی که از قالب سنتی هاچ‌بک فاصله می‌گیرد، تأکید

بازگشت تجربه رانندگی دستی به «فراری»

فراری پس از ۱۴ سال، دوباره شیفت دروازه‌ای و سه پدال را به یک مدل جاده‌ای بازگردانده است؛ اما این بار با رویکردی کاملاً متفاوت. مدل جدید 12Cilindri Manuale در ظاهر یک فراری دستی کلاسیک است، با شیفت فلزی ۶ سرعته و پدال کلاچ؛ اما در واقعیت، این سیستم روی یک گیربکس اتوماتیک ۸ سرعته دوکلاچه سوار شده و تجربه رانندگی دستی را با فناوری روز بازآفرینی می‌کند. فراری نه تنها یک گیربکس قدیمی را احیا نکرده، بلکه با استفاده از فناوری By Wire، یک سیستم کاملاً جدید ساخته که به‌طور دیجیتالی رفتار یک گیربکس دستی واقعی را شبیه‌سازی می‌کند. در نگاه اول، همه چیز همان چیزی است که کلکسیونرها سال‌ها آرزویش را



داشتند: شیفت فلزی صیقلی، دسته‌دنده آلومینیومی گرد و سه پدال کامل. حتی چیدمان کابین نیز برای تمرکز بیشتر روی تعویض دنده بازطراحی شده و تونل مرکزی اختصاصی دارد. اما زیر این ظاهر کلاسیک، هیچ اتصال مکانیکی میان شیفت، پدال کلاچ و گیربکس وجود ندارد. هر دو از طریق حسگرها و مازول‌های کنترل، فرمان‌های الکترونیکی را به گیربکس منتقل می‌کنند. کل این مجموعه تنها ۵ کیلوگرم وزن دارد و در بخش‌های حساس از فولاد گالوانیزه شده و در سایر بخش‌ها از آلومینیوم ساخته شده است. فراری می‌گوید تلاش زیادی کرده تا این تجربه مصنوعی به‌نظر نرسد. مازول اختصاصی Man-uale با حسگرهای دقیق و مکانیزم‌های سینماتیکی پیشرفته، بارهای واقعی همزمان‌سازی و درگیری دنده‌ها را بازتولید می‌کند. نتیجه این است که راننده می‌تواند در صورت اشتباه، استارت نامنظم یا حتی خاموش کردن خودرو را تجربه کند؛ درست مانند یک گیربکس دستی واقعی. سیستم همچنین مانع از تعویض دنده اشتباه و «مانی‌شیفت» می‌شود. با وجود این ساختار، گیربکس اصلی همان دوکلاچه هشت‌سرعته مدل استاندارد است و به همین دلیل، عملکرد خودرو بدون تغییر باقی مانده است.

نشان می‌داد هیچ چیز قطعی نیست: «این طور نیست که نسل جدید آسترا الزاماً یک هاچ‌بک سنتی باشد.» همین جمله کافی بود تا گمانه‌زنی‌ها درباره احتمال تغییر فرم بدنه اصلی آسترا شدت بگیرد. اما بخش شگفت‌انگیز صحبت‌های مدیرعامل، تأکید او بر نسخه استیشن بود؛ نسخه‌ای که بسیاری از خودروسازان اروپایی در سال‌های اخیر کنار گذاشته‌اند. هوتل گفت: «می‌توانم بگویم که نسخه استیشن قطعاً وجود خواهد داشت؛ چرا که بازار خانگی ما در آلمان به آن نیاز دارد و ما هم این نیاز را تأمین می‌کنیم.» این جمله نه تنها ادامه حضور Sports Tourer را تضمین می‌کند، بلکه نشان می‌دهد فضای داخلی و کاربری خانوادگی یکی از محورهای اصلی توسعه نسل بعدی آسترا خواهد بود. اوپل با این رویکرد، برخلاف جریان غالب بازار حرکت می‌کند؛ جریانی که در آن هاچ‌بک‌ها و کراس‌اوورها تقریباً تمام سهم بازار را بلعیده‌اند و استیشن‌ها آرام و بی‌سر و صدا در حال ناپدید شدن هستند. اما برای اوپل، حفظ استیشن نه یک تصمیم احساسی، بلکه بخشی از استراتژی محصولی است که می‌خواهد آسترا را در میان رقبای پرشمار، متمایز و کاربردی نگه دارد. تصمیم اوپل برای حفظ و حتی تقویت جایگاه نسخه استیشن آسترا، دقیقاً برخلاف روندی است که بسیاری از رقبای جریان اصلی دنبال می‌کنند. تنها یک هفته پیش، رئیس و مدیرعامل هیوندای اروپا عملاً پایان کار i30 Wagon را تأیید کرد؛ مدلی که زمانی یکی از ستون‌های سگمنت خانوادگی هیوندای بود؛ اما حالا قربانی اولویت‌های جدید این شرکت شده است. هیوندای اعلام کرده بود که سرمایه‌گذاری تحقیق و توسعه‌اش را به سمت SUVهای پُر حاشیه سود هدایت می‌کند؛ تصمیمی که نشان می‌دهد برای بسیاری از برندها، استیشن‌ها دیگر توجیه اقتصادی ندارند و جای خود را به کراس‌اوورهای پر فروش داده‌اند. در چنین فضایی، انتخاب اوپل معنای بیشتری پیدا می‌کند. در حالی که رقبایی مانند هیوندای مسیر «حذف استیشن» را انتخاب کرده‌اند، اوپل با تأکید بر نیاز بازار آلمان و اهمیت فضای داخلی، تصمیم گرفته است برخلاف جریان حرکت کند Sports Tourer را به عنوان بخش ثابت نسل بعدی آسترا حفظ کند. این تضاد، آسترا را در موقعیتی قرار می‌دهد که می‌تواند از خلأ ایجادشده در بازار استفاده کند و برای خریدارانی که هنوز به کاربرپذیری استیشن‌ها اهمیت می‌دهند، گزینه‌ای متفاوت و کمپای ارائه دهد.

نشان می‌دهد آسترای جدید نه تنها ادامه‌دهنده مسیر فعلی خواهد بود، بلکه قرار است نقش مهم‌تری در هویت محصولی اوپل ایفا کند؛ هویتی که برخلاف بسیاری از رقبای، هنوز برای استیشن‌ها ارزش قائل است و آن‌ها را بخشی از آینده خود می‌داند. نسل‌های مختلف آسترا طی ۳۵ سال همیشه با دو چهره ثابت عرضه شده‌اند: هاچ‌بک و استیشن. سال‌هاست نسخه‌های سدان، کوپه و کانور تیبل از سبد محصولی اوپل حذف شده‌اند و این دو فرم بدنه به ستون‌های اصلی خانواده آسترا تبدیل شده‌اند. اما حالا به نظر می‌رسد نسل بعدی ممکن است نخستین مدلی باشد که این الگو را می‌شکند؛ تغییری که از همان جایی آغاز می‌شود که خریداران همیشه آن را بدیهی فرض کرده‌اند: شکل بدنه. گزارش تازه «Auto Express» نشان می‌دهد اوپل در حال بازنگری جدی در فرم بدنه آسترا است. این رسانه در گفت‌وگو با فلوریان هوتل، مدیرعامل اوپل از او پرسیده که آیا هاچ‌بک کامپکت باید تکامل پیدا کند یا خیر؟ پاسخ هوتل کاملاً مبهم بود و

می‌کند نسخه استیشن همچنان بخش جدایی‌ناپذیر خانواده آسترا خواهد بود؛ تصمیمی که نشان می‌دهد اوپل استیشن را ابزاری برای متمایز شدن در بازاری می‌بیند که روزبه‌روز یکنواخت‌تر می‌شود. بازار اروپا در سال‌های اخیر شاهد خروج آرام و تدریجی استیشن‌ها بوده است؛ اما برخی خودروسازان هنوز این سگمنت را فرصتی برای ارائه محصولی کاربردی‌تر و خانوادگی‌تر می‌دانند. اوپل نیز در همین دسته قرار می‌گیرد و می‌خواهد با حفظ Sports Tourer، جایگاهی متفاوت در میان انبوه هاچ‌بک‌ها و SUVها داشته باشد. نسل فعلی آسترا که در سال ۲۰۲۱ معرفی شد، به عنوان نزدیک‌ترین هم‌خانواده پُر ۳۰۸ توسعه یافت و هر دو مدل اواخر ۲۰۲۵ یک فیس‌لیفت میان‌دوره‌ای دریافت کردند تا در رقابت با فولکس‌واگن گلف و تویوتا کرولا، از آن‌ها عقب نمانند. با این حال، اوپل اکنون تأیید کرده که جانشین آسترا پیش از پایان دهه معرفی خواهد شد. این تصمیم بخشی از برنامه گسترده‌تر استراتیست برای بازآرایی سبد محصولات اروپایی است و

شاسی بلند الکتریکی «AMG» با صدای V8 مصنوعی در راه است

شخصیت اسپرت خودرو را تقویت می‌کنند. در نمای جانبی، فاصله‌محور بلند و سقف نسبتاً کوتاه، حالت کاشته‌شده‌ای ایجاد کرده‌اند. دستگیره‌های هم‌سطح، رینگ‌های بزرگ و برآمدگی‌های عقب نیز به این ظاهر کمک می‌کنند. در عقب، چراغ‌های سه‌دایره‌ای در یک پنل مشکی بهتر از نسخه سدان جاگذاری شده‌اند و اسپویلر سقفی بیشتر جنبه عملکردی دارد. هنوز مشخص نیست که آیا این مدل به دینامیک فعال «Aerokinetics» مجهز خواهد شد یا خیر. کابین تقریباً همان فضای GT الکتریکی را ارائه می‌دهد؛ با این تفاوت که فضای بار بیشتری دارد. انتظار می‌رود یک صفحه‌نمایش ۱۴ اینچی روبه‌راننده و یک نمایشگر ۱۰.۲ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی با نرم‌افزار MB.OS در کابین حضور داشته باشد.

مرسدس‌ای‌ام‌جی در حال آماده‌سازی یک شاسی بلند الکتریکی پرچم‌دار است که قرار است نسخه SUV همان GT چهاردر الکتریکی باشد؛ مدلی که با وجود بحث‌های فراوان درباره طراحی‌اش، از نظر توانایی‌های فنی یکی از جاه‌طلبانه‌ترین پروژه‌های AMG محسوب می‌شود. این SUV جدید با ۱۱۵۳ اسب‌بخار قدرت، برد ۴۳۵ مایلی و شارژ سریع ۶۰۰ کیلوواتی، مستقیماً به دنبال رقابت با پورشه کاین الکتریکی خواهد رفت. طراحی بیرونی این مدل به‌شدت از GT الکتریکی الهام گرفته است. تصاویر مبتنی بر نمونه‌های آزمایشی نشان می‌دهد که بدنه‌ای بلندتر و کاربردی‌تر به‌دماغه Panamericana کپار، ارتفاع، نوار نور باریک تمام‌عرض و ورودی‌های هوای بزرگ در جلو دیده می‌شود. گلگیرهای حجیم و کاپوت عضلانی،





امضای تفاهم‌نامه میان استاندارد، جامعه ممیزی و انجمن آزمایشگاه‌ها



«در راستای تقویت زیرساخت‌های کیفی کشور و تسریع در فرآیندهای نظارتی، تفاهم‌نامه همکاری سه‌جانبه میان «اداره کل استاندارد استان تهران» با نمایندگی قاسم فدوی (مدیر کل)، «جامعه ممیزی و بازرسی ایران» با نمایندگی سعید تاجیک (رئیس هیات مدیره) و «انجمن آزمایشگاه‌های همکار آزمون و واسنجی» با نمایندگی علی بزرگی (رئیس هیات مدیره) روز چهارشنبه ۲۵ تیرماه ۱۴۰۵ به امضا رسید. این تفاهم‌نامه که با هدف ایجاد یک «زنجیره جامع استاندارد و کیفیت» تحت نظارت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران منعقد شده است، گامی تعیین‌کننده در جهت استفاده از ظرفیت‌های تخصصی بخش خصوصی برای ارتقای سطح خدمات بازرسی و نمونه‌برداری محسوب می‌شود. در این تفاهم‌نامه، جامعه ممیزی و

بازرسی ایران با تکیه بر جایگاه تخصصی خود، نقش محوری در اجرای امور غیرحاکمیتی و مدیریت زنجیره کیفیت ایفا خواهد کرد. از جمله محورهای اجرایی این همکاری، مدیریت فرآیند توزیع نمونه‌ها میان آزمایشگاه‌های تأیید صلاحیت‌شده و ایجاد بستری برای رسیدگی تخصصی به اعتراضات واحدهای تولیدی است که مستقیماً منجر به شفافیت و افزایش سرعت در فرآیندهای استانداردسازی می‌شود. ارتقای کیفیت و سرعت خدمات نمونه‌برداری، بازرسی و آزمون از مهم‌ترین اهداف این تفاهم‌نامه است. همچنین این همکاری با هدف حمایت از حقوق شرکت‌های بازرسی و آزمایشگاه‌ها و پیگیری مطالبات آن‌ها از دریافت‌کنندگان خدمات، بستری امن و حرف‌هایی برای توسعه کسب و کارهای حوزه بازرسی و آزمایشگاه فراهم می‌آورد.

محدودیت برق صنایع تولیدی و خودروسازان به دور روز در هفته رسید؛

قطعی برق، مانعی در مسیر تولید خودرو

بررسی داده‌های موجود نشان می‌دهد اگر چه با اطلاعات فعلی نمی‌توان اثر دقیق خاموشی برق بر میزان تولید خودرو را به‌صورت قطعی محاسبه کرد، اما روند موجود نشان‌دهنده افزایش ریسک کاهش تولید در ماه‌های آینده است. در حال حاضر، تولید خودروهای سواری سه خودروساز بزرگ کشور در دو ماه ابتدایی سال نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۴۸ درصد کاهش یافته و هم‌زمان محدودیت برق صنایع به دور روز در هفته رسیده است. در صورت تداوم این وضعیت، احتمال انتقال اثر خاموشی‌ها از واحدهای صنعتی به زنجیره تأمین خودرو افزایش خواهد یافت. اثر خاموشی برق بر صنعت خودرو یک رابطه مستقیم و ساده نیست؛ چرا که توقف تولید تنها در کارخانه‌های اصلی رخ نمی‌دهد و اختلال در فعالیت قطعه‌سازان کوچک و متوسط نیز می‌تواند خطوط مونتاژ را متوقف کند.

برآوردهای اولیه بر اساس شرایط فعلی نشان می‌دهد در سناریوی خوشبینانه، مدیریت داخلی خودروسازان و قطعه‌سازان می‌تواند بخشی از اثر محدودیت برق را جذب کند و افت تولید ناشی از خاموشی‌ها را به حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد محدود کند. در سناریوی محتمل، با توجه به آسیب‌پذیری قطعه‌سازان کوچک و متوسط، امکان کاهش بیش‌تر تیراژ در محدوده ۱۰ تا ۲۰ درصد وجود دارد. همچنین اگر محدودیت برق به ساعات طولانی‌تر منتقل شود یا قطعه‌سازان کلیدی با توقف فعالیت مواجه شوند، سناریوی بدبینانه می‌تواند به کاهش ۲۰ تا ۳۰ درصدی تولید ماهانه نسبت به برنامه‌های پیش‌بینی شده منجر شود. البته برای اندازه‌گیری دقیق اثر خاموشی برق بر تولید خودرو، نیاز به بررسی داده‌های ماهانه چندساله شامل میزان قطعی برق صنایع، تیراژ تولید، وضعیت تأمین قطعه و سایر متغیرهای اثرگذار وجود دارد؛ با این حال، ترکیب کاهش ۴۸ درصدی تولید در ابتدای سال و بازگشت محدودیت‌های برق نشان می‌دهد ناترازی انرژی می‌تواند به یکی از عوامل تشدیدکننده بحران تولید در صنعت خودرو تبدیل شود.

نگرانی درباره تأثیر خاموشی برق بر تولید خودرو در حالی افزایش یافته که فعالان صنعتی پیش از این نسبت به تشدید محدودیت‌های انرژی هشدار داده بودند. دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت اعلام کرده است که محدودیت تأمین برق واحدهای صنعتی به دور روز در هفته رسیده و پیش‌بینی می‌شود همانند سال گذشته، این محدودیت‌ها در ادامه به بازه زمانی عصر تا نیمه‌شب نیز گسترش پیدا کند. وی همچنین اعلام کرده بود که پیشنهاد جایگزینی روزهای خاموشی صنایع با تعطیلی واحدهای تولیدی و فعالیت در روزهای جایگزین، از سوی صنایع و خانه صمت ارائه شده، اما تاکنون اقدامی برای اجرای آن صورت نگرفته است. براساس این پیشنهاد، روزهای خاموشی صنایع می‌تواند به‌عنوان روز تعطیل واحدهای تولیدی در نظر گرفته شود تا امکان فعالیت در روزهای جایگزین، بدون تحمل هزینه‌های مازاد ناشی از اضافه‌پرداخت حقوق و دستمزد فراهم شود و بخشی از زیان ناشی از محدودیت برق کاهش پیدا کند.

با این حال، این پیشنهاد تاکنون به‌نتیجه مشخصی نرسیده و فعالان صنعتی معتقدند تعیین تکلیف آن نیازمند بررسی در مجلس شورای اسلامی یا در سطح سران قوا است. در شرایطی که صنعت خودرو هم‌اکنون با مشکلاتی مانند تأمین نقدینگی، محدودیت‌های زنجیره تأمین، کاهش تولید و چالش‌های ساختاری مواجه است، خاموشی برق می‌تواند به عامل جدیدی برای تشدید بحران تولید تبدیل شود؛ عاملی که اثر آن نه‌تنها در خطوط تولید خودروسازان، بلکه در هزاران واحد قطعه‌سازی وابسته به این صنعت نیز دیده خواهد شد.



تولید خودرو وارد کرده و روند کاهشی تیراژ را تشدید کند.

اگرچه خودروسازان بزرگ کشور ممکن است با استفاده از برخی ظرفیت‌های پشتیبان یا برنامه‌ریزی داخلی بتوانند بخشی از اثر خاموشی برق را مدیریت کنند، اما وضعیت در زنجیره تأمین متفاوت است. بخش قابل توجهی از قطعات مورد نیاز خطوط تولید خودرو توسط قطعه‌سازان کوچک و متوسط تأمین می‌شود؛ واحدهایی که بسیاری از آن‌ها امکان استفاده از تجهیزات جایگزین برای تأمین برق را ندارند. به‌همین دلیل، حتی در شرایطی که خودروسازان بتوانند فعالیت خطوط اصلی تولید را حفظ کنند، قطعی برق در واحدهای قطعه‌سازی می‌تواند باعث توقف فرآیند تولید شود. در صنعت خودرو، توقف تولید الزاماً از کارخانه‌های اصلی آغاز نمی‌شود؛ بلکه اختلال در تأمین یک قطعه کوچک نیز می‌تواند کل خط تولید را متوقف کند. به‌همین دلیل، اثر خاموشی برق بر صنعت خودرو و بیشتر از آن که تنها به میزان قطعی در کارخانه‌های خودروساز مربوط باشد، به‌وضعیت کل زنجیره تأمین وابسته است.

بازگشت قطعی برق و خاموشی‌ها در حالی تولید خودرو را تهدید می‌کند که تیراژ سه خودروساز بزرگ



کشور در دو ماه نخست امسال ۴۸ درصد کاهش یافته و محدودیت انرژی می‌تواند افت تولید را تشدید کند.

بازگشت خاموشی‌های برنامه‌ریزی‌شده به شبکه برق کشور، بار دیگر صنعت خودرو را با یکی از مهم‌ترین چالش‌های تولید مواجه کرده است؛ چالشی که در شرایط فعلی می‌تواند روند نزولی تیراژ را تشدید کند. این اتفاق در حالی رخ می‌دهد که تازه‌ترین آمارهای تولید نشان می‌دهد سه خودروساز بزرگ کشور در دو ماه ابتدایی امسال با کاهش قابل توجه تولید مواجه شده‌اند. براساس اعلام مدیر کل دفتر مدیریت انرژی و برنامه‌ریزی امور مشتریان شرکت توانیر، برنامه‌های احتمالی اعمال محدودیت برق در سراسر کشور آغاز شده و اطلاعات مربوط به قطعی‌های احتمالی تا روز چهارشنبه نهایی شده است. بر این اساس، اطلاع‌رسانی درباره برنامه خاموشی‌ها دو روز پیش از اجرای آن انجام خواهد شد. عبدالامیر یاقوتی، مدیر کل دفتر مدیریت انرژی و برنامه‌ریزی امور مشتریان شرکت توانیر با اشاره به تداوم گرمای هوا اعلام کرده است که شرایط فعلی شبکه برق کشور به دو عامل اصلی، یعنی دما و نحوه مصرف مشترکان، وابسته است. به گفته وی، در صورت کنترل مصرف برق و کاهش حداقل ۵ درصدی مصرف، امکان جلوگیری از تداوم ناترازی و محدودیت‌ها وجود خواهد داشت. وی همچنین تأکید کرده است که با توجه به فعالیت نیروگاه‌ها و شبکه سراسری برق کشور با حداکثر ظرفیت، در صورت ادامه شرایط موجود، مدیریت بار شبکه اجتناب‌ناپذیر خواهد بود.

بازگشت خاموشی برق در شرایطی اتفاق افتاده که صنعت خودرو پیش از این نیز با کاهش تولید مواجه بوده است. تازه‌ترین آمار تولید سه خودروساز بزرگ کشور نشان می‌دهد روند نزولی تیراژ که از اسفند سال گذشته آغاز شده بود، در اردیبهشت نیز ادامه پیدا کرده است. براساس این آمار، مجموع تولید خودروهای سواری سه خودروساز بزرگ کشور در دو ماه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته با افت ۴۸ درصدی همراه شده است. بررسی جزئی‌تر آمارها نشان می‌دهد ایران خودرو در این مدت ۳۳ درصد، سایپا ۶۶ درصد و پارس خودرو ۷۸ درصد کمتر از دو ماه ابتدایی سال گذشته خودرو تولید کرده‌اند. این کاهش تولید در شرایطی رخ داده که فروردین‌ماه نیز با افت ۶۸ درصدی تولید همراه بود و میزان تولید به حدود یک‌سوم مدت مشابه سال قبل رسید. بسیاری از فعالان صنعت خودرو پیش‌بینی کرده بودند که تبعات مشکلات انباشته‌شده خودروسازان از سال گذشته، در ماه‌های پیش رو بیش از گذشته خود را در آمار تولید نشان دهد. اکنون اضافه شدن محدودیت‌های برق به مجموعه مشکلات موجود، می‌تواند فشار مضاعفی به

رئیس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) مطرح کرد؛

بازنگری آیین‌نامه ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو



«به گزارش «ایدرونیوز» فرشاد مقیمی با اشاره به سابقه قانونی موضوع اسقاط خودرو اظهار کرد: «در اجرای ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، هیات وزیران در سال ۱۴۰۱ مصوبه‌ای درخصوص اسقاط خودروها صادر کرده بود؛ اما در فرآیند اجرایی، چالش‌ها و محدودیت‌هایی وجود داشت که ضرورت بازنگری در آیین‌نامه را آشکار می‌کرد.»

وی افزود: «از ۳ سال گذشته که موضوع اسقاط خودرو در مجموعه وزارت صنعت، معدن و تجارت با جدیت دنبال شد، تاکنون ۶۷۰ هزار دستگاه خودرو معادل ۲۵ درصد آمار اسقاط ۲۰ سال اخیر، اسقاط خودرو فرسوده انجام شده است.»

مقیمی با بیان این‌که در برنامه هفتم پیشرفت، اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو هدف‌گذاری شده است، تصریح کرد: «برای دستیابی به این هدف، لازم است مجموعه‌ای از اقدامات و زیرساخت‌های ضروری فراهم شود تا امکان اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه در کشور به‌وجود آید.»

رئیس هیات‌عامل ایدرو ادامه داد: «براساس آیین‌نامه قبلی، به ازای هر ۱۲ دستگاه خودرو تولیدی در کشور، یک دستگاه خودرو باید اسقاط می‌شد. با در نظر گرفتن تولید و واردات سالانه خودرو در کشور (حدود یک‌میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه) در بهترین حالت، حداکثر ظرفیت مصرف گواهی اسقاط ۲۰۰ هزار دستگاه در سال بود

وی خاطر نشان کرد: «به‌همین دلیل، حتی با حداکثر تلاش نیز امکان اسقاط ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو در

سال با سازوکار پیشین وجود نداشت و اگر در برخی سال‌ها ارقام بالاتری ثبت شده، ناشی از سرمایه‌گذاری مراکز اسقاط در خرید و اسقاط خودرو فرسوده اسقاط خودرو بوده است.»

مقیمی با اشاره به ظرفیت‌های موجود در این بخش گفت: «هم‌اکنون ۱۸۰ مرکز اسقاط در کشور فعال است و اسقاط خودروهای فرسوده، نقشی مهم در کاهش آلودگی هوا، کاهش مصرف سوخت و کاهش تصادفات دارد.»

وی افزود: «با توجه به اهمیت موضوع، عزمی راسخ در وزارت صمت با سایر دستگاه‌های مرتبط از جمله وزارتخانه‌های کشور و نفت، سازمان حفاظت محیط‌زیست و سایر نهادهای متولی شکل گرفت و در نشست‌های تخصصی، مسائل و موانع موجود بررسی شد.»

رئیس هیات عامل ایدرو تصریح کرد: «در نتیجه این هماهنگی‌ها، اصلاح آیین‌نامه اسقاط خودرو از سوی وزیر صنعت، معدن و تجارت به کمیسیون‌های تخصصی دولت ارسال شد و خوشبختانه مورد تأیید قرار گرفت.»

مقیمی تأکید کرد: «با این مصوبه، روند اسقاط خودرو در کشور شتاب بیشتری خواهد گرفت و علاوه‌بر کمک به نوسازی ناوگان فرسوده، اقتصاد چرخشی در حوزه اسقاط خودرو نیز تقویت می‌شود.»

وی ادامه داد: «توسعه اسقاط خودرو می‌تواند به تأمین مواد اولیه مورد نیاز صنایع مختلف از محل بازیافت کمک کند؛ به‌طوری‌که بخشی از نیاز کشور به ورق، پلیمر، مس و سایر فلزات از طریق اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده تأمین و به چرخه تولید و صنایع کشور بازگردد.»



سوخت و آلایندگی کمتری نسبت به بسیاری از موتورهای ۸ سیلندر وی-شکل قدیمی داشته باشند. گشتاور بالا در دورهای پایین نیز موجب شتابگیری سریع تر و انعطاف پذیری بیشتر در رانندگی روزمره و مسابقاتی می شود. مزیت مهم دیگر این موتورها، مرکز جرم پایین تر و ابعاد کوچک تر آن ها است که فضای بیشتری برای طراحی سیستم تعلیق، آپرودینامیک و سامانه های ایمنی خودرو فراهم می کند. به همین دلیل بسیاری از خودروهای اسپرت مطرح جهان، از جمله نیسان GT-R، فورد GT، آلفا رومئو جولیا کوادر یفولیو و برخی محصولات پورشه، از پیشرانهای ۶ سیلندر وی-شکل بهره می برند. این ویژگی ها سبب شده است موتورهای ۶ سیلندر وی-شکل همچنان یکی از کارآمدترین گزینه ها برای خودروهای اسپرت مدرن باشند و توازن مطلوبی میان عملکرد، رانندمان و قابلیت اطمینان ارائه دهند.

پیشرانهای ۶ سیلندر وی-شکل طی سال های اخیر به یکی از محبوب ترین انتخاب ها در خودروهای اسپرت و گرند تورر تبدیل شده اند. بررسی های فنی منتشر شده توسط مهندسان SAE International و همچنین اطلاعات رسمی خودرو سازانی مانند پورشه، آئودی، نیسان، هوندا، آلفا رومئو و فورد نشان می دهد این آرایش موتور، تعادل مناسبی میان عملکرد، ابعاد و رانندمان ایجاد می کند. طراحی فشرده تر موتور ۶ سیلندر وی-شکل نسبت به نمونه های ۶ سیلندر خطی، امکان نصب آن را در خودروهای دیفرانسیل جلو، دیفرانسیل عقب و چهار چرخ محرک فراهم کرده و به بهبود توزیع وزن خودرو کمک می کند. از سوی دیگر، استفاده از توربوشارژرهای مدرن باعث شده پیشرانهای ۶ سیلندر وی-شکل امروزی ضمن تولید قدرتی بیش از ۴۰۰ تا ۶۰۰ اسب بخار، مصرف

چرا پیشران

۶ سیلندر

بهترین انتخاب است؟



پلاگین-هیبرید برنده است یا خودرو برقی با پیمایش بیشتر؟

رقابت بین دو ساختار مشابه!

صنعت خودرو در یکی از بزرگ ترین دوره های تحول تاریخ خود قرار دارد. پس از گذشت بیش از یک قرن سلطه موتورهای احتراق داخلی، خودروسازان جهانی اکنون در مسیر کاهش آلایندگی و توسعه فناوری های الکتریکی حرکت می کنند. در این میان، اگر چه خودروهای تمام برقی (BEV) به عنوان مقصد نهایی بسیاری از شرکت ها معرفی شده اند، اما چالش هایی مانند محدودیت زیرساخت شارژ، زمان طولانی شارژ باتری، قیمت بالای باتری ها و نگرانی رانندگان از کاهش برد حرکتی، باعث شده فناوری های میان راهی مانند پلاگین-هیبریدی (PHEV) و خودروهای برقی با برد بلند (EREV) اهمیت بیشتری پیدا کنند. بنابراین در این مطلب هر دو ساختار را به لحاظ فنی بررسی می کنیم تا بدانیم کدام یک کاربردی تر هستند.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



آغاز نقطه مهم در دنیای برقی ها

در سال های اخیر، بسیاری از خودروسازان چینی مانند لی اتو (Li Auto)، نیو و دیگر شرکت ها سرمایه گذاری گسترده ای روی فناوری EREV (برد بلند) انجام داده اند و حتی برخی خودروسازان اروپایی و آمریکایی نیز توسعه این معماری را بررسی می کنند. دلیل این موضوع ساده است؛ مشتریان می خواهند تجربه رانندگی یک خودرو برقی را داشته باشند؛ اما همچنان آزادی حرکت خودروهای بنزینی را حفظ کنند. اما تفاوت اصلی میان EREV و PHEV چیست؟ این پرسشی است که در سال های آینده نقش مهمی در انتخاب مشتریان خواهد داشت.

نگاهی به ساختار پلاگین-هیبریدی و EREV

خودرو پلاگین-هیبریدی یا PHEV ترکیبی از موتور احتراق داخلی و موتور الکتریکی است. این خودرو دارای یک باتری بزرگ تر از هیبریدهای معمولی بوده و قابلیت شارژ از طریق برق شهری را دارد. در این سیستم، موتور بنزینی و موتور الکتریکی می توانند هر دو در انتقال نیرو و به چرخ ها نقش داشته باشند. به عبارت دیگر، معماری PHEV معمولاً یک سیستم سری-موازی است که در شرایط مختلف، کامپیوتر خودرو تصمیم می گیرد از موتور برقی، موتور بنزینی یا ترکیبی از هر دو استفاده کند. برای مثال، هنگام رانندگی شهری با سرعت پایین، خودرو ممکن است تنها از انرژی باتری استفاده کند؛ اما در سرعت های بالا یا هنگام نیاز به قدرت بیشتر، موتور احتراق داخلی وارد مدار شده و مستقیماً یا به همراه موتور الکتریکی خودرو را حرکت می دهد. این ویژگی باعث شده پلاگین-هیبریدی ها انعطاف پذیری بالایی داشته باشند؛ زیرا راننده هم امکان رانندگی کاملاً برقی برای مسیری کوتاه و هم امکان سفرهای طولانی بدون نگرانی از شارژ را دارد. در مقابل، فناوری EREV یا Extended Range Electric Vehicle (برد بلند) رویکرد متفاوتی دارد. در این خودروها، چرخ ها همیشه توسط موتور الکتریکی به حرکت درمی آیند و موتور بنزینی تنها نقش یک ژنراتور تولید برق را ایفا می کند. یعنی موتور احتراق داخلی هیچ ارتباط مکانیکی مستقیمی با چرخ ها ندارد. زمانی که شارژ باتری کاهش پیدا کند، موتور بنزینی روشن شده و برق مورد نیاز موتورهای الکتریکی را تأمین می کند. این تفاوت ساختاری باعث می شود تجربه رانندگی EREV بسیار شبیه خودروهای تمام برقی باشد؛ زیرا راننده همیشه همان پاسخ سریع پدال گاز، گشتاور لحظه ای و حرکت نرم موتور الکتریکی را احساس می کند. موتور بنزینی در این خودرو تنها یک منبع انرژی کمکی است و نه عامل اصلی حرکت. از نظر مهندسی، EREV این توانایی را می دهد که موتورهای تمام برقی و مدل های بنزینی داشته باشند. این فناوری تلاش می کند بزرگ ترین مشکل خودروهای برقی یعنی نگرانی از برد حرکتی را کاهش دهد؛ بدون آن که تجربه رانندگی الکتریکی از بین برود. به همین دلیل شرکت هایی مانند لی اتو در چین توانسته اند با استقبال قابل توجه مشتریان مواجه شوند.

کدام فناوری آینده خودروهای برقی را شکل میدهد؟

یکی از مهم ترین تفاوت های میان خودروهای پلاگین-هیبریدی (PHEV) و برقی با برد بلند (EREV) در نحوه مدیریت انرژی و ساختار انتقال قدرت آن ها است. اگرچه هر دو فناوری برای کاهش مصرف سوخت و افزایش استفاده از انرژی الکتریکی توسعه یافته اند، اما فلسفه مهندسی آن ها کاملاً متفاوت است. در خودروهای پلاگین-هیبریدی، خودروسازان تلاش می کنند میان موتور احتراق داخلی و سیستم الکتریکی یک تعادل ایجاد کنند. این خودروها معمولاً از باتری هایی با ظرفیت متوسط استفاده می کنند؛ ظرفیتی که در بسیاری از مدل ها بین حدود ۱۰ تا ۳۰ کیلووات-ساعت قرار دارد. این میزان انرژی اجازه می دهد خودرو در شرایط ایده آل بین ۴۰ تا ۱۰۰ کیلومتر را به صورت کاملاً برقی طی کند. پس از پایان شارژ باتری، موتور بنزینی وارد مدار شده و خودرو مانند یک هیبرید معمولی یا حتی یک خودرو بنزینی عمل می کند. در مقابل، خودروهای EREV معمولاً از باتری های بزرگتری استفاده می کنند؛ زیرا هدف اصلی آن ها ارائه تجربه ای نزدیک به خودروهای تمام برقی است. برای نمونه، برخی محصولات EREV چینی از باتری هایی با ظرفیت بیش از ۳۰ تا ۵۰ کیلووات-ساعت بهره می برند و می توانند در حالت تمام برقی صدها کیلومتر حرکت کنند. پس از کاهش سطح شارژ، موتور احتراق داخلی تنها وظیفه تولید برق را بر عهده می گیرد. این تفاوت معماری باعث می شود رانندگی EREV

از نظر احساس پشت فرمان، بسیار شبیه یک خودرو تمام برقی باشد. موتور الکتریکی از همان لحظه فشار دادن پدال گاز، حداکثر گشتاور خود را ارائه می دهد و نیازی به تعویض دنده یا تغییر حالت عملکرد موتور وجود ندارد. در نتیجه، شتابگیری نرم تر، پاسخ سریع تر و سکوت بیشتر از ویژگی های این فناوری محسوب می شود. اما در خودروهای PHEV، به دلیل وجود اتصال مکانیکی میان موتور احتراق داخلی و چرخ ها، سیستم پیچیده تر است. این پیچیدگی اگرچه امکان استفاده بهینه تر از موتور بنزینی در سفرهای طولانی را فراهم می کند، اما تعداد قطعات متحرک بیشتری ایجاد می کند. موتور، گیربکس، کلاچ ها، سیستم انتقال قدرت و تجهیزات الکتریکی همگی باید هماهنگ کار کنند.

عملکرد و رانندمان دو ساختار مشابه هم

از نظر رانندمان انرژی نیز تفاوت قابل توجهی میان این دو فناوری وجود دارد. در EREV، انرژی تولید شده توسط موتور بنزینی ابتدا به برق تبدیل شده و سپس موتور الکتریکی خودرو را حرکت می دهد. این فرآیند از نظر تئوری باعث ایجاد یک مرحله تبدیل انرژی اضافه می شود؛ اما به دلیل این که موتور بنزینی در محدوده بهینه دور موتور کار می کند، می تواند رانندمان مناسبی داشته باشد. در PHEV، موتور احتراق داخلی در شرایطی مانند رانندگی بزرگراهی می تواند مستقیماً خودرو را حرکت دهد که این موضوع از نظر مصرف انرژی مزیت محسوب می شود. زیرا تبدیل انرژی مکانیکی به الکتریکی و دوباره تبدیل برق به حرکت، همیشه مقداری اتلاف انرژی ایجاد می کند. به همین دلیل، اگر استفاده روزانه بیشتر در مسیرهای شهری باشد و امکان شارژ منظم وجود داشته باشد، خودروهای PHEV می توانند مصرف سوخت بسیار پایینی داشته باشند. اما اگر هدف، تجربه رانندگی نزدیک به خودروهای برقی و داشتن برد حرکتی زیاد بدون نگرانی از شارژ باشد، EREV مزیت بیشتری دارد. یکی دیگر از تفاوت های مهم، وزن خودرو است. خودروهای EREV به دلیل استفاده از باتری بزرگ تر، معمولاً وزن بیشتری نسبت به پلاگین-هیبریدی های مشابه دارند. وزن بیشتر می تواند روی مصرف انرژی، عملکرد سیستم تعلیق و استهلاک تایرها تأثیر بگذارد. در مقابل، پلاگین-هیبریدی ها به دلیل باتری کوچک تر، امکان طراحی سبک تر و اقتصادی تر دارند. با این حال، توسعه فناوری باتری باعث شده فاصله میان این دو سیستم کاهش پیدا کند. نسل جدید باتری های لیتیم-یون با چگالی انرژی بالاتر، امکان کاهش وزن و افزایش برد حرکتی را فراهم کرده اند. شرکت هایی مانند CATL، BYD و LG Energy Solution در حال توسعه باتری هایی هستند که می توانند آینده هر دو فناوری را تغییر دهند.

سطح و میزان اطمینان پذیری

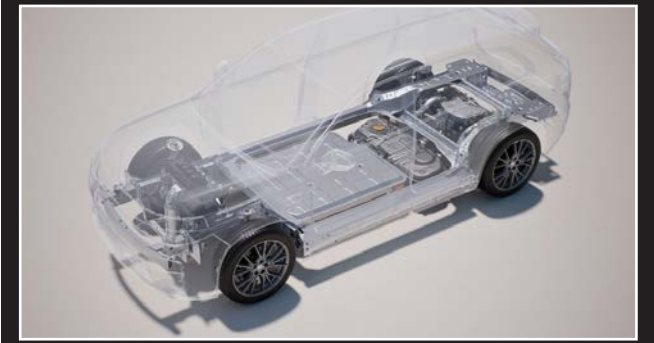
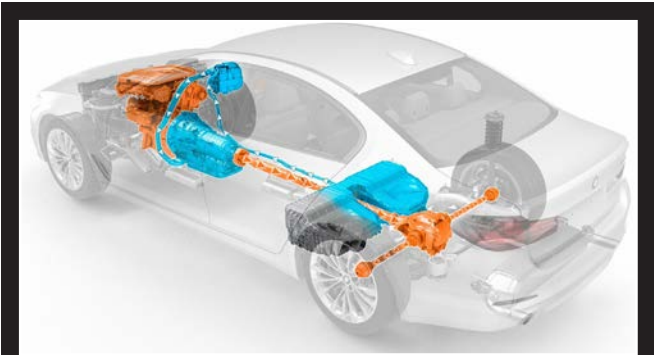
در بخش دوام و قابلیت اطمینان نیز شرایط پیچیده است. خودروهای PHEV سابقه طولانی تری در بازار دارند و شرکت هایی مانند تویوتا، هیوندای، کیا و میتسوبیشی سال ها تجربه توسعه این سیستم ها را دارند. اما EREV فناوری جدیدتری محسوب می شود و باید در بلندمدت عملکرد آن در شرایط مختلف آب و هوایی و استفاده سنگین اثبات شود. بنابراین از نگاه مهندسی، نمی توان یکی از این دو فناوری را به طور مطلق برتر دانست. PHEV یک راهکار محافظه کارانه تر و آزمایش شده تر است؛ در حالی که EREV تلاش می کند تجربه خودروهای تمام برقی را بدون نگرانی از محدودیت برد ارائه دهد.

انتخاب کدام یک بهتر است؟

یکی از مهم ترین معیارهای انتخاب میان خودروهای پلاگین-هیبریدی (PHEV) و برقی با برد بلند (EREV)، میزان برد حرکتی و هزینه نگهداری آن ها است. خودروهای EREV به دلیل استفاده از باتری بزرگ تر و موتور بنزینی که تنها نقش تولیدکننده برق را دارد، معمولاً برد بیشتری نسبت به پلاگین-هیبریدی ها ارائه می دهند. در بسیاری از نمونه های جدید، برد تمام برقی به بیش از ۲۰۰ کیلومتر می رسد و مجموع برد خودرو با استفاده از سوخت و باتری می تواند از ۱۰۰۰ کیلومتر نیز فراتر رود. به همین دلیل، EREV برای رانندگانی که سفرهای طولانی انجام می دهند یا دسترسی محدودی به ایستگاه های شارژ دارند، گزینه ای مناسب تر محسوب می شود. در مقابل، خودروهای PHEV معمولاً با باتری کوچک تر، بین ۵۰ تا ۱۰۰ کیلومتر رانندگی تمام برقی ارائه می کنند؛ اما در ادامه مسیر موتور احتراق داخلی مستقیماً نیروی محرکه را تأمین می کند. این ساختار باعث شده مصرف سوخت در سفرهای طولانی بهینه باقی بماند و هزینه تولید خودرو نیز کمتر باشد. از نظر نگهداری، هر دو فناوری به سرویس موتور احتراق داخلی نیاز دارند؛ اما در PHEV به دلیل پیچیدگی بیشتر سامانه انتقال قدرت، تعداد قطعات مکانیکی بیشتر است. در سوی دیگر، EREV گیربکس ساده تری دارد؛ اما استفاده از باتری بزرگ تر و سامانه مدیریت انرژی پیشرفته می تواند هزینه تعمیرات احتمالی را افزایش دهد.

برگ برنده در بازار پلاگین-هیبرید است

آینده بازار نشان می دهد که هر دو فناوری نقش مهمی در دوران گذار به خودروهای تمام برقی خواهند داشت. شرکت هایی مانند تویوتا همچنان توسعه پلاگین-هیبریدی ها را ادامه می دهند؛ زیرا این فناوری از نظر دوام، هزینه و زیرساخت شارژ، راهکاری مطمئن و اثبات شده محسوب می شود. سرمایه گذاری های کلان تویوتا در مسیر پلاگین-هیبریدی ها منجر به ایجاد جایگاه بالاتر برای آن خواهد شد. در مقابل، خودروسازانی مانند Li Auto و برخی شرکت های چینی سرمایه گذاری گسترده ای روی EREV انجام داده اند تا تجربه رانندگی یک خودرو برقی را بدون نگرانی از محدودیت برد فراهم کنند. در مجموع، اگر برد پیمایشی بالا و تجربه رانندگی مشابه خودروهای برقی اولویت اصلی باشد، EREV انتخاب جذاب تری است. اما اگر دوام، فناوری آزموده شده، هزینه خرید مناسب تر و قابلیت اطمینان بلندمدت اهمیت بیشتری داشته باشد، خودروهای پلاگین-هیبریدی همچنان گزینه مطمئن تر و منطقی تری برای بخش بزرگی از مشتریان جهانی به شمار می روند. با توسعه فناوری باتری و زیرساخت شارژ، هر دو معماری در سال های آینده در کنار خودروهای تمام برقی، سهم مهمی از بازار جهانی خودرو را در اختیار خواهند داشت.



پانوراما، سیستم صوتی **Bose**، دوربین ۳۶۰ درجه و مجموعه کامل سامانه‌های کمک‌راننده **ADAS** را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد. این خودرو با چند گزینه پیش‌رانه شامل موتور ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی، ۱.۵ لیتری توربوشارژ بنزینی با قدرت حدود ۱۶۰ اسب‌بخار و ۱.۵ لیتری توربو دیزل عرضه می‌شود. گیربکس‌های ۶ سرعته دستی، ۶ سرعته اتوماتیک و ۷ سرعته دوکلاچه بسته به نوع موتور قابل انتخاب هستند. قیمت کیا کارنز ۲۰۲۶ در بازارهای جهانی، بسته به تیپ و تجهیزات، از حدود ۱۴ هزار دلار آغاز شده و در نسخه‌های فول آپشن به حدود ۲۶ هزار دلار می‌رسد؛ رقمی که آن را به یکی از ارزش‌مندترین ام‌بی‌وی‌های خانوادگی بازار تبدیل کرده است.

کیا کارنز مدل ۲۰۲۶ با حفظ ماهیت یک خودرو خانوادگی چندمنظوره، در نسخه جدید از طراحی مدرن‌تر و تجهیزات به‌روزتری بهره می‌برد. نمای جلو با جلوپنجره موسوم به پوزه ببر یا «**Tiger Nose**»، چراغ‌های **LED** عمودی و سپر عضلانی، هماهنگی کاملی با زبان طراحی جدید محصولات کیا دارد. در نمای جانبی نیز خطوط برجسته بدنه، رینگ‌های آلایزی تا ۱۷ اینچی و ستون‌های مشکی‌رنگ، ظاهری پویا به این **MPV** خانوادگی بخشیده‌اند. در کابین، داشبورد با دو نمایشگر دیجیتال ۱۲.۳ اینچی، فرمان جدید دوشاخه، نورپردازی داخلی و استفاده از متریا ل با کیفیت، فضایی مدرن ایجاد کرده است. کارنز در نسخه‌های ۶ و ۷ نفره عرضه می‌شود و امکاناتی مانند تهویه مطبوع خودکار، شارژر بی‌سیم، سقف سانروف



کیا «کارنز»؛ محصول استراتژیک کره‌ای‌ها



از وانت‌های سنتی تا پیکاپ‌های هوشمند؛

چگونه فناوری، چهره پیکاپ‌ها را بین سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۶ دگرگون کرد؟

سرمایه‌گذاری گسترده خودروسازان در هوش مصنوعی، سامانه‌های برقی، ایمنی فعال، نرم‌افزار و ارتباطات دیجیتال نشان می‌دهد نسل آینده پیکاپ‌ها بیش از هر زمان دیگری به دنیای خودروهای هوشمند نزدیک خواهد بود



متین شیر

m.shiri@autoworld.ir

اگر تا چند سال پیش خودروهای پیکاپ تنها به‌عنوان ابزار کار، حمل بار یا خودروهای مناسب مسیرهای آفرودی شناخته می‌شدند، امروز این کلاس از خودروها به یکی از پیشرفته‌ترین بخش‌های صنعت خودرو جهان تبدیل شده است. فاصله میان یک پیکاپ تولیدشده در سال ۲۰۲۰ با نمونه‌های عرضه‌شده در سال ۲۰۲۶، تنها به طراحی ظاهری یا افزایش قدرت موتور محدود نمی‌شود؛ بلکه تحول در سامانه‌های محرکه، هوش مصنوعی، ارتباطات، ایمنی، مدیریت انرژی و امکانات رفاهی، تعریف تازه‌ای از این خودروها ارائه کرده است. درحالی که بازار جهانی پیکاپ همچنان در اختیار برندهایی مانند فورد، تویوتا، شورولت، جی‌ام‌سی، رم، نیسان و ایسوزو قرار دارد، طی سال‌های اخیر خودروسازان چینی نیز با سرمایه‌گذاری گسترده در فناوری‌های نوین توانسته‌اند سهم خود را از این بازار افزایش دهند. امروز بسیاری از پیکاپ‌های جدید نه تنها برای کار، بلکه برای استفاده خانوادگی، سفرهای طولانی و حتی رانندگی روزمره طراحی می‌شوند.

آغاز عصر الکترونیک پیشرفته

در سال ۲۰۲۰ بیشتر پیکاپ‌ها هنوز بر پایه موتورهای بنزینی و دیزلی پر حجم توسعه می‌یافتند و تمرکز اصلی سازندگان بر افزایش توان موتور و قابلیت پدک‌کشی بود. اگرچه تجهیزات ایمنی و رفاهی نسبت به یک دهه قبل پیشرفت کرده بود، اما هنوز بسیاری از فناوری‌های امروزی به‌صورت فرایر در این کلاس دیده نمی‌شد. از همان سال، روند استفاده از سامانه‌های کمکی راننده سرعت گرفت. تجهیز پیکاپ‌ها به ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از خط، کروز کنترل تطبیقی و دوربین‌های ۳۶۰ درجه به تدریج از خودروهای لوکس به مدل‌های نیمه‌لوکس و حتی نسخه‌های کاری راه پیدا کرد.

پیشروانه‌های سنتی جای خود را به فناوری‌های نو دادند

یکی از مهم‌ترین تحولات این ۶ سال، تغییر در فناوری قوای محرکه بود. تا سال ۲۰۲۰ موتورهای ۸ سیلندر بزرگ، نماد قدرت در بازار پیکاپ محسوب می‌شدند؛ اما قوانین سختگیرانه آلایندگی و افزایش هزینه سوخت، خودروسازان را به سمت موتورهای کم‌حجم توربوشارژ، سامانه‌های هیبریدی و در نهایت خودروهای تمام‌برقی سوق داد. نسل جدید موتورهای ۶ سیلندر توربوشارژ توانستند همان توان موتورهای ۸ را با مصرف سوخت کمتر تولید کنند. در ادامه نیز فناوری هیبریدی وارد این کلاس شد و مصرف سوخت خودروهای پیکاپ را به شکل محسوسی کاهش داد. از سال ۲۰۲۴ به بعد نیز توسعه نسخه‌های پلاگین-هیبرید و تمام‌برقی شتاب بیشتری گرفت؛ روندی که تا سال ۲۰۲۶ به یکی از مهم‌ترین رقابت‌های صنعت خودرو تبدیل شد.

ورود هوش مصنوعی به پیکاپ‌ها

یکی از تفاوت‌های اصلی پیکاپ‌های ۲۰۲۶ با نمونه‌های سال ۲۰۲۰، حضور هوش مصنوعی در مدیریت خودرو است. سامانه‌های هوشمند اکنون می‌توانند شرایط مسیر، وزن بار، وضعیت پدک، میزان چسبندگی سطح جاده و حتی سبک رانندگی راننده را تحلیل کرده و تنظیمات موتور، گیربکس، سیستم تعلیق و توزیع گشتاور را به صورت لحظه‌ای تغییر دهند. این فناوری علاوه بر افزایش ایمنی، موجب کاهش مصرف سوخت و استهلاک قطعات نیز شده است.

کابین‌ها به دفتر کار دیجیتال تبدیل شدند

در سال ۲۰۲۰ نمایشگرهای لمسی بزرگ هنوز یک آپشن لوکس محسوب می‌شد؛ اما در سال ۲۰۲۶ تقریباً تمامی پیکاپ‌های جدید به نمایشگرهای بزرگ، پنل دیجیتال، به‌روزرسانی نرم‌افزاری از راه دور، اتصال دائمی به اینترنت و دستیارهای صوتی مجهز هستند. راننده اکنون می‌تواند بسیاری از عملکردهای خودرو را تنها با فرمان صوتی کنترل کند. همچنین ارتباط مستقیم خودرو با تلفن همراه، ساعت هوشمند و سامانه‌های ابری باعث شده مدیریت خودرو آسان‌تر از گذشته باشد.



بنزینی و دیزلی سهم عمده بازار را در اختیار دارند، اما رشد فروش نسخه‌های برقی و پلاگین-هیبرید نشان می‌دهد آینده این کلاس از خودروها نیز به سمت برقی شدن حرکت می‌کند.

نرم‌افزار؛ قلب نسل جدید پیکاپ‌ها

در گذشته ارزش یک پیکاپ با قدرت موتور یا ظرفیت بار سنجیده می‌شد؛ اما امروز نرم‌افزار نیز به یکی از عوامل اصلی رقابت تبدیل شده است. به‌روزرسانی از راه دور، عیب‌یابی آنلاین، کنترل خودرو از طریق تلفن همراه و مدیریت هوشمند انرژی از جمله قابلیت‌هایی است که اهمیت نرم‌افزار را افزایش داده است. در واقع بسیاری از قابلیت‌های جدید خودرو دیگر با تعویض قطعه اضافه نمی‌شوند؛ بلکه تنها با نصب نسخه جدید نرم‌افزار در اختیار راننده قرار می‌گیرند.

آینده پیکاپ‌ها چگونه خواهد بود؟

کارشناسان معتقدند طی سال‌های آینده، رقابت میان خودروسازان بیش از گذشته بر محور نرم‌افزار، هوش مصنوعی، برقی‌سازی و ارتباطات هوشمند شکل خواهد گرفت. پیش‌بینی می‌شود تا پایان دهه جاری، سهم خودروهای هیبریدی و برقی در بازار جهانی پیکاپ به شکل قابل توجهی افزایش یابد و سامانه‌های رانندگی خودکار نیز به تدریج کامل‌تر شوند. از سوی دیگر، استفاده گسترده از مواد سبک‌وزن، آلومینیوم، فولادهای فوق‌مقاوم و کامپوزیت‌ها باعث کاهش وزن خودرو و افزایش بهره‌وری خواهد شد.

جایگاه بازار ایران

ایران نیز به تدریج تحت‌تاثیر این تحولات قرار گرفته است. ورود نسل جدید پیکاپ‌های چینی، عرضه محصولات مجهز به گیربکس‌های اتوماتیک، سامانه‌های چهارچرخ‌محرک الکترونیکی، دوربین ۳۶۰ درجه، نمایشگرهای بزرگ و تجهیزات ایمنی پیشرفته نشان می‌دهد نگاه خریداران داخلی نیز در حال تغییر است. در گذشته توان حمل بار مهم‌ترین معیار انتخاب بود، اما اکنون امکانات رفاهی، کیفیت ساخت، فناوری‌های ایمنی، خدمات پس از فروش و مصرف سوخت نیز در تصمیم خریداران نقش تعیین‌کننده دارند.

تحولاتی که ادامه خواهد یافت

تحول پیکاپ‌ها بین سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۶ تنها یک به‌روزرسانی فنی نبوده، بلکه تغییری بنیادین در فلسفه طراحی این خودروها به‌شمار می‌رود. پیکایی که روزگاری تنها وسیله‌ای برای حمل بار و کار در شرایط سخت بود، امروز به‌خودرویی چندمنظوره تبدیل شده که می‌تواند هم نقش یک وسیله کاری، هم یک خودرو خانوادگی و هم یک محصول فناوری را ایفا کند. سرمایه‌گذاری گسترده خودروسازان در هوش مصنوعی، سامانه‌های برقی، ایمنی فعال، نرم‌افزار و ارتباطات دیجیتال نشان می‌دهد نسل آینده پیکاپ‌ها بیش از هر زمان دیگری به دنیای خودروهای هوشمند نزدیک خواهد بود. از این رو، رقابت آینده صرفاً بر سر قدرت موتور یا ظرفیت حمل بار نیست؛ بلکه بر سر ارائه تجربه‌ای هوشمند، ایمن، پاک و متصل برای مشتریان شکل خواهد گرفت؛ تجربه‌ای که می‌تواند جایگاه این کلاس از خودروها را در بازار جهانی بیش از پیش تقویت کند.

تحول در سامانه‌های چهارچرخ محرک

پیش از این، بسیاری از خودروهای پیکاپ از سیستم‌های مکانیکی انتقال قدرت استفاده می‌کردند؛ اما در نسل‌های جدید، سامانه‌های هوشمند **AWD** و **4WD** جایگزین نمونه‌های سنتی شده‌اند. این سامانه‌ها دریافت اطلاعات از ده‌ها حسگر مختلف، میزان انتقال نیرو به هر چرخ را در کسری از ثانیه تنظیم می‌کنند. نتیجه این تحول، افزایش توان حرکتی خودرو در مسیرهای برقی، شنی، گل‌آلود و کوهستانی است.

تعلیق‌های هوشمند وارد میدان شدند

پیش‌تر پیکاپ‌ها به دلیل استفاده از فنرهای تخت عقب، سواری خشکی داشتند؛ اما امروزه بسیاری از مدل‌های جدید از سیستم تعلیق چندانتصالی، کمک‌فنرهای تطبیقی و تعلیق بادی بهره می‌برند. این فناوری باعث شده پیکاپ‌های امروزی علاوه بر حمل بار، راحتی قابل قبولی برای استفاده خانوادگی نیز داشته باشند.

افزایش چشمگیر ایمنی

اگر در سال ۲۰۲۰ پنج یا شش سامانه ایمنی فعال روی یک پیکاپ نصب می‌شد، امروز این تعداد در برخی مدل‌ها به بیش از ۲۰ سامانه رسیده است. تشخیص عابر پیاده، تشخیص دوجرخه‌سوار، حفظ خودرو در مرکز خط، هشدار ترافیک عقب، کمک پارک هوشمند، رانندگی نیمه‌خودران، دید در شب و سامانه‌های جلوگیری از واژگونی، تنها بخشی از فناوری‌هایی هستند که اکنون در بسیاری از پیکاپ‌های جدید دیده می‌شوند.

ورود برق به بازار پیکاپ

یکی از بزرگ‌ترین تحولات این صنعت، ورود پیکاپ‌های برقی بود. پیکاپ‌های الکتریکی با ارائه گشتاور آنی، شتاب بالا و هزینه نگهداری کمتر، جلوه تازه‌ای به این بازار بخشیده‌اند. اگرچه همچنان خودروهای



شرکت سایپا در بهار امسال ۲۹ هزار و ۸۳۹ دستگاه خودرو تولید کرده است که تولید آن نسبت به سال قبل بیش از ۲۶ هزار دستگاه کاهش یافت. بنابراین تقریباً نیمی از تولید سایپا در بهار امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته از دست رفته است.

شرکت سایپا به صورت رسمی افزایش قیمت در محصولاتش را اعلام کرد. سایپا در سال گذشته سه بار قیمت محصولاتش را افزایش داده بود؛ اما این افزایش قیمت باعث افزایش تولید نشده است. در این دوره این شرکت تقریباً ۲۱ درصد قیمت تولیداتش را افزایش داده است.



افزایش قیمت محصولات سایپا

شرایط فروش وانت پراید سایپا اعلام شد

یافته و نهایت گشتاور از حدود ۱۰۹ نیوتون متر به ۱۱۲ نیوتون متر افزایش پیدا کرده و توان همچنان در نسخه جدید از طریق جعبه دنده ۵ سرعته دستی به چرخ‌های جلو می‌رسد. وانت سایپا به عنوان ارزان ترین وانت صفر کیلومتر بازار ایران حالا با امکانات استانداردتری عرضه می‌شود. در قیاس با نسخه قبلی، سایپا ۱۵۱ ارتقا یافته حالا به دو کیسه‌های جلو مجهز شده است؛ درحالی که در نسخه قبلی تعداد ایربگ یک عدد و مختص به راننده بود.

کلیه هزینه‌های جانبی در این شرایط فروش در نظر گرفته است به‌صورت قطعی ۸۶۸,۰۶۶,۰۰۰ تومان است. متقاضیان می‌توانند از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه، ۲۸ تیرماه ۱۴۰۵ تا زمان تکمیل ظرفیت با مراجعه به سایت فروش اینترنتی سایپا نسبت به ثبت‌نام اقدام کنند. در نسخه جدید پراید وانت از همان پیش‌ترانه موسوم به M13 استفاده شده که به‌دلیل پاس شدن استانداردهای آلایندگی، کالیبراسیون جدیدی روی آن اعمال شده و حالا نهایت قدرت آن از ۲۳ به ۷۰ اسب‌بخار کاهش

شرکت سایپا دومین شرایط فروش وانت کار و تجاری سبک خود، پراید ۱۵۱ ارتقا یافته با لاینر را ویژه تیرماه ۱۴۰۵ با تحویل ۹۰ روزه اعلام کرد. شرکت سایپا دومین شرایط فروش وانت کار و تجاری سبک خود را ویژه تیرماه ۱۴۰۵ اعلام کرد. در شرایط فروش سایپا پراید وانت ۱۵۱ GX ارتقا یافته با لاینر به صورت فروش فوق العاده عرضه می‌شود. موعد تحویل اعلامی در این بخشنامه فروش پراید ۱۵۱ ارتقا یافته با لاینر ۹۰ روزه است. قیمتی که سایپا با احتساب

تحلیل
analysis

احسان
ناصر بابلی
کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۸۸۲	۳ میلیارد و ۵۰	۱۰۰	▲
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۷۴۸	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
ام‌وی‌ام X77 الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۱۱۶	۵ میلیارد	۰	
چری آرئزو 5T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۰۷	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۹۴۱	۵ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
فونیکس آرئزو GT 6 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۱۹۵	۴ میلیارد و ۹۵۰	۰	
فونیکس آرئزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴	۶ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۹۱۹	۷ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۱۳	۶ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۵۹۴	۸ میلیارد و ۲۵۰	۱۵۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیارد و ۲۳۹	۱۱ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۱۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
کی‌ام‌بی SR3 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۷۳	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▼
بک X3 پرو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۵	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۴۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▼
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۸۰۰	۴ میلیارد و ۸۵۰	۱۰۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱٫۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۵)	۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
اپل موکا ۱٫۲ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۷ میلیارد	۱۰۰	▲
ام‌جی 4ev تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۵ میلیارد	۰	
ام‌جی ۱٫۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۹۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۹۹۰	۵ میلیارد و ۲۰۰	۱۵۰	▲
اوتار 12EREV (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۲۰	۲۳ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۱۰ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▼
آئودی A3 توربو ۵/۱ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۴۰۰	۰	▲
آئودی Q4 e-tron (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۶۴۵	۹ میلیارد و ۶۰۰	۳۰۰	▲
بامو iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)	۱۰ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
بامو X2 sDrive 18i (۲۰۲۶)	۰	۲۰ میلیارد	یک‌میلیارد	▲
بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۶)	۰	۱۶ میلیارد و ۱۰۰	۴۰۰	▲
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۵۰۰	۱۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد	۰	
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۵۰۰	۳۰۰	▲
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز E200 (۲۰۲۶)	۰	۳۵ میلیارد	۰	
بی‌و‌ای‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
بی‌و‌ای‌دی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۷ میلیارد	۱۰۰	▲
تانک ۳۰۰ – ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۰ میلیارد و ۶۰۰	۲۰۰	▼
تویوتا لندکروز ۳٫۴ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۰	۶۳ میلیارد و ۵۰۰	یک‌میلیارد	▼
تویوتا پرادو ۲٫۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۱ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▼
تویوتا bz3x 520Pro (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▼
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▼
تویوتا رافور ۲٫۰ لیتر تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۸۰۶	۸ میلیارد و ۲۰۰	۱۵۰	▲
تویوتا کمری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۵۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ با لاینر پانشری (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۶۵	۵	▲
پراید ۱۵۱ GX با لاینر پاششی (۱۴۰۵)	۸۶۸	یک‌میلیارد و ۱۲۸	۸	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	۷۲۲	یک‌میلیارد و ۲۸۰	۱۵	▲
ساینا GX دوگانه (۱۴۰۵)	۸۰۸	یک‌میلیارد و ۳۶۵	۰	
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	۹۵۰	یک‌میلیارد و ۵۹۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	۸۳۸	یک‌میلیارد و ۳۸۰	۵	▲
سهند اتومات (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰	یک‌میلیارد و ۷۰۰	۲۰	▼
اطلس (۱۴۰۴)	۸۰۳	یک‌میلیارد و ۲۹۵	۱۵	▼
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	۸۴۰	یک‌میلیارد و ۳۴۵	۱۰	▲
اطلس G (با سانروف) (۱۴۰۵)	۸۸۹	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۲۰	▲
کوئیک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	۸۲۹	یک‌میلیارد و ۲۱۸	۲	▼
کوئیک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	۸۲۰	یک‌میلیارد و ۲۴۰	۰	
کوئیک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۵)	۸۲۶	یک‌میلیارد و ۲۷۰	۱۰	▼
کوئیک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	۷۳۰	یک‌میلیارد و ۲۲۰	۵	▲
کوئیک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	۷۳۳	یک‌میلیارد و ۲۲۵	۵	▲
پارس نوآ (۱۴۰۵)	۸۷۸	۲ میلیارد و ۱۶۵	۵	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۴۴	یک‌میلیارد و ۹۴۰	۱۰	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۹۳	۲ میلیارد و ۳۰	۵	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۲۶۷	۲ میلیارد و ۲۴۰	۲۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۶۲	۲ میلیارد و ۶۵۵	۵	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۴۰	یک‌میلیارد و ۸۵۰	۱۰	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	یک‌میلیارد و ۸۵۵	۰	
پادرا پلاس دوگانه (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۰	۲ میلیارد و ۲۲۰	۰	
کلون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۵۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	یک‌میلیارد و ۶۴۰	۱۰	▲
سورن پلاس TU5P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۵۰	۲ میلیارد و ۱۴۵	۱۵	▲
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	یک‌میلیارد و ۹۱۰	۱۰	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۰	یک‌میلیارد و ۹۳۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	یک‌میلیارد و ۹۷۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	یک‌میلیارد و ۶۴۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۶۲	یک‌میلیارد و ۷۷۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	یک‌میلیارد و ۸۹۵	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ پانارما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۵۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ پانارما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۹۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۴۹۵	۲۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۷۸۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۱۰۵	۱۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۵	۲ میلیارد و ۱۶۰	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۷۱۰	۴۰	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۵۰	۵	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۲ میلیارد و ۶۳۵	۲۰	▼
تارا اتومات V4 توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۱۶	۲ میلیارد و ۸۶۰	۶۰	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۵	یک‌میلیارد و ۶۲۵	۵	▲
رانا پلاس (۴ چرخ دیسک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	یک‌میلیارد و ۶۶۵	۱۵	▲
ری‌آر ۱٫۷ لیتر توربو ۶ دنده اتوماتیک (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۵۴۰	۵	▲
وانت آرسنان ۲ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۷۱	یک‌میلیارد و ۵۹۳	۳	▲

«ماموران پلیس با حضور نماینده اداره صنعت و معدن، از انبار بازرسی و مقدار ۱۰ هزار لیتر روغن موتور خودرو احتکار شده در بطری و ظروف با حجم‌های مختلف را کشف کردند.» فرمانده انتظامی فسا با بیان این که کارشناسان ارزش اموال مشکوفا را ۹۰ میلیارد ریال برآورد کردند، تصریح کرد: «اقدام احتکار شده برای تعیین تکلیف تحویل اداره صنعت و معدن شد و یک نفر نیز در این رابطه به مرجع قضایی معرفی شد.»

«فرمانده انتظامی فسا از کشف ۱۰ هزار لیتر روغن موتور خودرو احتکار شده به ارزش ۹۰ میلیارد ریال در بازرسی از یک انبار در این شهرستان خبر داد. به گزارش «مهر» سرهنگ لطف‌الله محمدی با اشاره به کشف روغن موتور احتکار شده در شهرستان فسا گفت: «در پی گزارش مردمی مبنی بر احتکار روغن خودرو توسط فردی سودجو در یکی از محلات شهر، رسیدگی به موضوع در دستور کار ماموران پلیس نظارت بر اماکن عمومی قرار گرفت.» وی ادامه داد:



کشف انبار ۱۰ هزار لیتر روغن موتور احتکار شده در فسا



کمپین ویژه خدمات پس از فروش «پرشیا خودرو» آغاز به کار کرد؛

عرضه روغن موتور رایگان در قالب طرح «BMW Brunch & Service»

شرکت پرشیا خودرو، ارائه‌دهنده خدمات فروش و پس از فروش خودروهای BMW و MINI در ایران، در راستای ارتقای سطح رضایتمندی مشتریان و ارائه خدمات متمایز، اقدام به برگزاری کمپین ویژه خدمات پس از فروش تحت عنوان «BMW Brunch & Service» در دو نمایندگی شاخص خود در تهران کرده است. این طرح حمایتی که شامل اهدای روغن موتور رایگان است، تا پایان تابستان سال جاری ادامه خواهد داشت. بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، این طرح ویژه صرفاً در روزهای جمعه در نمایندگی کد ۱۰۲ (شریعتی) و نمایندگی کد ۱۲۱ (ارتش) اجرا می‌شود. هدف از انتخاب روزهای تعطیل پایان هفته، رفاه حال مشتریان و تسهیل در دریافت خدمات پس از فروش برای دارندگان خودروهای بامو و مینی است که در طول هفته با محدودیت زمانی مواجه هستند. این کمپین در مجموع طی ۱۱ هفته (فقط روزهای جمعه) تا پایان شهر یورماه ۱۴۰۵ برگزار خواهد شد. جامعه هدف این طرح، مالکان خودروهای بامو و مینی مدل ۲۰۱۵ الی ۲۰۱۹ شامل سری‌های F و G هستند. طبق ضوابط اعلامی از سوی معاونت خدمات پس از فروش پرشیا خودرو، در این طرح هزینه روغن موتور بر اساس میزان استاندارد مصرف خودرو، کاملاً رایگان بوده و در قالب کمپین تامین می‌شود. با این حال، هزینه اجرت تعویض روغن موتور، هزینه فیلترهای روغن و هوا و همچنین اجرت تعویض فیلترها بر عهده مشتریان گرامی خواهد بود. شایان ذکر است تعویض هم‌زمان فیلتر روغن و فیلتر هوا در این طرح الزامی اعلام شده است. ارائه خدمات صرفاً برای مشتریانی که از طریق وبسایت و اپلیکیشن رسمی پرشیا خودرو نوبت رزرو کرده باشند امکان پذیر خواهد بود. با توجه به سقف محدود پذیرش در هر نمایندگی در روزهای جمعه و به منظور جلوگیری از اتلاف وقت مشتریان، ارائه خدمات صرفاً و انحصاراً برای متقاضیانی که اقدام به رزرو نوبت قبلی کرده‌اند، امکان پذیر خواهد بود. بدین وسیله از مالکان محترم خودروهای واجد شرایط تقاضا

می‌شود پیش از مراجعه، نسبت به هماهنگی و رزرو قطعی نوبت خود از طریق سیستم نوبت‌دهی پرشیا خودرو اقدام کنند. افزودن این طرح حمایتی به تقویم خدمات پس از فروش پرشیا خودرو، تنها یک اقدام بازاریابی نیست؛ بلکه پاسخی مستقیم به اهمیت روزافزون نگهداری صحیح موتور در خودروهای مدرن بامو و مینی است. پیش‌رانه‌های نسل F و G با فناوری‌های پیشرفته زمان‌بندی سوپاپ، توربوشارژرهای حساس و سیستم‌های مدیریت حرارتی پیچیده، بیش از هر زمان دیگری به کیفیت روغن موتور و رعایت دوره‌های سرویس وابسته هستند. استفاده از روغن استاندارد و تعویض به‌موقع آن، نه تنها عملکرد موتور را حفظ می‌کند، بلکه از استهلاک زودرس قطعات گران‌قیمت جلوگیری کرده و مصرف سوخت را در محدوده استاندارد نگه می‌دارد. در سال‌های اخیر، افزایش قیمت روانکارها و قطعات مصرفی باعث شده بسیاری از مالکان، سرویس‌های دوره‌ای را به تعویق بیندازند؛ موضوعی که می‌تواند پیامدهای جدی برای سلامت موتور خودرو داشته باشد. ارائه روغن رایگان در قالب این کمپین، علاوه بر کاهش هزینه‌های نگهداری، انگیزه‌ای ایجاد می‌کند تا مالکان سرویس‌های ضروری را به‌موقع انجام دهند و از آسیب‌های ناشی از تاخیر جلوگیری کنند. الزام تعویض هم‌زمان فیلتر روغن و هوا نیز اقدامی در راستای حفظ استانداردهای کارخانه‌ای است؛ زیرا کیفیت فیلتراسیون مستقیماً بر رانندگی موتور و طول عمر روغن تاثیر می‌گذارد. از سویی دیگر، اجرای این طرح در روزهای جمعه و با سیستم رزرو آنلاین، نشان‌دهنده حرکت پرشیا خودرو به سمت ارائه خدمات برنامه‌ریزی‌شده و بدون ازدحام است؛ رویکردی که در بازارهای جهانی نیز به‌عنوان مدل مطلوب خدمات پس از فروش شناخته می‌شود. در مجموع، این کمپین می‌تواند نقش مهمی در ارتقای فرهنگ نگهداری صحیح خودروهای پریمیوم در ایران داشته باشد و با کاهش هزینه‌های اولیه سرویس، مالکان را به رعایت استانداردهای روانکاری و سرویس دوره‌ای ترغیب کند.

BMW BRUNCH & SERVICE

PMG Persia Khodro
Persia Mobility Group BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

www.Persiakhodro.ir
Persiakhodro 021-4591



صنایع خودرو سازی ایلیا

KHAN

MUSSO GRAND
SIGNATURE Series

نهایت ماجراجویی
۵ سال یا ۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر گارانتی



می‌دهد. انتظار می‌رود قدرت موتور نسبت به نسل فعلی افزایش یابد و گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به همراه سامانه چهار چرخ محرک هوشمند xDrive همچنان در فهرست تجهیزات این خودرو باقی بماند. در کنار این نسخه، بامو توسعه مدل تمام‌برقی M3 را نیز ادامه می‌دهد؛ مدلی که با فناوری اختصاصی بخش M عرضه خواهد شد. به این ترتیب، مشتریان در آینده امکان انتخاب میان یک M3 مجهز به موتور ۶ سیلندر خطی و نسخه تمام‌برقی را خواهند داشت؛ راهبردی که نشان می‌دهد بامو دوران گذار به خودروهای برقی را بدون کنار گذاشتن پیشرفته‌های نمادین خود دنبال می‌کند.

بامو در حال آماده‌سازی نسل جدید M3 است و تازه‌ترین اطلاعات منتشر شده از منابع نزدیک به این پروژه نشان می‌دهد که این سدان اسپرت همچنان از موتور ۶ سیلندر خطی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های فنی خود بهره خواهد برد. این تصمیم نشان می‌دهد بخش M بامو قصد دارد ضمن حرکت به سوی فناوری‌های نوین، هویت سنتی محصولات پررور منس خود را نیز حفظ کند. براساس اطلاعات منتشر شده، نسخه درون‌سوز M3 به پیش‌رانه‌ای تکامل یافته از موتور ۳ لیتری توبین-توربوشارژر مجهز خواهد شد که با بهبود سامانه مدیریت موتور، سیستم خنک‌کاری و استانداردهای آلایندگی، همچنان عملکردی درخور نام M ارائه

وفاداری نسل جدید بامو M3 به موتور ۶ سیلندر



تلگرام

Telegram

چالش قطعات یدکی در خودروهای چینی

طی سال‌های اخیر، خودروسازان چینی با سرعتی چشمگیر سهم خود را در بازارهای جهانی افزایش داده‌اند. برندهایی مانند بی‌وای‌دی، جیلی، چری، ام‌جی و گریت‌وال اکنون در اروپا، آمریکای جنوبی، استرالیا، خاورمیانه و آفریقا حضوری پررنگ دارند. با این حال، هم‌زمان با رشد فروش، موضوع تامین قطعات یدکی و خدمات پس از فروش نیز به یکی از دغدغه‌های اصلی مشتریان و کارشناسان تبدیل شده است. گزارش‌های موسسات «ج‌دی پاور»، «S&P Global» و «Mobility Automotive» و تحلیل‌های منتشر شده توسط «Reuters» و «News» نشان می‌دهد که توسعه شبکه خدمات و زنجیره تامین قطعات، اکنون به یکی از مهم‌ترین چالش‌های جهانی برندهای نوظهور چینی تبدیل شده است. حال سوال این است که آیا خودروسازان چینی می‌توانند همگام با افزایش فروش، شبکه قطعات یدکی خود را نیز توسعه دهند؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم.

موفقیت بلندمدت یک خودروساز تنها وابسته به کیفیت یا قیمت محصول نیست؛ بلکه دسترسی سریع به قطعات یدکی و خدمات پس از فروش نیز نقش تعیین‌کننده‌ای دارد. بسیاری از برندهای چینی برای ایجاد انبارهای منطقه‌ای، مراکز توزیع قطعات و شبکه نمایندگی سرمایه‌گذاری گسترده کرده‌اند؛ با این حال سرعت رشد فروش در برخی بازارها از توسعه زیرساخت‌های خدماتی بیشتر بوده است.

بهبودی

تجربه خودروسازان ژاپنی و کره‌ای نشان می‌دهد موفقیت جهانی تنها با عرضه محصول باکیفیت حاصل نمی‌شود؛ بلکه ایجاد زنجیره تامین پایدار، آموزش تعمیرکاران، استانداردسازی قطعات و سرمایه‌گذاری روی خدمات پس از فروش، بخش جدایی‌ناپذیر توسعه بازار است. برندهای چینی امروز از نظر فناوری و کیفیت پیشرفت قابل توجهی داشته‌اند؛ اما حفظ این روند نیازمند گسترش شبکه قطعات یدکی در بازارهای جهانی است. هر خودروسازی که بتواند این زیرساخت را سریع‌تر و مطمئن‌تر ایجاد کند، شانس بیشتری برای تثبیت جایگاه خود در رقابت جهانی خواهد داشت.

جدایی

Message

صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

فرآیند زمان‌بر تعمیر خودرو

خودرو کراس‌اوور چینی مدل ۱۴۰۰ دارم و مدتی بود بخش شارژر گوشی آن کار نمی‌کرد. به‌طوری که با قرار گرفتن دستگاه تلفن همراه از برندهای متفاوت در بخش مربوطه، باز هم هیچ‌یک شارژ نمی‌شدند. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی پس از بررسی فراوان تشخیص داد که سیم‌کشی مربوطه در بخش زیر شارژر وایرلس خودرویم دچار مشکل شده و برای تعمیر آن باید حدود سه روز خودرویم در بخش تعمیرات نمایندگی متوقف شود.

عطایی-تهران

آیا استراتژی نوین «جیلی» برگ برنده این خودروسازی است؟

«ام‌گرند» ۲۰۲۶؛ سدان اقتصادی بانگاهی مدرن به آینده



جیلی ام‌گرند مدل ۲۰۲۶ نسل جدید یکی از پرفروش‌ترین سدان‌های این خودروساز چینی است که با هدف رقابت در بازار جهانی خودروهای اقتصادی توسعه یافته است. این خودرو که بر پایه نسخه تکامل یافته پلت‌فرم BMA ساخته شده، نسبت به نسل قبل، از طراحی پخته‌تر، کیفیت ساخت بهتر و فناوری‌های پیشتری بهره می‌برد. جیلی در توسعه ام‌گرند جدید تلاش کرده است ترکیبی از ظاهر مدرن، کابین باکیفیت، تجهیزات مناسب و هزینه نگهداری پایین را در اختیار مشتریان قرار دهد.

طراحی خارجی و استایل اسپرت

در نمای بیرونی، ام‌گرند ۲۰۲۶ از زبان طراحی جدید جیلی بهره می‌برد. جلوپنجره بزرگ با خطوط کرومی افقی، چراغ‌های LED باریک، سپرهای عضلانی و خطوط برجسته روی کاپوت، چهارای مدرن و باوقار برای خودرو ایجاد کرده‌اند. در نمای جانبی، خط شانه کشیده، رینگ‌های آلایازی ۱۷ اینچی و تناسب مناسب ابعاد بدنه، ظاهری متعادل و نزدیک به سدان‌های کلاس بالاتر ارائه می‌کنند. در بخش عقب نیز چراغ‌های LED سراسری با ۱۹۰ ال‌مان نوری و طراحی هماهنگ سپر، هویت بصری خودرو را تکمیل کرده‌اند. ابعاد بدنه شامل طول ۴۶۳۸ میلی‌متر، عرض ۱۸۲۲ میلی‌متر و فاصله محوری ۲۶۵۰ میلی‌متر است که فضای مناسبی برای سرنشینان فراهم می‌کند.

فضای داخلی مدرن و باکیفیت

کابین ام‌گرند نسبت به نسل گذشته پیشرفت محسوسی داشته است. داشبورد با طراحی مینیمال، نمایشگر دیجیتال پشت فرمان، نمایشگر مرکزی لمسی، درپچه‌های تهویه افقی و استفاده گسترده از متر یال نرم، حس حضور در خودرویی گران‌تر را القا می‌کند. بیش از ۸۵ درصد سطوح



نگاهی به مشخصات فنی

در بخش فنی، نسخه جهانی ام‌گرند به موتور ۱.۵ لیتری ۴ سیلندر تنفس طبیعی مجهز است که حدود ۱۲۰ تا ۱۲۲ اسب‌بخار قدرت و ۱۵۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این پیش‌رانه بسته به بازار با گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک یا CVT عرضه می‌شود و نیروی آن به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. مصرف سوخت ترکیبی حدود ۶ تا ۶.۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است که برای استفاده روزمره عددی مناسب به‌شمار می‌رود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت نیز در حدود ۱۲ تا ۱۳ ثانیه اعلام شده است. جیلی ام‌گرند ۲۰۲۶ با تمرکز بر کیفیت مونتاژ، طراحی مدرن و تجهیزات رفاهی مناسب، نشان می‌دهد سدان‌های اقتصادی چینی به مرحله تازه‌ای از بلوغ رسیده‌اند.

قیمت

قیمت این خودرو بسته به بازار و سطح تجهیزات، معمولاً از حدود ۳۵ تا ۳۵ هزار دلار (یا معادل آن در بازارهای منطقه‌ای) آغاز می‌شود و همین موضوع، ارزش خرید آن را در برابر بسیاری از رقبای هم‌رده افزایش داده است. فرای خریدارانی که به دنبال یک سدان خانوادگی کم‌مصرف و مجهز و اقتصادی هستند، ام‌گرند ۲۰۲۶ یکی از گزینه‌های قابل توجه بازار جهانی محسوب می‌شود.

پیامک

SMS

بررسی گیربکس خودرو

خودرو پژو SLX ۴۰۵ مدل ۹۲ دارم و چند روزی است هنگام حرکت و همچنین در

زمان خلاص شدن دنده، صدای خاصی از گیربکس آن به گوش می‌رسد؛ علت چیست؟

۰۹۲۲*۱۴۷۵*

ابتدا باید گفت عیب‌یابی از راه دور صحیح نیست و نیاز به بررسی بیشتر دارد. عمدتاً منشأ صدای اضافی در گیربکس مربوط به عدم تنظیم بودن اتصالات و شکستگی قطعات است. گاهی نیز ممکن است صدا به دلیل کاهش مقدار روغن گیربکس در خودرو باشد. اما از آن‌جا که شما بیان کردید در حالت خلاص بودن دنده نیز این صدا به گوش می‌رسد، ممکن است این مشکل به دلیل خرابی میل‌ماهک‌ها یا لیور دنده در خودرو باشد. در هر صورت بهتر است برای تعمیر به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

موتورسیکلت

موتورسیکلت نامی RX۲۴۹ دارم و حدود یک هفته است هنگام استارت زدن

چراغ چک به‌طور یکنواخت و سریع و گاهی نیز آهسته چشمک می‌زند. همچنین در اوایل

استارت زدن، صدای زیادی در بخش بالای موتور به‌گوش می‌رسد و دنده‌ها نیز به سختی و همراه با صدا تعویض می‌شوند؛ علت چیست؟

۰۹۳۶*۱۹۰۷*

همان‌طور که قبلاً نیز به آن اشاره شد، عیب‌یابی وسیله‌نقلیه از راه دور کار دقیق و درستی نیست و لازم است برای تشخیص دقیق مشکل، وضعیت موتورسیکلت شما به‌طور کامل و از نزدیک بررسی شود. با این حال یکنواخت و سریع یا آهسته چشمک‌زدن چراغ چک روی پتل نمایشگر در موتورسیکلت‌های مجهز به سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری تنها به ECU مربوط می‌شود. به بیان دیگر اگر ECU موتورسیکلت شما نیاز به راه‌اندازی مجدد داشته باشد، چراغ چک را یکنواخت یا سریع و گاهی به‌صورت چشمک‌زن روشن و خاموش می‌کند. در این حالت باید به نمایندگی مراجعه شود تا شخص متخصص با استفاده از روش‌های خاص و یا استفاده از دستگاه عیب‌یاب فرایند راه‌اندازی را انجام دهد تا مشکل به‌طور کامل برطرف شود. اما از آن‌جا که شما بیان کردید اوایل استارت زدن، صدای زیادی در ناحیه بالای موتور به گوش می‌رسد، این مساله می‌تواند ناشی از تنظیم نبودن سوپاپ‌های موتور باشد. به عبارت دیگر اگر لقی میان میل‌بادامک و سوپاپ بیشتر شود، در زمان سرد بودن موتور به‌ویژه پس از مدتی طولانی که پیش‌رانه خاموش بوده است، هنگام راه‌اندازی مجدد آن، صدای غیرعادی تولید می‌شود. بر این اساس باید سوپاپ‌های موتور تنظیم شوند و لقی میان دو قطعه مکانیکی دوار به‌حالت استاندارد خود باز گردد تا اشکال به‌طور کامل برطرف شود. در عین حال اگر فرآیند تعویض دنده با صدا و همچنین بد جا رفتن همراه باشد، تنها دلیل آن کاهش سطح سیال موجود در موتور یعنی روغن است. در چنین شرایطی باید سطح روغن موتور را بررسی کنید و اگر روغن موتور کم باشد به آن اضافه کنید و در حالتی که سطح روغن در وضعیت استاندارد خود باشد، باید مورد بعدی عیب‌یابی که همان معیوب بودن این قطعات دوار است، بررسی شود. در چنین صورتی چرخ‌دنده‌های کشویی یا حتی اهرم‌های مکانیکی گیربکس ممکن است با اشکال مواجه شده باشد که در زمان تعویض دنده صدا تولید می‌کند و یا حتی در زمان تعویض بد جا می‌روند. بر این اساس باید ضمن باز شدن گیربکس، وضعیت قطعات بررسی شود و در صورت نیاز برای رفع مشکل، اقدامات لازم صورت گیرد.



کشف ۱۰۴ حلقه لاستیک قاقاق در کرمانشاه

«جانشین فرمانده انتظامی استان کرمانشاه گفت: «با تلاش ماموران انتظامی کنگاور ۱۰۴ حلقه لاستیک قاقاق به ارزش ۵ میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال کشف شد.» سردار «محمد رستمی» اظهار داشت: «ماموران ایستگاه بازرسی شهید زنگنه کنگاور حین کنترل خودروهای عبوری به دو دستگاه وانت نیسان مشکوک شده و جهت بازرسی آن‌ها را متوقف کردند.» وی ادامه داد: «در بازرسی‌های انجام گرفته از خودروهای توقیفی

۱۰۴ حلقه لاستیک قاقاق تا ریخ‌مصرف گذشته کشف شد.» رستمی ارزش محموله قاقاق کشف‌شده طبق نظر کارشناسان را ۵ میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال عنوان کرد و افزود: «در این راستا دو نفر دستگیر شدند.» جانشین فرمانده انتظامی استان کرمانشاه در پایان از تشکیل پرونده‌ای در این خصوص و معرفی افراد دستگیر شده به دستگاه قضائی جهت صدور احکام لازم خبر داد.

نوجوانان تعمیرات را به صورت آنلاین یاد می‌گیرند، اما نسل‌های دیگر هنوز قانع نشده‌اند؛

نسل «زد» استاد تیک‌تاک است، نه آچار چرخ!



سپهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

«یک نظرسنجی جهانی تازه تصویری عجیب و تاحدی نگران‌کننده از مهارت‌های نسل‌های مختلف رانندگان در تعویض لاستیک ارائه می‌دهد؛ تصویری که نشان می‌دهد هیچ‌کس در آمریکا حاضر نیست هنگام پنچری، کار را به نسل Z بسپارد.

در این مطالعه که با مشارکت بیش از ۳ هزار راننده از ۱۵ کشور انجام شده، حتی یک پاسخ‌دهنده آمریکایی نسل Z را به‌عنوان گزینه اول برای تعویض لاستیک انتخاب نکرده است. در مقابل، نسل X با اختلاف چشمگیر، بیشترین اعتماد را کسب کرده و ۶۷ درصد آمریکایی‌ها گفته‌اند اگر کنار جاده گیر کنند، ترجیح می‌دهند یک راننده ۴۶ تا ۶۱ ساله آچار چرخ را در دست بگیرد. این بی‌اعتمادی فقط محدود به آمریکایی‌ها نیست؛ در بریتانیا، پرغال و استرالیا نیز نسل Z صفر درصد رای آورده و در سطح جهانی تنها دو درصد اعتماد کسب کرده است. نکته جالب این جاست که خود نسل Z چنین نظری ندارد: ۲۹ درصد جوانان آمریکایی و ۴۳ درصد جوانان بریتانیایی معتقدند می‌توانند لاستیک خودرو را تعویض کنند؛ هرچند بسیاری از خودروهای جدید حتی زاپاس ندارند. این مطالعه همچنین نشان می‌دهد نسل Z از تعمیرات فرار نمی‌کند، بلکه شیوه یادگیری‌اش تغییر کرده؛ آن‌ها بیشتر از هر نسل دیگری برای یادگیری تعمیرات به شبکه‌های اجتماعی، یوتیوب، تیک‌تاک و ابزارهای هوش مصنوعی مراجعه می‌کنند.

با این حال، فاصله میان اعتماد عمومی و اعتماد به خود، شکافی است که صنعت خودرو و آموزش‌های ایمنی جاده‌ای باید آن را جدی بگیرند. اعتماد رانندگان آمریکایی هنگام پنچری کنار جاده، دقیقاً به نسلی می‌رسد که بیشترین تجربه را پشت فرمان دارد. در تازه‌ترین نظرسنجی جهانی، آمریکایی‌ها اعلام کرده‌اند اگر با لاستیک خوابیده در بزرگراه گیر کنند، ترجیح می‌دهند یک راننده نسل X آچار چرخ را در دست بگیرد؛ نسلی که امروز بین ۴۶ تا ۶۱ سال سن دارد و ۶۷ درصد شرکت‌کنندگان آن را قابل اعتمادترین گروه برای انجام تعمیرات فوری می‌دانند. در مقابل، نسل Z حتی یک رأی هم کسب نکرده و هیچ پاسخ‌دهنده‌ای در آمریکا حاضر نبوده کار تعویض لاستیک را به جوانان بسپارد.

این نظرسنجی که باسفرارش Autotrader UK و با مشارکت بیش از ۳ هزار راننده از ۱۵ کشور انجام شده، شکاف بزرگی میان نسل‌ها را در مهارت‌های پایه‌ای نگهداری خودرو نشان می‌دهد.



در حالی که نسل X همچنان ستون اعتماد عمومی است، نسل Z در پایین‌ترین نقطه قرار دارد؛ نسلی که بیشتر از هر گروه دیگری برای یادگیری تعمیرات به شبکه‌های اجتماعی و تیک‌تاک مراجعه می‌کند، اما در عمل هنوز نتوانسته اعتماد عمومی را به‌دست آورد.

این بی‌اعتمادی به نسل Z فقط محدود به آمریکا نیست؛ در بریتانیا، پرغال و استرالیا نیز جوان‌ترین نسل حتی یک رأی هم کسب نکرده و هیچ راننده‌ای حاضر نبوده کار تعویض لاستیک را به آن‌ها بسپارد. در مقیاس جهانی، نسل Z تنها ۲ درصد حمایت به‌دست آورده؛ در حالی که نسل X با ۵۷ درصد همچنان نسل غالب در اعتماد عمومی است و بیشتر رانندگان جهان ترجیح می‌دهند یک فرد میانسال مسئول تعمیر کنار جاده باشد.

با این حال، نکته جالب این جاست که خود نسل Z چنین نظری ندارد. در آمریکا ۲۹ درصد از جوانان نسل Z گفته‌اند احساس می‌کنند توانایی انجام این کار را دارند. بنابراین مشکل، کمبود اعتماد به نفس نیست؛ مساله این است که بقیه نسل‌ها هنوز قانع نشده‌اند که جوان‌ترین رانندگان می‌توانند از پس یکی از ابتدایی‌ترین وظایف نگهداری خودرو برآیند. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد مشکل نسل Z الزاماً «فرار از تعمیرات» نیست؛ بلکه شیوه یادگیری آن‌ها تغییر کرده است.

در اغلب کشورهای مورد بررسی، جوان‌ترین نسل بیش از هر گروه دیگری برای یادگیری تعمیرات خودرو به شبکه‌های اجتماعی، یوتیوب، تیک‌تاک و ابزارهای هوش مصنوعی مراجعه می‌کند. تنها استثنا، ایالات متحده است؛ جایی که نسل Z بیشترین استفاده از شبکه‌های اجتماعی برای راهنمایی تعمیرات را دارند و نسل X بیشترین استفاده از ابزارهای هوش مصنوعی را ثبت کرده‌اند (واقعیتی که شاید برای برخی رانندگان کمی ترسناک باشد). اما شاید شگفت‌انگیزترین بخش گزارش این باشد که شهرت نسل Z بدتر از واقعیت است؛ در میان رانندگانی که واقعا تلاش کرده‌اند تعمیرات انجام دهند، بیش از ۸۰ درصد جوانان در بیشتر کشورها گفته‌اند هنگام تلاش برای تعمیر، وضعیت خودرو را بدتر نکرده‌اند؛ نتیجه‌ای که می‌توان آن را یک «تعمیر موفق» در نظر گرفت. تنها استثنا آفریقای جنوبی است؛ جایی که تقریباً نیمی از نسل Z اعتراف کرده‌اند هنگام تلاش برای تعمیر، مشکل را بدتر کرده‌اند. این یافته‌ها نشان می‌دهد فاصله میان توانایی واقعی نسل Z و تصور عمومی از آن‌ها بسیار بیشتر از چیزی است که فکر می‌کنیم.

جوانان امروز شاید روش‌های سنتی تعمیر را کنار گذاشته باشند، اما به‌جای آن، به ابزارهای دیجیتال و منابع آنلاین تکیه می‌کنند و در بسیاری موارد، نتیجه کارشان بهتر از چیزی است که نسل‌های دیگر تصور می‌کنند.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	36وKB14	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲	
	22وKB27	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷۰,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشا	
	22وKB27	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸۰,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا	
	44وKB77	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱۰,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
	KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱۰,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	
	KB44	205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷۰,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو	
	KB55	205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا پاریس	
	KB66	215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷۰,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۲	
	KB55	205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳۰,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا	
	KB57	215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳۰,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا	
	KB66	215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴۰,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵	
	KB200	215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵۰,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو	
	KB700	225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱۰,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶	
	KB700	235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱۰,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV	
	KB444	245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵۰,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا	
	KB900	265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷۰,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)	
	KB909	285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵۰,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
	KB300	215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سویا M۴	
	KB500	225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹۰,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو	
	KB800	235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶۰,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱۰,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام و‌ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM	
	KB700	235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴۰,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس	
	KB900	265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸۰,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا-TA(کرمان خودرو)	
	KB700	225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷۰,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵۰,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷۰,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX	
	KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳۰,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
	KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴۰,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
	KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳۰,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	



احتمال بازگشت سدان ها و استیشن ها به «ولوو»



«ولوو در سال های اخیر تمرکز خود را به طور گسترده بر توسعه کراس اوورها و خودروهای شاسی بلند برقی معطوف کرده است؛ اما تازه ترین اظهار نظر های مدیران این شرکت نشان می دهد که احتمال بازگشت سرمایه گذاری روی سدان ها و استیشن ها همچنان وجود دارد. این موضوع در حالی مطرح می شود که بسیاری از بازارهای جهانی، به ویژه اروپا، هنوز تقاضای قابل توجهی برای خودروهای خانوادگی با ارتفاع کمتر و ویژگی های پویایی مناسب دارند. مدیران ولوو تأکید کرده اند که تصمیم گیری درباره توسعه محصولات آینده به شرایط بازار و نیاز مشتریان بستگی خواهد داشت. اگر چه شاسی بلندها همچنان بخش عمده

فروش این برند را تشکیل می دهند، اما سدان ها و استیشن ها همچنان جایگاه ویژه ای در هویت ولوو دارند و حذف کامل آن ها از برنامه های آینده قطعی نیست. کارشناسان صنعت خودرو معتقدند که پیشرفت پلت فرم های برقی و معماری های ماژولار، هزینه توسعه مدل های جدید را کاهش داده و این موضوع می تواند زمینه را برای عرضه دوباره سدان ها و استیشن های مدرن ولوو فراهم کند. در صورت نهایی شدن این برنامه، احتمال می رود نسل آینده این خودروها با قوای محرکه تمام برقی، فناوری های ایمنی پیشرفته و طراحی مینیمال مطابق زبان جدید ولوو به بازار جهانی معرفی شوند.

در گفت و گو با عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور مطرح شد:

نفس قطعه سازی به آخرین ذخایر مواد اولیه بنداست

جهش هزینه حمل زمینی، دمو راژ محموله ها و محدودیت واردات، ذخایر مواد اولیه را تحلیل برده و زنجیره تامین خودرو را در آستانه افت تولید قرار داده است



«زنجیره تامین خودرو زیر فشار مجموعه ای از مشکلات به هم پیوسته، به نقطه ای حساس نزدیک می شود؛ جایی که کمبود نقدینگی، اختلال در خدمات بانکی، تخصیص ناچیز ارز و دشواری واردات مواد اولیه، ادامه تولید را تهدید می کند. قطعه سازان همچنان با تکیه بر ذخایر احتیاطی چرخ خطوط تولید را می چرخانند، اما پایان این ذخایر می تواند تولید قطعه و خودرو را به شدت کاهش دهد؛ آن هم در شرایطی که هزینه حمل و نقل و تولید پیوسته افزایش می یابد.

«کمبود نقدینگی؛ دغدغه زنجیره تامین ابراهیم دوست زاده، عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور با تأکید بر این که کمبود نقدینگی مهم ترین دغدغه فعلی قطعه سازان است، به «دنیای خودرو» گفت: «اصلی ترین و فوری ترین مساله امروز قطعه سازان، کمبود نقدینگی در زنجیره تامین است. این مشکل از گذشته هم وجود داشت؛ اما کاهش تیراژ تولید خودرو در اسفندماه سال گذشته و فروردین ماه امسال، فشار مالی بر واحدهای قطعه سازی را به مراتب بیشتر کرده است. آن جا که قرارداد های قطعه سازان با فاصله سه ماهه، چهار ماهه و گاهی حتی طولانی تر تسویه می شود، آثار افت تولید آن دوماه اکنون خود را در کاهش دریافتی شرکت ها نشان می دهد.» وی با اشاره به کاهش مطالبات قابل وصول قطعه سازان افزود: «کنون زمان در یافت مطالبات مربوط به فروش اسفند و فروردین فرا رسیده؛ اما به دلیل افت تیراژ در آن مقطع، مبالغی که باید از خودرو سازان وصول شود، به شدت کاهش یافته است. در واقع قطعه سازان در ست در مقطعی که بیش از هر زمان دیگری به نقدینگی نیاز دارند، با افت جدی در جریان ورود منابع مالی مواجه شده اند.»

دوست زاده تصریح کرد: «کاهش وصول مطالبات، توان قطعه سازان را برای خرید مواد اولیه، پرداخت دستمزد، تامین هزینه های جاری و حفظ روند تولید محدود کرده است. این وضعیت در شرایطی دشوار تر می شود که هزینه های تولید، حمل و نقل و تامین مواد نیز افزایش یافته و امکان جایگزینی سریع منابع مالی هم وجود ندارد.»

«محدود شدن دسترسی شرکت ها به اعتبار عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو با اشاره به اختلال های اخیر در شبکه بانکی اظهار داشت: «در چهار تا پنج هفته گذشته، سه یا چهار بانک کشور در بخشی از فعالیت ها و ارائه خدمات بانکی با مشکل مواجه شده اند. این اختلال شاید برای اشخاص حقیقی یا افرادی که فقط از خدمات روزمره بانکی و دستگاه خودپرداز استفاده می کنند، چندان محسوس نباشد؛ هر چند در این بخش هم گاهی مشکل ایجاد شده است؛ اما برای اشخاص حقوقی و شرکت های تولیدی، شرایط کاملا متفاوت و دشوار تر است.»

وی افزود: «بسیاری از خدمات و امکانات بانکی که پیش تر در اختیار بخش تولید و صنعت بود، اکنون در دسترس نیست. این وضعیت، مشکل کمبود نقدینگی را تشدید کرده و تامین سرمایه در گردش را برای واحدهای تولیدی سخت تر ساخته است. در انجمن نیز برای بررسی این موضوع جلساتی برگزار شده و پیشنهادهایی به مسئولان ارائه کرده ایم و پیگیری ها همچنان ادامه دارد.»

این مقام صنفی با اشاره به رایزنی ها در استان سمنان تصریح کرد: «پیشنهاد ما این است که برای کاهش آثار این اختلال ها، اعتبار شرکت ها از بانک های دچار مشکل به بانک های بدون مشکل منتقل شود. البته اجرای این پیشنهاد آسان نیست؛ چرا که بانک مقصد معمولاً سابقه اعتباری شرکت را در اختیار ندارد و همین موضوع، ارائه تسهیلات و اعتبار را با مانع روبه رو می کند.»

«ضرورت انتقال اعتبار بین بانک ها دوست زاده با تأکید بر ضرورت ورود نهادهای سیاست گزار پولی تصریح کرد: «شواری پول و اعتبار، بانک مرکزی و وزیر امور اقتصادی و دارایی باید برای حل این مشکل راهکاری عملیاتی



برای حفظ تولید، از ذخایر احتیاطی و مواد اولیه ای استفاده می کنند که در ماه ها یا سال های گذشته خریداری شده است. با این حال، این ذخایر محدود است و سرانجام به پایان می رسد. اگر پیش از اتمام موجودی شرکت ها، امکان ثبت سفارش و تخصیص ارز فراهم نشود، توقف خطوط تولید برخی قطعه سازان اجتناب ناپذیر خواهد بود.»

این قطعه ساز درباره تأثیر این شرایط بر تولید خودرو تصریح کرد: «انتظار نمی رود تولید خودرو سازان به طور کامل متوقف شود؛ اما احتمال کاهش بسیار شدید تیراژ وجود دارد. مشکلات ثبت سفارش و تخصیص ارز تنها به یک یا چند قطعه ساز

نوربان

محدودیت مسیرهای دریایی در ماه های اخیر، کاهش ظرفیت حمل هوایی و آسیب دیدگی بخش هایی از خطوط ریلی شرق و شمال شرق کشور نیز شرایط واردات قطعات حجیم را دشوارتر و پرخطرتر کرده است

مشکلات زیرساختی با محدودیت مواجهه شود؛ از این رو، بانک ها باید از قبل پروتکل ها و تفاهیم نامه ی لازم را برای انتقال اعتبار مشتریان حقوقی میان یکدیگر تدوین کنند.»

دوست زاده درباره دومین مخاطره مهم بخش تولید اظهار داشت: «پس از کمبود نقدینگی و اختلالات بانکی، ثبت سفارش و تخصیص ارز مهم ترین چالشش تولید کنندگان است. این فرآیند بسیار پیچیده، زمان بر و مشکل آفرین شده و از ابتدای سال نیز ارز قابل توجهی به قطعه سازان اختصاص نیافته است. در چهار ماه گذشته، احتمالاً کمتر از پنج تا ۱۰ درصد شرکت ها موفق به دریافت و استفاده از ارز شده اند.»

نوربان

لزام است اعتبار اشخاص حقوقی و شرکت های تولیدی در قالب تفاهیم نامه یا سازوکاری ویژه از بانک های دچار اختلال به بانک های منتقل شود که خدمات خود را بدون مشکل ارائه می دهند



محدود نیست و تقریباً تمام زنجیره تامین را درگیر کرده است. زمان بروز اختلال یا توقف تولید در هر شرکت، به میزان ذخایر احتیاطی آن بستگی دارد؛ بنابراین ممکن است خطوط تولید برخی واحدها زودتر و برخی دیگر دیرتر متوقف شود. با این حال، هیچ یک از شرکت های زنجیره تامین را نمی توان به طور کامل از این خطر مستثنا دانست.»

«تداوم مشکلات لجستیکی تامین مواد اولیه دوست زاده با اشاره به تأثیر نوع و ابعاد قطعات بر شدت مشکلات لجستیکی اظهار داشت: «قطعه سازی که مواد اولیه یا قطعات حجیم وارد می کنند، با ریسک بیشتری مواجه هستند؛ زیرا امکان حمل هوایی این محموله ها وجود ندارد. محدودیت مسیرهای دریایی در ماه های اخیر، کاهش ظرفیت حمل هوایی و آسیب دیدگی بخش هایی از خطوط ریلی شرق و شمال شرق کشور نیز شرایط واردات قطعات حجیم را دشوارتر و پرخطرتر کرده است.» وی با تأکید بر تداوم مشکلات حمل و نقل دریایی گفت: «بسیاری از شرکت های قطعه سازی در بنادر مبدأ یا بنادر واسط در مسیر چین به ایران، از جمله برخی بنادر هند گرفتار شده اند. در مواردی، محموله های این شرکت ها تخلیه شده و صاحبان کالا ناچار به پرداخت هزینه های سنگین دمو راژ هستند. با وجود تحمیل این هزینه ها، انتقال کالا به ایران همچنان به آسانی امکان پذیر نیست؛ زیرا مسیر مستقیم و پایداری برای حمل محموله ها وجود ندارد.» این مقام صنفی درباره محدودیت دیگر شیوه های حمل افزود: «حمل ریلی نیز به دلیل آسیب دیدگی بخش هایی از مسیر با مشکل روبه روست. حمل هوایی علاوه بر هزینه بسیار بالا، برای قطعات حجیم مناسب نیست و ظرفیت موجود آن نیز بیشتر به جابه جایی کالاهای ضروری و دارای اولویت اختصاص می یابد. در نتیجه، در بسیاری از موارد تنها گزینه باقی مانده، حمل زمینی با کامیون و خودروهای باری است.»

وی تصریح کرد: «انتقال زمینی محموله از چین به ایران حدود ۲۵ تا ۳۵ روز طول می کشد و بین ۱۲ تا ۱۵ هزار دلار هزینه دارد. تحمیل چنین هزینه ای، آن هم در شرایط کمبود نقدینگی، فشار مضاعفی بر قطعه سازان وارد می کند و بهای تمام شده تولید را به شدت افزایش می دهد.»

«اصلاح فصلی قیمت قراردادهای قطعه سازان عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور، با اشاره به نحوه جبران هزینه های تحمیل شده به قطعه سازان در گفت و گو با «دنیای خودرو» گفت: «دولت در زمینه افزایش هزینه های لجستیکی، حمایت مستقیمی از زنجیره تامین خودرو انجام نمی دهد. البته مصوبات محدود و مشخصی برای حمایت از شرکت های آسیب دیده در دوره جنگ وجود دارد و برخی مساعدت ها نیز پیش بینی شده است؛ اما بسیاری از واحدهای مشمول هنوز این حمایت ها را دریافت نکرده اند. در حوزه هزینه های حمل و نقل و لجستیک نیز تاکنون کمک مستقیمی به قطعه سازان ارائه نشده است.» وی با اشاره به نقش خودرو سازان در پذیرش بخشی از این هزینه ها اظهار داشت: «خودروسازان برای ادامه فعالیت زنجیره تامین، ناچارند بخش قابل توجهی از هزینه های جدید را بپذیرند؛ زیرا بدون همراهی آن ها، تامین قطعات و استمرار تولید با مشکل جدی روبه رو می شود. دو یا سه خودرو ساز بزرگ کشور، از جمله ایران خودرو، سایپا و کرمان موتور، باید این افزایش هزینه ها را در قراردادهای خود لحاظ کنند. البته محدودیت ها و موانعی وجود دارد و نمی توان انتظار داشت ۱۰۰ درصد هزینه های ایجاد شده به سادگی پذیرفته شود؛ اما معمولاً بخش مهمی از آن مورد قبول قرار می گیرد.» دوست زاده درباره روند اصلاح قراردادها افزود: «فرآیند اصلاح قیمت قراردادها همچنان در حال انجام است و بیشتر قطعه سازان طرف قرارداد با خودرو سازان بزرگ، مراحل بررسی و اصلاح قیمت های سال جدید را طی می کنند. از آن جا که این فرآیند هنوز نهایی نشده، فعلاً نمی توان با دقت اعلام کرد چه میزان از این هزینه های جدید پذیرفته یا تأیید شده است.»

وی در پایان درباره دوره بازنگری قیمت ها توضیح داد: «بر اساس توافق میان قطعه سازان و خودروسازان، قیمت قراردادها به صورت فصلی قابل اصلاح است. بنابراین اگر مولفه های تولید مانند قیمت مواد اولیه، هزینه حمل و نقل یا سایر هزینه های تولید در هر فصل تغییر کند، امکان بازنگری قیمت ها وجود دارد. البته روش محاسبه و اجرای این اصلاحات در همه خودروسازان یکسان نیست و هر شرکت سازوکار خاص خود را برای توافق با قطعه سازان دارد.»

«ناسالم برای گروه‌های حساس» قرار داشته است. شاخص کیفیت هوا (IQI) به ۶ دسته اصلی تقسیم‌بندی می‌شود. براساس این تقسیم‌بندی از عدد صفر تا ۵۰ هوا «پاک»، از ۵۱ تا ۱۰۰ هوا «قابل قبول یا متوسط»، از ۱۰۱ تا ۱۵۰ هوا «ناسالم برای گروه‌های حساس»، از ۱۵۱ تا ۲۰۰ هوا «ناسالم»، از ۲۰۱ تا ۳۰۰ هوا «بسیار ناسالم» و از ۳۰۱ تا ۵۰۰ شرایط کیفی هوا «خطرناک» است.

«میانگین کیفیت هوای تهران طی ۲۴ ساعت گذشته با آلاینده «ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون» روی عدد ۹۳ و در وضعیت «قابل قبول» قرار داشت. میانگین کیفیت هوا هم‌کنون با آلاینده «ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون» نیز روی عدد ۹۶ و در شرایط قابل قبول است. از ابتدای امسال تاکنون، کیفیت هوای پایتخت، ۱۲ روز در وضعیت «پاک»، ۹۶ روز در وضعیت «قابل قبول» و ۹ روز در وضعیت



کیفیت هوای پایتخت در شرایط قابل قبول



در نشست مشترک شرکت ملی پالایش و پخش و دانشگاه تربیت مدرس مطرح شد؛

تمرکز بر ناوگان پرتراکم شهری؛ راهکار مشترک مدیریت مصرف سوخت و کاهش آلودگی هوا

انجام‌شده برای توسعه جایگاه‌های عرضه گاز طبیعی، سهم این سوخت در سبد مصرف کشور کاهش یافته و بخشی از خودروهای دوگانه‌سوز نیز به‌دلیل مختلف، از جمله اختلاف قیمت سوخت، مشکلات فنی یا محدودیت دسترسی به جایگاه‌ها، بیشتر از بنزین استفاده می‌کنند. کارشناسان معتقدند بازگشت CNG به جایگاه واقعی خود می‌تواند بخشی از فشار وارد بر مصرف بنزین را کاهش دهد. در کنار آن، توسعه خطوط مترو، اتوبوس‌های برقی، تاکسی‌های کم‌مصرف و ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای استفاده از خودروهای برقی، از جمله اقداماتی است که می‌تواند به کاهش تقاضا برای بنزین منجر شود. همچنین مدیریت تقاضای سفر، توسعه خدمات غیرحضور، توزیع متوازن مراکز خدماتی و کاهش سفرهای درون شهری نیز از راهکارهایی است که در بسیاری از کشورهای جهان برای کنترل مصرف سوخت و کاهش آلودگی هوا به کار گرفته شده است. تجربه جهانی نشان می‌دهد هر چه سهم حمل‌ونقل عمومی و پاک در جابه‌جایی شهروندان افزایش یابد، علاوه بر کاهش مصرف سوخت، کیفیت هوا نیز بهبود پیدا می‌کند و هزینه‌های اقتصادی ناشی از آلودگی و ترافیک کاهش می‌یابد. بر همین اساس، صاحب‌نظران تأکید می‌کنند که حل مساله ناترازی بنزین تنها با افزایش تولید امکان‌پذیر نیست، بلکه نیازمند نگاهی جامع به بخش حمل‌ونقل، ارتقای فناوری خودروها، نوسازی ناوگان، توسعه سوخت‌های جایگزین و اصلاح الگوی سفر است. تحقق این اهداف مستلزم همکاری نزدیک میان دستگاه‌های اجرایی، خودروسازان، مراکز علمی و نهادهای سیاست‌گذار خواهد بود تا بتوان هم‌زمان امنیت انرژی، کاهش آلودگی و بهره‌وری بیشتر در بخش حمل‌ونقل را محقق کرد.



سوخت تنها به عملکرد خودروسازان محدود نمی‌شود، بلکه کیفیت سوخت، وضعیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل، مدیریت ترافیک شهری و فرهنگ رانندگی نیز در این زمینه نقش تعیین‌کننده‌ای دارند. بنابراین دستیابی به کاهش پایدار مصرف بنزین نیازمند مجموعه‌ای از سیاست‌های هماهنگ در حوزه‌های مختلف است.

حمل‌ونقل عمومی و CNG:

دو ظرفیت مغفول در مدیریت انرژی

یکی دیگر از محورهای مهم در مدیریت مصرف سوخت، توسعه حمل‌ونقل عمومی و استفاده حداکثری از ظرفیت سوخت CNG است. در سال‌های گذشته با وجود سرمایه‌گذاری‌های

تعمیرات آن‌ها نیز افزایش یافته و آلودگی بیشتری تولید می‌کنند. از این رو، کارشناسان معتقدند اجرای طرح‌های اسقاط و نوسازی ناوگان باید با سرعت بیشتری دنبال شود و مشوق‌های اقتصادی لازم برای جایگزینی خودروهای فرسوده در اختیار مالکان قرار گیرد. از سوی دیگر، توسعه فناوری در صنعت خودرو نیز می‌تواند نقش مهمی در کاهش مصرف انرژی داشته باشد. استفاده از موتورهای کم‌مصرف، گیربکس‌های نسل جدید، خودروهای هیبریدی و برقی و همچنین بهره‌گیری از سامانه‌های هوشمند مدیریت مصرف سوخت، از جمله اقداماتی است که بسیاری از کشورها برای کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی در دستور کار قرار داده‌اند. کارشناسان همچنین بر این باورند که کاهش مصرف

سطح آسفالت و همچنین بازپخش ذرات معلق توسط تردد وسایل نقلیه، سهم قابل توجهی در آلودگی هوا دارند و در بسیاری از موارد میزان انتشار این ذرات از آلودگی مستقیم آگروز نیز بیشتر است.

وی افزود: «یافته‌های این مطالعه نشان می‌دهد در موضوع ذرات معلق، صرف ارتقای استاندارد خودرو، بهبود کیفیت سوخت یا حتی برقی‌سازی خودروهای سواری به تنهایی نمی‌تواند مساله آلودگی هوا را حل کند و کاهش تردد، توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت تقاضای سفر همچنان از مهم‌ترین راهکارهای کاهش آلودگی هوا به‌شمار می‌روند.» در پایان این نشست، حاضران بر توسعه همکاری‌های علمی و پژوهشی میان دولت و دانشگاه برای تدوین سیاست‌های مبتنی بر داده در حوزه انرژی، حمل‌ونقل و محیط‌زیست و نیز طراحی راهکارهای عملیاتی برای مدیریت مصرف سوخت و کاهش آلودگی هوا تأکید کردند.

«ناوگان فرسوده؛ حلقه مفقوده مدیریت مصرف سوخت کارشناسان حوزه انرژی و حمل‌ونقل معتقدند هر چند افزایش ظرفیت پالایش و تولید بنزین می‌تواند در کوتاه‌مدت بخشی از نیاز کشور را تأمین کند، اما بدون اصلاح ساختار ناوگان حمل‌ونقل، روند رشد مصرف سوخت همچنان ادامه خواهد داشت. بررسی‌ها نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از خودروهای سبک و سنگین فعال در کشور عمر بالایی دارند و از فناوری‌های قدیمی بهره می‌برند؛ موضوعی که سبب شده مصرف سوخت این خودروها به مراتب بالاتر از استانداردهای روز جهان باشد. در این میان، خودروهای فرسوده نه تنها مصرف سوخت بیشتری دارند، بلکه هزینه‌های نگهداری و

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، عظیمی‌فر در این نشست درباره عوامل موثر بر رشد مصرف سوخت گفت: «فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل، پایین بودن بهره‌وری خودروها، کاهش سهم حمل‌ونقل عمومی، افت مصرف CNG در سبد سوخت کشور، عدم توسعه متوازن زیرساخت‌های حمل‌ونقل و سیاست تثبیت قیمت از مهم‌ترین عوامل شکل‌گیری ناترازی بنزین به‌شمار می‌روند.»

وی با اشاره به اقدامات انجام‌شده برای مهار ناترازی بنزین، از توسعه زیرساخت‌های CNG، حمایت از برقی‌سازی ناوگان شهری، افزایش تولید فرآورده‌های نفتی و اجرای دیگر طرح‌های مدیریت مصرف به‌عنوان مهم‌ترین اقدامات دولت در این حوزه نام برد.

معاون وزیر نفت با تأکید بر لزوم توجه به وسایل نقلیه پرتراکم شهری بیان کرد: «موتورسیکلت‌ها، تاکسی‌ها و ناوگان لجستیک شهری به دلیل پیمایش بالا، سهم قابل توجهی در مصرف سوخت دارند و اجرای طرح‌های نوسازی و برقی‌سازی در این بخش می‌تواند به‌طور هم‌زمان به کاهش مصرف بنزین و کاهش آلودگی کمک کند.»

رئیس دانشگاه تربیت مدرس نیز در این نشست، نتایج مطالعه «داده‌کاوی آلودگی هوای تهران»، را ارائه داد و با اشاره به این‌که ذرات معلق ریز (PM2.5) مهم‌ترین آلاینده هوای پایتخت محسوب می‌شوند، بر ضرورت بازنگری در برخی رویکردهای رایج مدیریت آلودگی هوا تأکید کرد.

حجت‌الاسلام بیان این‌که بخش مهمی از آلودگی ناشی از تردد خودروها لزوماً به آلودگی خروجی آگروز محدود نمی‌شود، توضیح داد: «ذرات حاصل از ساییش لاستیک، لنت ترمز،

برای جایی که جاده تعوم همیشه...

فروش ویژه نیسان ترا MX8



ارتباط با ما

021-22666698 | 021-26203814

اته‌خسره‌انی

حس خوب، خرید مطمئن



ایستاموتورارس



Autoworld.ir

شنبه ۲۷ تیرماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۳۲

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: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوحی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلپورد
Billboard

چارجر را دنبال کنید!

«کمپین تبلیغاتی دوچ چارجر ۲۰۲۵ با تمرکز بر شعار «Charge Forward»، آغاز فصل جدید خودروهای عضلانی این برند را به تصویر می کشد. دوچ در این کمپین، ضمن حفظ هویت عملکردمحور چارجر، بر فناوری های نوین، نسخه تمام برقی Daytona و مدل ۶ سیلندر Hurricane تأکید کرده است. تصاویر و ویدئوهای رسمی، شتاب، صدای اختصاصی Fratzonic Chambered Exhaust و طراحی تهاجمی خودرو را در کنار قابلیت استفاده روزمره به نمایش می گذارند و پیوند میان میراث خودروهای ماسل کار و آینده الکتریکی دوچ را برجسته می کنند.



آیا سدان ها دوباره به صحنه بازمی گردند؟

در یک دهه گذشته، شاسی بلندها و کراس اوورها تقریباً تمام بازار جهانی خودرو را تحت تأثیر قرار داده اند. ارتفاع بیشتر، فضای کابین مناسب و تنوع مدل ها باعث شد بسیاری از خودرو سازان تولید سدان های سنتی را کاهش دهند یا حتی متوقف کنند. با این حال، بررسی گزارش های منتشر شده توسط «S&P Global Mobility» و «Automotive News»، «JATO Dynamics» و تحلیل های رسمی خودرو سازان نشان می دهد که در سال های اخیر نشانه هایی از بازگشت تدریجی سدان ها به بازار دیده می شود. یکی از مهم ترین دلایل این تغییر، توسعه خودروهای برقی است. سدان ها به دلیل ارتفاع کمتر، ضریب آیرودینامیکی پایین تر و وزن بهینه تر، مصرف انرژی کمتری نسبت به بسیاری از شاسی بلندها دارند و با یک ظرفیت باتری مشابه می توانند برد حرکتی بیشتری ارائه دهند. همین ویژگی باعث شده شرکت هایی مانند مرسدس بنز، بامو، آودی، تویوتا، هوندا، هیوندای و نیسان همچنان سرمایه گذاری روی توسعه سدان های جدید را ادامه دهند یا برنامه های تازه ای برای این کلاس ارائه کنند. از سوی دیگر، افزایش قیمت خودروهای شاسی بلند، قوانین سخت گیرانه تر آلودگی و تمایل برخی مشتریان به خودروهایی با هندلینگ بهتر، موجب شده سدان ها دوباره مورد توجه قرار گیرند. این روند به معنای پایان دوران شاسی بلندها نیست؛ زیرا این کلاس همچنان سهم بزرگی از بازار جهانی را در اختیار دارد؛ اما نشان می دهد بازار خودرو به سمت تنوع بیشتر حرکت می کند و دیگر وابستگی مطلق به یک کلاس وجود نخواهد داشت. به نظر می رسد آینده صنعت خودرو بر پایه همزیستی چند کلاس مختلف شکل خواهد گرفت. شاسی بلندها همچنان نقش مهمی در بازار خواهند داشت؛ اما سدان های مدرن، به ویژه در نسخه های هیبریدی و تمام برقی، بار دیگر جایگاه خود را به عنوان خودروهایی کارآمد، کم مصرف و لذت بخش برای رانندگی تثبیت خواهند کرد؛ روندی که می تواند فصل تازه ای در رقابت میان کلاس های مختلف خودرو رقم بزند.

حرف آخر

The Last Word



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



قیمت خودرو در بازار در آخرین روز هفته گذشته ثابت ماند



رسپکت نیو بدون تغییر
بها در بازار ۳ میلیارد
و ۷۵۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



ام وی ام X33 کراس بدون
تغییر قیمت در بازار ۳
میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



اتلس اتوماتیک بدون تغییر
بها در بازار یک میلیارد
و ۷۲۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



وانت آریسان بدون تغییر
قیمت در بازار یک میلیارد
و ۶۰۸ میلیون تومان
ارزش گذاری شد

7 پیروز ختیر



یزد تایر تولید کننده انواع تایرهای موتورسیکلت و دوچرخه

www.yric.com

تحت لیسانس VREDESTEIN هُلمند

۵ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی تحت لیسانس وردشتاین هُلمند

UNIVERSE
225/55 R18new
جدیدYAZD TIRE
www.yric.com