



جناب آقای دکتر بهمن حسین زاده

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان عضو موظف هیات مدیره و قائم مقام مدیر عامل در امور اقتصادی شبکه و تامین منابع در شرکت سازه گستر سایپا تبریک می گوئیم. از خداوند متعال توفیقات روز افزون شما را خواستاریم.

روزنامه «دنیای خودرو»

عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت نسبت به پیامدهای سیاست های دوگانه ارزی هشدار داد:

جهش واردات خودروهای لوکس در برابر افت ۳۰ درصدی تولید داخل

تخصیص نامتوازن منابع ارزی به واردات خودروهای لوکس همزمان با افت شدید تیراژ داخلی، خودروسازی و قطعه سازی کشور را با چالش جدی مواجه کرده است

۹۸ صفحات

نارنجی پوشان جاده مخصوص به دنبال توسعه حضور در بازارهای آفریقایی هستند؛

زیمبابوه؛ بازار هدف جدید سایپا برای توسعه صادرات و تولید مشترک

۵ صفحه

یک کارشناس تجارت بین الملل در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

خودرو چرا هم برای تولید کننده گران تمام می شود و هم برای مصرف کننده؟

۳۲ صفحات

فرمول موفقیت «هوندا»
در بازار دوچرخه ها چیست؟

«فورزا ۷۵۰» مکسی اسکوتر ما جراجو

۱۴ صفحه



بهره گیری «NX» جدید از زبان طراحی «RX» و غربیلک فرمان «ES»

۶ صفحه

دومین کراس اوور پر فروش «لکسوس» به روزرسانی می شود

اتهابان | آرتابان
حس خوب، خرید مطمئن

ارتباط با ما ۰۲۱-۶۶۵۷۲۶۳۵

پیش پرداخت: ۳/۷۰۰ میلیارد

اقساط ۵ سال / قیمت قطعی



فروش ویژه TOOCA PLUS

BMW 225L GRAN COUPE

عرضه توسط پرشیا خودرو
(گروه پرشیا موبیلیتی)



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۰۲۱-۴۵۹۱

www.Persiakhodro.ir



خنک‌کننده‌های سنگین و بزرگ، قدرت خروجی سیستم صوتی را افزایش داده و در عین حال وزنی قابل توجه از مجموعه قطعات را حذف کنند؛ فاکتوری جهانی که در مهندسی خودروهای اسپورت و به‌ویژه مدل‌های الکتریکی نقش تعیین‌کننده‌ای دارد. علاوه‌بر کاهش وزن، حجم، این فناوری کنترل پهنی‌روی چریان الکتریکی ایجاد کرده‌با کاهش اغتشاشات صوتی، کیفیت پیم‌آب شفاف‌تر و باز تولید دقیق‌تری از فرکانس‌های پایین (بیس) ارائه می‌دهد. بهره‌گیری از این قطعات کوچک اما پر قدم نشان می‌دهد که مرزهای صنعت خودرو و الکتریک و نیک‌مصرفی بیش از هر زمان دیگری در هم تنیده شده‌است و پورشه قصد دارد از کوچک‌ترین فناوری‌های دنیای دیجیتال برای ارتقای استانداردهای لوکس و عملکردی خود بهره‌برد.

خودرو اسپرت پوش آلمانی، پورشه از اواسط سال ۲۰۲۳ در حال توسعه و آزمایش فناوری جدیدی در سیستم‌های صوتی محصولات خود است که می‌تواند تجربه شنیداری داخل کابین را به‌طور چشمگیری تحول بخشد. در این طرح نوآورانه، پورشه قصد دارد از تراشه‌های گالیوم‌نیتريد (GaN) (همان تراشه‌های بیشتر فعلی که در شارژرهای مبدل‌ر سریع گوشی‌های هوشمند کاربرد می‌کند)، در ساخت ساب‌ووفرها و سیستم‌های صوتی خودروهای خود استفاده کند. تراشه‌های گالیوم‌نیتريد به‌دلیل کارایی انرژی بالا، به‌آسانی کوچک‌تر و تولید ارزان‌تر بسیار کمتر نسبت به نیمه‌هادی‌های سیلیکونی قدیمی شناخته می‌شوند. استفاده از این قطعات الکتریک و نیک هوشمند در آمپلی‌فایر ها و ساب‌ووفرها به‌مهندسان پورشه این امکان را می‌دهد تا بدون نیاز به

انقلاب در سیستم صوتی «پورشه»



قیمت تایر را نمی‌توان با دستور کنترل کرد

ازار تایر وارد چالشی شده که دلایل متعددی دارد و بخش مهمی از آن کمتر مورد توجه قرار گرفته

در هفته‌های اخیر هر گاه صحبت از تایر و قیمت آن به میان آمده، نخستین موضوعی که مورد توجه قرار گرفته، افزایش قیمت بوده‌است؛ در حالی که پشت این

افزایش، مجموعه‌ای از مشکلات در زنجیره تامین و تولید قرار دارد که اگر برای آن‌ها چاره‌ای اندیشه

نشود، کنترل قیمت در نقطه نهایی عمل امکان پذیر نخواهد بود.

صنایع خودروسازی و به‌طور مشخص صنعت تایر، بیش از هر زمان دیگری با مساله لجستیک در تامین مواد اولیه مواجه شده‌اند. کالوچو به‌عنوان یکی از مواد اصلی تولید تایر امروز با فزاینده تامین دشوارتری روبه‌رو است و طولانی‌تر شدن مسیر تامین، تنها به معنای افزایش مان انتظار کارخانه‌ها نیست، بلکه سرمایه در گردش بیشتری را نیز درگیر می‌کند و هزینه تمام‌شده تولید را افزایش می‌دهد. مساله اما فقط کالوچو نیست صنعت تایر مجموعه‌ای از مواد اولیه و محصولات واسطه‌ای را برای تولید مصرف می‌کند و اختلال در هر بخش از این زنجیره می‌تواند تولید محصول نهایی را تحت‌تاثیر قرار دهد. در چنین شرایطی، هر وقفه در تامین مواد اولیه، خود را در خطوط تولید نشان می‌دهد و در نهایت هزینه آن به زنجیره پایین دست منتقل می‌شود.

از سوی دیگر، ناپیستان امسال برای صنعت تایر فصل ساده‌ای نبود. آسیب واردشده به برخی واحدهای پتروشیمی و همچنین محدودیت‌های ناشی از قطع برق، تولید را تحت فشار قرار داد. کاهش تولید تنها به معنای کاهش تعداد تایر تولیدشده نیست، توقف و امانداری مجدد خطوط، فشار مضاعفی بر تجهیزات و ماشین‌آلات وارد می‌کند و می‌تواند میزان ضایعات تولید را نیز افزایش دهد. این بخش از هزینه تولید معمولاً در محاسبات عمومی بازار دیده نمی‌شود. مصرف‌کننده زمانی که با قیمت جدید تایر مواجه می‌شود، عمدتاً عددهایی را می‌بیند، اما هزینه ناشی از توقف خط، افزایش ضایعات، اختلال در تامین مواد اولیه، هزینه حمل‌ونقل و خواب سرمایه را مشاهده نمی‌کند. همین فاصله میان هزینه واقعی تولید و تصویری که از قیمت نهایی در بازار وجود دارد، زمینه‌ساز بسیاری از اختلافات میان تولیدکننده، سیاست‌گذار و مصرف‌کننده



استارت Start

امید محمدی

سر دبیر

یک کارشناس تجارت بین‌الملل در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

خودرو چرا هم برای تولیدکننده گران تمام می‌شود و هم برای مصرف‌کننده؟



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

«بحران صنعت خودرو را نمی‌توان دیگر صرفاً با دو گانه «قیمت کارخانه و بازار» توضیح داد. مساله امروز صنعت، حاصل برهم خوردن مجموعه‌ای از متغیرهایی است که از قیمت‌گذاری و تامین مواد اولیه آغاز می‌شود و تا سیاست واردات، اسقاط خودرو، استانداردها، ارز، سوخت و نحوه مداخله دولت در بازار ادامه پیدا می‌کند. یو یا عیاسیان، کارشناس تجارت بین‌الملل در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «در چنین ساختاری، خودرو ساز از یک سسو با افزایش هزینه‌های تولید مواجه است و از سوی دیگر امکان انعکاس کامل این هزینه‌ها در قیمت محصول را ندارد؛ مصرف‌کننده نیز در نقطه مقابل، هم با قیمت بالا مواجه است و هم الزاماً کیفیت و تنوع مورد انتظار را دریافت نمی‌کند.» وی در ادامه افزود: «در این میان، تغییرات مکرر مقررات و تصمیمات نیز امکان برنامه‌ریزی بلندمدت را از زنجیره خودرو گرفته است. صنعتی که هزاران قطعه‌ه و صدها تامین‌کننده دارد، نمی‌تواند با تصمیمات کوتاه‌مدت و متغیر، سرمایه‌گذاری، تولید و توسعه محصول خود را تنظیم کند. بنابراین پرسش اصلی دیگر فقط این نیست که «قیمت خودرو چقدر باشد»، بلکه این است که اساساً چه کسی باید درباره قیمت، تولید، واردات و کیفیت تصمیم بگیرد و هزینه تصمیمات سیاست‌گذار را چه کسی پرداخت کند؟»

سالمات قیمت‌گذاری دستوری به‌عنوان یکی از عوامل اصلی زبان خودروسازان مطرح می‌شود. آیا واقعی می‌توان مشکلات مالی

این دقیقاً یکی از تناقض‌های اصلی سیاست‌گذاری در صنعت خودرو است.

وقتی دولت یک هدف اجتماعی یا زیست‌محیطی را به صنعت تحمیل می‌کند، باید هزینه اجرای آن نیز در مدل اقتصادی سیاست دیده شود.



پروژه سری «فورد» برای تولید موستانگ آف‌رود



«اخبار و شایعات حول توسعه یک نسخه قبیلند و آف‌رودی از خودرو محبوب فورد موستانگ (مشابه سبک خودروهای رالی داکار) همچنان در صدر توجه رسانه‌های خودرویی قرار دارد. گزارش‌های تازه نشان می‌دهند که پروژه ساخت موستانگ آف‌رود همچنان در نمایندگی‌ها و مراکز توسعه فورد فعال است و احتمالاً با نام تجاری «باجا» (Baja) راهی بازار خواهد شد.

بر اساس اطلاعات اولیه ارائه‌شده به نمایندگی‌های فورد، این خودرو پرقدردتر به مو‌تور ۸ سیلندر (V۸)، سیستم چهارچرخ محرک (AWD) و سیستم تعلیق با بازه حرکتی طولانی



حذف کند؛ بدون این که سایر اجزای رقابت اصلاح شده باشد، بنابراین اصلاح قیمت باید بخشی از یک بسته بزرگ‌تر باشد، باید ورود و خروج نگاهدا تسهیل شود، امکان است یک سیات پایدار و قابل پیش‌بینی واردات در چارچوب یک سیاست پایدار و قابل پیش‌بینی انجام شود، کیفیت قابل اندازه‌گیری باشد و مصرف‌کننده از زبان ناشی از قیمت‌گذاری، که میزان ناشی از ساختار هزینه و چه میزان ناشی از عملکرد بنگاه بوده است. همین موضوع درباره اختلاف قیمت کارخانه و بازار نیز صدق می‌کند. هر اختلاف قیمتی را نمی‌توان به‌عنوان «هود» در دست‌رفته خودرو ساز» تلقی کرد. باید مشخص شود قیمت بازار چگونه شکل گرفته، چه تعداد خودرو واقعاً با آن قیمت معامله شده و چه کسانی از فاصله میان دو قیمت منتفع شدند. اگر هدف اصلاح سیاست‌گذاری است، باید از اعداد دقیق و قابل راستی‌آزمایی استفاده کنیم؛ زیرا بر گنجمایی یا ساده‌سازی ارقام، خود به مانهی قابل تصمیم‌گیری درست تبدیل می‌شود.

حذف کند؛ بدون این که سایر اجزای رقابت اصلاح شده باشد، بنابراین اصلاح قیمت باید بخشی از یک بسته بزرگ‌تر باشد، باید ورود و خروج نگاهدا تسهیل شود، امکان است یک سیات پایدار و قابل پیش‌بینی واردات در چارچوب یک سیاست پایدار و قابل پیش‌بینی انجام شود، کیفیت قابل اندازه‌گیری باشد و مصرف‌کننده از زبان ناشی از قیمت‌گذاری، که میزان ناشی از ساختار هزینه و چه میزان ناشی از عملکرد بنگاه بوده است. همین موضوع درباره اختلاف قیمت کارخانه و بازار نیز صدق می‌کند. هر اختلاف قیمتی را نمی‌توان به‌عنوان «هود» در دست‌رفته خودرو ساز» تلقی کرد. باید مشخص شود قیمت بازار چگونه شکل گرفته، چه تعداد خودرو واقعاً با آن قیمت معامله شده و چه کسانی از فاصله میان دو قیمت منتفع شدند. اگر هدف اصلاح سیاست‌گذاری است، باید از اعداد دقیق و قابل راستی‌آزمایی استفاده کنیم؛ زیرا بر گنجمایی یا ساده‌سازی ارقام، خود به مانهی قابل تصمیم‌گیری درست تبدیل می‌شود.

حذف کند؛ بدون این که سایر اجزای رقابت اصلاح شده باشد، بنابراین اصلاح قیمت باید بخشی از یک بسته بزرگ‌تر باشد، باید ورود و خروج نگاهدا تسهیل شود، امکان است یک سیات پایدار و قابل پیش‌بینی واردات در چارچوب یک سیاست پایدار و قابل پیش‌بینی انجام شود، کیفیت قابل اندازه‌گیری باشد و مصرف‌کننده از زبان ناشی از قیمت‌گذاری، که میزان ناشی از ساختار هزینه و چه میزان ناشی از عملکرد بنگاه بوده است. همین موضوع درباره اختلاف قیمت کارخانه و بازار نیز صدق می‌کند. هر اختلاف قیمتی را نمی‌توان به‌عنوان «هود» در دست‌رفته خودرو ساز» تلقی کرد. باید مشخص شود قیمت بازار چگونه شکل گرفته، چه تعداد خودرو واقعاً با آن قیمت معامله شده و چه کسانی از فاصله میان دو قیمت منتفع شدند. اگر هدف اصلاح سیاست‌گذاری است، باید از اعداد دقیق و قابل راستی‌آزمایی استفاده کنیم؛ زیرا بر گنجمایی یا ساده‌سازی ارقام، خود به مانهی قابل تصمیم‌گیری درست تبدیل می‌شود.

حذف کند؛ بدون این که سایر اجزای رقابت اصلاح شده باشد، بنابراین اصلاح قیمت باید بخشی از یک بسته بزرگ‌تر باشد، باید ورود و خروج نگاهدا تسهیل شود، امکان است یک سیات پایدار و قابل پیش‌بینی واردات در چارچوب یک سیاست پایدار و قابل پیش‌بینی انجام شود، کیفیت قابل اندازه‌گیری باشد و مصرف‌کننده از زبان ناشی از قیمت‌گذاری، که میزان ناشی از ساختار هزینه و چه میزان ناشی از عملکرد بنگاه بوده است. همین موضوع درباره اختلاف قیمت کارخانه و بازار نیز صدق می‌کند. هر اختلاف قیمتی را نمی‌توان به‌عنوان «هود» در دست‌رفته خودرو ساز» تلقی کرد. باید مشخص شود قیمت بازار چگونه شکل گرفته، چه تعداد خودرو واقعاً با آن قیمت معامله شده و چه کسانی از فاصله میان دو قیمت منتفع شدند. اگر هدف اصلاح سیاست‌گذاری است، باید از اعداد دقیق و قابل راستی‌آزمایی استفاده کنیم؛ زیرا بر گنجمایی یا ساده‌سازی ارقام، خود به مانهی قابل تصمیم‌گیری درست تبدیل می‌شود.

نمی‌توان از یک بنگاه خواست که تکلیف مختلف را اجرا کند، اما اجازه نداد هزینه آن‌ها در قیمت یا ساختار تامین مالی بنگاه دیده شود و سپس انتظار داشت محصول با قیمت پایین عرضه شود. اسقاط خودرو نمونه روشنی از این مساله است. اگر سیاست‌گذار معتقد است خروج خودروهای فرسوده باید سرعت بگیرد، این یک سیاست عمومی است و باید سازوکار مالی آن نیز شفاف باشد. این که هزینه سیاست‌های عمومی مستقیماً روی دوش تولیدکننده قرار گیرد، بدون آن‌که آثار آن در قیمت‌گذاری یا بودجه سیاست‌گذار دیده شود، در نهایت به افزایش هزینه تولید منجر می‌شود. مساله فقط یک بند قانونی نیست؛ مساله، معماری اقتصادی تصمیم است.

فعالان صنعت بارها از تغییرات سریع مقررات گلایه کرده‌اند، این بی‌ثباتی چه اثری بر زنجیره تولید دارد؟

صنعت خودرو با صنایع بسیاری متفاوت است؛ زیرا یک محصول نهایی از هزاران قطعه و مجموعه تشکیل می‌شود. وقتی سیاست ارزی، تعرفه، مقررات واردات یا حتی نحوه فروش است. اما بخش دیگری از مساله به خود صنعت بازمی‌گردد. نمی‌توان هر زبانی را به حساب سیاست‌گذاری گذاشت و از بهره‌وری پایین، ساختار هزینه، تیراز، تنوع محصول، کیفیت مدیریت و تصمیمات سرمایه‌گذاری عبور کرد. اگر قرار است قیمت‌گذاری اصلاح شود، هم‌زمان باید ساختار هزینه و عملکرد بنگاه نیز شفاف شود. بازار رقابتی زمانی معنا دارد که هم تولیدکننده پاسخگوی عملکرد خود باشد و هم سیاست‌گذار نتواند با تصمیمات غیر اقتصادی، ساختار هزینه بنگاه را تغییر دهد.

در این صورت اگر دولت هم‌زمان قیمت را کنترل کند و هزینه‌هایی مانند اسقاط، استانداردها و تکالیف قانونی را نیز به تولیدکننده تحمیل کند، مسئولیت اقتصادی این مداخلات با چه کسی است؟

این دقیقاً یکی از تناقض‌های اصلی سیاست‌گذاری در صنعت خودرو است. وقتی دولت یک هدف اجتماعی یا زیست‌محیطی را به صنعت تحمیل می‌کند، باید هزینه اجرای آن نیز در مدل اقتصادی سیاست دیده شود.

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۲۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



طبق برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، لندروور قصد دارد این محصول لوکس را در ابتدا به‌عنوان یک خودرو و تمام‌الکتریکی (EV) راهی بازار کند و در مراحل بعدی، نسخه هیبریدی آن را نیز به سبد محصولات خود بیفزاید. از نظر مشخصات فنی، مدل الکتریکی رنجرور GT بر پایه معماری پیشرفته ۸۰۰ ولتی توسعه یافته و از شارژ سریع ۳۵۰ کیلوواتی پشتیبانی می‌کند؛ ویژگی مهمی که زمان شارژ باتری‌ها را به حداقل ممکن می‌رساند. این ترکیب از سواری پویا، از تقاع پایین‌تر و فناوری شارژ فوق‌سرع نشان می‌دهد که لندروور قصد دارد سهم مهمی از بازار خودروهای لوکس برقی را با ظاهری متفاوت و جذاب به تسخیر خود در آورده.

بر اساس جدیدترین گزارش‌ها و تصاویر مخفیانه منتشر شده در کار اسکوپس، کمپانی جگوار - لندروور در حال آماده‌سازی پنجمین عضو خانواده رنجرور با نام GT است. این خودرو نوظهور با بهره‌گیری از ساختی کم‌ارتفاع و ایرودنامیک، مرزهای سنتی میان یک سدان مجلل و یک شاسی‌بلند (SUV) را کمرنگ کرده و رویکرد تازه‌ای را در طراحی این برند اصیل بریتانیایی به‌نمایش می‌گذارد. نسخه پروتوتایپ رنجرور GT در حال حاضر آزمایش‌های فنی و حرکتی سخت‌گیرانه‌ای را در پیست معروف نوربرگ‌رینگ آلمان سپری می‌کند تا عملکرد آن در مقایسه با رقبای سرسخت آلمانی نظیر بامو X۲ و آئودی e-tron GT ارزیابی شود.



رنجرور «GT»؛ شاسی‌بلندی که می‌خواهد سدان باشد

از خودرو و اقتصادی تا «خودرو هوشمند»؛

چین چگونه به بازیگر فناوری در صنعت خودر و تبدیل شد؟

مزیت چین دیگر فقط «ارزان‌تر ساختن خودرو» نیست؛ بلکه توانایی ساخت سریع‌تر، ارزان‌تر و در مقیاس بزرگ‌تر فناوری خودرو است



سامانه کابین، ترانه‌های هوش مصنوعی و نرم‌افزارهای کمکراننده است. همکاری این شرکت با فولکس‌واگن نیز نشان می‌دهد رابطه میان خودرو ساز چینی و شرکت خارجی در حال تغییر است؛ چینی‌ها در برخی پروژه‌ها دیگر فقط دریافت‌کننده فناوری نیستند، بلکه تامین‌کننده فناوری نیز شده‌اند. این تغییر را می‌توان در نمایشگاه خودرو پکن ۲۰۲۶ نیز مشاهده کرد. مک‌کینی در تحلیل این نمایشگاه به حضور پررنگ ترانه‌های خودرو، رانندگی خودکار، مدل‌های زبانی بزرگ، ربات‌های انسان‌نما و فناوری‌های نوین در غرفه خودرو سازان چینی اشاره کرده و هم‌زمان از نقش فزاینده قطعه‌سازان چینی در حوزه‌هایی مانند باتری، موتور برقی، سامانه رانندگی خودکار، رایانه‌های مرکزی خودرو و سیستم‌عامل‌های خودرویی نوشته‌است.

باتری، مواد اولیه، الکترونیک قدرت، موتورهای الکتریکی، تجهیزات شارژ و قطعات الکترونیک هم‌زمان رشد کردند. شرکت‌هایی مانند CATL و BYD به بازیگران بزرگ زنجیره جهانی باتری تبدیل شدند و خودرو سازان چینی به جای آن که صرفاً مصرف‌کننده فناوری باشند، بخشی از فناوری‌های پایه خودرو را در اختیار گرفتند. طبق گزارش ۲۰۲۶ آژانس بین‌المللی انرژی، چین در سال ۲۰۲۵ بیش از ۸۰ درصد سلول‌های باتری جهان را تولید کرده‌است. به‌عنوان دیگر، زمانی که خودرو از موتور و گیربکس به باتری، موتور الکتریکی و نرم‌افزار حرکت می‌کند، بخشی از مزیت تاریخی صنعت چین نیز به مزیت مستقیم خودرو ساز تبدیل می‌شود. همین یکپارچگی، هزینه تولید را نیز کاهش داده‌است. آژانس بین‌المللی انرژی در گزارش ۲۰۲۶ خود بر آورد کرده هزینه‌های تولید خودرو در چین حدود ۲۵ درصد پایین‌تر از اقتصادهای پیشرفته‌است؛ مزیتی که حاصل ترکیب مقیاس تولید، زنجیره تامین داخلی و توانایی ساخت باتری و قطعات در داخل کشور است.

از «خودرو برقی» به «خودرو نرم‌افزار محور» اما تحول اصلی چین در سال‌های اخیر فقط برقی شدن خودرو نیست. نسل جدید خودرو سازان چینی تلاش می‌کنند خودرو را به یک محصول الکترونیک و نرم‌افزاری تبدیل کنند. گزارش ۲۰۲۶ آژانس بین‌المللی انرژی در باره خودروهای نرم‌افزار محور نشان می‌دهد معماری خودرو در حال حرکت از سامانه‌های مکانیکی و الکترونیک سنتی به سمت معماری‌هایی است که نرم‌افزار سهم بیشتری در عملکرد خودرو دارد. در این مدل، خودرو می‌تواند مانند یک محصول دیجیتال با به‌روزرسانی نرم‌افزاری، قابلیت‌های جدید دریافت کند. چین دقیقاً در همین نقطه تلاش کرده و مزیت جدیدی ایجاد کند. در خودروهای چینی جدید، نمایشگرهای بزرگ‌تر، ارتباطات هوشمند، سامانه‌های کمکراننده، پردازنده‌های قدرتمند، دستیارهای هوش مصنوعی، به‌روزرسانی برخط و یکپارچگی نرم‌افزار و سخت‌افزار دیگر تجهیزات لوکس محسوب نمی‌شوند؛ بلکه بخشی از رقابت محصول هستند. آمار ثبت اختراع نیز این تغییر را نشان می‌دهد. بر اساس تحلیل منتشر شده در سال ۲۰۲۶ درباره اختراعات خودرویی چین، در سال ۲۰۲۵ حدود ۲۸۸ هزار و ۶۰۰ مورد انتشار اختراع خودرویی در این کشور ثبت شد. حوزه خودروهای انرژی نو و خودروهای هوشمند متصل در مجموع نزدیک به نیمی از این حوزه‌های فناوری را تشکیل می‌دادند. در خودروهای انرژی نو، باتری بیشترین سهم فناوری را داشت و در خودروهای هوشمند، حسگرها، نرم‌افزار خودرو، یکپارچسازی هوشمند و فناوری خودروهای متصل سهم قابل توجهی داشتند.

مرحله جدید: صادرات فناوری، نه فقط خودرو و نشانه مهم‌تر تحول چین این است که برخی شرکت‌های این کشور دیگر صرفاً به دنبال صادرات خود نیستند؛ بلکه صادرات فناوری را نیز دنبال می‌کنند. نمونه قابل توجه، شرکت اکس‌پنگ است که در سال ۲۰۲۶ برنامه ارائه فناوری‌های خود به خودرو سازان خارجی را دنبال می‌کند. این فناوری‌ها شامل معماری الکتریکی و الکترونیک،

چین در صنعت خودرو مسیر ی را طی کرده که شاید مهم‌ترین تحول ساختاری صنعت خودرو جهان در دوددهه اخیر باشد. این کشور در آغاز قرن بیست و یکم بیشتر با خودروهای اقتصادی، تولید انبوه، هزینه پایین نیروی کار و همکاری با خودرو سازان خارجی شناخته می‌شد؛ اما در سال ۲۰۲۶ دیگر نمی‌توان صنعت خودرو چین را صرفاً بر مبنای «خودرو ارزان» توضیح داد. چین امروز هم‌زمان در زنجیره باتری، خودروهای برقی، الکترونیک قدرت، نرم‌افزار، معماری الکتریکی و الکترونیک، سامانه‌های کمک‌راننده و هوش مصنوعی خودرو جایگاه مهمی دارد. بر اساس گزارش ۲۰۲۶ آژانس بین‌المللی انرژی، چین در سال ۲۰۲۵ حدود ۷۰ درصد خودروهای برقی جهان و بیش از ۸۰ درصد سلول‌های باتری خودروهای برقی را تولید کرده‌است. سهم چین در تولید مواد فعال کاتد نیز حدود ۸۵ درصد و در مواد فعال آند بیش از ۹۰ درصد بوده‌است. این ارقام نشان می‌دهد مزیت چین دیگر فقط در خط مونتاژ خودرو نیست؛ بخش مهمی از فناوری و زنجیره تامین خودروهای نسل جدید در این کشور متمرکز شده‌است.

مرحله نخست: ورود به صنعت جهانی با تکیه بر تولید انبوه

نقطه شروع تحول را باید در دهه‌های پایانی قرن بیستم و سپس پیوستن چین به سازمان تجارت جهانی در سال ۲۰۰۱ جستجو کرد. عضویت چین در سازمان تجارت جهانی دسترسی این کشور به تجارت جهانی و سرمایه‌گذاری بین‌المللی را گسترش داد و صنعت خودرو نیز به یکی از مهم‌ترین حوزه‌های همکاری شرکت‌های چینی و خودرو سازان جهانی تبدیل شد. چین در این دوره هنوز از نظر فناوری موتور، گیربکس، ایمنی، طراحی و برند فاصله قابل توجهی با شرکت‌های مطرح اروپایی، ژاپنی و آمریکایی داشت. راهبرد عملی صنعت چین، استفاده از بازار بزرگ داخلی، سرمایه‌گذاری مشترک با خودرو سازان خارجی و ایجاد تدریجی توان مهندسی داخلی بود. این مرحله را می‌توان دوره «یادگیری صنعتی» دانست. چین ابتدا تلاش کرد خودرو را به‌زیرینه کم‌تر و تیراژ بالا تولید کند؛ اما به تدریج دانش طراحی، مهندسی، ساخت قطعات و مدیریت زنجیره تامین را نیز در داخل توسعه داد. نتیجه این سیاست، شکل‌گیری یکی از بزرگ‌ترین زنجیره‌های خودرو سازی جهان بود؛ زنجیره‌ای که بعدها تبدیل به سکوی پرتاب فناوری‌های جدید شد.

نقطه عطف: انتخاب خودرو برقی به‌عنوان میانبر فناوری مهم‌ترین تصمیم راهبردی چین این بود که برای رسیدن به رقبای قدیمی صنعت خودرو و آلمان در رقابت مستقیم در تمام فناوری‌های خودروهای درون‌سوز نشتود. چین در خودروهای بنزینی برای رسیدن به خودرو سازان با سابقه جهان با مشکل موتور، گیربکس و برند مواجه بود؛ اما خودرو برقی قواعد بازی را تغییر می‌داد. در سال ۲۰۰۹ دولت چین برنامه آزمایشی توسعه خودروهای انرژی نو را در شهرهای مختلف آغاز کرد و برای استفاده از خودروهای برقی و هیبریدی در حمل‌ونقل عمومی و ناوگان‌های خدماتی مشوق در نظر گرفت. در سال ۲۰۱۰ نیز پرداخت یارانه برای خرید خودروهای برقی و پلاگین هیبریدی توسط مصرف‌کنندگان در چند شهر آغاز شد. در برنامه توسعه ۲۰۱۲ تا ۲۰۲۰ نیز دولت چین صراحتاً خودروهای برقی را یکی از مسیرهای اصلی تحول صنعت خودرو قرار داد و توسعه باتری، موتور الکتریکی، تجهیزات کنترل، زیرساخت شارژ و قطعات الکترونیک را به‌عنوان بخش‌های کلیدی زنجیره صنعتی تعریف کرد. این سیاست فقط حمایت از فروش خودرو نبوده؛ واقع ایجاد یک صنعت جدید بود.

باتری؛ جایی که مزیت چین از خودرو فراتر رفت یکی از مهم‌ترین تفاوت‌های چین با بسیاری از رقبای سنتی، این بود که توسعه خودرو برقی را محدود به خودرو ساز نکرد. شرکت‌های

پیگیری يك موضوع
Follow up

سه چالش عمده صنعت خودرو



یک کارشناس صنعت خودرو با انتقاد از سیاست‌های حاکم بر این صنعت گفت: «قیمت‌گذاری دستوری، تعرفه‌های بالا و نحوه مواجهه با مسأله انحصار، از مهم‌ترین چالش‌های این صنعت هستند و خودرو سازی زمانی از انحصار خارج می‌شود که «گازانبر» تعرفه و قیمت‌گذاری دستوری از روی آن برداشته شود.» حسین مقیسه با اشاره به تعرفه‌های ۱۰ تا ۱۶۰ درصدی واردات خودرو و تسایطی ۱۰ سال گذشته به حدود ۵ هزار دلار رسیده‌است؛ در حالی که یافتن خودرو اقتصادی صفر کیلومتر با قیمت کمتر از ۱۰ هزار دلار در بازار جهانی دشوار است.» این کارشناس صنعت خودرو، قیمت‌گذاری دستوری را یکی از ریشه‌های اصلی مشکلات فعلی دانست و گفت: «قیمت خودرو بر اساس قدرت خرید مردم تعیین می‌شود، نه واقعیت‌های اقتصادی تولید. نتیجه این سیاست، زیان خودرو ساز، محدود شدن دسترسی مصرف‌کننده به خودرو مناسب و شکل‌گیری رانت است.» مقیسه با اشاره به ثبت‌نام حدود ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار نفر در یک طرح فروش و شکل‌گیری حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان رانت ناشی از اختلاف قیمت کارخانه و بازار تصریح کرد: «این وضعیت تولید را مختل کرده و حاصل ضعف در حکمرانی اقتصادی است.» وی خاطر نشان کرد: «ایران خودرو و سایپا در حال حاضر به‌طور میانگین به ازای تولید هر محصول حدود ۶۰۰ میلیون تومان زیان می‌کنند.» مقیسه درباره عرضه خودرو در بورس کالا نیز گفت: «اگرچه عرضه خودرو در بورس کالا در بسیاری از کشورها سابقه ندارد، اما ساز و کار قیمت‌گذاری خودرو در ایران نیز الزاماً نمونه مشابهی در اقتصادهای دنیا ندارد و نمی‌توان صرفاً با استناد به نبود نمونه خارجی، یک سیاست را رد کرد.» وی تأکید کرد: «از یک سو مواد اولیه و نهاده‌های تولید با قیمت‌های نزدیک به نیمی جهانی در اختیار خودرو ساز قرار می‌گیرد و از سوی دیگر محصول نهایی با قیمت دستوری عرضه می‌شود؛ این عدم توازن یکی از ریشه‌های مشکلات صنعت خودرو است.» این کارشناس صنعت خودرو و همچنین خواستار تعیین تعرفه‌های منطقی و متناسب با شرایط اقتصادی کشور شد و گفت: «تعرفه ۱۶۰ درصدی لزوماً به معنای حمایت مؤثر از صنعت داخلی نیست.»

نگاه
View

تحویل ۴۳۶۲ کامیونت زامیاد EX در کمتر از دو ماه

به گزارش «سایپانیوز» غلامرضا چنانچه بیان کرد: «ثبت درآمد ۶،۲ همتی در مردادماه و فروش ۱۵،۲ همتی خانواده کامیونت زامیاد EX در پنج‌ماهه نخست سال، بیانگر اثر هماهنگی میان تولید، تجاری‌سازی و فروش بر عملکرد مالی شرکت است.»

وی افزود: «در بازه زمانی ۶ مرداد تا ۲۱ شهریور ۱۴۰۵، تعداد چهار هزار و ۳۶۲ دستگاه کامیونت زامیاد EX تکمیل و به شبکه توزیع و حمل‌ونقل کشور تحویل شده است. افزایش سرعت تحویل محصولات، زمان تبدیل تولید به فروش را کاهش داده و به بهبود گردش منابع مالی کمک می‌کند.»



قائم‌مقام مدیرعامل زامیاد در امور مالی و اقتصادی ادامه داد: «رفع موانع شماره‌گذاری ۱۳ هزار دستگاه کامیونت زامیاد EX، از اقداماتی بود که از تحمیل زیان ۳۰ هزار میلیارد تومانی جلوگیری کرد و امکان مدیریت بهتر منابع و تعهدات شرکت را فراهم ساخت.» چنانچه با اشاره به کاهش توقف خودروها در پارکینگ و ثبت نرخ عبور مستقیم ۷۰ درصدی گفت: «انضباط عملیاتی در خطوط تولید، علاوه بر بهبود شاخص‌های تولید، موجب کاهش هزینه‌های نگهداری، تسریع در شناسایی درآمد و تقویت نقدینگی شرکت می‌شود.»

وی تصریح کرد: «تداوم تولید روزانه ۱۶۰ دستگاه کامیونت زامیاد EX و استمرار روند تحویل محصولات، به حفظ ثبات عملیاتی و مالی شرکت و پاسخگویی به نیاز بازار خودروهای تجاری سبک کمک می‌کند.»

چنانچه خاطر نشان کرد: «زامیاد با تمرکز هم‌زمان بر مدیریت هزینه، افزایش سرعت فروش و تحویل و کاهش رسوب محصولات، به دنبال تقویت عملکرد اقتصادی و حفظ جایگاه خود در بازار خودروهای تجاری سبک است.»

زاپاس
Spare Tire

خط دوم تکمیل کاری بن‌رو به بهره‌برداری رسید

دوم، ظرفیت عملیاتی بخش تکمیل کاری افزایش یافته و امکان مدیریت مناسب‌تر خودروهای در انتظار تکمیل فراهم شده‌است.» وی اظهار کرد: «با توجه به ارتباط مستقیم فرآیند تکمیل کاری با تجاری‌سازی، راهاندازی این خط می‌تواند سرعت آماده‌سازی و ارسال خودروها برای تحویل را افزایش دهد.»

وی افزود: «بهره‌برداری از این خط، یکی از اقدامات بن‌رو برای بهینه‌سازی ظرفیت‌های موجود و روان‌سازی فرآیند تولید تا تجاری‌سازی خودروهاست و می‌تواند زمینه آماده‌سازی و ارسال سریع‌تر محصولات برای تحویل را فراهم کند.» مدیرعامل بن‌رو اذعان داشت: «با آغاز فعالیت خط

به گزارش «سایپانیوز» حمیدرضا دشتی، مدیرعامل شرکت بن‌رو با اشاره به بهره‌برداری از خط دوم تکمیل کاری این شرکت گفت: «راهاندازی این خط با هدف افزایش ظرفیت تکمیل کاری، روان‌سازی فرآیند تولید و تسهیل خروج خودروهای آماده از مراحل نهایی تولید انجام شده‌است.»





ورود برنامه سفارشی سازی «جنسیس» به آمریکا به لطف خریداران ثروتمند خاور میانه

بر اساس گزارش منتشر شده در کار اسکوپس، برند لوکس جنسیس (از مجموعه های لوکس هیوندای) قصد دارد برنامه سفارشی سازی اختصاصی و فوق لوکس خود موسوم به «One of One» را به زودی در بازار ایالات متحده آمریکا نیز راه اندازی کند. این تصمیم متعاقب استقبال بی نظیر و درخواست ۲۱ خریدار مولتی میلیونی در خاور میانه اتخاذ شده است؛ مشتریانی که پیش تر با سفارش خودروهای کاملاً منحصر به فرد، جنسیس را مجاب کردند تا بخش اختصاصی سفارشی سازی خود را در خاور میانه فعال کند. همزمان با رونمایی از شاسی بلند پرچمدار GV۹۰، جنسیس تایید کرد که این برنامه شخصی سازی سطح بالا را برای پاسخگویی به تقاضای

روزافزون خریداران آمریکایی بومی سازی خواهد کرد. این سرویس به مشتریان ثروتمند این امکان را می دهد تا تمامی جزئیات خودرو خود «از متر یال خاص کابین و رنگ های منحصر به فرد گرفته تا مشخصات فنی و تریه های ویژه» را مطابق با سلیقه شخصی طراحی کنند. توسعه این برنامه نشان دهنده استراتژی تهاجمی جنسیس برای ورود مستقیم به قلمرو برندهای اصل و سنت گرایی همچون رولز رویس و بنتلی است. جنسیس با ارائه امکانات بی حدومرز در شخصی سازی، در تلاش است تا تعریف جدیدی از لوکس گرایی مدرن ارائه داده و سهم بازار خود را در میان مشتریان خاص پسند بین المللی افزایش دهد.

ویژه ها

حقوق ورودی خودروهای وارداتی ایرانیان مقیم خارج چقدر است؟



حقوق ورودی خودروهای وارداتی توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور تا پایان سال ۱۴۰۵ بر اساس نوع قوای محرکه و حجم موتور است. بر این اساس، خودروهای برقی، بردافزا، هیبریدی و پلاگین - هیبریدی مشمول حقوق ورودی ۱۰۰ درصدی خواهند بود؛ در حالی که نرخ حقوق ورودی خودروهای بنزینی با افزایش حجم موتور، از ۱۱۰ تا ۱۶۵ درصد تعیین شده است. گفتنی است امکان ثبت سفارش یک دستگاه خودرو سواری برای هر ایرانی مقیم خارج از کشور، در چار چوب مصوبه هیات وزیران و از محل بند «ر» تبصره یک قانون بودجه ۱۴۰۴، در سامانه جامع تجارت فراهم شده است

دیگه چه خبر؟

از طرح نوسازی موتور سیکلت های فرسوده چقدر استقبال شد؟



معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: «این طرح پس از اصلاح آیین نامه هزار دستگاه موتور سیکلت فرسوده ثبت نام ۸ هزار نفر در طرح جایگزینی موتور سیکلت های فرسوده خبر داد. فرهاد مقیمی با اشاره به اجرای طرح جایگزینی موتور سیکلت های فرسوده با موتور سیکلت های برقی در چار چوب تفاهنامه نوسازی ۹۶ هزار دستگاه خودرو فرسوده در وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: «این طرح پس از اصلاح آیین نامه ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو و ابلاغ آن از سوی هیات وزیران وارد مرحله اجرا شد.» وی افزود: «طرح نوسازی وسایل نقلیه فرسوده ابتداء در کلانشهر تهران و با جایگزینی تاکسی های برقی آغاز شده اما در بخش موتور سیکلت های فرسوده، به دلیل نبود ساز و کار اقتصادی مناسب، اجرای طرح با رونق مورد انتظار همراه نبود که با اصلاح آیین نامه، این روند تسهیل شد»

نارنجی پوشان جاده مخصوص به دنبال توسعه حضور در بازارهای آفریقایی هستند؛ زیمبابوه؛ بازار هدف جدید سایپا برای توسعه صادرات و تولید مشترک



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بازار خودرو زیمبابوه می تواند به یکی از مسیرهای جدید توسعه فعالیت های بین المللی گروه خودرو سازی سایپا تبدیل شود؛ بازاری که علاوه بر ظرفیت داخلی، از موقعیت جغرافیایی و ارتباطات تجاری با کشورهای پیرامونی برخوردار است و می تواند زمینه ای برای گسترش حضور محصولات ایرانی در بخش هایی از بازار خودرو جنوب آفریقا ایجاد کند. یازدید، سفیر زیمبابوه از شرکت سایپا و گفت و گو با مدیر عامل این گروه خودرو سازی نیز در همین چار چوب انجام شد و زمینه آغاز رایزنی های برای شکل گیری همکاری مشترک میان دو طرف را فراهم کرد. در جریان این بازدید، توانمندی های صنعتی سایپا و خطوط تولید این گروه خودرو سازی مورد بررسی قرار گرفت و ظرفیت های موجود برای توسعه همکاری با زیمبابوه مورد توجه قرار گرفت. محور اصلی مذاکرات نیز صرفاً صادرات خودرو به این کشور نیست؛ بلکه مدل هایی مانند سرمایه گذاری مشترک و تولید مشارکتی نیز به عنوان مسیرهای احتمالی همکاری مطرح شده است؛ موضوعی که می تواند سطح رابطه میان دو طرف را از یک همکاری تجاری محدود به یک همکاری صنعتی گسترده تر تغییر دهد. زیمبابوه از این منظر برای سایپا می تواند بازاری متفاوت از مقاصد سنتی صادراتی باشد. این کشور در کنار تقاضای داخلی، امکان دسترسی به مجموعه ای از بازارهای پیرامونی را فراهم می کند و همین ویژگی می تواند اهمیت



آن را برای یک خودرو ساز ایرانی افزایش دهد. یکی از ظرفیت هایی که در جریان این مذاکرات مورد توجه قرار گرفته، امکان تبدیل زیمبابوه به یک نقطه منطقه ای برای عرضه خودروهای فرمان راست است؛ بازاری که در صورت ایجاد زیرساخت های لازم، می تواند به توسعه دامنه صادرات سایپا در منطقه نیز کمک کند. این ظرفیت زمانی اهمیت بیشتری پیدا می کند که سایپا می تواند علاوه بر عرضه خودرو، شبکه خدمات پس از فروش، تامین قطعات و پشتیبانی فنی را نیز در بازار هدف توسعه دهد. تجربه بازارهای بین المللی نشان می دهد حضور پایدار یک خودرو ساز تنها

با ر سال محصول شکل نمی گیرد و ایجاد شبکه خدمات و قطعات، آموزش نیروهای محلی و ایجاد ارتباط مستمر با بازار از عوامل مهم تثبیت برند و افزایش تداوم فروش است. از این منظر، بازار زیمبابوه می تواند محلی برای ایجاد یک ساختار بلند مدت تر فعالیت سایپا در آفریقا باشد. در چنین بازاری، مزیت سایپا صرفاً در ظرفیت تولید خودرو خلاصه نمی شود. بر خور داری از زنجیره تامین داخلی، تجربه تولید انبوه، زیرساخت های صنعتی و امکان توسعه محصولات متناسب با نیاز بازار می تواند به این گروه خودرو سازی اجازه دهد مدل های متنوعی از همکاری را بررسی کند. از صادرات محصول نهایی گرفته تا مونتاژ، تولید مشترک و ایجاد زیرساخت خدمات پس از فروش، مجموعه ای از گزینه ها برای توسعه حضور در بازار زیمبابوه قابل تصور است. از سوی دیگر، تولید مشارکتی می تواند امکان تطبیق بهتر محصولات با نیاز بازار محلی را فراهم کند. در صورتی که مذاکرات به مرحله اجرایی برسد، ایجاد ظرفیت تولید یا مونتاژ مشترک می تواند بخشی از زنجیره ارزش خودرو را در داخل بازار هدف شکل دهد. چنین مدلی علاوه بر ایجاد امکان حضور مستمر تر در بازار، می تواند همکاری میان شرکت های دو کشور را به حوزه هایی مانند قطعه سازی، خدمات فنی و انتقال دانش نیز گسترش دهد. برای سایپا ورود جدی تر به بازارهای آفریقایی می تواند بخشی از مسیر توسعه بازارهای صادراتی این گروه باشد. گسترش بازارهای هدف، وابستگی کمتر به تعداد محدودی از مقاصد صادراتی و ایجاد بازارهای جدید برای محصولات، از جمله موضوعاتی است که در برنامه توسعه صادرات هر خودرو ساز اهمیت دارد. بازارهای آفریقایی به دلیل تفاوت در ساختار تقاضا و همچنین نیاز به برخی انواع خودروهای اقتصادی و تجاری، می توانند بخشی از این ظرفیت را در اختیار خودرو سازان قرار دهند.

مراسم معارفه

دکتر بهمن حسین زاده

در سازه گستر سایپا بر گزار شد



مراسم معارفه دکتر بهمن حسین زاده به عنوان عضو موظف هیات مدیره و قائم مقام مدیر عامل در امور اقتصاد شبکه و تامین منابع در شرکت سازه گستر سایپا، با حضور اعضای هیات مدیره، معاونین و جمعی از مدیران این شرکت برگزار شد. در ابتدای این جلسه، دکتر دستخوش جوان، مدیر عامل سازه گستر سایپا با اشاره به توانمندی ها، تجارب و تعهد دکتر حسین زاده، بر نقش وی در پیشبرد اهداف سازمانی، حل مشکلات، تسهیل ارتباطات با دستگاه ها و نهادهای بیرونی و تقویت زنجیره تامین تاکید کرد.

دکتر حسین زاده نیز در ادامه این مراسم بر شاخص هایی چون افزایش بهره وری، مدیریت هزینه ها، ارتقای کیفیت قطعات و پایداری تامین تاکید کرد و با اشاره به این که «برای خودرو مناسب نیازمند قطعه ساز قوی هستیم»، خواستار تقویت ارتباط میان خودرو ساز و قطعه ساز شد و همچنین مهم ترین دارایی شرکت سازه گستر را سرمایه انسانی آن دانست و دانش، تخصص، تجربه و تعهد سازمانی را از مهم ترین شاخص های این سرمایه برشمرد. حسین زاده با تاکید بر این که «شایستگی و تخصص باید محور حرکت باشد»، حمایت از مدیریت اجرایی به ویژه مدیر عامل، مطالبه گری حرفه ای، اتخاذ تصمیمات کلان و بلند مدت و بهره گیری از گذشته به عنوان چراغ راه آینده را از دیگر اولویت های خود عنوان کرد. شایان ذکر است دکتر بهمن حسین زاده دارای سوابق ارزشمندی در حوزه صنعت خودرو است که از جمله آن ها می توان به مدیر عاملی شرکت پارس خودرو، ریاست هیات مدیره سایپا- سیترون، دو دوره عضویت در هیات مدیره موظف سایپا، چندین سال قائم مقامی مدیر عامل سایپا، معاونت استانداری اردبیل، ریاست هیات مدیره و مدیر عاملی شرکت نمایشگاه بین المللی ایران، عضویت در هیات مدیره شرکت موتوژن و مدیریت کل آموزشی صنایع کشور اشاره کرد.



می گذارد. در داخل کابین نیز صندلی های مشکی با روکش Nio Luxe و بخش های اولترا سوند تزئین شده اند که با دوخت های هماهنگ سبز رنگ و تریم کروم مات، حس و حالی متمایز و لوکس به سر نشینان منتقل می سازند. از نظر مشخصات فنی، این مدل همچنان از پیش رانه ۳.۵ لیتری ۶ سیلندر ۷۶ تنفس طبیعی با قدرت ۳۱۱ اسب بخار بهره می برد. علاوه بر این، تجهیزات استاندارد و همچون سیستم تعلیق تطبیقی، دیفرانسیل لغزش محدود تورسن (در مدل های دیفرانسیل عقب) و سیستم صوتی حرفه ای مارک لونیسون، این نسخه ویژه را به گزینهای ارز شمند برای کلکسیونر ها و خریداران خاص پسند تبدیل کرده است.

بر اساس گزارش منتشر شده در کاراسکوپس، کمپانی لکسوس از یکجک ویژه ظاهری (Special Appearance Package) برای سدان اسپرت و محبوب IS ۳۵۰ F Sport مدل ۲۰۲۷ رونمایی کرد. این نسخه خاص که عرضه آن تنها به ۳۵۰ دستگاه در بازار آمریکای شمالی محدود شده است، پاسخی جذاب به علاقه مندان خودرو های اسپرت با موتور های اصیل و تنفس طبیعی محسوب می شود. شاخص ترین ویژگی این یکجک، رنگ بدنه کاملاً جدید و چشم نواز «Envious Green» (سبز حسادت بر انگیز) است که در کنار رنگ های ۱۹ اینچی فورج کاری شده و مشکی رنگ برند معتبر BBS، تضاد بصری بسیار جذابی را به نمایش

ادای احترام

«لکسوس» به

سدان های تنفس طبیعی



جراحی جنجالی محبوب ترین کلاسیک آمریکایی!



بر اساس گزارش منتشر شده در «کاراسکوپس»، تغییر دادن طراحی یکی از مقدس ترین خودرو های تاریخ آمریکا، یعنی کوروت C۷ مدل ۱۹۶۳ با آن شیشه عقب دو تکه معروف (Split-Window)، از نظر بسیاری از علاقه مندان به خودرو های کلاسیک خطایی غیر قابل بخشش است. جنرال موتورز شیشه عقب دو تکه را تنها در همین سال عرضه کرد و همین موضوع باعث شد تانسخه کوپه ۱۹۶۳ به یکی از نایاب ترین و با ارزش ترین مدل های کلکسیونی تبدیل شود. با این حال، یک پروژه بازسازی و تقویت اختصاصی (Restomod) در دهه ۲۰۰۰ تمام قوانین و تعصبات تعصب داران کوروت را به چالش کشید. این پروژه استثنایی توسط

طراح معروف، مارک هارلان، پایه ریزی شد؛ وی قصد داشت کوروتی موتور وسط با استایل خودرو های مسابقه ای لومان خلق کند- ایده ای که زور را کوس- دانتوف (پدر معنوی کوروت) چهار دهه پیش از آن در سر داشت؛ اما هیچ گاه به مرحله تولید انبوه نرسیده بود. در ادامه، فیل سامرز از مجموعه «Supercar American» این طرح رویایی را روی فایبر گلاس پیاده کرد و ماحصل آن خودرویی با نام «Twin Turbo V۷» شد که توانست عنوان برترین خودرو جنرال موتورز را در نمایشگاه SEMA سال ۲۰۰۷ کسب کند.

بهره گیری «NX» جدید از زبان طراحی «RX» و غریبک فرمان «ES»؛

دومین کراس اوور پر فروش «لکسوس» به روز رسانی می شود



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

کمپانی لکسوس با انتشار دو تیزر ویدئویی کوتاه در شبکه های اجتماعی، از فیس لیفت و به روز رسانی میان دوره ای کراس اوور محبوب NX خبر داد. این خودرو ساز لوکس ژاپنی دقیقاً پنج سال پس از معرفی نسل دوم این مدل پر فروش، قصد دارد در تاریخ اول سپتامبر از نسخه فیس لیفت شده آن رونمایی کند. بر اساس تصاویر منتشر شده در این تیزرها، دومین محصول پر فروش لکسوس در سطح جهان، تغییرات مهمی را در بخش جلو پنجره و طراحی بصری تجربه کرده که جلوه ای مشابه برادر بزرگ تر خود، یعنی مدل RX به آن بخشیده است. علاوه بر تغییرات نمای بیرونی، فضای داخلی و کابین خودرو نیز دستخوش به روز رسانی های ساختاری شده است. از مهم ترین تغییرات درون کابین می توان به غریبک فرمان جدید الهام گرفته از سدان لوکس ES و کلید ها و کنترلر های جدید سیستم تهویه مطبوع اشاره کرد که ارتقای ارگونومی و مدرن سازی محیط داخلی را به همراه دارد. این فیس لیفت نقشش بر رنگی در حفظ قدرت رقابتی NX در بازار کراس اوور های لوکس خواهد داشت.

باز نویسی حضور در سگمنت کامپکت

پنج سال پس از معرفی نسل دوم و حدود ۱۲ سال پس از ورود نخستین نسل از کراس اوور محبوب لکسوس NX در سال ۲۰۱۴، این برادر لوکس و برپایه پلت فرم تیوتا RAV۴، در آستانه دریافت به روز رسانی میان دوره ای (فیس لیفت) قرار گرفته است. لکسوس با انتشار دو ویدئو کوتاه در شبکه های اجتماعی، رونمایی رسمی از این نسخه ارتقا یافته را برای روز اول سپتامبر تایید کرده است انتشار این تیزر های رسمی پس از شکار تصاویر جاسوسی قبلی از نمونه های اولیه این خودرو انجام می شود. جزئیات به نمایش در آمده در ویدئوها نشان می دهند که NX جدید به چراغ های جلو مدرن تری با دو خط LED افقی مجهز شده است. این چراغ ها بخشی از باز طراحی نمای جلو خودرو خواهند بود که شامل جلو پنجره دو کی شکل



الهام گرفته از مدل بزرگ تر RX و ورودی های هوای اسپرت تر روی سپر جلو می شود تا چهره ای تهاجمی تر و به روز به این کراس اوور اعطا کند.

طراحی از نو تعریف شده در نمای جانبی، فرم و تناسبات کلی خودرو بدون تغییر باقی مانده است؛ با این حال، ارائه رنگ یک سبز اختصاصی و کاملاً جدید در کنار رنگ های آلومینیومی چند پره با رنگ تیره، نمای تازه و اسپرت تری به این بخش بخشیده است. اگر چه کمپانی لکسوس هنوز تصویر واضح و کاملی از نمای عقب خودرو منتشر نکرده است، اما انتظار می رود که شاهد گرافیک جدید LED در چراغ های عقب و باز طراحی جزئی در فرم سپر عقب باشیم. تغییرات اساسی تر در داخل کابین رخ داده است؛ جایی که لکسوس NX به یک غریبک فرمان مدرن تر مجهز شده که مستقیماً از سدان لوکس ES به امانت گرفته شده و حروف برجسته Lexus در کنار کلید های کنترلی جدید روی آن خودنمایی می کنند. داشبورد خودرو نیز دستخوش تغییرات ساختاری شده و اکنون با طراحی بسیار خلوت تر و مدرن تر در بخش در پیچه های خروجی هوا و کلید های تنظیم سیستم تهویه مطبوع در زیر نمایشگر بزرگ مالتی مدیا عرضه می شود.

فناوری در اولویت است

در بخش تکنولوژی کابین، انتظار می رود نمایشگر اصلی ابعاد ۱۴ اینچی سفارش داده شده در نسخه فعلی NX را حفظ کند؛ اما کارایی آن با رابط کاربری (UI) ارتقا یافته و روان تر به طور چشمگیری بهبود یافته است. همچنین در این ویدئوها، صندلی های جلو اسپرت با روکش چرم قرمز رنگ و دوخت های برجسته به سبک الگوی هفت و هشتی به چشم می خورند که محیطی بسیار شیک و مدرن را خلق کرده اند. از منظر مهندسی و مشخصات فنی، لکسوس NX همچنان بر پایه پلت فرم معروف TNGA-K توسعه می یابد. در حال حاضر این کراس اوور لوکس با گزینه های متنوع پیش رانه شامل نسخه های توربو بنزینی، هیبریدی خود شارژ و پلاگین-هیبریدی (PHEV) عرضه می شود. اگر چه هنوز مشخص نیست که آیا مهندسان لکسوس ارتقای توان یا بازدهی را برای این پیش رانه ها در نظر گرفته اند یا خیر، اما احتمالاً تمامی این گزینه ها در مدل فیس لیفت نیز به حیات خود ادامه خواهند داد. جزئیات کامل تر و مشخصات نهایی این خودرو در تاریخ اول سپتامبر به طور رسمی اعلام خواهد شد. دومین محصول پر فروش لکسوس در بازار آمریکای شمالی و بازار های جهانی (که تنها پس از مدل بزرگ تر RX در رتبه دوم قرار دارد)، با این فیس لیفت آماده

می شود تا رقابت تنگاتنگ خود را با رقبای سرسختی همچون بامو X۳، مرسدس بنز GLC، آئودی Q۵، ولوو XC۶۰ و نسل جدید آکورا RDX با قدرتی بیشتر ادامه دهد. رونمایی از فیس لیفت جدید لکسوس NX تنها یک به روز رسانی ساده میان دوره ای برای پر کردن رزومه این کمپانی ژاپنی نیست؛ بلکه تصمیمی استراتژیک در یکی از رقابتی ترین و سودآور ترین سگمنت های بازار جهانی خودرو، یعنی «کراس اوور های لوکس سباز متوسط» محسوب می شود. لکسوس با تلفیق زبان طراحی الگوی موفق خود یعنی RX و ارتقای کابین با الگو برداری از سدان لوکس ES، سعی دارد بدون دست کاری فرمول برنده، جذابیت بصری و مدرنیتته محصول خود را در برابر هجوم رقبای آلمانی تازه نفس حفظ کند. نگاهی به بازار نشان می دهد که مدعیانی چون بامو X۳ و آئودی Q۵ با نسل های جدید و تجهیزات کاملاً دیجیتال، فشار را بر سایر رقبای دو چندان کرده اند. در این میان، لکسوس با هوشمندی کامل، نقطه اتکای خود را روی تنوع پیش رانه های پلت فرم TNGA-K قرار داده است. ارائه گزینه های توربو بنزینی، هیبریدی خود شارژ و پلاگین-هیبریدی، این امکان را به NX می دهد که طیف وسیعی از مشتریان سنتی تا خریداران علاقه مند به برقی سازی را پوشش دهد؛ مزیتی که در دوران گذار صنعت خودرو به سمت انرژی های پاک، برگ برنده لکسوس محسوب می شود. از سوی دیگر، حفظ تعادل میان سنت و فناوری در داخل کابین «از جمله استفاده از نمایشگر بزرگ ۱۴ اینچی در کنار کلید های کنترلی جدید و ارگونومیک تهویه» پاسخ مستقیمی به انتقادات مشتریان از پیچیدگی بیش از حد سیستم های لمسی در خودرو های مدرن است. لکسوس نشان داده که باز خورد خریداران را به دقت رصد می کند و قصد دارد تجربه کاربری آراش یخش و بی دردسری را ارائه دهد. در نهایت، عنوان دومین محصول پر فروش لکسوس در جهان بار سنگینی از روی دوش NX قرار می دهد. به روز رسانی ابتدای سپتامبر، گامی کلیدی برای تثبیت سهم بازار این برند در آمریکای شمالی و اروپاست تا زمان عرضه نسل بعدی، این کراس اوور محبوب همچنان یکی از اقتصادی ترین، کم استهلاک ترین و لوکس ترین گزینه های بازار باقی بماند.

تمدید عمر کیا «K۵» تا سال ۲۰۲۸

است، سرمایه گذاری چند میلیارد دلاری برای توسعه نسل کاملاً جدید یک سدان از نظر اقتصادی توجیه پذیر نیست. از همین رو، مهندسان کیا قصد دارند با حفظ استخوان بندی و پلت فرم اصلی نسل فعلی، تغییرات بصری گسترده ای در طراحی بیرونی، کابین و بخش های تکنولوژیک خودرو ایجاد کنند تا ظاهر آن کاملاً تازه، مدرن و هماهنگ با زبان طراحی جدید برند کیا به نظر برسد. علاوه بر تغییرات ظاهری در چراغ ها، سپرها و فضای داخل کابین، انتظار می رود کیا K۵ مدل ۲۰۲۸ به فناوری های ایمنی و دستیار راننده به روز رسانی شده، سیستم های ارتباطی و مولتی مدیا پیشرفته تر و همچنین بهینه سازی هایی در بخش پیش رانه مجهز شود. احتمال ارائه نسخه های هیبریدی ارتقا یافته نیز بسیار بالاست تا K۵ بتواند در زمینه مصرف سوخت و آلایندگی با رقبای قابلت کند.

بر اساس جدیدترین گزارش منتشر شده در «کاراسکوپس»، کمپانی کیا تصمیم گرفته است سدان محبوب و میان سباز K۵ را برای مدل سال ۲۰۲۸ با یک به روز رسانی عمیق و جدی روانه بازار کند؛ اما به جای طراحی یک پلت فرم کاملاً جدید و هزینه بر، از همان ساختار و شاسی فعلی استفاده خواهد کرد. این تصمیم استراتژیک نشان دهنده تغییر جهت کیا و الگو برداری مستقیم از «کتابچه راهنمای کاهش هزینه های تیوتا» است؛ روشی که تیوتا سال هاست برای حفظ طولانی مدت مدل های پر فروشش مانند کامری به کار می گیرد تا بدون تحمیل هزینه های سنگین توسعه پلت فرم جدید، خودرویی مدرن و رقابتی ارائه دهد. در شرایطی که بازار جهانی به شدت به سمت خودرو های شاسی بلند (SUV) و کراس اوور ها تمایل پیدا کرده و سهم بازار سدان های سنتی میان سباز بافت مواجه شده



خبر

News

تغییر استراتژی

«آکورا» با معرفی

اس بووی جدید

بر اساس گزارش منتشر شده در «کاراسکوپس»، برند لوکس آکورا (زیر مجموعه ژاپنی کمپانی هوندا) در حال تدارک یک برنامه توسعه تهاجمی و گسترده برای سال های آینده است که در صدر آن، ساخت یک شاسی بلند (SUV) پرچمدار و بسیار بزرگ سه دریفه قرار دارد. این تصمیم استراتژیک از آن جاتخاذ شده است که مدل محبوب و موفق MDX دیگر ابعاد کافی برای پاسخگویی به تقاضای مشتریانی که خواهان فضای کابین بسیار وسیع تر و تجمل بیشتری هستند را ندارد. سید محصولات آکورا طی سال های اخیر از ۶ مدل به چهار مدل کاهش یافته و با خروج نسل فعلی کراس اوور RDX، به طور موقت به تنها سه خط تولید تقلیل خواهد یافت.



با این حال، این انقباض کوتاه مدتی بیش نیست؛ چرا که خودرو ساز لوکس ژاپنی بر نامه ریزی دقیقی انجام داده تا پس از این دوره انتقالی، خیز بزرگی را در بازار خودرو های لوکس بردارد. بر اساس برنامه ریزی های انجام شده، مدل RDX پس از یک وقفه کوتاه، در سال ۲۰۲۸ با پیش رانه کاملاً نوسازی شده و پیشرفته هیبریدی باز خواهد گشت تا سهم بازار خود را باز پس گیرد. اما جنجالی ترین و جذاب ترین بخش این استراتژی، معرفی شاسی بلند پرچمدار جدیدی است که ابعادی بزرگ تر از MDX دارد و انتظار می رود در اواخر سال ۲۰۲۹ راهی بازار شود. این شاسی بلند جدید که از آن با ابعاد XL یاد می شود، به عنوان پرچمدار مطلق برند آکورا عمل خواهد کرد و به طور مستقیم برای رقابت با شاسی بلند های پهن پیکر و مطرح آمریکایی و اروپایی طراحی شده است. خریداران در این کلاس خودرویی همواره به دنبال فضای پای بیشتر در ردیف سوم، ظرفیت صندوق عقب بسیار گسترده تر و تجهیزات رفاهی فوق لوکس هستند؛ نیازمندی هایی که مدل MDX به دلیل محدودیت های پلت فرمی دیگر قادر به برآورد کردن کامل آن ها در سطح عالی نبود. این رویکرد تازه نشان می دهد آکورا تصمیم گرفته تا باز تعریف جامعی از جایگاه خود در بازار خودرو های پرچمدار داشته باشد.

تیپ‌های بالاتر امکاناتی مانند صندلی‌های چرمی، گرم‌کن صندلی‌های جلو، تهویه دوگانه‌اله، در برقی صندوق و سیستم صوتی Bose ارائه می‌شود. نسخه‌های بنزینی از موتور ۱.۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژر با ۱۹۰ اسب‌بخار قدرت استفاده می‌کنند و نیروی آن از طریق گیربکس CVT منتقل می‌شود. نسخه‌های هیبریدی نیز از سیستم دو موتور با ۲۰۴ اسب‌بخار قدرت بهره می‌برند. قیمت پایه CR-V مدل ۲۰۲۶ در آمریکا از ۳۱ هزار دلار آغاز می‌شود و در تیپ Sport Touring Hybrid به حدود ۴۲ هزار و ۵۵۰ دلار می‌رسد.

هوندا CR-V مدل ۲۰۲۶ با طراحی تکامل یافته نسل ششم، ظاهری مدرن و متناسب با یک کراس‌اوور خانوادگی دارد. جلو پنجره بزرگ، چراغ‌های LED باریک، خطوط جانبی ساده و رینگ‌های ۱۷ یا ۱۸ اینچی، چهاره‌ای متعادل به خودرو بخشیده‌اند. در نسخه جدید TrailSport Hybrid نیز تایرهای آل‌ترین، ریل سقفی و جزئیات اختصاصی بدنه، ظاهر ماجراجویانه تری ایجاد می‌کنند. کابین CR-V بر فضای کاربردی و ارگونومی تمرکز دارد و از نمایشگر لمسی ۱۹ اینچی، اتصال بی‌سیم Apple CarPlay و Android Auto و شارژر بی‌سیم تلفن همراه بهره می‌برد. در



«CR-V»؛ پر فروش‌ترین محصول هوندا



بررسی آخرین تغییرات قیمت انواع خودرو؛

بازار خودرو در مدار نوسان؛ ارزش و واردات فرمان قیمت‌ها را در دست گرفتند

روزهای اخیر، برخی خودروهای وارداتی کاهش قیمت را تجربه کرده‌اند. مرسدس بنز E۳۰۰ مدل ۲۰۲۶ با موتور ۲ لیتری که اواخر هفته گذشته حدود ۵۵ میلیارد تومان قیمت داشت، اکنون در محدوده ۵۴ میلیارد تومان قرار گرفته است. در بخش خودروهای برقی نیز ایکس‌پنگ مونا M۰۳ Plus ۶۲۰ مدل ۲۰۲۵ کاهش قابل توجهی را تجربه کرده است. این خودرو که اواخر هفته گذشته حدود ۱۱ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت داشت، در آخرین بررسی‌ها حدود ۱۰ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده است. کاهش یک میلیارد تومانی قیمت این محصول در فاصله کوتاه، اهمیت انتظارات بازار و شرایط عرضه را در تعیین قیمت خودروهای وارداتی و برقی نشان می‌دهد. به‌خصوص آن که بازار خودروهای برقی در ایران هنوز در مرحله شکل‌گیری قرار دارد و تعداد عرضه، شبکه خدمات پس از فروش و میزان تقاضای واقعی می‌تواند اثر قابل توجهی بر قیمت آن‌ها داشته باشد.

چرا بازار خودرو همچنان نوسانی است؟

بررسی رفتار قیمت‌ها در سه بخش داخلی، مونتاژی و وارداتی نشان می‌دهد نمی‌توان تمام تغییرات بازار خودرو را صرفاً به یک عامل نسبت داد. نرخ ارز یکی از مهم‌ترین متغیرهای اثرگذار است؛ اما در کنار آن باید به سیاست‌های وارداتی، میزان عرضه، قیمت‌گذاری کارخانه، هزینه تولید، قدرت خرید مصرف‌کننده و انتظارات تورمی نیز توجه کرد. در خودروهای داخلی، هرچه فاصله میان قیمت کارخانه و بازار بیشتر باشد، انگیزه‌های غیرمصرفی برای حضور در بازار افزایش می‌یابد. از سوی دیگر، افزایش هزینه نهاده‌های تولید و قطعات، در نهایت فشار خود را بر قیمت تمام‌شده تولیدکننده وارد می‌کند. نتیجه این شرایط، بازاری است که در آن قیمت کارخانه و قیمت بازار همواره در یک مسیر حرکت نمی‌کنند. در خودروهای وارداتی نیز معادله متفاوت است. محدودیت عرضه و هزینه‌های ارزی سبب می‌شود قیمت خودرو بیش از گذشته تحت تأثیر نرخ ارز و سیاست‌های تجاری قرار گیرد. بنابراین هر خبر درباره تغییر تعرفه، نحوه تخصیص ارز، مقررات واردات یا حجم ورود خودرو می‌تواند انتظارات فعالان بازار را تغییر دهد.

خودرو و همچنان از تورم عمومی جدا نیست

رفتار بازار خودرو در روزهای پایانی تابستان یک واقعیت مهم را بار دیگر آشکار کرده است؛ خودرو در اقتصاد ایران هنوز از تورم عمومی و انتظارات تورمی جدا نیست. حتی زمانی که تقاضای مصرفی کاهش پیدا می‌کند، تغییر انتظارات می‌تواند قیمت‌های پیشنهادی را جابه‌جا کند. به‌همین دلیل، ثبات بازار خودرو تنها با افزایش مقطعی عرضه حاصل نمی‌شود. بازار برای خروج از چرخه نوسان به سیاستی نیاز دارد که همزمان تولید، واردات، نرخ ارز، قیمت‌گذاری و قدرت خرید مصرف‌کننده را در نظر بگیرد. در غیر این صورت، تغییرات روزانه قیمت خودرو ممکن است همچنان ادامه پیدا کند؛ یک روز محصولی داخلی افزایش قیمت داشته باشد، روز دیگر خودرو مونتاژی عقب‌نشینی کند و در بازار وارداتی نیز یک خودرو میلیاردها تومان کاهش یا افزایش قیمت را تجربه کند. آن‌چه از رفتار اخیر بازار می‌توان دریافت این است که خودرو هنوز در اقتصاد ایران صرفاً یک کالای مصرفی نیست. تا زمانی که ثبات اقتصادی و سیاستی به بازار بازنگردد و فاصله میان عرضه و تقاضا، قیمت کارخانه و بازار و همچنین ریسک‌های ناشی از نرخ ارز کاهش پیدا نکنند، نوسان قیمت همچنان یکی از ویژگی‌های اصلی بازار خودرو باقی خواهد ماند.



بازار، شرایط عرضه و انتظارات معامله‌گران، خودروهای مختلف می‌توانند مسیرهای متفاوتی را تجربه کنند.

مونتاژی‌ها؛ کاهش قیمت در برخی محصولات

در بازار خودروهای مونتاژی نیز طی روزهای اخیر نشانه‌هایی از تعدیل قیمت مشاهده شده است. ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس یکی از محصولاتی است که کاهش قیمت را تجربه کرده است. این خودرو در پایان هفته گذشته حدود ۴ میلیارد و ۴۸۰ میلیون تومان قیمت داشت؛ اما در آخرین معاملات قیمت آن به حدود ۴ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان رسیده است؛ یعنی ۸۰ میلیون تومان کاهش در فاصله‌ای کوتاه. فیدلیتی پرستیپ ۲ هم‌تفره نیز با کاهش قیمت مواجه شده است. این خودرو که اواخر هفته گذشته حدود ۸ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان قیمت داشت، اکنون در محدوده ۸ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان معامله می‌شود. کاهش قیمت برخی خودروهای مونتاژی را می‌توان نشانه‌ای از اصلاح کوتاه‌مدت قیمت در بخشی از بازار دانست؛ با این حال، برای ارزیابی این که این کاهش‌ها به یک روند پایدار تبدیل می‌شوند یا خیر، باید رفتار بازار در هفته‌های آینده و به‌ویژه وضعیت نرخ ارز و عرضه خودرو را دنبال کرد.

وارداتی‌ها؛ واکنش مستقیم به نرخ ارز

در بازار خودروهای وارداتی، ارتباط قیمت با نرخ ارز معمولاً مستقیم است. بخش قابل توجهی از بهای نهایی خودروهای وارداتی به هزینه ارزی، نرخ تبدیل ارز، تعرفه‌ها و هزینه‌های مرتبط با واردات وابسته است؛ بنابراین تغییرات نرخ ارز و حتی انتظارات نسبت به آینده آن می‌تواند به سرعت در قیمت این خودروها منعکس شود. در

بازار خودرو در روزهای پایانی تابستان با دیگر نشان داد که هنوز فاصله قابل توجهی با یک بازار باثبات دارد و کوچک‌ترین تغییر در متغیرهای اثرگذار بر اقتصاد، از نرخ ارز گرفته تا اخبار مربوط به واردات و تولید، می‌تواند قیمت‌ها را در این بازار جابه‌جا کند. بررسی قیمت خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی در روزهای اخیر نشان می‌دهد اگرچه همه محصولات در یک مسیر حرکت نکردند، اما نوسان همچنان ویژگی اصلی بازار خودرو است. این وضعیت در شرایطی شکل گرفته که سیاست‌های اتخاذشده در حوزه خودرو هنوز نتوانسته‌اند رابطه میان تولید، عرضه، تقاضا و قیمت بازار را به یک تعادل پایدار برسانند. از یک سو، قیمت‌گذاری خودروهای داخلی همچنان با محدودیت‌های سیاستی مواجه است و از سوی دیگر، رشد هزینه‌های تولید، نرخ ارز و انتظارات تورمی بر قیمت بازار اثر می‌گذارند. در بخش وارداتی نیز نرخ ارز به یکی از مهم‌ترین متغیرهای تعیین‌کننده قیمت تمام‌شده تبدیل شده است.

در چنین شرایطی، بازار خودرو ن تنها به تغییرات واقعی عرضه و تقاضا، بلکه به اخبار و انتظارات نیز واکنش نشان می‌دهد؛ موضوعی که سبب شده خودرو همچنان برای بخشی از جامعه یک دارایی قابل معامله و در مواردی کالایی با کارکرد سرمایه‌ای تلقی شود.

داخلی‌ها؛ نوسان محدود اما رو به بالا

بررسی قیمت برخی خودروهای داخلی در روزهای اخیر نشان می‌دهد بازار در این بخش نیز از نوسانات مصون نمانده است. هرچند دامنه تغییرات برخی محصولات محدود بوده، اما در تعدادی از خودروها روند قیمت‌ها افزایشی بوده است. اطلس دنده‌ای تیپ GL، یکی از محصولات جدید سایپا، اواخر هفته گذشته در بازار حدود یک میلیارد و ۶۲۰ میلیون تومان قیمت داشت؛ اما در آخرین معاملات قیمت آن به یک میلیارد و ۶۳۰ میلیون تومان رسیده است. افزایش ۱۰ میلیون تومانی این خودرو در فاصله چند روز، اگرچه در مقایسه با ارزش کلی خودرو رقم بزرگی نیست، اما از تداوم فشار افزایشی در بخشی از بازار حکایت دارد. پارس نوآوری که از محصولات جدید پارس خودرو به‌شمار می‌رود، در همین بازه افزایش قیمت را تجربه کرده است. این خودرو اواخر هفته گذشته حدود ۲ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان معامله می‌شد؛ اما قیمت آن در آخرین بررسی‌ها به ۲ میلیارد و ۳۹۰ میلیون تومان رسیده است. با این حال، همه خودروهای داخلی در مسیر افزایش قیمت حرکت نکردند. پژو ۲۰۷ پانوراما اتوماتیک که اواخر هفته گذشته حدود ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان قیمت داشت، در آخرین معاملات با کاهش ۱۰ میلیون تومانی به حدود ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان رسیده است. این اختلاف رفتار قیمتی نشان می‌دهد بازار در شرایط فعلی با یک روند یکدست مواجه نیست و بسته به میزان تقاضا، موجودی

از توسعه ظرفیت داخلی تا احداث کارخانه در اروپا، آسیا و آمریکای لاتین؛

چین برای تسخیر بازار خودروهای برقی، خط تولید را جهانی می‌کند

چینی قصد دارند ظرفیت تولید خارج از کشور خود را تا سال ۲۰۳۰ تقریباً سه برابر کنند. دلیل اصلی این حرکت، فشار ناشی از ظرفیت مازاد و جنگ قیمتی در بازار چین و در مقابل، جذابیت بازارهای خارجی عنوان شده است. بنابراین برنامه تولید خودروهای برقی چین را نمی‌توان صرفاً با تعداد خودروهایی که در داخل این کشور تولید می‌شود، ارزیابی کرد. بخش مهمی از ظرفیت آینده در خارج از چین شکل خواهد گرفت؛ از اروپا گرفته تا جنوب شرق آسیا و آمریکای لاتین. حتی محدودیت‌های تجاری نیز در حال تغییر مسیر سرمایه‌گذاری چینی‌ها هستند. افزایش ظرفیت تولید مربوط به محتوای محلی، هزینه صادرات مستقیم را بالا می‌برد و در نتیجه ایجاد کارخانه در بازار مقصد را به گزینه‌ای اقتصادی‌تر تبدیل می‌کند. نمونه روشن آن، تلاش بی‌وای‌دی و دیگر شرکت‌های چینی برای ایجاد ظرفیت تولید در اروپا است.

پایان مدل «فقط صادرات»

آن‌چه اکنون در صنعت خودرو چین در حال شکل‌گیری است، مرحله‌ای فراتر از افزایش تولید خودروهای برقی است. شرکت‌هایی مانند بی‌وای‌دی، جیلی و چری در حال تبدیل شدن به خودروسازان جهانی هستند؛ شرکت‌هایی که قرار نیست تمام خودروهای خود را از چین صادر کنند، بلکه بخشی از تولید، زنجیره تأمین، تحقیق و توسعه و خدمات پس از فروش را در بازار مقصد مستقر خواهند کرد.

این تغییر برای صنعت خودرو جهان اهمیت زیادی دارد. چین ابتدا با هزینه تولید پایین وارد رقابت جهانی شد، سپس با باتری و خودروهای برقی مزیت فناوریانه ایجاد کرد و اکنون با تولید محلی و توسعه زنجیره تأمین در خارج از کشور تلاش می‌کند این مزیت را به بازارهای مختلف منتقل کند. به این ترتیب، رقابت آینده خودروهای برقی تنها بر سر فروش بیشتر نخواهد بود؛ ظرفیت تولید، دسترسی به باتری، زنجیره تأمین، فناوری و هوشمند و توانایی تولید در بازار مقصد به‌همان اندازه اهمیت پیدا خواهد کرد. مسیر حرکت خودروسازان چینی نیز نشان می‌دهد آن‌ها خود را برای چنین رقابتی آماده کرده‌اند.

در این کارخانه برای بازار اروپا تولید خواهند شد. این روند نشان می‌دهد خودروسازان چینی برای ورود پایدار به بازارهای بزرگ، به جای اتکا به صادرات کامل خودرو، به سمت تولید محلی حرکت می‌کنند.

چری؛ ترکیب صادرات و تولید منطقه‌ای

چری نیز یکی از شرکت‌هایی است که رشد خودروهای انرژی‌نوراد کنار افزایش صادرات دنبال می‌کند. فروش خودروهای انرژی‌نوراد در نیمه نخست سال به بیش از ۴۷۵ هزار دستگاه رسید و رشد ۳۲ درصدی را ثبت کرد. همزمان صادرات چری در همین دوره از ۹۴۳ هزار دستگاه عبور کرد. این آمار نشان می‌دهد چری نیز تلاش می‌کند ظرفیت تولید محصولات انرژی‌نو را با توسعه بازارهای خارجی هماهنگ کند. اهمیت این استراتژی در آن است که چری در کنار بازار چین، بازارهای نوظهور را نیز به‌عنوان بخش مهمی از آینده فروش خود در نظر گرفته است.

جنوب شرق آسیا؛ پایگاه جدید تولید خودروهای چینی

جنوب شرق آسیایی از مهم‌ترین مناطق برای توسعه کارخانه‌های خودروسازان چینی شده است. براساس گزارش آژانس بین‌المللی انرژی، بیش از نیمی از ظرفیت تولید خارجی خودروسازان چینی در این منطقه متمرکز شده و تا بلند و اندونزی سهم بالایی از این ظرفیت دارند. این کشورها برای خودروسازان چینی چند مزیت دارند؛ هزینه تولید پایین‌تر، نزدیکی به بازارهای در حال رشد و سیاست‌هایی که به تدریج تولید محلی را نسبت به واردات خودرو کامل تشویق می‌کنند. به‌همین دلیل شرکت‌های چینی تلاش می‌کنند از مدل «ساخت چین و صادرات» به مدل «ساخت در بازار هدف» حرکت کنند. استفاده از قطعات منطقه‌ای نیز یکی از ابزارهای این گذار است؛ خودروساز ابتدا خودرو با یکیت‌های تولیدی را صادر می‌کند و مرحله نهایی تولید در بازار مقصد انجام می‌شود.

رقابت آینده بر سر ظرفیت تولید خواهد بود

گزارش شرکت مشاوره الکس پارتیز نشان می‌دهد خودروسازان و قطعه‌سازان



گزارش «رویترز» بی‌وای‌دی در کنار کارخانه مجارستان به دنبال یک سایت تولیدی دیگر در اروپاست و در نهایت چشم‌انداز این شرکت ایجاد سه کارخانه مونتاژی و یک کارخانه باتری در اروپا عنوان شده است.

جیلی؛ افزایش تولید همزمان با جهانی شدن

جیلی نیز مسیر متفاوتی با هم‌جهت‌بایی‌وای‌دی را دنبال می‌کند. این گروه تلاش دارد محصولات برقی خود را از طریق برندهایی مانند جیلی، زیکر و لینگکند کو در بازارهای مختلف توسعه دهد.

فروش خارجی جیلی در نیمه نخست سال به بیش از ۴۷۴ هزار دستگاه رسید که رشد ۱۵۸ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل را نشان می‌دهد. نکته مهم‌تر آن که خودروهای انرژی‌نو ۵۹ درصد فروش خارجی این گروه را تشکیل دادند. جیلی در ادامه برنامه جهانی‌سازی خود، تولید محلی را نیز توسعه داده است. این شرکت در اندونزی تولید محلی را آغاز کرده و در برزیل نیز به دنبال توسعه ظرفیت‌های تولیدی است. از سوی دیگر، همکاری جیلی با فورد برای استفاده از کارخانه والنسیا در اسپانیا، قرار است در سال‌های آینده به تولید خودروهای کم‌آلاینده‌گی و برقی منجر شود. براساس توافق دو شرکت، دو مدل برقی جیلی

تحول صنعت خودرو چین دیگر به افزایش فروش خودروهای برقی در بازار

داخلی محدود نیست. خودروسازان این کشور پس از آن که در تولید باتری، خودروهای برقی و سامانه‌های هوشمند به مزیت قابل توجهی دست یافتند، اکنون مرحله تازه‌ای از توسعه خود را دنبال می‌کنند؛ مرحله‌ای که در آن ظرفیت تولید، صادرات و ایجاد کارخانه در بازارهای هدف هم‌زمان پیش می‌رود.

رقابت شدید در بازار داخلی چین، کاهش حاشیه سود و محدودیت‌های تجاری در برخی بازارهای بزرگ باعث شده شرکت‌های چینی برای حفظ رشد تولید، نگاه جدی‌تری به بازارهای خارجی داشته باشند. براساس گزارش آژانس بین‌المللی انرژی، صادرات خودروهای برقی چین در سال گذشته دو برابر شد و خودروسازان چینی به تدریج سهم بیشتری از صادرات خودروهای برقی ساخت چین را در اختیار گرفتند. در همین حال، بازارهای جنوب شرق آسیا، خاورمیانه و آمریکای لاتین به مقاصد مهمی برای محصولات چینی تبدیل شده‌اند.

اما راهبرد جدید صرفاً صادرات خودرو از چین نیست؛ تولید در بازار مقصد به بخش مهمی از برنامه خودروسازان تبدیل شده است.

BYD؛ حرکت از صادرات به تولید در اروپا

در میان خودروسازان چینی، بی‌وای‌دی یکی از جدی‌ترین برنامه‌ها را برای ایجاد زنجیره تولید خارج از چین دنبال می‌کند. این شرکت کارخانه تولید خودروهای انرژی‌نو در سگد مجارستان را به‌عنوان نخستین کارخانه تولید خودروهای انرژی‌نو در اروپا ایجاد کرده است.

هدف این کارخانه تنها مونتاژ خودرو نیست، بی‌وای‌دی تلاش می‌کند در کنار تولید، شبکه تأمین محلی نیز ایجاد کند. این شرکت پیش‌تر اعلام کرده بود کارخانه مجارستان بافرآیندهای تولید خود کار و فناوری‌های پیشرفته فعالیت خواهد کرد و برای آن توسعه زنجیره تأمین اروپایی نیز در نظر گرفته شده است. بی‌وای‌دی همچنین مرکز تحقیق و توسعه اروپایی خود را در مجارستان ایجاد می‌کند و بر فناوری‌های برقی‌سازی و هوشمندسازی تمرکز دارد. این موضوع نشان می‌دهد برنامه این شرکت برای بازار اروپا صرفاً فروش خودروهای ساخت چین نیست، بلکه ایجاد یک اکوسیستم صنعتی در بازار مقصد است.

این شرکت حتی در حال بررسی توسعه بیشتر ظرفیت تولید در اروپا است. طبق



استاندارد ۴۹ اسب بخار قدرت در ۲۴۵۰ آر.پی.ام (دور در دقیقه)، حدود ۲۰ نیوتون متر گشتاور در ۱۵۱۰ آر.پی.ام (تولید می کند) با نصب سیستم اگزوز و دوپمپ، خروجی به ۱۴۵ اسب بخار قدرت و حدود ۲۷ نیوتون متر گشتاور افزایش می یابد. یکی از ویژگی های مهم L.T سیستم روغن کاری Dry-Sump با ظرفیت حدود ۷.۱ لیتر است که هر ۱۵ دقیقه روغن را از شتاب های جانبی حذف می دهد. اهمیت دارد. نیرو و نیز از طریق گیر بسکس سرعته دو کلاچه به چراغ های عمق منقلب می شود.

قلب نینده شوروات کوروت CA استیئتیزگی مدل ۰.۲۶، موور ۶.۲ لیتری ۸ سیلندر شیکل-کولر LT۲۲؛ پیش-سازنده طبعی.هه خوراف سبایر ا ز رقیبا مدرن، ججنوار ا ز معماري Pushrod ها سوایوور بهره می.این موور با ۹۰۰ لیتر ا ز میان سیلندر، با تزریق مستقیم سوخت، زمان بندی متغیر سوایو ها و سامانه Active Management ساخته شده است؛ با سامانه ا که در شرایط امکان غیرفعال حالت تعدادی ا سیلندر ها بر اری کاهش مصرف سوخت فراهم می.خود LT۲۲ در حالت

**موتور شورولت
کوروت C8
«استینگری»**

عضو هیات علمی، دانشگاه علم و صنعت نسبت به پیامدهای سیاست‌های دو گانه ارزی هشدار داد؛

جهش واردات خودروهای لوکس در برابر افت ۳۰ درصدی تولید داخل

تخصیص نامتوازن منابع ارزی به واردات خودروهای لوکس همزمان با افت شدید تیراژ داخلی، خودروسازی و قطعه‌سازی کشور را با چالش جدی مواجه کرده است

[illegible][illegible]

معمومی می‌تواند احساس فاصله و تفاوت را پدید بیاورد»^۱

رویکتابی به تبیین پدیده‌های اجتماعی این نویسنده توضیح داد: «موضوع فراتر از یک مسئله صرفاً فزادگی در فقر و محرومیت است و به عنوان رسانی جامعه و احساس عدالت است. افراد پنداشد. این نگاه بر جمعیت مایل خاتفتان با اید که سبب درآمد از سرمایه‌های واقعی و شفاف نیست. موضوع اصلی، ضرورت تغافل، ضرورت اولویت‌بندی صحیح در تخصیص منابع و میثبات از انسجام اجتماعی است.»^۲

این کتابشناسان صنعت‌خورد و درآمد: «همان طور که در این صنعت طرح، ۵۰۰۰ نفر هشتاد و نه درصد از درآمدها و درآمدها خود را به سایران را این قیمت نکرده است امروز که هم در شرایطی که این تأمین برخی نیازهای اساسی بر مدیریت دقیق منابع می‌بایست»^۳

تاکید می‌کند: «تولید ناایمن و به صرفه‌ای غیر ضروری و تحصالتی می‌تواند پذیرش معمولی را نسبت به تصمیمات اقتصادی را ایجاد می‌کند»^۴

جایگاه تولید صنعتی در توزیع عادلانه ثروت

منطقی، استفسارانه در صورت عدم سنجش اقتصادی و مهارت جریان های واسطه ای و رانت توانستند به اهداف تعیین شده دست یابیم و واقعی که امرای این سندستند متوجه آن و تجربی از آن را ایندینامی کنند»
کاکایی اشاره به مدیر عامل سازمان ساختار سازشی خود را می‌نماید: «ولی سالیان اخیر به دلیل شکل گیری این نوع رانتی است که این بخش به واسطه تضعیف دولت و فعالیت واسطه ای و سوداگری می‌شود، سودساز کار می‌کند به گونه ای که دو خودرو ساز که کشور به دلیل فشارهای مالی و ساختاری به محدودیت های شدیدی هم دست می‌دهند اما در مقابل، بزرگ تهای مونتاژ کار می‌کنند چندصد سدهای مهم خود را توسعه دادند»
نورالله با اشاره به مدیر عامل خود می‌گوید: «ما به صنعت ایران در تبیین تفاوت

وی خاطرنشان کرد: «افزایش ۱۰۰ درصدی حجم مونتاژ کاری در فاصله سال‌های ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۳ و دستیابی آن به سهمی حدود ۲۰ درصد از بازار نیازمند ارزیابی قابل توجهی بوده است؛ جریان ارزی پر هزینه‌ای که خروجی

یکشنبه ۲۹ شهریور ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۷۲



کیفیت ساخت اتوبوس تورینگ «اسکانیا»

سکائیکان تورونگ یکی از محصولات شاخص اسکائیا در بخش حمل و نقل است که کیفیت ساخت آن تا حد زیادی به استفاده از شاسی، شاسی‌های پهن و پهن‌تر و آلوده‌شده اسکائیا با می‌گردد. این شرکت شاسی‌های پهن‌تر را برای طراحی کرده که ضمن حفظ استحکام شاسی، وزن آن کنترل شود؛ مصرف انرژی و توزیع مناسب وزن میان محورها هم یک می‌گردد. این اتوبوس، توجه به دوام و قابلیت اطمینان از استفاده طولانی مدت است. این اندازه‌های حساس و آن قیمت در ساختار خودرو به گونه‌ای محافظت

شدند که هنگام تصادف احتمال آسیب به آن‌ها کاهش یابد و زمان تعمیر و خواب خودرو را به حداقل برساند. همچنین دسترسی به قطعات و خدمات تخصصی از راه دور، برای افزایش زمان مأموریت خودرو و دور نگه داشتن دست از راننده است. برخی کابین نیز استفاده از افرای زمان و جود دارد به کاهش صدای محیط کمک می‌کند و تعلیق نرم، عملکرد دران گیربکس و توزیع متعادل در سواری را تحت‌تأثیر برای مسافران فراهم می‌سازد. ترکیب این ویژگی‌ها باعث شده بود روزگ علایم و محاسن، در زمینه کیفیت تجربه سفر و کاربری حرفه‌ای این خودرو توجه‌برانگیز حاصل قرار گیرد.



در فعالیت‌های صرفاً مونتاژی و غیر تولیدی، زمینه‌ساز پدیده‌ای در اقتصاد سیاسی می‌شود که از آن با عنوان (تسخیر سیاستی یا حاکمیتی) یاد می‌کنند.

جابه‌جایی پی‌درپی هشت وزیر و سرپرست در وزارت صنعت، معدن و تجارت و تعویض مکرر بیش از ۶ مدیرعامل در شرکت‌های ایران خودرو و سایپا طی این سال‌ها، آشکارترین نشانه نبود ثبات و تداوم در فرآیند تصمیم‌گیری‌های کلان کشور است

بخش خصوصی، با گذشت چند سال هنوز تصمیم نهایی و روشنی در این زمینه اتخاذ نشده است.»

نشان‌های صنعتی کشور منتهی خواهد شد.

ناهمکارانه استانداردها به زیرساخت‌ها

کارشناسان استاندارد به میهن‌دستی خودرو با نقد رویکرد شباهند در درختی که تولید با فشارهای حقوقی و ربه‌رو است، افزایش ناگهانی تعداد استانداردهای اجباری از ۸۵ به ۱۲۲ مورد و الزام به سطوحی

تصویر یورو ۱۰ در حالی مطرح می‌شود که پائینده‌ها حتی در نامین
۴ نیز با محدودیت‌های فنی مواجه هستند. اصرار
بر استانداردهایی که بستر سوختی و اقلیمی متناسب با آن‌ها هنوز
تأیید نشده است، نشان‌دهنده فاصله تصمیم‌گیری‌ها از واقعیت‌های
جرائی است.»

این فناوری بدون توجه به ناترازی‌های شبکه برق و کمبود منابع انرژی تجدیدپذیر، اهداف زیست‌محیطی مدنظر را محقق نخواهد کرد. گذار

نیروی گاهی و شبکه توزیع است در غیر این صورت، این سیاست فشار مضاعفی بر شبکه انرژی کشور تحمیل می‌کند».

فغانی‌نژاد که دهه‌های گذشته در دانشگاه علم و صنعت ایران با تأکید بر موزون قوت‌ها بر پهنای اقتصادی تخصصی در مدیریت صنعتی خاطرنشان کرد: «در سال‌های اخیر، جایگاه تصمیم‌گیری شایسته‌محور و مبتنی بر داده‌بنیاد به تکرار تضعیف شده و نقش نظارت کارشناسان خبره در تدوین سیاست‌های کلان انرژی را از گذشته شده است؛ امری که دقت و کارآمدی این‌ها را کلاً از دست‌انداز شعاع قرار می‌دهد».

ای مهمی با استفاده به عدد در نام و روشهای اداری اظهار داشت:

«از آنجایی که سامانه‌های متعدد و موازی برای ثبت سفارش و تخصیص منابع، به‌جای تسهیل امور و افزایش شفافیت، فرآیندها را پیچیده‌تر کرده و بروز کراس را افزایش داده است. این امر، سازوکارهای پیچیده، توان برنامه‌ریزی و پیش‌بینی‌پذیری را از تولیدکنندگان سلب کرده و کارآمدی نظارت را کاهش می‌دهد.»

نفوذ ذی نفعان مونتاژ و چالش تسخیر سیاستی

صنعت خودرو به تنهایی نمی‌توانند کشور را به اهداف توسعه پایدار برسانند.»

ارتقاء نظامیت و انتظامی بخش به تکالیف واردکنندگان

[illegible][illegible]

این کارشناس صنعت خود را با اشاره به ضرورت شفافیت و ثبات در نظام تعیین حقوق ورودی و عوارض گمرک گفت: «با وجود تصریح ضوابط گمرک در قوانین بودجه، طرح دیدگاه‌ها و پیشنهادات متغیر پیرامون ارقام

[illegible]

بلا تکلیفی در اصلاح ساختار مالکیتی





با مراجعه به سامانه نوسازی به نشانی www.nnhk.ir اطلاعات شخصی و مشخصات خودرو فرسوده خود را در بخش «ثبت اطلاعات فرسوده» ثبت کنند. پس از آن، متقاضیان می توانند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی گروه سایپا به نشانی saipa.iranecar.com نسبت به ثبت اطلاعات شخصی، دریافت کد کاربری و انتخاب خودرو اقدام کنند

◀ به گزارش «سایپانیوز» در این طرح، خودروهای کوئیک GX-L مجهز به ترمز ESC و SBR و سهند S مجهز به SBR عرضه می شوند و موعد تحویل خودروها ۹۰ روز پس از ثبت نام خواهد بود. متقاضیان در این طرح امکان انتخاب یک مدل خودرو را دارند و ثبت نام تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. متقاضیان باید حداقل یک روز پیش از آغاز فرآیند ثبت نام،



فروش فوق العاده محصولات گروه سایپا از دوشنبه آغاز می شود

تحلیل
analysis

احسان ناصر بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

تعرفه واردات خودروهای برقی ۴ درصد تعیین شد

وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: «سقف تعرفه گمرکی برای خودروهای برقی بر اساس قانون ۴ درصد تعیین شده است.» سید محمد اتابک در حاشیه نشست با فعالان اقتصادی که در اتاق بازرگانی مشهد برگزار شد، در گفت و گو با خبرنگاران بر حمایت قانونی از واردات خودروهای برقی تاکید و اظهار کرد: «سقف تعرفه گمرکی برای خودروهای برقی بر اساس قانون ۴ درصد تعیین شده که هم اکنون این تعرفه در جدول مربوطه لحاظ و در حال اجراست.» وی با اشاره به برنامه های دولت برای

بهبود زیرساخت های تجاری به محدودیت های مرزی اشاره کرد و گفت: «با وجود برخی محدودیت ها در مرزهای دریایی، ظرفیت های قابل توجهی در مرزهای زمینی کشور وجود دارد که در حال بهره برداری است.» وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به اهمیت پایانه های مرزی راهبردی کشور تصریح کرد: «مرزهای سرخس و دوغانر از جمله نقاطی هستند که روند افزایش ظرفیت آن ها با سرعت دنبال می شود و بهره برداری از این ظرفیت های جدید، تاثیر مثبت و مستقیمی بر بهبود

وضعیت صادرات و واردات کشور خواهد داشت.» اتابک خاطر نشان کرد: «بخشی از ۷۰۰ همت تسهیلات مصوب این وزارتخانه پس از ابلاغ بانک مرکزی، فقط از سوی بانک صنعت و معدن به بنگاه های کوچک و متوسط پرداخت شد و سایر بانک ها برخلاف مصوبه، مبلغ مزبور را به بنگاه های بزرگ پرداخت کردند و فهرست پرداختی تسهیلات ۷۰۰ همتی به بنگاه های کوچک و متوسط در اختیار مدیران کل وزارت صمت است.»

جدول قیمت های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اموی ام PRO X۲۲ دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اموی ام X۳۳ کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۱	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
اموی ام PRO X۵۵ اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۸۸۸	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
اموی ام XY۷ الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۴۶	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
چری آریزو ۵T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۷	۴ میلیارد	۰	
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۷۰	۶ میلیارد	۰	
فونیکس آریزو GT۶ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۰۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۰	
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۵	۷ میلیارد و ۲۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۱۴۸	۹ میلیارد و ۱۰۰	۰	
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۲	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۶۴۲	۹ میلیارد و ۳۵۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیارد و ۴۶۸	۱۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	
جک J۴ اتوماتیک (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
کی ام سی SR۳ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۴۱	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
بک X۳ پرو (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کی ام سی A۵ (۱۴۰۴)	۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کی ام سی J۷ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۵۷۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۰	
کی ام سی T۸ (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کی ام سی T۹ (۱۴۰۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
آئودی A۳ توربو ۱/۵ لیتر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
آئودی e-tron Q۴ (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۳۸۰	۱۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اوتار ۱۲EREV اولترا (۲۰۲۵)	۰	۲۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
ایرس EREVHM۵ نیمه برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۱۱ میلیارد و ۷۰۰	۰	
بامو iDriveX۱ برقی (کیت M) (۲۰۲۶)	۰	۱۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بامو iDriveX۲ (۲۰۲۶)	۰	۲۱ میلیارد	۰	
بامو iDriveX۲Δ (۲۰۲۶)	۰	۱۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بامو iX۳ Leading (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد	۱۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
بنز GLB۲۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز C۲۰۰L (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز EQE Sedan (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	۰	
بنز EQE SUV (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	۰	
بنز EQ۳۰۰ (۲۰۲۶)	۰	۴۶ میلیارد	۰	
بی وای دی سلگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۱۱ میلیارد	۰	
بی وای دی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۸ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تاتک ۲۰۰۰-سی تی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تاتک ۷۰۰-۳۰۰۰ سی تی توربو (۲۰۲۶)	۲۶ میلیارد و ۵۰۰	۳۰ میلیارد	۰	
تویوتا لندکروز ۳.۵ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۵۷ میلیارد	۶۵ میلیارد	۰	
تویوتا پرادو ۲.۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۵ میلیارد	۰	
تویوتا Probx۲۰ (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا آوالون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا رافور ۲.۰ لیتر تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۹۰	۱۰ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا رافور هیبرید ۲.۵ لیتر دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا کمری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۱۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هوندا VEHV-HR (۲۰۲۶)	۹ میلیارد و ۳۳۳	۹ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هونداسیوکی ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۲۴	۹ میلیارد	۰	
ولوو XC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ GX بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک میلیارد و ۳۳۵	۰	
ساینا (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک میلیارد و ۴۴۰	۱۰	▼
ساینا GX L دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک میلیارد و ۵۸۵	۳	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یک میلیارد و ۸۱۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۵۵۰	۱۵	▼
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۹۸۰	۲۰	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱	یک میلیارد و ۴۸۰	۰	
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۰۳	یک میلیارد و ۶۳۵	۳۵	▲
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۳۷	یک میلیارد و ۷۱۵	۵	▼
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۷	▼
کوئیک GX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۳۱	یک میلیارد و ۴۲۰	۸	▼
کوئیک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۴۳۵	۱۰	▼
کوئیک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۴۹۰	۵	▼
کوئیک S (۱۴۰۵)	یک میلیارد	یک میلیارد و ۴۱۵	۷	▼
کوئیک RS (سفید مشکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۲	یک میلیارد و ۴۲۷	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۱۶۵	۱۰	▼
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۳۴۰	۲۵	▲
شاهین اتومات (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۴۸۰	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۹۰۰	۱۰	▲
شاهین اتومات پلاس (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۱۲۰	۱۵	▲
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۸۵۵	۲۰	▼
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۵۰	۵	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۲۱۵	۵۵	▼
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۰	یک میلیارد و ۸۰۵	۵	▼
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۴۷۰	۲۰	▼
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۶۵	۲۰	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۳۷۰	۱۵	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۵۴۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۰۲	یک میلیارد و ۸۹۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده ۶ (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۷۰۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده ۶ (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۱۹۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ پلاراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۳۴۵	۰	
پژو ۲۰۷ پلاراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۳۸۰	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۸۵۵	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۱۲۰	۴۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۳۸۵	۲۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۴۳۰	۲۰	▼
دنا اتومات آ پشال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۳۳۵	۲۵	▼
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۲۷۰	۱۰	▼
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۳۳۵	۱۵	▲
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۵۵۵	۲۳	▼
راناپلاس (ترم عقب کاسه ای) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۵	یک میلیارد و ۸۷۰	۱۰	▲
راناپلاس (ترم عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۸۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۱۰	▲
ری ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۳۳۰	۴ میلیارد و ۳۶۵	۵	▼
وانتا ۲ ریسان (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۲۸	یک میلیارد و ۷۴۵	۵	▼

روغن موتور فاقد هر گونه مجوز قانونی و مدارک گمرکی کشف شد. کارشناسان ارزش ریالی محموله مکشوفه را ۱۵ میلیارد ریال برآورد کرده‌اند. در همین راستا، فرد متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده مقدماتی، برای سیر مراحل قانونی به مراجع ذیصلاح معرفی شد. پلیس استان لرستان ضمن تاکید بر برخورد قاطعانه با قاچاقچیان کالا، از شهروندان خواست هر گونه موارد مشکوک را از طریق تلفن ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.

مرکز اطلاع‌رسانی پلیس استان لرستان از توقیف یک دستگاه کامیون حامل کالای قاچاق در محورهای مواصلاتی شهرستان الیگودرز خبر داد. به گزارش «مهر» به نقل از مرکز اطلاع‌رسانی پلیس استان لرستان، مأموران انتظامی شهرستان الیگودرز با هوشیاری و انجام اقدامات پلیسی، یک دستگاه کامیون حامل کالای قاچاق را در محورهای مواصلاتی این شهرستان متوقف کردند. در بازرسی از این خودرو، مقدار ۲ هزار لیتر



توقیف محموله میلیاردی روغن موتور قاچاق در الیگودرز



غول‌های انرژی ایتالیا و مالزی در پیست مسابقات با یکدیگر همکاری می‌کنند؛

گام بلند «انی» و «پتروناس» برای تولید زیست‌بنزین‌های پیشرفته

در طرف مقابل، پتروناس (PETRONAS) توانمندی‌های فرمولاسیون، فناوری سوخت‌های پر قدرت مسابقه‌ای برای موتورهای احتراق داخلی و سابقه درخشان خود در توسعه محصولات پیشرفته را به این طرح می‌افزاید. همکاری در پروژه زیست‌بنزین مسابقه‌ای تنها بخشی از مشارکت همه‌جانبه این دو مجموعه در زنجیره تامین انرژی پاک است

انی و پتروناس اخیراً شرکت مشترک و مستقل «ساراه» (Searah) را با سهم ۵۰-۵۰ تاسیس کرده‌اند که عملیات توسعه و تولید را در ۱۹ دارایی‌گازی کلیدی در کشورهای اندونزی و مالزی مدیریت می‌کند. علاوه بر این، پتروناس با همکاری بخش زیست‌میعانات انی (Enilive) و شرکت ژاپنی Euglena، پروژه پالایشگاه زیستی «پنگرانگ» (Pengerang Biorefinery) را در ایالت جوهور مالزی پیش می‌برد. طبق برنامه‌ریزی‌ها، این آب‌پالایشگاه تا نیمه دوم سال ۲۰۲۸ ظرفیت پالایش سالانه ۶۵۰ هزار تن مواد خام تجدیدپذیر را کسب کرده و محصولات ارزشمندی همچون سوخت زیستی هواپیما (SAF)، دیزل HVO و بیو-تافتا تولید خواهد کرد

انتقال از سوخت‌های فسیلی سنت‌گرا به سمت سوخت‌های تجدیدپذیر کاملاً پاک، اولویت اصلی فدراسیون جهانی اتومبیل‌رانی (FIA) و تیم‌های حاضر در فرمول یک برای فصل ۲۰۲۶ به بعد تعیین شده است.

بهره‌گیری از پیست‌های مسابقه به عنوان بستری برای تست فشار اولیه زیست‌بنزین‌های بر پایه Ecofining به مهندسان اجازه می‌دهد تا کارایی سوخت‌های زیستی را در دما و فشار بسیار بالای موتورهای مسابقه‌ای ارزیابی کنند. موفقیت این آزمایش‌ها راه را برای تولید انبوه بنزین‌های تجدیدپذیر و سبز برای خودروهای شهری و ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای هموار خواهد ساخت

شرکت انرژی ایتالیایی انی (Eni) و کمپانی ملی نفت مالزی پتروناس (PETRONAS) با امضای یک توافق نامه امکان‌سنجی رسمی (Feasibility Agreement)، همکاری تجاری و تکنولوژیک تازه‌ای را برای ارزیابی و توسعه «زیست‌بنزین‌های» (Bio-gasoline) با عملکرد بسیار بالا آغاز کردند

این توافق نامه که در حاشیه مسابقات جایزه بزرگ فرمول یک ۲۰۲۶ ایتالیا به امضا رسید، هدف بزرگی را دنبال می‌کند: بهره‌گیری از مسابقات اتومبیل‌رانی حرفه‌ای به عنوان آزمایشگاهی سخت‌گیرانه برای تولید سوخت‌های تجدیدپذیر و در نهایت انتقال این فناوری پاک به بازار مصرف عمومی و سوخت‌های تجاری

بر اساس مفاد این همکاری، دو غول صنعت سوخت و روانکار قصد دارند تا جنبه‌های مختلف فنی، بازار، پایداری زیست‌محیطی و سطح عملکرد سوخت‌های زیستی جدید حاصل از مواد خام تجدیدپذیر را به دقت مورد بررسی قرار دهند. محوریت اصلی این پروژه بر پایه فناوری انحصاری انی موسوم به Ecofining استوار است؛ فرآیندی پیشرفته که شرکت انی از سال ۲۰۱۴ از آن برای فرآوری روغن‌های گیاهی هیدروژنه (HVO) و تولید سوخت‌های زیستی استفاده می‌کند

در این پروژه مشترک، هر یک از طرفین با تکیه بر نقاط قوت و زیرساخت‌های صنعتی خود وارد میدان شده‌اند. شرکت انی (Eni) دانش تخصصی و تجربه طولانی مدت خود را در زمینه پالایش زیستی، تولید سوخت دیزل HVO در پالایشگاه‌های زیستی برند Enilive و توسعه سوخت‌های پایدار هوایی (SAF) به اشتراک خواهد گذاشت. در حال حاضر سوخت دیزل تجدیدپذیر Enilive در بیش از یک‌هزار و ۷۰۰ جایگاه عرضه سوخت در سراسر اروپا در دسترس مصرف‌کنندگان قرار دارد.

UNI-T، یک گام جلوتر از زمان؛ کراس‌اووری هوشمند با طراحی اختصاصی وی‌شکل، کابین دیجیتال، موتور ۵/۰ لیتری توربوشارژر و مجموعه‌ای از آپشن‌های پیشرفته که هر مسیر را به تجربه‌ای مدرن و متفاوت تبدیل می‌کند. UNI-T برای افرادی طراحی شده که از خودروی خود، فراتر از حرکت انتظار دارند.

UNI-T, One Step Ahead of Time. An intelligent crossover featuring a signature V-shaped design, a cutting-edge digital cockpit, a responsive 1.5L turbocharged engine, and an impressive suite of advanced technologies that elevate every drive into a truly modern adventure. Crafted for those who demand more from their car than mere movement.

UNI-T

یک گام جلوتر از زمان

ONE STEP AHEAD OF TIME

www.arinadrive.com



حمل لاستیک خارجی قاچاق در ملایر



«مدیر کل تعزیرات حکومتی همدان گفت: «متخلف پرونده حمل ۶۸ حلقه لاستیک خارجی قاچاق در شهرستان ملایر، علاوه بر ضبط کالا به پرداخت ۲ میلیارد و ۵۵۶ میلیون ریال جزای نقدی محکوم شد.»

به گزارش روابط عمومی اداره کل تعزیرات حکومتی همدان، سید مهدی محمدی اظهار کرد: «شعبه ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز شهرستان ملایر، پرونده حمل ۶۸ حلقه انواع لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۲ میلیارد و ۵۵۶ میلیون ریال را رسیدگی کرد.»

وی افزود: «شعبه پس از بررسی پرونده و با توجه به ارائه نشدن مدارک گمرکی، اتهام انتسابی را محرز دانست و متخلف را علاوه بر ضبط کالا به پرداخت ۲ میلیارد و ۵۵۶ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.»

مدیر کل تعزیرات حکومتی همدان ادامه داد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان ملایر این محموله را در محل ایست و بازرسی از یک دستگاه نیسان بار کشف کردند و پس از تنظیم گزارش، پرونده تشکیل و برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد.»

تایرهای بدون هوا به زودی تولید خواهند شد؛

انقلاب هوش مصنوعی در مرکز تحقیقات «هانکوک»



«نوآوری‌های متولدشده در مرکز تحقیق و توسعه پیشرفته شرکت هانکوک، یعنی «تکنودوم» (Technodome) در شهر دجون کره جنوبی- از جمله تایرهای اختصاصی خودروهای برقی و تایرهای بدون هوا- این کمپانی را در موقعیتی ممتاز در صنعت لاستیک‌سازی جهان قرار داده است. اما ایزار جدیدی که بازی را به‌طور کامل به نفع هانکوک تغییر داده، بهره‌گیری گسترده از سیستم‌ها و مدل‌های مبتنی بر هوش مصنوعی (AI) است. الگوریتم‌های هوش مصنوعی با افزایش خیره‌کننده سرعت طراحی و کاهش هزینه‌های آزمایشگاهی، زنجیره توسعه تایر را وارد عصر جدیدی کرده‌اند

توسعه تایرهای اختصاصی خودروهای برقی (EV) طی یک دهه گذشته چالش اصلی سازندگان تایر بوده است. مهندسان همواره با این پرسش مواجه بوده‌اند که چگونه تایی بسازند که وزن سنگین باتری‌ها و گشتاور آنی موتورهای برقی را تحمل کند، در عین حال بی‌صدا باشد و با کاهش مقاومت غلتشی، پیمایش خودرو را افزایش دهد بدون آن‌که دچار سایش زودرس شود. هانکوک با معرفی خانواده تایرهای Ion توانسته به یک استاندارد جهانی دست یابد. این شرکت هم‌اکنون ۳۲۶ گواهی ثبت اختراع در حوزه تایرهای برقی و ۵۸ پتنت تجاری‌سازی‌شده برای سری iON دارد و در حال حاضر روی نسل دوم این محصولات کار می‌کند

به گفته مدیران تیم توسعه هانکوک، مهم‌ترین عامل در دستیابی به عملکرد بالا بدون قربانی کردن دوام، توسعه «کامپوند آج نسل ۳.۵» است؛ زیرا حدود ۷۰ درصد از عملکرد نهایی تایر به فرمولاسیون کامپوند آج آن بستگی دارد. تا پیش از این، روند توسعه تایر بر پایه‌ای ترکیبی از آزمایش‌های فیزیکی و شبیه‌سازی‌های مجازی استوار بود؛ اما هانکوک به سمت فرآیند تمام‌مجازی حرکت کرده است.



شبیه‌سازی‌هایی که سابقاً چند روز به طول می‌انجامید، اکنون با مدل‌های پیش‌بینی هوش مصنوعی تنها در چند ثانیه انجام می‌شوند و زمان عرضه محصول به بازار را تا ۵۰ درصد کاهش می‌دهند

در فرآیند سنتی، طراحان طرح‌های اولیه آج را رسم می‌کردند و مهندسان آن را شبیه‌سازی می‌کردند. هانکوک با حذف عامل انسانی در این بخش، از «مدل‌های مولد» (Generative Models) استفاده می‌کند که قادرند بی‌نهایت طرح آج پیشنهادی تولید کنند و بلافاصله عملکرد آن‌ها را در معیارهایی همچون ترمزگیری در برف و باران، مقاومت غلتشی و میزان سایش ارزیابی کنند. علاوه بر این، هانکوک چت‌بات‌های مبتنی بر مدل‌های زبانی بزرگ (LLM) ایجاد کرده که با دسترسی به پایگاه‌داده شیوه‌نامه‌ها و دانش مکانیک، شیمی و دینامیک خودرو، به مهندسان در بهینه‌سازی سریع‌تر طرح‌ها کمک می‌کنند

چالش بزرگ دیگر، ترکیب کامپوندها است. به‌دلیل تنوع بالای مواد اولیه، ساخت یک کامپوند جدید به‌طور سنتی دو سال زمان می‌برد. مدل‌های جدید هوش مصنوعی هانکوک قادرند تا ۱۰۰ هزار فرمولاسیون (دستور ساخت) را در هر دقیقه تحلیل کنند و ارتباط میان مواد اولیه و خواص نهایی لاستیک را بسنجند. گام بعدی هانکوک، ادغام عامل‌های متکی بر LLM برای انتخاب هوشمندانه بهترین فرمول بر اساس محدودیت‌های تولید و اهداف عملکردی است

در بخش تایرهای بدون هوا (Non-Pneumatic Tires)، هانکوک پیشرفت‌های چشمگیری در سری iFlex داشته است. ساختار بدون هوا نیازی به نگهداری و تنظیم باد ندارد و کاملاً ضد پنچری است. هانکوک که توسعه این فناوری را از سال ۲۰۲۱ برای اسکوترهای برقی و ربات‌های نظامی آغاز کرده بود، در سال ۲۰۲۴ ساخت تایرهای بزرگ‌تر برای رباتکسی‌های خودران را کلید زد. برنامه‌ریزی این شرکت عرضه تایرهای مسافری بدون هوا با سرعت بالا تا سال ۲۰۳۰ است که از ترکیب کامپوزیت لاستیک، فیبر شیشه و تسمه‌های فولادی ساخته می‌شوند. همچنین هانکوک در حال توسعه تایرهای کروی شکل بدون هوا برای ربات‌هایی است که نیازمند حرکت در تمامی جهات هستند

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۴
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-بام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیووتا-TA(کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo	
KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	
KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	





تایر استفاده کرده و سپس عملکرد طرح‌ها را با آزمایش‌های واقعی بررسی می‌کند. همچنین کنترل کیفیت فقط به مرحله نهایی محدود نمی‌شود و در مراحل طراحی، تولید و توزیع ادامه دارد. میشلن همچنین روی عملکرد تایر در طول عمر آن تمرکز دارد. این شرکت اعلام کرده آزمایش‌های متعددی را برای ارزیابی عملکرد تایرهای نو و فرسوده انجام می‌دهد تا ایمنی، دوام و چسبندگی در شرایط مختلف حفظ شود. سرمایه‌گذاری سالانه بیش از ۱.۲ میلیارد یورو در تحقیق و توسعه نیز نشان‌دهنده اهمیت فناوری مواد و مهندسی تایر در استراتژی این برند است.

کیفیت ساخت تایرهای میشلن حاصل ترکیب مهندسی مواد، طراحی کامپیوتریت و کنترل دقیق فرآیند تولید است. میشلن اعلام می‌کند هر تایر از بیش از ۲۰۰ ماده و ترکیب مختلف شامل لاستیک طبیعی و مصنوعی، سیلیکا، کربن‌بلک، پلیمرها و رشت‌های فلزی و پارچه‌ای ساخته می‌شود. این مواد نقش متفاوتی در ایجاد چسبندگی، استحکام، دوام، کاهش مقاومت غلتشی و عملکرد تایر دارند. یکی از ویژگی‌های مهم فرآیند ساخت میشلن، توجه همزمان به طراحی و کنترل کیفیت در تمام مراحل تولید است. این شرکت از شبیه‌سازی‌های مهندسی برای توسعه ساختار



کیفیت ساخت تایرهای میشلن

فرمول موفقیت «هوندا» در بازار دوچرخ‌ها چیست؟

«فورزا ۷۵۰»؛ مکسی اسکووتر ماجراجو



نسبتاً کشیده، برای کنترل جرم ۲۳۶ کیلوگرمی فورزا اهمیت ویژه‌ای دارد. منابع تخصصی نیز عملکرد ترمز و هندلینگ آن را در سطحی نزدیک به موتورسیکلت‌های جاده‌ای توصیف کرده‌اند.

آپشن‌ها و فناوری‌های مکسی اسکووتر هوندا فورزا ۷۵۰ مدل ۲۰۲۶ به‌نمایشگر رنگی ۵ اینچی TFT مجهز است که از اتصال تلفن هوشمند از طریق Honda RoadSync پشتیبانی می‌کند و امکان استفاده از قابلیت‌هایی مانند مسیریابی را فراهم می‌سازد. پورت USB-C، چراغ‌های LED، Smart Key، کروزر کنترل و شیشه برقی نیز در فهرست تجهیزات قرار دارند. از نظر ایمنی و کنترل، سامانه Honda Selectable Torque Control یا HSTC به همراه حالت‌های مختلف رانندگی، امکان مدیریت بهتر گشتاور موتور در شرایط مختلف را فراهم می‌کند. دو حالت User نیز به راننده اجازه می‌دهند تنظیمات شخصی‌تری ایجاد کنند. برای سفرهای طولانی نیز مجموعه‌ای از تجهیزات سفرهای مانند گرم‌کن دست‌ها، سیستم‌های حمل بار، چراغ‌های مه‌شکن و تجهیزات تورینگ ارائه شده است. همچنین آگزوز آکراپوویچ (Akrapovic) و پشتی سر نشین از جمله لوازم جانبی قابل سفارش هستند.

قیمت رسمی هوندا فورزا ۷۵۰ مدل ۲۰۲۶ در بازار بریتانیا ۱۰ هزار و ۶۹۹ پوند اعلام شده است. این رقم قیمت The Road اعلام‌شده توسط هونداست و می‌تواند با توجه به بازار، مالیات، هزینه‌های ثبت و تجهیزات سفرهای تغییر کند. هوندا در تابستان ۲۰۲۶ نیز برای فورزا ۷۵۰ مدل ۲۰۲۶ طرح‌های تأمین مالی با نرخ نمایندگی ۵.۹ درصد APR ارائه کرده است.

اصلاح کرده تا حرکت اولیه، مانورهای شهری و دور زدن با کنترل بیشتری انجام شوند. سامانه Throttle By Wire نیز امکان انتخاب حالت‌های رانندگی Standard، Sport و Rain را فراهم می‌کند و دو حالت User قابل تنظیم نیز در اختیار راننده قرار می‌گیرد. کروزر کنترل نیز برای مدل ۲۰۲۶ به‌صورت استاندارد ارائه می‌شود.

سیستم تعلیق، ترمز و سایز تایر در محور جلو از دوشاخ معکوس ۴۱ میلی‌متری Up-side-Down با کورس ۱۲۰ میلی‌متر استفاده شده است. در قسمت عقب نیز سیستم تک‌کمک با بازوی Pro-Link مشابه مونوشوک و کورس حرکتی ۱۲۰ میلی‌متر قرار دارد. این ساختار تلاش می‌کند میان پایداری در سرعت بالا، کنترل بدنه در پیچ‌ها و راحتی روی مسیرهای شهری تعادل ایجاد کند. فورزا ۷۵۰ از چرخ جلو ۱۷ اینچی و چرخ عقب ۱۵ اینچی استفاده می‌کند. تایر جلو در اندازه ۱۲۰/۷۰ رینگ ۱۷ اینچی در جلو و تایر ۱۶۰/۶۰ رینگ ۱۵ اینچی در عقب بهره گرفته است. استفاده از چرخ بزرگ‌تر در جلو، در کنار فاصله محوری ۱۵۸۰ میلی‌متری، به پایداری و عبور مطمئن‌تر از ناهمواری‌ها کمک می‌کند. در آزمایش تخصصی Visordown نیز ترکیب چرخ ۱۷ اینچی جلو و سیستم تعلیق فورزا در مسیرهای نامناسب از عوامل موثر بر کیفیت سواری عنوان شده است. سیستم ترمز یکی از بخش‌هایی است که ماهیت نزدیک به موتورسیکلت هوندا فورزا ۷۵۰ را نشان می‌دهد. در محور جلو دو دیسک هیدرولیکی ۳۱۰ میلی‌متری با کالیپرهای شعاعی چهار پیستونه قرار گرفته‌اند. در محور عقب نیز یک دیسک ۲۴۰ میلی‌متری با کالیپر تک پیستونه استفاده شده است. سیستم ABS دوکاناله نیز در مجموعه ترمز حضور دارد. این مجموعه ترمز در کنار چرخ جلو ۱۷ اینچی و شاسی

اصلی بدون خارج کردن کلید از جیب را فراهم می‌کند.

رژیم لاغری یا نسخه هوندا ساختار فورزا ۷۵۰ بر یک فریم فولادی از نوع Diamond است. فاصله محوری ۱۵۸۰ میلی‌متر و ارتفاع از سطح زمین ۱۲۵ میلی‌متر اعلام شده است. وزن خالص آماده حرکت به ۲۳۶ کیلوگرم می‌رسد و ظرفیت مخزن سوخت ۱۳.۲ لیتر است. این وزن در نگاه اول برای یک اسکووتر زیاد به نظر می‌رسد؛ اما فورزا ۷۵۰ در واقع به دلیل موتور بزرگ، گیربکس DCT، فریم مستحکم و تجهیزات گسترده، در مرز میان اسکووترهای GT و موتورسیکلت‌های شهری-تورینگ قرار می‌گیرد. منابع تخصصی نیز در بررسی نسل به‌روزرشده، با وجود وزن نسبتاً زیاد، از چابکی و پایداری مناسب آن در مسیرهای پیچ‌درپیچ سخن گفته‌اند.

قلب سامورایی که جسور است قلب تپنده فورزا ۷۵۰ (Forza ۷۵۰) یک پیش‌رانه ۷۴۵ سی‌سی، ۲ سیلندر موازی، چهارزمانه، هشت سوپاپ و SOHC است که به سیستم خنک‌کاری مایع و تزریق الکترونیکی سوخت PGM-FI مجهز شده است. قطر سیلندر ۷۷ و کورس پیستون ۸۰ میلی‌متر است و نسبت تراکم آن ۱۰.۷ به یک اعلام شده است. این موتور حداکثر ۴۳.۱ کیلووات، معادل حدود ۵۸ اسب‌بخار قدرت در ۶۷۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۶۹ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۷۵۰ دور در دقیقه تولید می‌کند. ویژگی مهم فورزا ۷۵۰ استفاده از گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه DCT است. این سامانه برخلاف گیربکس‌های CVT متداول اسکووترها، از دو کلاچ برای مدیریت تعویض دنده استفاده می‌کند و امکان کنترل دستی دنده‌ها را نیز فراهم می‌سازد. هوندا برای مدل به‌روزرشده، عملکرد DCT را در سرعت‌های پایین



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

هوندا در دنیای پر هیجان موتورسیکلت از جایگاه بسیار خاصی برخوردار است. همین موضوع سبب شده است برتری آن نسبت به سایر کمپانی‌های مطرح به‌خوبی ملموس باشد. این کمپانی صاحب‌نام ژاپنی سال‌ها تجربه در طراحی و تولید اسکووترها دارد تا بتواند بالاترین سطح کیفیت و راحتی را در اختیار مشتریان خود بگذارد. فورزا یکی از محصولات اسکووتر به‌عبارت دیگر مکسی اسکووتر است که به منظور ماجراجویی بیش‌تر با توان بالاتر در خط تولید هوندا قرار گرفت. از آن‌جا که مدل ۲۰۲۶ این مکسی اسکووتر به‌روزرسانی‌هایی داشته، در ادامه نگاه فنی به فورزا ۷۵۰ خواهیم انداخت.

طراحی جسورانه به سبک سامورایی هوندا فورزا ۷۵۰ یا Forza ۷۵۰ مدل ۲۰۲۶ در دسته مکسی اسکووترهای GT قرار می‌گیرد و طراحی آن تلفیقی از فرم یک اسکووتر شهری و ویژگی‌های ظاهری موتورسیکلت‌های اسپرت است. به عبارت ساده‌تر مکسی اسکووتر به موتورسیکلتی گفته می‌شود که طراحی آن مشابه اسکووتر اما مشخصات فنی یک موتورسیکلت اسپرت‌بایک یا نیکدبایک را داشته باشد. فورزا ۷۵۰ در قسمت جلو، چراغ‌های دوقلوی LED با گرافیک تیز و چراغ‌های روشنایی روز با DRL که با راهنماها یکپارچه شده‌اند، چهره‌ای مدرن و عریض ایجاد می‌کنند. هوندا در نسل به‌روزرشده این مدل، فرم بدنه را باریک‌تر کرده تا علاوه بر بهبود ظاهر، فضای بیشتری در قسمت کف در اختیار راننده قرار گیرد. یکی از مهم‌ترین تغییرات ظاهری و کاربردی، نمایشگر برقی جلو است که اکنون ۲۵ درصد عریض‌تر شده و امکان تنظیم ارتفاع آن در محدوده ۱۲۰ میلی‌متر وجود دارد. راننده می‌تواند در سرعت‌های پایین، شیشه را پایین نگه‌دارد تا دید بازتر و جریان هوای بیشتری داشته باشد و در بزرگراه آن را بالا ببرد تا حفاظت بهتری در برابر باد و کاهش صدای باد ایجاد شود. در قسمت عقب نیز طراحی بدنه بر افزایش قابلیت استفاده روزمره تأکید دارد. فضای زیر زین، محفظه دستکش و کفپایی کاربردی، فورزا ۷۵۰ را از یک وسیله صرفاً تفریحی به یک وسیله حمل‌ونقل روزمره و مسافرتی تبدیل می‌کنند. برای مدل ۲۰۲۶ رنگ‌های جدید نیز ارائه شده‌اند؛ در حالی که ساختار کلی بدنه نسبت به مدل به‌روزرشده قبلی تغییر اساسی نکرده است.

راحتی و ارگونومی به سبک هوندا فورزا ۷۵۰ از ابتدا با هدف ترکیب راحتی اسکووتر با پایداری یک موتورسیکلت طراحی شده است. ارتفاع زین ۷۹۰ میلی‌متر است و شکل باز طراحی‌شده زین علاوه بر افزایش



حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با اشاره به روند افزایش اتوبوس‌های شهری تهران عنوان کرد: «مدیریت شهری طی ۵ سال اخیر نشان داده برای بهبود ظرفیت حمل و نقل تهران پای کار است و از شهریور ۱۴۰۰ تا شهریور امسال توانسته ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس نو وارد چرخه ترددی شهر کند که ۵۰۰ دستگاه آن برقی است. این یعنی در طول ۵ سال مدیریت شهری ششم تهران، به طور متوسط هر ماه ۴۱ اتوبوس نو وارد شهر شده است. این آمار در شرایط وقوع دو جنگ، تحریم و شرایط افزایش قیمت ارز، دستاورد ارزشمندی محسوب می‌شود که نشان می‌دهد افاق خدمت‌رسانی در تهران با همه فراز و فرودها سطح متفاوت و قابل اعتنایی از گذشته پیدا کرده است. به گفته معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، علوه‌بر واردات اتوبوس از منابع داخلی و خارجی، ۱۷۳۸ اتوبوس فرسوده نیز در این دوره بازسازی شده تا از همه ظرفیت‌های پای پوشش حداکثری سفرهای شهری بهره‌گیری شود

«به نقل از «مهر» محسن هرمزی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران گفت: «مهرماه بزرگ‌ترین موقعیت برای توسعه کمی و کیفی وسایل نقلیه عمومی است و مدیریت شهری برای پوشش دادن افزایش تردهای درون شهری، اتوبوس‌های جدید را وارد خطوط پر تردد تهران می‌کند. این یعنی حتی شرایط محاصره جنگی نیز باعث نشده چرخ توسعه امکانات حمل و نقلی شهر کند شود.» آن گونه که معاون شهرداری تهران اعلام کرده، در حال حاضر ۳۱ دستگاه اتوبوس ۱۸ متری دیزلی به بندرعباس رسیده و در حال تخلیه است. قرار است این اتوبوس‌ها ظرف یک هفته ترخیص و راهی تهران شوند. به این ترتیب به مناسبت قرار سیدن مهرماه ایام بازگشایی مدارس به زودی این وسایل نقلیه در تهران رونمایی و وارد خطوط می‌شوند. همچنین ۹ اتوبوس عقاب‌افشان وارد خطوط می‌شود تا شمار اتوبوس‌هایی که در دوره ششم مدیریت شهری به شهر افزوده شده، به ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه برسد. معاون

۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس به ناوگان پایتخت افزوده شد



تأمین منابع پایدار برای توسعه ناوگان عمومی، همچنان دغدغه اصلی مسئولان شهری است؛

رایگان‌سازی مترو؛ مسکن موقت یا آغاز تغییر الگوی حمل و نقل تهران؟



هدف اصلی باید کاهش استفاده از خودرو شخصی باشد

در تهران، مساله اصلی تنها قیمت بلیت مترو نیست، شهر با مجموعه‌ای از مشکلات شامل ترافیک، آلودگی هوا، مصرف بالای سوخت و فرسودگی ناوگان عمومی مواجه است. بنابراین سیاست رایگان‌سازی زمانی می‌تواند به یک سیاست حمل و نقلی موثر تبدیل شود که بخشی از یک برنامه بزرگ‌تر برای تغییر الگوی سفر شهروندان باشد. اگر هدف، کاهش استفاده از خودرو شخصی است، باید هم‌زمان کیفیت، دسترسی، سرعت و پوشش شبکه حمل و نقل عمومی نیز افزایش یابد. مسافری که خودرو شخصی خود را کنار می‌گذارد، انتظار دارد مترو یا اتوبوس بتواند سفر او را با زمان و کیفیت قابل قبول پوشش دهد. از این منظر، رایگان‌سازی می‌تواند یک ابزار برای تحریک تقاضا باشد؛ اما جایگزین توسعه زیرساخت و ناوگان نخواهد شد.

ضرورت تبدیل سیاست موقت به برنامه اقتصادی تمدید رایگان بودن مترو بی‌ارتی تا پایان مهرماه فرصت مناسبی ایجاد می‌کند تا اثر واقعی این سیاست با داده‌های دقیق بررسی شود. تعداد مسافران پیش و پس از رایگان‌سازی، میزان کاهش تردد خودروهای شخصی، تغییر مصرف سوخت، تراکم قطارها، هزینه تحمیل‌شده به شبکه و میزان رضایت شهروندان باید در یک چارچوب مشخص اندازه‌گیری شود. اگر نتیجه مطالعات نشان دهد رایگان‌سازی توانسته سهم قابل توجهی از سفرهای خودرویی را به حمل و نقل عمومی منتقل کند، آن زمان می‌توان درباره ادامه یا اصلاح آن تصمیم گرفت. در مقابل، اگر هزینه سیاست از منافع اقتصادی و زیست‌محیطی آن بیشتر باشد، باید مدل دیگری برای حمایت از حمل و نقل عمومی طراحی شود. در نهایت، مساله تهران تنها رایگان بودن یا نبودن مترو نیست. مساله اصلی این است که چگونه می‌توان حمل و نقل عمومی را به گزینۀ اقتصادی، در دسترس، سریع و قابل اتکا برای شهروندان تبدیل کرد. رایگان‌سازی می‌تواند بخشی از این مسیر باشد؛ اما استمرار آن بدون تأمین مالی پایدار، توسعه ناوگان و ارزیابی دقیق آثار آن، پاسخ کاملی برای بحران حمل و نقل تهران نخواهد بود.

گیرد، ظرفیت شبکه مترو است. افزایش تقاضا برای استفاده از مترو زمانی می‌تواند به کاهش ترافیک کمک کند که شبکه توان پاسخگویی به این تقاضا را داشته باشد. اگر ظرفیت ناوگان محدود باشد، افزایش تعداد مسافران به معنای تراکم بیشتر در ایستگاه‌ها و قطارها خواهد بود. در چنین شرایطی، رایگان شدن مترو اگر چه هزینه سفر را برای شهروند کاهش می‌دهد، اما لزوماً به معنای افزایش کیفیت حمل و نقل عمومی نیست. از همین رو، تأمین قطار جدید، بازسازی ناوگان موجود، توسعه خطوط، افزایش ظرفیت تعمیر و نگهداری و تأمین تجهیزات باید هم‌زمان با سیاست‌های افزایش تقاضا دنبال شود. به گفته معاون امور فرهنگی و اجتماعی شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه، قرار داد تأمین ناوگان مسیر مستقلاً را طی می‌کند و رایگان‌سازی تأثیر قابل توجهی بر آن نداشته است. این تفکیک از نظر سیاست‌گذاری اهمیت دارد؛ چرا که رایگان کردن استفاده از یک شبکه بدون افزایش ظرفیت آن، نمی‌تواند به تنهایی مشکل حمل و نقل شهر را حل کند.

برای مترو هزینه کند اما در مقابل مصرف سوخت کاهش یابد، بخشی از این هزینه از طریق کاهش مصرف سوخت قابل جبران خواهد بود.

البته تحقق این معادله نیازمند اندازه‌گیری دقیق است. نمی‌توان صرفاً بر اساس افزایش تعداد مسافران مترو نتیجه گرفت که همین میزان خودرو از خیابان‌ها حذف شده است. ممکن است بخشی از افزایش سفر با مترو ناشی از جابه‌جایی میان وسایل حمل و نقل عمومی باشد یا حتی برخی شهروندان سفرهایی را انجام دهند که پیش از رایگان شدن مترو انجام نمی‌دادند.

بنابراین برای تصمیم‌گیری بلندمدت، باید مشخص شود رایگان‌سازی دقیقاً چه میزان از سفرهای خودرویی را کاهش داده و چه مقدار صرفه‌جویی در مصرف سوخت ایجاد کرده است.

مترو رایگان، بدون ناوگان کافی؟ مساله دیگری که هم‌زمان با رایگان‌سازی باید مورد توجه قرار

هزینه رایگان‌سازی از کجا تأمین می‌شود؟

رایگان شدن مترو در نگاه نخست سیاستی ساده به نظر می‌رسد؛ مسافر هزینه‌ای برای تهیه بلیت پرداخت نمی‌کند و هزینه سفر برای شهروند کاهش می‌یابد. اما پشت این تصمیم، یک معادله اقتصادی پیچیده قرار دارد. مترو حتی زمانی که مسافر بهای بلیت آن را پرداخت نمی‌کند، همچنان هزینه‌بردار است. قطار باید حرکت کند، برق مصرف شود، ایستگاه‌ها فعال باشند، تجهیزات نگهداری شوند و نیروی انسانی در تمام خطوط حضور داشته باشد.

بنابراین حذف یا کاهش درآمد حاصل از فروش بلیت، به معنای حذف هزینه ارائه خدمات نیست. این هزینه باید از محل دیگری تأمین شود و در نهایت بار مالی آن به بودجه عمومی، شهرداری یا منابع دیگری منتقل خواهد شد.

از این منظر، مهم‌ترین پرسش درباره رایگان‌سازی مترو نه میزان استقبال مردم، بلکه منبع پایدار تأمین مالی آن است. اگر قرار باشد این سیاست برای مدت طولانی ادامه پیدا کند، نمی‌توان صرفاً به منابع مقطعی یا تصمیم‌های سالانه اتکا کرد

کاهش مصرف سوخت؛ حلقه مفقوده معادله استدلال اصلی موافقان استمرار رایگان‌سازی این است که بخشی از مسافرانی که در صورت رایگان نبودن مترو از خودرو شخصی استفاده می‌کنند، به شبکه حمل و نقل عمومی منتقل می‌شوند. اگر این جابه‌جایی واقعاً رخ دهد، نتیجه می‌تواند کاهش تردد خودروها، مصرف بنزین، آلودگی هوا و هزینه‌های ناشی از ترافیک باشد.

در این صورت، بخشی از هزینه‌ای که برای حمل و نقل عمومی پرداخت می‌شود، می‌تواند در بخش دیگری از اقتصاد صرفه‌جویی ایجاد کند. به بیان ساده‌تر، اگر دولت یا شهرداری

رایگان شدن مترو در تهران در ماه‌های اخیر با استقبال شهروندان همراه شده و هم‌زمان بحث‌هایی درباره تأثیر این سیاست بر حمل و نقل عمومی، تأمین ناوگان و منابع مالی مترو مطرح شده است. در همین راستا، مصطفی موسوی پسندی، معاون امور فرهنگی و اجتماعی شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه، درباره آخرین وضعیت این موضوع توضیح داد. موسوی پسندی در گفت‌وگو با «مهر» درباره ارتباط رایگان‌سازی مترو با تأمین ناوگان اظهار کرد: «قرار داد تأمین ناوگان به صورت جداگانه در حال پیگیری است و ارتباط مستقیمی با رایگان‌سازی مترو ندارد.» به گفته او، شرایط ناشی از جنگ روند کار را تا حدودی دشوار کرده، اما قرارداد همچنان در حال پیشرفت است و رایگان‌سازی تأثیر قابل توجهی بر این روند ندارد.

وی رایگان‌سازی مترو را سیاست کلی شهرداری تهران دانست و گفت این تصمیم در شرایط جنگ و فشارهای اقتصادی، اتفاق مثبتی برای مردم بوده است. موسوی پسندی همچنین تأکید کرد استمرار این سیاست تا حد زیادی بر مطالعات میدانی و بررسی تأثیر آن بر کاهش ترافیک و مصرف سوخت استوار شده است. این مقام مسئول همچنین از امکان جبران بخشی از کسری منابع ناشی از رایگان‌سازی از محل صرفه‌جویی در مصرف سوخت سخن گفت و اعلام کرد شهرداری تهران طرح جامعی را برای ادامه این روند به شورای شهر ارائه کرده است. در ادامه، شورای اسلامی شهر تهران نیز با تصدیق ارائه خدمات رایگان حمل و نقل عمومی در خطوط مترو و اتوبوس‌های تندرو موافقت کرده و استفاده از مترو و بی‌ارتی تا پایان مهرماه ۱۴۰۵ رایگان خواهد بود.

لاماری ایما

مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR



Autoworld.ir

یکشنبه ۲۹ شهریور ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۷۲

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

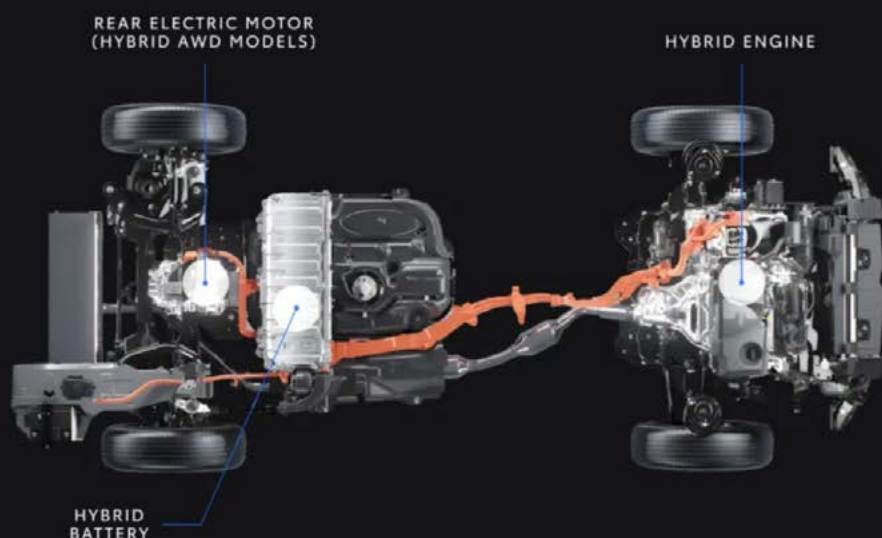
پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhdro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ - ۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۸۱۰۳صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلبرد
Billboard

تکنولوژی هیبرید توپوتا پریوس نسل جدید

توپوتا پریوس نسل جدید به نسل پنجم سیستم هیبریدی THS5 مجهز است که یک موتور بنزینی ۲ لیتری ۴ سیلندر را با موتور ژنراتور الکتریکی و گیربکس E-CVT با تقسیم توان سیاره‌ای ترکیب می‌کند. این مجموعه از باتری لیتیوم-یون تغذیه می‌شود و در نسخه دیفرانسیل جلو ۱۹۴ اسب بخار قدرت و در نسخه چهار چرخ محرک ۱۹۶ اسب بخار قدرت ترکیبی تولید می‌کند. معماری جدید با کاهش تلفات الکتریکی و افزایش توان موتورهای برقی، شتاب بهتر را در کنار مصرف سوخت پایین فراهم کرده است.



چرا خودرو پلاگین-هیبرید گزینه مناسبی است؟

گسترش خودروهای پلاگین-هیبریدی می‌تواند یکی از مسیرهای مهم برای کاهش تدریجی وابستگی حمل و نقل به سوخت‌های فسیلی باشد؛ به‌ویژه در کشورهایی که هنوز زیرساخت شارژ خودروهای تمام‌برقی به اندازه کافی توسعه نیافته است. PHEV با ترکیب موتور احتراق داخلی و باتری قابل شارژ، امکان پیمایش روزمره با انرژی الکتریکی و استفاده از موتور بنزینی در سفرهای طولانی را فراهم می‌کند. برای کشورهای خاورمیانه، از جمله ایران، این فناوری می‌تواند در دوره گذار اهمیت بیشتری داشته باشد. در چنین بازاری، توسعه ناگهانی خودروهای تمام‌برقی بدون توسعه هم‌زمان شبکه برق و ایستگاه‌های شارژ می‌تواند چالش‌های زیرساختی ایجاد کند. مطالعات علمی نیز نشان می‌دهند ادغام خودروهای برقی با شبکه نیازمند برنامه‌ریزی برای ظرفیت تولید، مدیریت بار و زیرساخت شارژ است. پلاگین-هیبرید البته راه‌حل نهایی نیست. آژانس بین‌المللی انرژی تأکید می‌کند مزیت زیست‌محیطی PHEV به میزان قابل توجهی به دفعات شارژ و سهم مسافت طی شده در حالت تمام‌برقی وابسته است. با این حال، برای کشورهایی که هنوز در مسیر توسعه شبکه شارژ هستند، می‌توان آن را فناوری واسطه دانست که هم امکان برقی‌سازی بخشی از سفرهای روزانه را فراهم می‌کند و هم وابستگی خودرو به زیرساخت شارژ را کاهش می‌دهد. بنابراین توسعه هم‌زمان PHEV، زیرساخت شارژ و شبکه برق می‌تواند رویکردی تدریجی برای گذار به حمل و نقل برقی باشد. لازم به ذکر است که نسل جدید پلاگین-هیبریدی‌ها به لطف ارتقای تکنولوژی در واحد الکتریکی و الکترونیکی از پیمایش ترکیبی بالاتری برخوردارند؛ همین مهم سبب برتری آن‌ها نسبت به سایر مدل‌ها خواهد شد.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

روز گذشته قیمت برخی مدل‌های خودرو در بازار رشد داشت و در برخی دیگر شاهد کاهش قیمت بودیم



فیدلیتی الیت ۷ نفره با افت ۱۰ میلیون تومانی در بازار ۵ میلیارد و ۹۴۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



رسپکت نیو با افت ۵ میلیون تومانی در بازار ۴ میلیارد و ۳۸۵ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با رشد ۱۲ میلیون تومانی در بازار ۳ میلیارد و ۱۲۷ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



پژو ۲۰۷ دنده‌ای پانوراما با افت ۱۰ میلیون تومانی در بازار ۲ میلیارد و ۳۹۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

فروش ویژه

LAMARI NEO

اقساط
۳ و ۵ سالقیمت
قطعییکسال
گارانتی تعویضLAMARI
نمایندگی کد ۲۱۵۵ آراین موتورارتباط با ما
۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰-۱