



بابک صدراپی، کارشناس صنعت خودرو مطرح کرد
ارزیابی سیاست توسعه
خودروهای برقی در کشور



چرا مازراتی گران است؟!
۱۲ صفحه



استارت
Start

امید محمدی

سر دبیر

تأثیر قربانی فاصله

سیاستگذاری با واقعیت تولید

صنعت تأثیر رانمی توان با عددی که روی برچسب محصول نوشته می شود، تحلیل کرد قیمت یک حلقه تأیر، حاصل عملکرد زنجیرهای است که از مواد اولیه آغاز می شود و به حمل و نقل، انرژی، نیروی انسانی، سرمایه در گردش و نهایتاً تولید می رسد. ۲ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

بازار دست دوم اروپا آرام آرام با موج خودروهای برقی لیزینگ و شرکتی روبه رو می شود:

واردات خودرو بیشتر شده است
اما هنوز کافی نیست
۷ صفحه

یک کارشناس اقتصادی

در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

بورس کالا می تواند فاصله
قیمت گذاری دستوری و واقعیت
بازار خودرو را کاهش دهد
۳ و ۲ صفحات

محمد حسین رضایی

مدیر عامل شرکت تولیدی صنعتی

«آذین خودرو» شد
۴ صفحه

وزیر و معاونین صمت امروز به ایران خودرو و سایپا رفتند!

افتتاح خط تولید «آریا» و رونمایی از ۳ محصول جدید در گروه خودروسازی «سایپا»

آیین رونمایی از سه خودرو جدید گروه خودروسازی سایپا و افتتاح خط تولید آریا با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت و معاونین و مدیران وزارت صمت برگزار شد
۸ صفحه

مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو»:

سایپا نیازمند حمایت
مالی دولت و ثبات
مدیریتی است
۱۴ و ۱۵ صفحات

مهم ترین محرک های رشد قیمت سهام
خودروسازان چه مولفه هایی هستند؟

سمت و سوی گروه
خودرویی در بازار سهام
بافزارسیدن فصل پاییز
۵ صفحه

بازار دست دوم اروپا آرام آرام با موج خودروهای
برقی لیزینگ و شرکتی روبه رو می شود:

خودروهای برقی کار کرده
در اروپا از افت قیمت تا
شکل گیری بازار واقعی
۷ صفحه



مدیرعامل گروه «سایپا» در مراسم رونمایی محصولات جدید تشریح کرد: ۹ صفحه

از توسعه محصول تا معرفی خانواده جدید موتور

اتمسفرانی

حس خوب، خرید مطمئن



۰۲۱-۲۲۸۱۴۰۴۰

ارتباط با ما

قیمت قطعی

تحويل فوری



فروش ویژه LAMARI NEO

فروش ویژه

LAMARI NEO



اقساط
۳ و ۵ سال



قیمت
قطعی



یکسال
گارانتی تعویض



LAMARI

نماینده گد ۲۱۰۵ آراین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰-۱

قدرتمندترین و سریع ترین «بتلی» تاریخ در راه است

«بتلی» در آستانه رونمایی رسمی از نخستین خودرو تمام‌برقی خود، جزئیات ترازهای از مدل جدید Torrell منتشر کرده و وعده داده است این خودرو به قدرتمندترین و سریع ترین محصول تولیدی تاریخ برنده تبدیل شود. این شاسی بلند برقی که لواخ راه جاری معرفی خواهد شد، آغازگر فصل تولیدی ترازهای تاریخ خودرو ساز لوکس بریتانیایی محسوب می‌شود. بتلی تأیید کرده تراز کال از نظر شتاب، گویی، تمام محصولات تولیدی پیشین شرکت را پشت سر خواهد گذاشت. همچنین این خودرو عنوان قدرتمندترین خودرو تاریخ بتلی را از Continental GT Speed خواهد گرفت. مدلی که ۲۷۱ اسب‌بخار قدرت تاکنون رکورد دار برنده بود. بر اساس گزارش‌ها، تراز کال به سامانه‌ای دومو تور، مجهز خواهد بود که حدود ۸۵۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. این خودرو بر پایه پلتفرم PPE گروه فولکس‌واگن توسعه یافته معماری



مدنی که در محصولات برقی آلودی و پورشنه نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد. بتلی همچنین از ساختار اکتریکی ۸۰۰ واتنی بهره خواهد برد تا عملکرد و سرعت شارژ در سطح بالایی قرار گیرد. با وجود این ابعاد چشمگیر، مدیران بتلی تأکید دارند که هدف اصلی تراز کال ثبت رکوردهای عملکردی نیست به گفته شرکت، این خودرو همچنان باید همان حس آرامش، راحتی و قدرت بی‌چندرس شناخته شده محصولات بتلی را ارائه کند. از همین رو، تمرکز مهندسان بیش از آن که روی ابعاد خاص قدرت باشد، روی کیفیت سواری و تجربه لوکس رانندگی قرار گرفته است. نکته جالب توجه این که تراز کال از لحاظ فنی قریب‌بازی پامپل جدید Porsche Cayenne Electric خواهد داشت، حتی برخی گزارش‌ها از اشتراک بخشی از موتورهای الکتریکی و سامنه‌های میان این دو خودرو خبر می‌دهند.

یک کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛ بورس کالا می‌تواند فاصله قیمت‌گذاری دستوری و واقعیت بازار خودرو را کاهش دهد



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

با توجه به اختلاف نظرهایی که درباره نحوه عرضه و قیمت‌گذاری خودرو وجود دارد، از نگاه شما ورود خودرو به بورس کالا چه تغییری در سازوکار فعلی بازار ایجاد می‌کند و چرا این شیوه را می‌توان یک گام در جهت شفاف‌تر شدن معاملات دانست؟

منتقل کردن این هم یک واقعیت است، خلأ برای اثری در شرایطی قرار دارد که افزایش قیمت هر کالای ضروری، فشار مستقیمی بر هزینه زندگی وارد می‌کند. بنابراین راهکار، انتخاب میان «تولیدکننده» و «مصرف‌کننده» نیست. سیاست‌گذار باید کاری کند که اساساً هزینه تولید کاهش یابد. این جاست که مساله لجسٹیک اهمیت پیدا می‌کند. اگر یک کاد اولیه به دلیل محدودیت مسیرهای تجاری، چندین برابر هزینه واقعی خود به کارخانه برسد، کنترل قیمت محصول نهایی نمی‌تواند این تا کارآمدی را از بین ببرد. هزینه فقط از صورت‌های مالی تولیدکننده به شکل دیگری در اقتصاد ظاهر می‌شود؛ یا به شکل زیان‌بنگاه، یا کاهش تولید، یا افزایش نیاز به منابع بانکی و در نهایت فشار بیشتر بر مصرف‌کننده. بنابراین در شرایط فعلی، وزارتخانه‌های مسئول باید بخشی از انرژی خود را از کنترل قیمت به سمت کاهش هزینه اختصاص دهند. ایجاد مسیرهای مطمئن برای واردات مواد اولیه، توسعه ارتباطات تجاری با کشورهای همسایه، کاهش حلقه‌های واسطه‌ای و تسهیل حمل‌ونقل می‌تواند اثر بسیار بیشتری از دستورهای قیمتی بر بازار داشته باشد. درواقع اگر سیاست‌گذار بتواند هزینه تولید یک حلقه تأییر را پایین بیاورد، بدون آن که حتی یک ریال به قیمت فروش دست‌بند، هم تولیدکننده منتفع می‌شود و هم مصرف‌کننده. اما اگر فقط قیمت را سرکوب کند، بدون آن که هزینه‌های پشت آن را ببیند، تعادل بازار را به‌صورت مصنوعی حفظ کرده‌است. تجربه صنایع مختلف نشان داده است که قیمت‌گذاری دستوری در جایی که ساختار هزینه به‌سرعت تغییر می‌کند، اگر بدون سازوکار اصلاح و نظارت باشد، در نهایت به کاهش سرمایه‌گذاری و تولید منجر می‌شود. صنعت تأییر امروز بیش از هر چیز به سیاستی نیاز دارد که تولید را اقتصادی نگه دارد و هم‌زمان اجازه ندهد افزایش هزینه‌ها بدون شفافیت به مصرف‌کننده منتقل شود. مساله تأییر در نهایت فقط مساله قیمت آن نیست؛ آزمون برای سیاست‌گذاری صنعتی است. اگر قرار است تولید داخلی حفظ شود، باید اقتصاد تولید نیز حفظ شود. نمی‌توان از کارخانه خواست که با هزینه‌های امروز، محصول را با قیمت دیروز تولید کند. حمایت از مصرف‌کننده نیز از کارکنای آغاز می‌شود که بتواند درآدم همچنان تولید کند.



جانش جریمه خودروهای اماراتی در لندن

«هر سال با آغاز فصل تابستان، خیابان‌های مناطق لوکس لندن میزبان خودروها خاص و گران قیمت از کشورهای حاشیه خلیج فارس می‌شوند. اما آن چه بیش از حضور فراری‌ها، لامبورگینی‌ها و مک‌لارن‌های پاک خارجی توجه مسئولان شهری را به خود جلب کرده، حجم بالای تخلیفات پارک و دشواری دریافت جریمه‌ها از مالکان این خودروهاست. براساس گزارشی که به نقل از «Wall Street Journal» منتشر شده، بسیاری از گردشگران نوتمند خودروهای شخصی خود را از امارات قطر و سایر کشورهای منطقه به بریتانیا منتقل می‌کنند و مدت اقامت خود را با قانون پارک رانندگی می‌گیرند. مشکل اصلی اما نه‌مسور جریمه، بلکه وصول آن است؛ زیرا پیگیری مالکان خودروهای چرخس پی از ترک بریتانیا بسیار دشوار است. آمار

توجهی از منابع مالی صرف هزینه‌های جاری می‌شود و منابع کافی برای سرمایه‌گذاری بلندمدت باقی نمی‌ماند. بازار سرمایه می‌تواند بخشی از منابع را به‌صمت پروژه‌هایی هدایت کند که بازدهی آن‌ها در یک دوره زمانی مشخص ایجاد می‌شود. برای صنعت خودرو، این موضوع می‌تواند شامل توسعه خطوط تولید، داخلی‌سازی برخی قطعات، ارتقای فناوری و بهبود بهره‌وری باشد. البته تنه مالی به تنهایی کافی نیست. اگر ساختار اقتصادی به‌گام اصلاح نشود، حتی منابع جدید نیز ممکن نیست صرف جبران زیان‌های انباشته و هزینه‌های جاری شود. بنابراین اصلاح قیمت‌گذاری افزایش بهره‌وری، شفافیت مالی و تأمین مالی باید هم‌زمان دنبال شوند.

در نهایت اگر بخواهیم نقش بورس کالا را در صنعت خودرو فراتر از یک روش فروش بینیم، این سازوکار چه جایگاهی در اصلاح ساختار اقتصادی صنعت خودرو خواهد داشت؟

به اعتقاد من، بورس کالا را نباید یک راه‌حل مطلق برای تمام مشکلات صنعت خودرو دانست. این بازار یک ابزار است و کارکرد آن زمانی بهتر نمایان می‌شود که در کنار اصلاحات دیگر قرار گیرد.

اگر عرضه شفاف، رقابت، قیمت‌گذاری منطقی، تأمین مالی و دسترسی به اطلاعات در کنار یکدیگر قرار بگیرند، صنعت خودرو می‌تواند از یک رابطه دستوری و غیرشفاف فاصله بگیرد و به سمت سازوکارهای اقتصادی قابل پیش‌بینی‌تر حرکت کند. نکته مهم این است که سیاست‌گذاری باید به‌جای تمرکز صرف بر قیمت نهایی، کل زنجیره تولید و توزیع را مورد توجه قرار دهد. خودرو ساز باید امکان تولید اقتصادی داشته باشد، مصرف‌کننده باید بازار رقابتی و شفاف بر خوردار باشد و سرمایه‌گذار نیز باید بتواند با اطلاعات روشن درباره آینده صنعت بگیرد. بورس کالای می‌تواند یکی از اجزای این فرآیند باشد و در صورت طراحی درست، نقش بازار سرمایه را در اقتصاد واقعی کشور پررنگ‌تر کند.

به همین دلیل برای ارزیابی بورس کالا باید فقط به عددنایی در یک بستر مشخص قابل مشاهده باشد، تصویر روشن‌تری از عملکرد اقتصادی شرکت ارائه می‌شود. این مساله به‌خصوص برای شرکت‌هایی که در بازار سرمایه حضور دارند، اهمیت بیشتری دارد. سرمایه‌گذار باید بتواند ارتباط میان تولید، فروش، درآمد و سودآوری شرکت را بررسی کند. هرچه اطلاعات واقعی‌تر و شفاف‌تر، اختیار بازار نمی‌توان انتظار داشت صرفاً با تعیین سنگ قیمت اداری، مشکلات ساختاری بازار برطرف شود.

یکی از استدلال‌های موافقان بورس کالا، کاهش رانت واسطه‌گری است. با توجه به تجربه بازار خودرو، این سازوکار چگونه می‌تواند فاصله میان قیمت کارخانه و بازار را تحت تأثیر قرار دهد؟

مساله اصلی این است که قیمت خودرو نباید صرفاً حاصل یک تصمیم‌داری باشد، بلکه باید مجموعه‌ای از عوامل اقتصادی از جمله میزان عرضه، تقاضا، هزینه تولید و شرایط بازار را منعکس کند. بورس کالا این امکان را فراهم می‌کند که معامله در یک بستر شفاف انجام شود و قیمت نیز در فرآیندی قابل مشاهده شکل بگیرد. در چنین ساختاری، اطلاعات مربوط به معاملات برای فعالان بازار قابل رصد است و همین موضوع می‌تواند از شکل‌گیری برخی مناسبات غیرشفاف جلوگیری کند. به اعتقاد من، یکی از مشکلات بازار خودرو در سال‌های گذشته، نه فقط سطح قیمت، بلکه نحوه شکل‌گیری نرخ و فاصله میان قیمت رسمی و نرخ معاملاتی بوده است. هرچه این فرآیند شفاف‌تر شود، امکان تحلیل اقتصادی و تصمیم‌گیری برای تولیدکننده، مصرف‌کننده و سرمایه‌گذار نیز بیشتر خواهد شد.

بخشی از مخالفت‌ها با عرضه خودرو در بورس کالا به این نگرانی بازمی‌گردد که کشف قیمت در بورس ممکن است به افزایش بهای خودرو برای مصرف‌کننده منجر شود. آیا باید قیمت‌شکل گرفته در بورس را از واسطه‌گران از تر شدن خود دانست؟

بین «شفاف‌شدن قیمت» و «افزایش قیمت» تفاوت وجود دارد. اگر در یک بازار محدودیت عرضه وجود داشته باشد، با هزینه‌های تولید افزایش پیدا کرده باشد، این عوامل در هر صورت بر قیمت اثر خواهند گذاشت. جذب بورس کالا الزاماً باعث از بین رفتن این عوامل نمی‌شود، بلکه ممکن است فقط محل شکل‌گیری قیمت را از یک بستر شفاف به بازاری غیرشفاف منتقل کند.



نوسازی ماشین‌آلات و سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت مورد استفاده قرار گیرد. صنعت خودرو برای عبور از مشکلات فعلی به منابع مالی پایدار نیز دارد و اتکا به یک منبع خاص نمی‌تواند پاسخگوی این نیاز باشد. بازار سرمایه، نظام بانکی و سایر ابزارهای تأمین مالی باید در کنار یکدیگر قرار بگیرند تا منابع مورد نیاز تولید تأمین شود. **با توجه به این که صنعت خودرو هم‌زمان با مشکل نقدینگی، هزینه‌های تولید و محدودیت سرمایه‌گذاری مواجه است، آیا تقویت تأمین مالی از بازار سرمایه می‌تواند به افزایش ظرفیت تولید نیز منجر شود؟** اگر منابع مالی با برنامه مشخص وارد تولید شوند، می‌توانند نقش مهمی در توسعه ظرفیت و افزایش بهره‌وری داشته باشند. مشکل بسیاری از صنایع این است که بخش قابل

یکی از مشکلات جدی خودرو سازان، کمبود نقدینگی و هزینه بالای تأمین منابع است. آیا می‌توان انتظار داشت تقویت ارتباط صنعت خودرو با بازار سرمایه، بخشی از این مشکل را برطرف کند؟

بازار سرمایه ظرفیت قابل توجهی برای تأمین مالی تولید دارد؛ اما نباید تصور کرد که صرف عرضه خودرو در بورس کالا به معنای تأمین مالی مستقیم خودرو ساز است. این دو موضوع به یکدیگر به‌تربط هستند اما یکسان نیستند.

مساله مهم این است که وقتی یک شرکت فعالیت اقتصادی صنایع باشد، اگر صنایع مختلف بتوانند محصولات خود را در از برایی باشند، استفاده از ابزارهای مختلف بازار سرمایه برای تأمین مالی نیز می‌تواند تسهیل شود. منابع حاصل از این مسیر می‌تواند بر مبنای داده‌های واقعی‌تری انجام شود.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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... ایده‌آل

www.mvmco.ir



صد ها خودرو دارد، اما موجودی فعلی فاصله زیادی با شرایط معمول دارد. مشکل تنها به نمایندگی ها محدود نمی شود. برخی مشتریان نیز ناچار شده اند ماه ها برای تحویل خودرو منتظر بمانند. گزارش CNBC به زوجی اشاره می کند که سفارش RAV4 خود را در ماه مارس ثبت کرده اند و پس از حدود ۶ ماه در آستانه دریافت خودرو قرار گرفته اند. تویوتا پیش تر هشتاد داده بود که عرضه نسل جدید RAV4 در ماه های ابتدایی با محدودیت روبه رو خواهد شد. این خودرو اکنون در بازار آمریکا تنها با پیش رانه هیبریدی عرضه می شود و در آغاز تولید، بخش عمده خودروهای مورد نیاز از ژاپن و کانادا تأمین می شدند. همزمان با سازی خطوط تولید کارخانه کنتاکی و برخی اختلالات در زنجیره تأمین نیز روند عرضه تأثیر گذاشتند

کمبود عرضه Toyota RAV4 در بازار آمریکا همچنان ادامه دارد و شرایط به جایی رسیده که برخی خریداران برای تحویل این کراس اوور محبوب باید ماه ها در صف انتظار بمانند و وضعیتی که معمولاً بیشتر در مورد خودروهای سوپر اسپرت و مدل های تولید محدود دیده می شود تا یک کراس اوور خانوادگی پر فروش ماه ها پس از آن که گزارش هایی درباره کاهش شدیدی موجودی RAV4 در نمایندگی های تویوتا منتشر شد، بازار هنوز به شرایط عادی باز نگشته است. بسیاری از نمایندگی ها با کمبود خودرو مواجه هستند و برخی از آن ها بخش قابل توجهی از فضای نمایشگاه و محوطه فروش خود را خالی می بینند. Bobby Crabtree، مالک یک نمایندگی تویوتا در ایالت کنتیکت اعلام کرده است مجموعه تحت مدیریت او ظرفیت نگهداری

برای تحویل تویوتا RAV4 باید ماه ها صبر کنید



نماینده صاحبان اکثریت سهام ایران خودرو:

در سخت ترین شرایط اقتصادی و جنگی به تولید روزانه ۲ هزار دستگاه خودرو رسیدیم

نماینده صاحبان اکثریت سهام ایران خودرو در حاشیه بازدید وزیر صمت از ایران خودرو از تثبیت تولید این شرکت در سطح روزانه ۲ هزار دستگاه خودرو با وجود تداوم تنش های بین المللی خبر داد



فقدان توسعه و فناوری رقابت را سخت می کند

نماینده صاحبان اکثریت سهام ایران خودرو همچنین درباره قیمت گذاری تأخیری گفت: «در شرایط تورمی، قیمت گذاری با تأخیر و به صورت پستی، شرکت را همواره با زیان مواجه می کند؛ چرا که ما انبار برای ذخیره سازی نداریم و هر گونه تغییر قیمتی ما را متاثر می کند. استفاده از تجربه کشورهای مانند ترکیه در ساز و کار قیمت گذاری می تواند به شرکت ها کمک کند تا در کنار حفظ برنامه تولید، برنامه های توسعه ای خود را نیز دنبال کنند.»

کشاورز در پایان با اشاره به ضرورت توسعه فناوری و محصول گفت: «اگر توسعه نداشته باشیم و فناوری و محصولات جدید را در اختیار مصرف کننده قرار ندهیم، با توجه به حضور رقبای قدرتمند خارجی، حفظ بازار دشوار خواهد بود.»

وی ادامه داد: «حتی اگر شرکت درهای سود نکند، اما بتواند پرسنل خود و زنجیره اش را حفظ کند، برای ما کفایت خواهد کرد. نگرانی اصلی ما این است که محدودیت منابع مالی، مانع اجرای برنامه های توسعه ای شود. امیدواریم با حمایت وزیر صمت، مسیر توسعه صنعت و ایران خودرو ادامه پیدا کند.»

جنگی کشور، بتواند به تولید روزانه ۲ هزار دستگاه خودرو برسد.

۶۰۰ کارخانه در حال تأمین قطعات

نماینده صاحبان اکثریت سهام ایران خودرو با اشاره به ابعاد سرمایه گذاری در صنعت خودرو اظهار کرد: «آن چه امروز در ایران خودرو و کارخانه های آن مشاهده می کنید، تنها بخش انتهایی یک زنجیره بزرگ است. در زنجیره تأمین صنعت خودرو، دست کم ۶۰۰ کارگاه، کارخانه و شرکت بزرگ و کوچک در حال تولید قطعات هستند که سرمایه گذاری و فناوری قابل توجهی در آن ها انجام شده است.»

کشاورز افزود: «ما اعتقاد داریم که محصولات کنونی فاصله معناداری با آن چه که باید باشد، دارد. هنوز مصرف کننده ایرانی به سطح رضایت مورد انتظار نرسیده است. تلاش ما این است که محصولی تولید کنیم که مصرف کننده در طول عمر خودرو با حداقل مشکل مواجه باشد و شاید مادر ایران خودرو تاکنون تنها ۳۰ درصد راه را رفته ایم و بخش قابل توجهی از عیوب مزمن محصولات را در سال آینده برطرف خواهیم کرد.»

نماینده صاحبان اکثریت سهام ایران خودرو در حاشیه بازدید وزیر صمت از ایران خودرو از تثبیت تولید این شرکت در سطح روزانه ۲ هزار دستگاه خودرو با وجود تداوم تنش های بین المللی خبر داد و تأکید کرد: «این آمار در حالی است که با تورم ۸۰ تا ۹۰ درصد، افزایش چندبرابری هزینه های لجستیک و عرضه بسیاری از مواد اولیه بالاتر از قیمت های جهانی، اقتصاد ایران خودرو را به صورت کاملاً مرزی حفظ کرده ایم به نقل از «ایکوپرس» حمید کشاورز در جریان بازدید وزیر صمت و معاونان این وزارتخانه از ایران خودرو خاطر نشان کرد: «حفظ اشتغال ایران خودرو و زنجیره تأمین آن اهمیت بالایی دارد و در این میان، حتی پس از جنگ یک نفر را نیز از چرخه کار خارج نکردیم. مادر صنعت خودرو به کمک شما نیاز داریم تا به سمت استاندارد سازی و تولید انبوه بیشتر و تولید دو میلیون خودرو که حداقل ۵۰۰ هزار دستگاه آن قابلیت صادرات داشته باشد، دست پیدا کنیم.»

وی افزود: «تغییراتی که در گروه صنعتی ایران خودرو اتفاق افتاده، باعث شده این مجموعه در سخت ترین شرایط اقتصادی و حتی شرایط

پیگیری يك موضوع Follow up

ارزبایی سیاست توسعه خودروهای برقی در کشور



سیاست برقی سازی صنعت و بازار خودرو در کشور طی سال های اخیر با وعده های متعددی از سوی سیاست گزاران همراه بوده و حتی از دولت های گذشته نیز اخباری مبنی بر ورود ده ها هزار تاکسی برقی به ناوگان حمل و نقل عمومی تا معرفی پلتفرم های تولید داخل را از سوی متولیان و سیاست گزاران این حوزه شاهد بودیم؛ با این حال، شواهد موجود حاکی از آن است که این سیاست به دلیل فقدان نگاه ساختاری و خطاهای استراتژیک در حوزه واردات و تولید، نتوانسته به اهداف از پیش تعیین شده دست یابد. در این راستا، بابک صدرایی کارشناس صنعت خودرو در تشریح ریشه های ناکامی سیاست برقی سازی در کشور اظهار کرد: «موضوع برقی سازی یک پروژه بلندمدت و ساختاری است، نه یک پروژه کوتاه مدت یا فرمحور که بتوان آن را با دستور و به صورت مقطعی پیش برد و متأسفانه سیاست گزاری های احساسی، پراکنده و بدون منطق اقتصادی، مانع از شکل گیری یک استراتژی جامع در این حوزه شد و در نهایت این بازار را به بن بست کشاند.» وی با انتقاد از خطای صورت گرفته در اولویت بندی واردات خودروهای برقی تأکید کرد: «یکی از بزرگ ترین اشتباهات سیاست گزار، هدایت این خودروها به سمت بخش لوکس و گران قیمت بود و خودروهای برقی تنها زمانی در بازار با استقبال نسبی روبه رو شدند که از برندهای نامدار جهانی بودند و دلیل اصلی خرید آن ها نیز تفاوت چشمگیر و چند میلیاردی قیمت این مدل ها با نسخه بنزینی مشابه همان برند بود؛ در واقع، هر چند برندهایی مانند فولکس واگن به دلیل قیمت گذاری رقابتی تر توانستند بخشی از خریداران را به پذیرش این ریسک ترغیب کنند، اما خودرو برقی به جای این که به عنوان یک محصول اقتصادی وارد سبد مصرف عمومی جامعه شود، عملاً به خودرو دوم یا سوم اقشار مرفه تبدیل شد.» این کارشناس صنعت خودرو تنوع بی ضابطه در برندها و مدل های وارداتی را یکی دیگر از چالش های اساسی دانست و تصریح کرد: «واردات مدل های متعدد بدون ایجاد زیرساخت های متناسب، موجب پراکندگی خدمات پس از فروش و کمبود قطعات یدکی شد؛ در حالی که استراتژی منطقه ای بود که تمرکز سیاست گزار بر واردات انبوه تنها چند مدل مشخص قرار می گرفت تا علاوه بر کاهش قیمت تمام شده، پشتیبانی فنی و زنجیره تأمین قطعات نیز تضمین شود.»

زاپاس Spare Tire

محمدحسین رضایی مدیرعامل شرکت تولیدی-صنعتی «آذین خودرو» شد



بهره گیری هدفمند از ظرفیت های هوش مصنوعی و فناوری های نوین در بخش های تولیدی و مدیریتی، از دیگر مأموریت های مورد تأکید در دوره جدید مدیریت شرکت تولیدی صنعتی آذین خودرو است. با آغاز این دوره مدیریتی، آذین خودرو در نظر دارد با تمرکز بر نوآوری، کیفیت، توسعه فناوری و افزایش توان رقابتی، مسیر رشد و تعالی خود را با رویکردی تازه دنبال کند.

براساس برنامه های ترسیم شده برای دوره جدید مدیریت شرکت، توسعه بازار و گسترش همکاری با خودروسازان، ارتقای مستمر کیفیت محصولات، افزایش بهره وری، تعمیق ساخت داخل، تقویت فعالیت های تحقیق و توسعه و توسعه فناوری از مهم ترین محورهای پیش رو خواهد بود. همچنین حرکت به سمت هوشمندسازی فرآیندها،

مدیرعامل جدید را به وی ابلاغ کرد. این انتصاب در راستای رویکرد گروه صنعتی آذین خودرو برای تداوم مسیر توسعه و تحول، تقویت ساختار مدیریتی و بهره گیری از ظرفیت نسل جدید مدیران صورت گرفته است؛ رویکردی که هدف آن شتاب بخشی به برنامه های توسعه ای و ارتقای جایگاه شرکت در صنعت قطعه سازی و زنجیره تأمین صنعت خودرو است.

در مراسمی که ۲۹ شهریورماه ۱۴۰۵ با حضور مدیران ارشد گروه صنعتی آذین خودرو و جمعی از مدیران و کارکنان شرکت تولیدی-صنعتی آذین خودرو برگزار شد، مهندس محمدحسین رضایی به عنوان مدیرعامل جدید این شرکت معرفی شد. در این مراسم، دکتر رضا رضایی، رئیس هیات مدیره شرکت تولیدی صنعتی آذین خودرو حکم انتصاب

آینده مبهم چهار کارخانه «فولکس واگن» در آلمان



گزارش‌های منتشرشده از آلمان نشان می‌دهد Volkswagen Group در حال بررسی یکی از بزرگ‌ترین برنامه‌های بازسازی ساختار خود در دهه‌های اخیر است؛ برنامه‌ای که می‌تواند به تعطیلی چهار کارخانه مهم این خودرو ساز و حذف هزاران فرصت شغلی منجر شود. بر اساس اطلاعاتی که از یک سند داخلی ۱۴۷ صفحه‌ای منتشر شده، مدیران فولکس واگن در حال تدوین طرحی «بنیادین» و «در دناک» برای کاهش هزینه‌ها و افزایش رقابت‌پذیری شرکت هستند. گفته می‌شود این برنامه بخشی از تلاش فولکس واگن برای مقابله با کاهش تقاضا در برخی بازارها و همچنین افزایش فشار خودرو سازان چینی در اروپاست. طبق این گزارش، چهار کارخانه‌امدن، تسویکا، هانوفر و نکارزولم در معرض بیشترین خطر قرار دارند. برنامه پیشنهادی به صورت مرحله‌ای اجرا خواهد شد و احتمال می‌رود تعطیلی این تأسیسات بین

سال‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۴ انجام شود. کارخانه‌امدن که از سال ۱۹۶۴ فعالیت می‌کنند بیش از ۷ هزار و ۷۰۰ نفر را در استخدام دارد و مدل‌های برقی ID.۴، ID.۷ و Tourer در آن تولید می‌شوند. در مقابل، کارخانه تسویکا و با حدود ۸ هزار کارمند یکی از مهم‌ترین مراکز تولید خودروهای برقی گروه محسوب می‌شود و محصولاتی مانند e-tron، Cupra Born و ID.۴، ID.۷ و ID.۵ در آن ساخته می‌شوند. بر اساس سناریوی مطرح‌شده، پس از این دوسایت نوبت به کارخانه هانوفر خواهد رسید؛ مرکز که تولید ون‌هایی نظیر ID. Buzz را بر عهده دارد. همچنین کارخانه نکارزولم آتودی با حدود ۱۵ هزار و ۵۰۰ کارمند نیز در فهرست سایت‌هایی قرار گرفته که آینده آن‌ها نامشخص توصیف شده است. این کارخانه اکنون مدل‌هایی مانند ID.۵، ID.۸۸ و e-tron GT را تولید می‌کند.



ویژه‌ها

احکام خودرویی برنامه هفتم باید به درستی اجرایی شود



عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس گفت: «در قانون برنامه هفتم توسعه پیش‌بینی کرده‌ایم که هر سال ۵۰۰ هزار خودرو فرسوده از چرخه خارج شود و به همان میزان نیز خودروهای برقی و هیبریدی وارد کشور شوند که امیدواریم این حکم قانونی به درستی اجرا شود.» ابراهیم عزیزی با اشاره به میزان تولید بنزین در کشور اظهار کرد: «امروز شاهد مصرف حدود ۱۲۹ میلیون لیتر بنزین در کشور هستیم و اجرای طرح خروج سالانه ۵۰۰ هزار خودرو فرسوده می‌تواند در مدیریت مصرف سوخت موثر باشد؛ از این رو باید در کنار خروج خودروهای فرسوده، زمینه ورود خودروهای برقی و هیبریدی نیز فراهم شود.»

دیگه چه خبر؟

راهکار کاهش هزینه تمام‌شده تولید خودرو



رئیس فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد مجلس، ضمن اشاره به نقش بخش‌های مختلف زنجیره تامین خودرو در افزایش قیمت تمام‌شده خودروها گفت: «ما پیگیر هستیم که نشست مشترکی با حضور بخش خصوصی، وزارت صمت و سایر مسئولان مربوطه در این حوزه برگزار کرده و برای رفع مشکلات این بخش به‌طور اساسی چاره‌اندیشی کنیم.» حسنعلی محمدی گفت: «هم‌اکنون لازم است ساز و کاری برای خودرو سازی‌های داخلی طراحی کنیم که با توجه به نیاز داخلی به افزایش میزان تولید خودرو، آن‌ها را از عرضه مواد اولیه در بورس مستثنی کنیم یا سهمیه‌ای برای آن‌ها در نظر بگیریم.»

مهم‌ترین محرک‌های رشد قیمت سهام خودروسازان چه مولفه‌هایی هستند؟

سمت‌وسوی گروه خودرویی در بازار سهام با فرارسیدن فصل پاییز



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

گروه خودرویی در ابتدای مهرماه در شرایطی معاملات خود در بازار سرمایه را دنبال خواهد کرد که بورس تحت تأثیر فضای اصلاحی قرار دارد و روند ورود و خروج نقدینگی، نقش مهمی در رفتار نمادهای این گروه ایفا می‌کند. با این حال، انتشار اخبار و تحولات جدید در صنعت خودرو، از جمله موضوع واگذاری سهام تودلی سایپا، موجب شده است توجه فعالان بازار همچنان به این گروه معطوف باشد. نمادهای خودرویی معمولاً در دوره‌های افزایش عرضه در بازار، به دلیل ماهیت معاملات و وابستگی قابل توجه به جریان نقدینگی و اخبار، با سرعت بیشتری تحت تأثیر فضای عمومی بورس قرار می‌گیرند. در این میان، شرایط بنیادی شرکت‌های این گروه نیز یکسان نیست و وضعیت سودسازی نمادها تفاوت‌های قابل توجهی با یکدیگر دارد؛ به همین دلیل، واکنش شرکت‌های خودرویی به تحولات بازار نیز می‌تواند متفاوت باشد. در مهرماه، موضوع واگذاری سهام تودلی سایپا یکی از مهم‌ترین اخبار مورد توجه فعالان این گروه است. پیشبرد این واگذاری می‌تواند از منظر ساختار مالکیت سایپا مورد توجه بازار قرار گیرد و در کنار سایر تحولات صنعت، بر انتظارات معامله‌گران نسبت به نمادهای خودرویی اثرگذار باشد. در کنار واگذاری سهام تودلی، اخبار مرتبط با



عکس جنبه تزیینی دارد

سیاست‌های صنعت خودرو، وضعیت تولید و فروش شرکت‌ها و سایر تصمیمات اثرگذار بر این صنعت نیز می‌تواند بر روند معاملات گروه خودرویی تأثیرگذار باشد. از این منظر، این گروه در مهرماه بیش از گذشته به اخبار و محرک‌های بیرونی واکنش نشان می‌دهد و جهت

حرکت نقدینگی می‌تواند نقش مهمی در معاملات آن داشته باشد. با توجه به قرار داشتن کلیت بازار در فاز اصلاحی، ادامه روند معاملات خودرویی‌ها نیز به شرایط عمومی بورس وابسته خواهد بود. با این حال، در صورت بهبود فضای کلی بازار و بازگشت جریان نقدینگی، انتشار اخبار مثبت و تحولات ساختاری در صنعت می‌تواند بار دیگر توجه معامله‌گران را به نمادهای خودرویی جلب کند و این گروه را در زمره گروه‌هایی قرار دهد که از بهبود فضای معاملاتی بازار اثر می‌پذیرند. این در حالی است که یکی از چالش‌های همچنان مهم صنعت خودرو، تداوم سیاست قیمت‌گذاری دستوری است؛ سیاستی که فاصله میان قیمت فروش محصولات و هزینه‌های واقعی تولید را به یکی از مسائل اصلی خودروسازان تبدیل کرده است. این فاصله می‌تواند مستقیماً بر درآمد و حاشیه سود شرکت‌ها اثر بگذارد و در شرایطی که هزینه‌های تولید روند افزایشی دارد، فشار بیشتری بر صورت‌های مالی خودروسازان وارد کند. قیمت‌گذاری دستوری از یک سوم امکان افزایش قیمت متناسب با رشد هزینه‌های تولید را برای شرکت‌ها محدود می‌کند و از سوی دیگر، می‌تواند موجب ایجاد زیان در فروش برخی محصولات شود. تداوم چنین شرایطی، منابع مالی شرکت‌ها را تحت فشار قرار داده و توان آن‌ها برای سرمایه‌گذاری، نوسازی خطوط تولید و توسعه محصولات را کاهش می‌دهد. از منظر بازار سرمایه نیز، ابهام در نحوه تعیین قیمت محصولات باعث می‌شود برآورد درآمد و سودآوری آینده شرکت‌های خودرویی با دشواری بیشتری همراه باشد. در نتیجه، هر خبر درباره اصلاح نظام قیمت‌گذاری یا تغییر سیاست دولت در این حوزه می‌تواند به سرعت بر انتظارات فعالان بازار اثر بگذارد.

افزایش تولید و تکیه بیشتر بر تولید داخل؛ مطالبه مردم از خودروسازان



به گزارش «ایدرنیوز» به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی وزارت صنعت، معدن و تجارت، سیدمحمدتابک در جریان بازدید از مجموعه ایران خودرو و بررسی شرایط تولید این شرکت اظهار کرد: «انتظارات مردم از خودروسازان را به‌طور مستقیم به تولیدکنندگان منتقل کرده‌ایم و دولت نیز در شرایط فعلی، حداکثر حمایت و کمک خود را برای استمرار و تقویت تولید به کار خواهد گرفت.»

وی افزود: «انتظار ما از خودروسازان، علاوه بر تداوم تولید، افزایش تیراژ، ارتقای کیفیت و توجه جدی به رضایت مردم است و امیدواریم تلاش‌هایی که در مجموعه‌های مختلف تولیدی کشور و به‌ویژه ایران خودرو در حال انجام است، به افزایش تولید و بهبود شرایط بازار منجر شود.»

وزیر صمت با تأکید بر ضرورت تقویت اتکای کشور به تولید داخلی گفت: «در شرایط سخت فعلی، انتظار ما از تولیدکنندگان داخلی این است که ظرفیت تولید خود را افزایش دهند تا بتوانیم بیش از گذشته بر توان تولید داخل تکیه کنیم. ایمن انتظار تنها متوجه یک مجموعه نیست و سایر خودروسازان، از جمله سایپا و دیگر فعالان این صنعت نیز باید برای افزایش تولید و عرضه محصولات جدید تلاش کنند.»

اتابک با اشاره به آغاز تولید برخی محصولات جدید و متنوع در صنعت خودرو خاطرنشان کرد: «افزایش تنوع محصولات می‌تواند در پاسخگویی بهتر به نیاز بازار و ایجاد شرایط مناسب‌تر برای مردم موثر باشد و امیدواریم آثار افزایش تولید و تنوع محصولات در بازار خودرو نیز نمایان شود.»

وزیر صنعت، معدن و تجارت در ادامه با اشاره به سیاست دولت برای کاهش مصرف سوخت خودروها، یکی از محورهای مهم حضور و گفت‌وگو با خودروسازان را عملیاتی شدن سیاست‌های اعلام‌شده در این زمینه عنوان کرد و گفت: «در مجموعه خودروسازان، موضوع توسعه و تولید موتورهای کم‌مصرف و هیبریدی را با جدیت دنبال می‌کنیم تا هدف گذاری مربوط به کاهش مصرف سوخت خودروها عملیاتی شود.»

وی ادامه داد: «این موضوع از جمله مواردی است که در جریان بازدید از ایران خودرو و گفت‌وگو با مدیران این مجموعه مورد بررسی قرار گرفت و انتظار داریم برنامه‌های اعلام‌شده در این زمینه با جدیت دنبال شود.» وی افزود: «گزارش‌های ارائه‌شده از سوی مدیران ایران خودرو نشان می‌دهد اقدامات در این زمینه آغاز شده و امیدواریم مطابق برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، اهداف تعیین‌شده در زمان مورد نظر عملیاتی شود.»

اینفوگرافش

Infography

رشد درآمد شرکت صنعتی نیرومحرکه در پنج ماهه نخست سال جاری

درآمد پنج ماهه سال گذشته

۷۵۲

میلیارد تومان



شرکت نیرومحرکه

میزان افزایش

۶۸

درصد

میزان درآمد پنج ماهه

۴,۴۲۶

میلیارد تومان

شرکت صنعتی نیرومحرکه در پنج ماهه نخست امسال درآمدی بالغ بر ۴,۴۲۶ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چین تلند؟

اسقاط خودروهای فرسوده با یک مشوق تازه

معاون بهره‌برداری و صنایع حمل‌ونقل ایدرو با تأکید بر این که اسقاط خودروهای فرسوده، چه با جایگزینی و چه بدون جایگزینی، به کاهش مصرف سوخت منجر می‌شود، از طراحی طرح‌هایی برای اختصاص تسهیلات از محل گواهی‌های صرفه‌جویی انرژی به مالکان خودروهای فرسوده خبر داد و گفت: «این مشوق‌ها می‌تواند انگیزه بیشتری برای خروج خودروهای فرسوده از چرخه حمل‌ونقل ایجاد کند.»

چرا؟

ارزش حدود ۱۸۰ میلیون تومانی سه گواهی اسقاط

سهیل معمارباشی با بیان این که ارزش هر گواهی اسقاط در حال حاضر حدود ۶۰ میلیون تومان است، گفت: «بر این اساس، ارزش سه گواهی اختصاص یافته به هر خودرو فرسوده در مجموع به حدود ۱۸۰ میلیون تومان می‌رسد. در صورتی که مالک قصد دریافت خودرو جایگزین نداشته باشد و روش نقدی را انتخاب کند، باید معادل این مبلغ را دریافت کند؛ با این حال، برخی مراکز اسقاط رقم پایین‌تری به مالکان پیشنهاد می‌دهند.»

برای چه؟

میزان مصرف گواهی اسقاط چگونه تعیین می‌شود؟

وی درباره تعداد گواهی‌های اسقاط مورد نیاز برای شماره گذاری خودروها اظهار کرد: «این میزان بر اساس نوع خودرو، میزان ساخت داخل و تولیدی یا وارداتی بودن آن متفاوت است. در آیین‌نامه قبلی به‌ازای شماره گذاری هر ۱۲ دستگاه خودرو سواری، یک دستگاه خودرو فرسوده از چرخه خارج می‌شد؛ اما بر اساس اصلاحیه انجام‌شده، اکنون به‌ازای شماره گذاری هر چهار دستگاه خودرو سواری، یک دستگاه خودرو فرسوده از چرخه خارج می‌شود.



هزار و ۵۰۰ دستگاهی آن دوره بود و در نتیجه ۸ هزار و ۸۹۷ سهمیه استفاده‌نشده به دوره دوم منتقل شد. به همین دلیل، سهمیه جدید علاوه بر ۲۴ هزار و ۵۰۰ دستگاه دوره دوم، شامل ظرفیت انتقالی مرحله قبل نیز می‌شود و در مجموع به ۳۳ هزار و ۳۹۷ دستگاه رسیده است. اگر چه دولت کانادا جزئیات واردات هر خودرو ساز را منتشر نکرده، اما گزارش‌ها نشان می‌دهد Tesla تاکنون بیشترین بهره‌را از این طرح برده است. نسخه ساخت چین مدل ۲ از جمله محصولاتی است که تحت این چارچوب وارد بازار کانادا شده است. علاوه بر تسلا، برندهای Lotus، Lincoln و Polestar نیز از مزایای سهمیه وارداتی جدید استفاده کرده‌اند. در عین حال، انتظار می‌رود باز یگران اصلی صنعت خودرو چین نیز به زودی وارد این بازار شوند.

کانادا مرحله تازه‌ای از برنامه واردات خودروهای ساخت چین را آغاز کرده و به این ترتیب راه برای ورود ده‌هزار خودرو دیگر به این کشور هموار شده است. دولت کانادا اعلام کرده پس از پایان نخستین دوره تخصیص سهمیه واردات، امکان ورود ۳۳ هزار و ۳۹۷ خودرو دیگر در دوره جدید فراهم شده است. این برنامه در پی توافق راهبردی میان کانادا و چین اجرایی شد؛ توافقی که براساس آن امکان واردات تعداد مشخصی از خودروهای برقی و هیبریدی ساخت چین با تعرفه ترجیحی ۶.۱ درصدی فراهم شده است. سقف سالانه این طرح ۴۹ هزار دستگاه تعیین شده و در دوره ۶ ماهه اجرایی می‌شود. در نخستین دوره که از اول مارس تا پایان اوت ادامه داشت، در مجموع ۱۵ هزار و ۶۰۲ دستگاه خودرو ساخت چین وارد کانادا شد. این رقم به مراتب کمتر از سهمیه ۲۴



کانادا به ورود ۳۳ هزار خودرو چینی دیگر چراغ سبز نشان داد

۷۱۰ فراموش شده «موستانگ» پس از ۲۵ سال احیا شد



انبارها و مجموعه‌های داخلی شرکت نگهداری می‌شد و حتی در مقطعی تا آستانه فراموش شدن و کنار گذاشته شدن پیش رفت. تیم Ford Heritage Fleet اخیرا با همکاری تعدادی از مهندسان اصلی پروژه، فرآیند بازگرداندن خودرو به شرایط عملیاتی را آغاز کرد. در این برنامه، سامانه‌های الکترونیکی بازسازی شدند و بخش‌هایی که سال‌ها بدون استفاده مانده بودند مورد بازبینی قرار گرفتند. پس از پایان کار، خودرو روی داینموگرام قرار گرفت و نتیجه فراتر از انتظار بود. این موستانگ بیش از ۵۱۰ اسببخار قدرت را در چرخ‌ها ثبت کرده؛ رقمی که معادل حدود ۶۰۰ اسببخار در موتور برآورد می‌شود.

در تاریخ بیش از ۶ دهه‌ای موستانگ، نسخه‌های خاص و عجیب کم نبوده‌اند؛ اما کمتر پروژه‌ای به اندازه نمونه آزمایشی ۷۱۰ فورد مرموز و ناشناخته باقی مانده است. حالا این خودرو ساز آمریکایی تصمیم گرفته یکی از عجیب‌ترین پروژه‌های تاریخ خود را پس از حدود ۲۵ سال دوباره احیا کند؛ خودرویی که هرگز به تولید انبوه نرسید، اما همچنان می‌تواند علاقه‌مندان خودروهای عضلانی را شگفت‌زده کند. این خودرو با عنوان Boss ۳۵۱، ۷۱۰. در ظاهر تفاوت چندانی با یک موستانگ GT مدل ۱۹۹۹ ندارد، اما زیر کاپوت آن یک پیش‌رانه تنفس طبیعی ۵.۸ لیتری ۱۰ سیلندر قرار گرفته است؛ موتوری که فورد هرگز آن را به مرحله تولید نرساند. این نمونه منحصر به فرد سال‌ها در

رودستر قدیمی «لوتوس» به ابر خودرو تبدیل می‌شود



در بازار خودروهای دست‌دوم هنوز می‌توان یک Lotus Elise نسل اول را با قیمتی در حدود ۲۸ هزار دلار پیدا کرد؛ اما شرکت بریتانیایی An-alogue Automotive ثابت کرده که همین خودرو سبک‌وزن می‌تواند به پروژه‌ای نیمه‌میلیون دلاری تبدیل شود. این شرکت به‌تازگی نخستین نمونه مشتری‌محور از پروژه بازسازی شده Elise VHPK را تکمیل کرده است؛ خودرویی که با تغییرات گسترده فنی و بدنه، فاصله زیادی با مدل اصلی دارد. پروژه VHPK بر پایه یک دستگاه Elise S1 دهه ۱۹۹۰ شکل گرفته است. خودرو به‌طور کامل باز شده و تقریباً تمام بخش‌های آن مورد بازنگری قرار گرفته‌اند. بدنه جدید از قطعات فیبر کربنی سبک‌وزن ساخته شده و نتیجه نهایی خودرویی است که وزن آن به کمتر از ۶۰۰ کیلوگرم

می‌رسد؛ رقمی که حتی در دنیای خودروهای اسپرت امروزی نیز بسیار چشمگیر محسوب می‌شود. شاخص‌ترین ویژگی این خودرو، چیدمان کابین آن است. مهندسان به جای استفاده از آرایش سنتی دو نفره، صندلی راننده را در مرکز کابین قرار داده‌اند؛ راهکاری که بیش از هر چیز یادآور McLaren F۱ است. البته سازندگان می‌گویند الهام اصلی این طرح از خودروهای مسابقه‌ای تک‌نفره Elise بوده که سال‌ها پیش در رقابت‌های اختصاصی لوتوس حضور داشتند. فضای داخلی نیز کاملاً مینیمال طراحی شده و حتی تجهیزات مانند سیستم تهویه مطبوع یا سقف سخت فیبر کربنی در فهرست آپشن‌ها قرار دارند.

نخستین آزمون جدی «لندروور» در عصر الکتریکی؛

آیا مشتریان برای «رنجروور» برقی پول بیشتری پرداخت می‌کنند؟



شده است. با این حال، برخی امکانات اختصاصی برای نسخه برقی در نظر گرفته شده که از جمله آن‌ها می‌توان به گرافیک‌های ویژه نمایشگرها، سامانه پیش‌بینی برد حرکتی مبتنی بر هوش مصنوعی و قابلیت دریافت به‌روزرسانی‌های نرم‌افزاری از راه دور برای مدیریت بهتر باتری اشاره کرد.

یکی از محورهای اصلی توسعه این خودرو، افزایش آرامش کابین بوده است. لندروور اعلام می‌کند نسخه برقی در شرایط شتاب‌گیری کامل حدود ۷ دسی‌بل آرام‌تر از مدل مجهز به پیش‌رانه ۷۸ عمل می‌کند. این موضوع نشان می‌دهد مهندسان شرکت تلاش کرده‌اند سکوت و آسایش شناخته‌شده رنجروور را بازطراحی شده، رینگ‌های جدید و اصلاح پخش‌برین بدنه برای بهبود جریان هوا خلاصه می‌شود. به گفته لندروور، این تغییرات ضریب درگ خودرو را اندکی کاهش داده و در نهایت حدود ۱۶ کیلومتر به‌برد حرکتی آن افزوده‌اند.

رنجروور برقی در طیف گسترده‌ای از نسخه‌ها عرضه خواهد شد. مشتریان می‌توانند این خودرو را در دو نسخه استاندارد و فاصله محوری بلند سفارش دهند و تریه‌های مختلفی شامل SE، SV Black، SV HSE، SV Ultra و SV First را در اختیار خواهند داشت. همچنین نسخه ویژه‌ای با نام Edition نیز در ابتدای عرضه به بازار خواهد آمد. درون کابین نیز تغییرات گسترده‌ای مشاهده نمی‌شود و ساختار کلی فضای داخلی از نسخه‌های فعلی رنجروور به این مدل منتقل



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

پس از سال‌ها انتظار، سرانجام Range Rover Electric به‌عنوان نخستین نسخه تمام‌برقی شاسی‌بلند پرچمدار لندروور معرفی شد؛ خودرویی که قرار است بدون فاصله گرفتن از هویت سنتی رنجروور، این برند را وارد عصر الکتریکی کند. با این حال، ورود مدل جدید با یک پرسش مهم همراه است: آیا مشتریان حاضرند برای نسخه برقی حدود ۲۵ هزار دلار بیشتر پرداخت کنند، در حالی که توان یدک‌کشی آن نیز نسبت به نسخه بنزینی کاهش یافته است؟

رنجروور برقی از نظر طراحی تفاوت چندانی با نسل پنجم این شاسی‌بلند لوکس ندارد و لندروور عمداً از ایجاد تغییرات ظاهری چشمگیر خودداری کرده است. در عوض، تمرکز اصلی روی توسعه سامانه برقی، افزایش آرامش کابین و حفظ توانایی‌های آفرودی مشهور این خودرو قرار گرفته است. به گفته سازنده، این مدل همچنان همان تجربه لوکس و مجلل رنجروور را ارائه می‌دهد؛ اما این بار بدون صدای موتور احتراق داخلی. پیش‌رانه دو موتوره خودرو در مجموع ۵۴۲ اسببخار قدرت تولید می‌کند و با وجود وزن بالای مجموعه باتری، شتاب‌گیری بهتری نسبت به نسخه مجهز به موتور ۷۸ دارد. انرژی مورد نیاز نیز از یک باتری ۱۱۸.۵ کیلووات-ساعتی تأمین می‌شود که بردی تا ۶۰۰ کیلومتر بر اساس استاندارد WLTP در اختیار راننده قرار می‌دهد. با این حال، نخستین رنجروور برقی فقط نماد آغاز یک فصل تازه برای لندروور نیست، بلکه آزمونی مهم برای سنجش میزان استقبال مشتریان سنتی این برند از فناوری تمام‌برقی نیز محسوب می‌شود؛ آن‌هم در بازاری که رقابت میان شاسی‌بلندهای لوکس الکتریکی هر روز فشرده‌تر می‌شود.

ورود بی‌سروصدای رنجروور به عصر برقی پس از سال‌ها انتشار تصاویر آزمایشی و وعده‌های متعدد، سرانجام لندروور نسخه تمام‌برقی رنجروور را به‌طور رسمی معرفی کرده است؛ مدلی که قرار است بدون ایجاد تغییرات بنیادین



فورد ماه آگوست را با یکی از ضعیف‌ترین عملکردهای خود در بازار آمریکا به پایان رساند. آمار منتشر شده نشان می‌دهد مجموع فروش برندهای فورد و لینکلن در این ماه با افت ۱۰.۳ درصدی به ۱۷۰ هزار و ۶۸۱ دستگاه رسیده است؛ افتی که در ادامه روند نزولی ماه‌های گذشته ثبت شده و نشان می‌دهد این خودرو ساز هنوز از تبعات برخی تصمیمات راهبردی خود فاصله نگرفته است. بخش بزرگی از این کاهش فروش به توقف تولید یا محدود شدن عرضه برخی مدل‌های کلیدی بازمی‌گردد. حذف تدریجی کراس‌اوور Escape و وقفه در عرضه Lincoln Corsair باعث شده شفاف‌قابل توجهی در سید محصولات گروه ایجاد شود. به همین دلیل، کاهش فروش امسال تنها به یک یادو محصول خاص محدود نیست و در بخش‌های مختلف بازار خود را نشان می‌دهد.

تداوم سقوط فروش «فورد»

اما نگران‌کننده‌ترین بخش گزارش، عملکرد خودروهای برقی فورد است. فروش این محصولات در ماه آگوست ۷۹.۴ درصد سقوط کرده؛ رقمی که حتی در بازاری با کاهش تقاضای خودروهای الکتریکی نیز قابل توجه است. وان‌ت F-۱۵ Lightning بیشترین افت را تجربه کرد و تنها ۱۴۸ دستگاه از آن به فروش رسید؛ رقمی که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۹۵.۴ درصد کاهش نشان می‌دهد. فروش Mustang Mach-E نیز با افت ۷۲.۵ درصدی به یک هزار و ۹۸۹ دستگاه محدود شد. فورد البته معتقد است بخشی از این افت به شرایط ویژه سال گذشته مربوط می‌شود. در آن زمان، بسیاری از مشتریان برای استفاده از مشوق‌های مالیاتی خودروهای برقی پیش از پایان اعتبار آن‌ها اقدام به خرید کرده بودند و همین موضوع باعث رشد موقت فروش شده بود.

خبر

News

موتور «وایپر» در بریتانیا دوباره جان می‌گیرد

در حالی که دوج وایپر نزدیک به یک دهه قبل از خط تولید خداحافظی کرد و خبری از بازگشت آن به بازار آمریکاییست، قلب تپنده این خودرو بار دیگر در بریتانیا زنده شده است. برنده Bristol Cars که سال‌ها از صحنه صنعت خودرو دور بود، بازگشت خود را با احیای یکی از خاص‌ترین محصولات تاریخش جشن گرفته؛ خودرویی به نام Bristol Fighter که همچنان از موتور ۱۰ سیلندر مشهور وایپر بهره می‌برد. بریستول فایتر نخستین بار در سال ۲۰۰۴ معرفی شد و از همان ابتدایه دلیل طراحی متفاوت، تولید بسیار محدود و استفاده از پیش‌رانه آمریکایی مورد توجه علاقه‌مندان قرار گرفت. این خودرو با بدنه‌ای دو نفره، درهای گالوپینگ و موتور ۸ لیتری ۷۱۰ توانست جایگاهی منحصر به‌فرد میان آبرخودروهای دهه ۲۰۰۰ به دست آورد. اما عمر آن چندان طولانی نبود و با ورشکستگی بریستول در سال ۲۰۱۱ تولید فایتر نیز متوقف شد. اکنون و پس از چند تلاش ناموفق برای احیای برند، مالکان جدید شرکت تصمیم گرفته‌اند پروژه فایتر را دوباره زنده کنند.



این بازگشت البته به معنای توسعه یک مدل کاملاً جدید نیست، بلکه بر اساس پنج شاسی استفاده‌نشده‌ای انجام می‌شود که از دوران تولید اولیه باقی مانده‌اند. نخستین نمونه از این مجموعه به‌تازگی تکمیل و در رویداد Salon Privé رونمایی شد و چهار دستگاه دیگر نیز مطابق سفارش مشتریان ساخته خواهند شد. مهم‌ترین ویژگی فایتر جدید همچنان همان موتور ۸ لیتری ۷۱۰ با ریشه‌های مشترک با دوج وایپر است. بریستول این خودرو را در نسخه استاندارد با ۵۲۵ اسببخار قدرت عرضه می‌کند؛ اما نسخه قدرتمندتر Fighter S نیز در دسترس خواهد بود که توان آن به حدود ۶۰۰ اسببخار می‌رسد. زمانی که این خودرو برای نخستین بار معرفی شد، بریستول ادعا می‌کرد فایتر S می‌تواند به حداکثر سرعت ۲۳۸ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند؛ رقمی که آن را در جمع سریع‌ترین خودروهای زمان خود قرار می‌داد.

جداً بیرون پروژه زمانی بیشتر می‌شود که بدانیم بریستول در دوران فعالیت خود هرگز تولیدکننده‌ای پر تیراژ نبود. گزارش‌ها نشان می‌دهد در دوره نخست تولید، تنها حدود ۱۳ دستگاه فایتر ساخته شد. بنابراین تولید پنج نمونه جدید، افزایش قابل توجهی در جمعیت این مدل بسیار کمیاب به‌شمار می‌رود.



چرا خودروهای جدید آلمانی گران‌تر شده‌اند؟



قیمت خودروهای جدید آلمانی، به‌ویژه محصولات BMW، مرسدس بنز، آئودی و پورشه، در بازار جهانی طی سال‌های اخیر به یکی از موضوعات قابل توجه صنعت خودرو تبدیل شده‌است. بخشی از این افزایش قیمت به جایگاه پریمیوم این برندها و استفاده گسترده‌تر از فناوری‌های پیشرفته، سامانه‌های کمک‌راننده، قوای محرکه برقی و تجهیزات رفاهی بازمی‌گردد. از سوی دیگر، افزایش هزینه‌های تولید در اروپا نیز فشار بیشتری بر خودروسازان وارد کرده‌است. برای نمونه، میانگین قیمت معامله‌شده خودروهای BMW در بازار آمریکا در ژوئیه ۲۰۲۶ به حدود ۷۴ هزار و ۲۷۶ دلار رسید؛ این رقم برای مرسدس بنز ۷۲ هزار دلار بود؛ در حالی که

میانگین کل بازار حدود ۵۰ هزار دلار ثبت شد. از طرف دیگر، هزینه تولید در آلمان همچنان بالاست. مرسدس بنز در سپتامبر ۲۰۲۶ نیز درباره بالا بودن هزینه نیروی کار و کاهش رقابت‌پذیری تولید در آلمان هشدار داده‌است. بنابراین، قیمت بالاتر خودروهای آلمانی حاصل ترکیبی از جایگاه برند، سطح فناوری، تجهیزات، هزینه‌های تولید و استراتژی قیمت‌گذاری است؛ در حالی که رقابت برندهای چینی با محصولات ارزان‌تر، فشار بیشتری بر خودروسازان آلمانی برای حفظ این ساختار قیمتی ایجاد کرده‌است.

چرا افزایش تعرفه خودرو نگران‌کننده است؟

واردات خودرو بیشتر شده است، اما هنوز کافی نیست



خبر تعیین حقوق ورودی خودروهای وارداتی ایرانیان مقیم خارج از کشور از ۱۰۰ تا ۱۶۵ درصد، در ظاهر یک تصمیم برای یک گروه مشخص است؛ اما در شرایطی که هم‌زمان بحث افزایش حقوق ورودی خودروهای وارداتی در دستور کار قرار گرفته، نمی‌توان از کنار این اعداد به‌سادگی عبور کرد. آیا این تصمیم فقط یک استثنای قانونی است یا می‌تواند اولین قدم برای افزایش تعرفه واردات خودرو باشد؟

بر اساس تصمیم اعلام‌شده برای سال ۱۴۰۵، خودروهای برقی، بردافزا، پلاگین-هیبرید و هیبرید وارداتی توسط ایرانیان مقیم خارج مشمول حقوق ورودی ۱۰۰ درصدی شده‌اند. برای خودروهای بنزینی نیز نرخ از ۱۱۰ درصد برای موتورهای تا ۱۵۰۰ سی‌سی آغاز می‌شود و با افزایش حجم موتور به ۱۲۰، ۱۳۰، ۱۴۵ و در نهایت ۱۶۵ درصد می‌رسد. این واردات نیز برای هر فرد واجد شرایط به یک دستگاه محدود است. در نتیجه، با یک بازار وارداتی گسترده مواجه نیستیم. اما مساله فقط تعداد خودروها نیست؛ مساله، عددی است که دولت برای حقوق ورودی پذیرفته است. نکته مهم این‌جاست که تعرفه‌های بالا اساساً پدیده جدیدی در بازار خودرو نیستند. در ساختار تعرفه‌ای موجود، خودروهای بنزینی با حجم موتور بالاتر از ۲۰۰۰ سی‌سی نیز پیش‌تر با نرخ‌های ۱۳۰، ۱۴۵ و ۱۶۵ درصدی مواجه بوده‌اند. در مقابل، برای برخی خودروهای کم‌مصرف، برقی و هیبریدی نرخ‌های بسیار پایین‌تری در نظر گرفته شده بود.

بنابراین اتفاق جدید، صرفاً وجود تعرفه ۱۶۵ درصدی نیست؛ بلکه گسترش دامنه نرخ‌های بسیار بالا به خودروهایی است که پیش از این می‌توانستند از تعرفه‌های پایین‌تر برخوردار باشند. همین‌جا پرسش اصلی شکل می‌گیرد؛ آیا این مدل قرار است فقط برای واردات ایرانیان مقیم خارج باقی بماند یا به الگویی برای بازتعریف تعرفه واردات تبدیل می‌شود؟

این درحالی است که در مدت اخیر موضوع تعیین حقوق ورودی ۱۰۰ درصدی برای واردات خودرو به یکی از مناقشات سیاست‌گذاری تبدیل شده‌است. وزارت صمت اعلام کرده با افزایش حقوق ورودی به ۱۰۰ درصد موافق نیست و مخالفت خود را به‌صورت رسمی و مکتوب اعلام کرده است. مدیر کل دفتر صنایع خودرو این افزایش را، به‌ویژه درباره خودروهای برقی و پلاگین-هیبرید، مغایر با سیاست‌های کاهش مصرف سوخت و الزامات قانون هوای پاک دانسته است. دیوان محاسبات نیز نسبت به اعمال نرخ یکنواخت ۱۰۰ درصدی هشدار داده و تاکید کرده که حقوق ورودی خودرو باید متناسب با شاخص‌هایی مانند حجم موتور، مصرف سوخت و میزان آلایندگی تعیین شود.

بازار می‌شوند، ممکن است دیگر از نظر اقتصادی توجیه واردات نداشته باشند. نتیجه می‌تواند بازاری باشد که در آن واردات خودروهای اقتصادی محدودتر و سهم خودروهای گران‌تر بیشتر شود. در حال حاضر نمی‌توان به‌طور قطع گفت که این تعرفه‌ها قدم اول است یا فقط یک استثناء؛ چراکه از یک طرف، واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج یک مسیر محدود و خاص است و نمی‌توان آن را با واردات عمومی یکسان دانست. از طرف دیگر، هم‌زمانی نرخ‌های ۱۰۰ تا ۱۶۵ درصدی این مسیر با مناقشات اخیر بر سر تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات، پرسشی جدی درباره جهت سیاست‌گذاری تعرفه‌ای خودرو ایجاد کرده‌است.

از طرفی در پنج‌ماهه نخست سال ۱۴۰۵ حدود ۲۵ هزار دستگاه خودرو به ارزش ۶۹۳ میلیون دلار وارد کشور شد. تعداد خودروهای وارداتی نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۲ درصد افزایش یافت، اما این حجم در برابر اندازه بازار ایران ناچیز است. از طرفی، همین تعداد میان شرکت‌ها، برندها و مدل‌های متعدد تقسیم شده و سهم بعضی محصولات به چند صد دستگاه محدود مانده است. به‌همین دلیل، افزایش تنوع به افزایش واقعی عرضه منجر نشده است. مردم نام‌های بیشتری می‌بینند، اما هنگام خرید همچنان با ظرفیت محدود فروش، تحویل طولانی و قیمت بالا روبه‌رو می‌شوند. چنین وارداتی نمی‌تواند کمبود بازار را جبران کند یا انحصار را بشکند.

بنابراین فعلاً نمی‌توان گفت تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات قطعی شده است؛ در ظاهر، شواهد نیز از وجود مخالفت‌های جدی خبر می‌دهد. با این حال، با توجه به سابقه‌ای که وجود دارد، این مساله باعث بروز نگرانی‌های جدی شده است. مساله دقیقاً همین‌جاست. برای اثبات یک روند، همیشه لازم نیست مقصد نهایی آن از ابتدا اعلام‌شده باشد. وقتی در یک بخش از بازار، نرخ‌های ۱۰۰ تا ۱۶۵ درصدی به‌عنوان حقوق ورودی پذیرفته می‌شود و هم‌زمان پیشنهاد افزایش حقوق ورودی واردات نیز مطرح است، می‌توان از عادی‌سازی تعرفه بالا به‌عنوان یک فرضیه سیاستی سخن گفت، نه به‌عنوان یک واقعیت اثبات‌شده. این تفاوت مهم است؛ نمی‌توان گفت تصمیم واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج با هدف افزایش تعرفه طراحی شده است؛ اما می‌توان پرسید آیا این تصمیم، در صورت تداوم و تکرار، زمینه ذهنی و سیاستی لازم برای پذیرش تعرفه‌های بالاتر در آینده را فراهم نمی‌کند؟ این موضوع در شرایط فعلی بازار خودرو اهمیت بیشتری دارد. واردات خودرو در ایران صرفاً با تعرفه مواجه نیست؛ ارز، ثبت سفارش، حمل، بیمه، ترخیص و خدمات پس از فروش نیز هزینه و ریسک واردات را تعیین می‌کنند. در چنین شرایطی، افزایش شدید حقوق ورودی می‌تواند خودروهای اقتصادی را بیش از خودروهای گران‌قیمت تحت فشار قرار دهد؛ زیرا هر افزایش هزینه در زنجیره واردات، مستقیماً به قیمت تمام‌شده منتقل می‌شود.

اگر این روند به واردات تعمیم پیدا کند، بخشی از خودروهایی که با هدف ایجاد رقابت و افزایش تنوع وارد

بازار دست‌دوم اروپا آرام‌آرام با موج خودروهای برقی لیزینگی و شرکتی روبه‌رو می‌شود؛

خودروهای برقی کار کرده در اروپا؛ از افت قیمت تا شکل‌گیری بازار واقعی

البته داده‌های بریتانیا بر پایه آگهی‌های فروشندگان است و لزوماً معادل معاملات قطعی نیست.

بازار دست‌دوم، حلقه تکمیل برقی‌سازی اهمیت بازار خودروهای برقی کار کرده برای اروپا تنها به قیمت خودرو محدود نمی‌شود. این بازار در واقع حلقه‌ای میان مشتریان اولیه خودروهای برقی و مصرف‌کنندگان اقتصادی‌تر ایجاد می‌کند. افزایش فروش خودروهای برقی نو، چند سال بعد عرضه بیشتری را وارد بازار دست‌دوم خواهد کرد و کاهش قیمت نیز می‌تواند تقاضای گروه‌هایی که توان خرید خودرو نو ندارند، افزایش دهد. این روند در شرایطی رخ می‌دهد که بازار خودروهای نو اروپا نیز به‌سرعت در حال برقی شدن است. در نیمه نخست ۲۰۲۶، خودروهای تمام‌برقی ۲۰.۷ درصد از ثبت‌نام خودروهای جدید اتحادیه اروپا را به خود اختصاص داده‌اند؛ سهمی که نسبت به ۱۵.۶ درصد در مدت مشابه سال قبل افزایش یافته است. بنابراین می‌توان گفت اروپا در سال ۲۰۲۶ از مرحله آزمایش خودروهای برقی عبور کرده و به سمت شکل‌گیری یک چرخه کامل برای حرکت می‌کند؛ چرخه‌ای که از فروش خودرو نو آغاز می‌شود، با لیزینگ و استفاده شرکتی ادامه پیدا می‌کند و در نهایت خودرو را به بازار دست‌دوم می‌رساند. در این میان، قیمت، سلامت باتری و هزینه مالکیت سه عامل تعیین‌کننده در آینده بازار خودروهای برقی کار کرده خواهند بود. اگر این بازار بتواند نگرانی درباره افت ارزش و وضعیت باتری را کنترل کند، خودروهای برقی کار کرده می‌توانند یکی از مهم‌ترین ابزارهای کاهش قیمت ورود خانوارهای اروپایی به حمل‌ونقل برقی باشند.



با افزایش قیمت سوخت، به تقویت معاملات این خودروها کمک کرده است. بازار بریتانیا نیز نمونه‌هایی قابل توجهی است. براساس داده‌های منتشرشده در اوت ۲۰۲۶، متوسط قیمت آگهی خودروهای برقی کار کرده بین مارس و ژوئیه حدود ۱۱ درصد افزایش یافته؛ در حالی که تعداد خودروهای موجود برای فروش ۲۷ درصد کاهش داشته است. هم‌زمان، فروش خودروهای برقی کار کرده حدود ۱۹ درصد کاهش پیدا کرده است؛ ترکیبی که نشان می‌دهد بازار در بخشی از سال با محدودیت عرضه و افزایش حساسیت مشتری به قیمت مواجه شده است.

به‌تدریج حجم عرضه خودروهای برقی کار کرده را افزایش داده است. آژانس بین‌المللی انرژی معتقد است توسعه بازار دست‌دوم برای فراگیر شدن خودروهای برقی اهمیت اساسی دارد؛ زیرا بخش عمده مشتریان اروپایی خودرو را به‌صورت کار کرده خریداری می‌کنند. آلمان نمونه روشنی از این تغییر است. موسسه فرانکفر در سال ۲۰۲۶ اعلام کرده بازار خودروهای برقی کار کرده این کشور از یک بخش محدود به بازاری بالغ‌تر با عرضه قابل توجه، ساختار قیمتی شفاف‌تر و استانداردهای کیفی قابل اتکا تبدیل شده است. بررسی بیش از ۳۰ هزار آگهی خودروهای برقی نیز نشان می‌دهد خودروهای برقی کار کرده در کلاس‌های کامپکت و متوسط، عمدتاً در محدوده قیمتی ۲۰ تا ۴۰ هزار یورو عرضه می‌شوند؛ محدوده‌ای که با خودروهای احتراقی مشابه قابل مقایسه است.

افت ارزش؛ مهم‌ترین چالش بازار باوجود افزایش معاملات، خودروهای برقی کار کرده در اروپا همچنان با مساله افت ارزش مواجه هستند. براساس گزارش آژانس بین‌المللی انرژی، ارزش باقی‌مانده خودروهای تمام‌برقی در پنج بازار اصلی اروپایی از حدود ۵۰ درصد قیمت خودرو در سال ۲۰۲۲ به حدود ۳۵ درصد در سال ۲۰۲۵ کاهش یافته است. در همین دوره، ارزش باقی‌مانده کل بازار خودروهای کار کرده از حدود ۶۰ درصد به ۵۰ درصد کاهش داشته است. بنابراین افت ارزش خودروهای برقی شدیدتر بوده است. افزایش سرعت پیشرفت فناوری، ورود مدل‌های جدید با برد بیشتر، کاهش قیمت خودروهای نو و نگرانی درباره وضعیت باتری از عوامل موثر بر این روند هستند. با این حال، کاهش قیمت خودروهای

بازار خودروهای برقی کار کرده در اروپا در سال ۲۰۲۶ وارد مرحله تازه‌ای شده است؛ بازاری که تا چند سال قبل بیشتر یک بخش محدود و نوپا محسوب می‌شد، اکنون به‌تدریج در حال تبدیل شدن به یکی از اجزای اصلی بازار خودروهای دست‌دوم است. افزایش عرضه خودروهای برقی سه تا پنج ساله، ورود خودروهای لیزینگی و شرکتی به بازار و کاهش قیمت برخی مدل‌ها، دسترسی مشتریان به خودروهای برقی کار کرده را افزایش داده است. بررسی آژانس بین‌المللی انرژی نشان می‌دهد فروش خودروهای برقی دست‌دوم در پنج بازار مهم اروپا شامل آلمان، فرانسه، ایتالیا، اسپانیا و بریتانیا در سال ۲۰۲۵ به حدود ۴ درصد از کل معاملات خودروهای کار کرده رسیده؛ در حالی که این سهم در سال ۲۰۲۱ تنها یک درصد بود. در میان این بازارها، آلمان با حدود ۴۰۰ هزار دستگاه، بیشترین حجم معامله خودروهای برقی کار کرده را ثبت کرده است.

ورود موج خودروهای لیزینگی یکی از دلایل اصلی افزایش عرضه خودروهای برقی کار کرده در اروپا، توسعه فروش این خودروها به شرکت‌ها و ناوگان‌های لیزینگی در سال‌های گذشته است. بخش قابل توجهی از خودروهای جدید در اروپا توسط مشتریان حقیقی خریداری نمی‌شود و شرکت‌ها، ناوگان‌ها و شرکت‌های اجاره خودرو سهم مهمی از بازار را در اختیار دارند. پس از پایان دوره معمول سه‌ساله لیزینگ، این خودروها وارد بازار دست‌دوم می‌شوند و همین مساله



قدرت را به ۲۴۰ اسببخار و گشتاور را به ۵۰۰ نیوتون متر می‌رساند. حداکثر گشتاور از دور موتور ۲۰۰۰ آر پی ام (دور در دقیقه) در دسترس قرار می‌گیرد که برای یک شاسی‌بند، کشش مناسبی در شتاب‌گیری و حمل بار ایجاد می‌کند. مزدا در کنار این موتور از سامانه ۴۸ ولتی M Hybrid Boost استفاده کرده است؛ سیستمی که با کاهش بار وارد بر موتور احتراق داخلی، به بهبود پرموری کمک می‌کند. انتقال نیرو نیز از طریق جعبه‌دنده هشت‌سرعته و سامانه چهار چرخ محرک Active-ای انجام می‌شود.

مزدا CX-۷۰ یکی از محصولاتی است که نشان می‌دهد این خودرو ساز ژاپنی بر خلاف روند کوچک‌سازی پیش‌رانده‌ها، همچنان روی موتور ۶ سیلندر خطی سرمایه‌گذاری می‌کند. قلب تپنده نسخه‌های پرنیتی CX-۷۰، موتور ۲۰۲ لیتری ۶-Skyactiv-G یا آرایش ۶ سیلندر خطی، توربوشارژر و سامانه هیبریدی متوسط ۲۸ ولتی است. این پیش‌رانده ۲۲۸۲ سی‌سی حجم دارد و از سر سیلندر و پولک آلومینیومی استفاده می‌کند. نسخه استاندارد ۲۸۰ اسببخار قدرت و ۴۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند؛ در حالی که نسخه Turbo با سوخت پریمیوم،

موتور ۶ سیلندر «مزدا»
با قدرت و تکنولوژی
هوشمند

وزیر و معاونین صمت امروز به ایران خودرو و سایپا رفتند!

افتتاح خط تولید «آریا» و رونمایی از ۳ محصول جدید در گروه خودروسازی «سایپا»

آیین رونمایی از سه خودرو جدید گروه خودروسازی سایپا و افتتاح خط تولید آریا با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت

و معاونین و مدیران وزارت صمت برگزار شد



و در سخت‌ترین شرایط، مهم‌ترین امر کشور یعنی تولید را کنار نگذاشتند.»

سایپا توانست در برابر تمام مشکلاتی که از گذشته به ارث رسیده بود، بايست

وزیر صمت با اشاره به این‌که سایپا طی چند ماه گذشته فراز و فرود زیادی را تجربه کرد، اما مدیرعامل گروه سایپا با حمایت دولت و همت مدیران و کارکنان خود توانست به‌خوبی مشکلات و معضلات سایپا را مدیریت کند، گفت: «امیدوارم سایپا به‌عنوان یک سرمایه‌ملی، همواره در مسیر رشد و توسعه حرکت کند و این پشتکار و تلاش شبانه‌روزی شما موجب شد امروز بسیاری از مشکلات بزرگ سایپا مر تفع شود.»

اتابک تأکید کرد: «موقعات گروه سایپا که از گذشته به این تیم مدیریتی به ارث رسیده، به‌خوبی کاهش پیدا کرده است؛ اما هم مردم و هم دولت انتظار دارند وی با تأکید بر نقش تولیدکنندگان در عبور از شرایط سخت کشور خاطر نشان کرد: «باید به رزمندگانی که در برابر دشمنان متخاصم ایستادگی کردند، ادای احترام کنیم و همچنین قیدران کسانانی باشیم که در این دوره، چرخ‌های تولید را به‌گردش در آورند»

به گزارش روزنامه «دنیای‌خودرو» به نقل از «سایپا نیوز» سیدمحمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت در آیین رونمایی از محصولات جدید گروه خودروسازی سایپا و افتتاح خط تولید آریا، با اشاره به شرایط بسیار دشوار سال گذشته به‌واسطه جنگ ۱۲ روزه، جنگ رمسان و تداوم تحریم‌ها گفت: «آن‌چه در کشور اتفاق افتاد، در تاریخ کشور بی‌سابقه بوده و در هیچ دورهای ایران با چنین حجمی از سوی دشمنان مواجه نشده بود؛ اما با همت مضاعف شما صنعتگران پر تلاش، سنگ‌های تولید با قدرت به‌کار خود ادامه داد و بر این محدودیت‌ها و مشکلات غلبه کرد.»

وی اظهار داشت: «شرکت سایپا به‌عنوان یک قطب عظیم اقتصادی کشور، نقش بسیار مهمی در اشتغال

کشور و درآمد مردم، چه از محل دارایی‌های عمومی و چه از محل اشتغال و فعالیت اقتصادی، به‌چنین

مجموعه‌هایی وابسته است.» اتابک با بیان این‌که راه حفظ سرمایه، همیشه توسعه است و اگر این مهم در کشور ادامه پیدا نکند، اشتغال و اقتصاد دچار چالش خواهد شد، افزود: «نیایر تکلیفی که رئیس‌جمهور محترم در حمایت از تولید داشتند و به ما نیز ابلاغ کردند، حمایت از تولید مجدانه دنبال می‌شود و حتی در شرایط ناترازی انرژی نیز رئیس‌جمهور صراحتاً تأکید کرده‌اند که تا حد امکان برق صنایع قطع نشود.»

وی ادامه داد: «اگر حمایت از تولید به‌گفتن عمومی کشور تبدیل شود، قطعاً بسیاری از مشکلات اقتصادی ما حل خواهد شد.»

وزیر صمت همچنین در حمایت از گروه سایپا به‌عنوان یک سرمایه‌ملی گفت: «وزارت صمت، سازمان گسترش و توسعه همکاران ما، هر اقدامی را که برای تضمین حمایت مالی، ارتقای سقف اعتباری



فورد «F-MAX»؛ کشنده‌ای
برای مسیرهای طولانی

فورد F-MAX یکی از مهم‌ترین کشته‌های بخش حمل‌ونقل سنگین فورد تراکس است که با کابین عریض ۲.۵ متری، طراحی ایرودینامیک و تمرکز بر آسایش راننده توسعه یافته است. در نمای بیرونی، چراغ‌های LED، جلوپنجره بزرگ، اسپویلرهای جانبی و سقفی و پندهای از آلومینیک، علاوه بر ایجاد ظاهری مدرن، در بهبود جریان هوا و کاهش مقاومت ایرودینامیکی نقش دارند. در کابین نامایشگر هشت‌انچیی پشت فرمان، سیستم چندرسانه‌ای آسمی، مسیرهایی اختصاصی، یخچال کوچک، ته‌خلوآپ تاشو و ترانس که در سیتامبر ۲۰۲۲، نسخه جدید F-MAX را ۱۵۲ هزار دلار اعلام کرده‌است

مدیرعامل گروه «سایپا» در مراسم رونمایی محصولات جدید تشریح کرد:

از توسعه محصول تا معرفی خانواده جدید موتور



توسعه یافته و در راستای حرکت گروه سایپا به سمت محصولات کم‌مصرف و بهره‌گیری از فناوری‌های جدید طراحی شده است.»

وی همچنین از «سایپا ۲۵۱» به‌عنوان محصول جدید دیگر این گروه یاد کرد و افزود: «این وانت با طراحی جدید و ابعادی مشابه وانت تندر ۹۰ توسعه یافته و از ظرفیت حمل بار ۶۰۰ کیلوگرم برخوردار است.»

کاهش مصرف سوخت، ارتقای ایمنی و پاسخ به نیازهای متنوع بازار دنبال شده است.»

توسعه محصولات کم‌مصرف و بهره‌گیری از فناوری‌های جدید طراحی شده است.»

وی همچنین از «سایپا ۲۵۱» به‌عنوان محصول جدید دیگر این گروه یاد کرد و افزود: «این وانت با طراحی جدید و ابعادی مشابه وانت تندر ۹۰ توسعه یافته و از ظرفیت حمل بار ۶۰۰ کیلوگرم برخوردار است.»

کاهش مصرف سوخت، ارتقای ایمنی و پاسخ به نیازهای متنوع بازار دنبال شده است.»



وی یکی از مهم‌ترین چالش‌های اختصاصی سایپا را فروش مازاد ظرفیت و توان تولید عنوان کرده افزود: «این شرکت‌های خودروسازی در شرایط بحرانی افزود: «تجربه موضوع می‌توانست برای این سال‌ها شرکت را با چالش مواجه کند. به‌عنوان نمونه، درحالی‌که ظرفیت سالانه تولید این محصولات جدید می‌تواند تولیدبخش آینده‌ای روشن برای سایپا باشد و توسعه محصولات جدید، بخشی از مسیر این گروه برای پاسخ به نیازهای آینده بازار و تقویت سبد محصولات است.»

شیخ‌زاده تأکید کرد: «این‌جا سباییای ایران است و این شرکت یک سرمایه‌ملی محسوب می‌شود، ما وظیفه داریم با تمام توان تلاش کنیم تا این سرمایه‌ملی به بهترین شکل حفظ و اداره شود تا آورده نمرات آن نصیب تمامی مشتریان، ای‌دفعای مردم عزیز کشورمان شود.»

آریانو، سایپا ۲۵۱ و Z25 محصولات جدید گروه سایپا در این مراسم مهدی رادمنش، قائم‌مقام مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در حوزه توسعه محصول، کیفیت و مهندسی از توسعه و آماده‌سازی به محصول جدید با تمرکز بر کاهش مصرف سوخت و آلایندگی، توسعه ساخت داخل و پاسخ به نیازهای بازار خبر داد. رادمنش با اشاره به توسعه «آریانو» گفت: «این خودرو نسل جدید آریاست که با فناوری پلاگین هیبرید

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با تأکید بر ضرورت توسعه محصولات جدید و جلوگیری از تکرار چالش‌های گذشته گفت: «با وجود شرایط سخت، فرآیند توسعه محصولات جدید در گروه سایپا با جدیت دنبال شده و آریانو یکی از محصولاتی است که می‌تواند نویدبخش آینده‌ای روشن برای سایپا باشد.»

علی شیخ‌زاده، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در آیین رونمایی از محصولات جدید سایپا با اشاره به شرایط این گروه در آغاز دوره مدیریتی خود اظهار کرد: «مشکلات سایپا را می‌توان به دو بخش تقسیم کرد: بخشی مربوط به مسائل عمومی صنعت و صنعت خودرو بود که تحت تأثیر شرایط کشور، تحریم‌ها و دو جنگی قرار داشت که در آن نسلال تجربه کردیم و بخش دیگر به مشکلات اختصاصی سایپا بازمی‌گشت که به‌مراتب جدی‌تر و عمیق‌تر بود.»

وی یکی از مهم‌ترین چالش‌های اختصاصی سایپا را فروش مازاد ظرفیت و توان تولید عنوان کرده افزود: «این شرکت‌های خودروسازی در شرایط بحرانی افزود: «تجربه موضوع می‌توانست برای این سال‌ها شرکت را با چالش مواجه کند. به‌عنوان نمونه، درحالی‌که ظرفیت سالانه تولید این محصولات جدید می‌تواند تولیدبخش آینده‌ای روشن برای سایپا باشد و توسعه محصولات جدید، بخشی از مسیر این گروه برای پاسخ به نیازهای آینده بازار و تقویت سبد محصولات است.»

شیخ‌زاده همچنین بر اقدامات انجام‌شده برای مدیریت و تقویت ظرفیت تولید تأکید کرد: «این‌جا سباییای ایران است و این شرکت یک سرمایه‌ملی محسوب می‌شود، ما وظیفه داریم با تمام توان تلاش کنیم تا این سرمایه‌ملی به بهترین شکل حفظ و اداره شود تا آورده نمرات آن نصیب تمامی مشتریان، ای‌دفعای مردم عزیز کشورمان شود.»

مدیرعامل سایپا:
بخش قابل توجهی از
این تعهدات کاهش یافته
و نزدیک به ۶۰ هزار
دستگاه شاهین در این
دوره مدیریتی به مشتریان
تحویل شده است



قیمت خودرو در بازار آزاد می‌تواند تحت تأثیر میزان عرضه، تقاضا و انتظارات قیمتی معامله‌گران قرار گیرد. افزایش فاصله بین قیمت کارخانه و بازار این خودرو، از منظر اقتصادی اهمیت قابل توجهی دارد. اختلاف بیش از ۵۵۰ میلیون تومانی به این معناست که بخش قابل توجهی از ارزش ایجادشده در فرآیند عرضه خودرو، به جای آن که در قالب تعدیل قیمت با افزایش عرضه به بازار منتقل شود، در فاصله میان نرخ عرضه و قیمت معاملاتی شکل گرفته است. ادامه این روند می‌تواند علاوه بر افزایش انگیزه تقاضای سرمایه‌ای، دسترسی مصرف‌کننده واقعی به خودرو را نیز دشوارتر کند.

سیتروئن C3-XR پس از ورود به بازار، با استقبال خریداران مواجه شده و افزایش تقاضا برای این محصول، رشد قیمت آن را به دنبال داشته است. بررسی شرایط بازار نشان می‌دهد فاصله قیمت این خودرو میان کارخانه و بازار آزاد اکنون به بیش از ۵۵۰ میلیون تومان رسیده؛ شکافی که بیانگر وجود تقاضای قابل توجه برای این محصول در بازار خودرو است. سیتروئن C3-XR در گروه خودروهای وارداتی قرار می‌گیرد و بخشی از جذابیت آن برای مشتریان به برند سیتروئن، طراحی محصول و همچنین محدودیت عرضه در مقایسه با تقاضای بازار بازمی‌گردد. در چنین شرایطی،



افزایش تقاضا برای سیتروئن «C3-XR» در بازار

خودرو دوباره از کالای مصرفی به دارایی سرمایه‌ای تبدیل شد!

رشد قیمت خودروهای هیبریدی

بازار خودرو در ماه‌های اخیر شاهد تغییر رفتار قیمتی برخی محصولات، به‌ویژه خودروهای هیبریدی مدل ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ بوده است؛ روندی که تنها از منظر افزایش قیمت خودرو قابل بررسی نیست و می‌تواند نشانه‌ای از تغییر نگاه بخشی از خریداران به خودرو در اقتصاد ایران باشد. خودرو در حالت عادی یک کالای مصرفی محسوب می‌شود که ارزش آن با افزایش عمر، کارکرد و استهلاک کاهش پیدا می‌کند؛ اما در شرایطی که تورم عمومی، رشد نرخ ارز و محدودیت عرضه موجب افزایش مستمر

قیمت خودرو می‌شود، بخشی از بازار به خودرو به‌چشم یک دارایی قابل حفظ ارزش نگاه می‌کند. افزایش قیمت مدل‌های هیبریدی جدید نیز در همین چارچوب قابل بررسی است.

در میان خودروهای وارداتی، محصولات هیبریدی به دلیل محدودیت عرضه، هزینه بالاتر واردات و همچنین جذابیت ناشی از مصرف سوخت پایین، شرایط متفاوتی نسبت به خودروهای بنزینی دارند. در نتیجه، هرگونه افزایش نرخ ارز یا تغییر در هزینه‌های واردات می‌تواند با سرعت

بیشتری در قیمت نهایی این خودروها منعکس شود. از سوی دیگر، افزایش تقاضا برای خودروهای کم‌مصرف در شرایط نازکی سوخت کشور، یک عامل دیگر در تغییر رفتار بازار است. خودروهای هیبریدی از یک سوا قابلیت استفاده از سوخت فسیلی را حفظ می‌کنند و از سوی دیگر مصرف بنزین کمتری نسبت به بسیاری از خودروهای احتراقی دارند؛ موضوعی که می‌تواند جذابیت آن‌ها را برای خریداران افزایش دهد. با این حال، تبدیل خودرو به ابزار حفظ ارزش پول، پیامدهایی برای بازار مصرف

دارد. در چنین شرایطی، تقاضای سرمایه‌ای می‌تواند فاصله میان قیمت واقعی خودرو و قدرت خرید مصرف‌کننده را افزایش دهد و دسترسی خانوارهای خودرو را دشوارتر کند. از این منظر، افزایش قیمت خودروهای هیبریدی مدل ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ را باید فراتر از یک نوسان قیمتی دید؛ این روند می‌تواند نشانه‌ای از حرکت تدریجی بازار خودرو از الگوی مصرفی به سمت الگوی سرمایه‌ای باشد؛ تغییری که تداوم آن به نرخ ارز، سیاست واردات، حجم عرضه و شرایط اقتصاد کلان وابسته خواهد بود.

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۲۹۳	۵ میلیارد	۰	
کی‌ام‌سی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۸۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۸۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۹۳۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هایما ۷ (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	
هایما ۵S پرو (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هایما ۷ پرو (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
لاماکو اکو ۱.۵ لیتر توربو (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۴۴۹	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فردا T۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
لوکانو LV (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۱۰	۷ میلیارد	۰	
لوکانو L۸ (۱۴۰۵)	۸ میلیارد و ۴۱۰	۹ میلیارد و ۵۵۰	۰	
تیگارد تیسان S۰۵ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۶۹	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	
بیجینگ U۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۵)	۱۱ میلیارد و ۹۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۴)	۱۲ میلیارد و ۹۹۰	۱۱ میلیارد و ۸۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
چانگان CS۵۵ پلاس ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۸۱۹	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
چانگان UNI-T -توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۶ میلیارد و ۵۸۰	۷ میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۷۶۲	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
کیا EV۵ تیپ ۷۲ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا K۵ توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۶۳	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دودیفرا نسل (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس ID.۴ PURE PLUS (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس ID.۷ اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۱	۱۰ میلیارد	۰	
فولکس ID.۷ پیور (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۸ میلیارد	۰	
فولکس تیراک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای پالیسید ۲.۵ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیارد	۳۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سنتافه توربو تک دیفرانسیل (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۱۰ میلیارد	۰	
هیوندای النترا ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
مزدا EZ۶ مکس ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۱ میلیارد	۰	
مزدا EREVEZE۶۰ (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
مزدا CX-۵۰ (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اکلیپس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اولتندر ۲.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۱۷ میلیارد	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نيسان آلتیما (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۰	
نيسان پاترول ۶ سیلندر ۳.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۰	۶۵ میلیارد	۰	
وویا فری (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۳ میلیارد	۰	
هوال H۹ (۲۰۲۶)	۱۰ میلیارد و ۴۰۵	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ولوو AWDS۰۷ (۲۰۲۶)	۲۹ میلیارد	۳۳ میلیارد	۰	
ولوو COREXC۷۰ (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	یکمیلیارد و ۳۳۵	۵	▲
سایناS (۱۴۰۵)	۹۹۳	یکمیلیارد و ۴۲۸	۱۲	▼
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یکمیلیارد و ۶۱۰	۵	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یکمیلیارد و ۸۱۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۵۶۰	۵	▼
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	۲ میلیارد و ۱۰۰	۳۰	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۲۱	یکمیلیارد و ۴۸۰	۰	
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۰۳	یکمیلیارد و ۶۳۵	۵	▲
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۳۷	یکمیلیارد و ۶۸۵	۱۰	▼
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۳۹۰	۱۰	▼
کوییک GX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۳۱	یکمیلیارد و ۴۱۵	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۴۳۰	۱۰	▼
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۴۸۰	۱۰	▼
کوییک S (۱۴۰۵)	یکمیلیارد	یکمیلیارد و ۴۱۲	۳	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۲	یکمیلیارد و ۴۲۵	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۱۴۵	۲۵	▼
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۳۳۵	۲۰	▲
شاهین اتومات (بدون مالتیور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۴۸۰	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بدون مالتیور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۸۰۰	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بامالتیور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۱۵۰	۱۵	▼
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۸۷۰	۱۰	▲
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۱۲۰	۸۵	▼
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲۰	▼
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۳۰	یکمیلیارد و ۸۰۵	۵	▼
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۴۷۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۶۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳۰	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۵۵۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۰۲	یکمیلیارد و ۸۸۵	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۸۵۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۱۸۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۳۸۰	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۸۸۵	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۱۴۰	۲۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۳۷۵	۱۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۴۲۰	۱۵	▼
دنا اتومات آشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۳۲۰	۲۵	▼
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۲۷۵	۱۵	▲
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۵۷۰	۲۵	▲
راناپلاس (تورم عقب کلسای) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۳۵	یکمیلیارد و ۸۷۰	۰	
راناپلاس (تورم عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۸۰	یکمیلیارد و ۹۱۰	۰	
ری‌آر ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۴ میلیارد و ۳۱۰	۴۰	▼
وانتا آریسان (بامالتیور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۶۲۸	یکمیلیارد و ۷۸۵	۵۰	▲

وی افزود: «با انجام تحقیقات تخصصی، رصد اطلاعاتی و شناسایی محل نگهداری اقلام مذکور، ماموران پلیس آگاهی در عملیاتی ضربتی و غافلگیرانه وارد عمل شده و موفق شدند از انبار محل نگهداری روغن موتور ۱۱ هزار لیتر روغن خودرو قاچاق کشف و ضبط کنند.»
فرمانده انتظامی شهرستان قوچان در پایان گفت: «انبار محل نگهداری روغن های مکشوفه پلمب و یک نفر متهم نیز پس از تشکیل پرونده برای سیر مراحل قانونی به مراجع قضایی معرفی شد.»

فرمانده انتظامی شهرستان قوچان از کشف ۱۱ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در این شهرستان خبر داد.
به گزارش پایگاه خبری «عصر توس»، سرهنگ علی رجبی در تشریح جزئیات این خبر اظهار داشت: «ماموران پلیس آگاهی با رصدهای اطلاعاتی و انجام اقدامات میدانی و فنی و پلیسی، اخباری مبنی بر فعالیت در زمینه نگهداری روغن موتور قاچاق در شهر قوچان دریافت کرده و موضوع را به صورت ویژه در دستور کار قرار دادند.»



کشف ۱۱ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در قوچان



«شل» سومین کارخانه بزرگ تولید گریس خود را در اندونزی راه اندازی کرد؛

سرمایه گذاری تازه غول روانکار جهان در جنوب شرق آسیا

این موضوع از اهمیت ویژه ای برخوردار است؛ زیرا اندونزی یکی از بزرگ ترین اقتصادهای جنوب شرق آسیا محسوب می شود و صنایع تولیدی، معدنی، حمل و نقل و زیرساختی آن در سال های اخیر رشد قابل توجهی را تجربه کرده اند. چنین روندی به معنای افزایش مصرف روانکارها و گریس های صنعتی است؛ محصولاتی که نقش مستقیمی در کاهش سایش تجهیزات، افزایش بهره وری و جلوگیری از توقف خطوط تولید دارند.

از منظر فناوری نیز تاسیسات جدید ماروندا برای شل اهمیت ویژه ای دارد. این کارخانه نخستین سایت شل در منطقه آسیا-اقیانوسیه است که از فناوری Contactor Reactor استفاده می کند. به گفته شرکت، بهره گیری از این فناوری امکان تولید منعطف تر و کارآمدتر محصولات را فراهم کرده و می تواند سرعت پاسخگویی به نیازهای بازار را افزایش دهد.
نکته مهم دیگر، افزایش سهم تولید داخلی شل در اندونزی است. بر اساس اظهارات مدیران Shell Indonesia، پیش از راه اندازی این واحد حدود ۹۰ درصد محصولات توزیع شده شل در این کشور در داخل اندونزی تولید می شد و انتظار می رود با آغاز فعالیت کارخانه جدید، این نسبت به بیش از ۹۸ درصد برسد.

راه اندازی سومین کارخانه بزرگ تولید گریس شل در جهان را می توان نشانه ای از تغییر جهت سرمایه گذاری های صنعت روانکار به سمت بازارهای در حال رشد آسیایی دانست. در شرایطی که نیاز صنایع به روانکارهای تخصصی و محصولات با ارزش افزوده بالا رو به افزایش است، تولیدکنندگان بزرگ جهانی تلاش می کنند با توسعه ظرفیت های محلی، هم هزینه های زنجیره تامین را کاهش دهند و هم حضور پررنگ تری در بازارهای کلیدی آینده داشته باشند. از این منظر، پروژه ماروندا تنها یک کارخانه جدید نیست، بلکه بخشی از راهبرد گسترده شل برای تقویت جایگاه خود در یکی از مهم ترین بازارهای روانکار آسیا به شمار می رود.



تمرکز اصلی را بر تامین نیازهای بازار داخلی قرار داده اند. Mansi Madan، Tripathy، مدیر ارشد شل در منطقه آسیا-اقیانوسیه اعلام کرده اولویت فعلی شرکت «تولید در اندونزی برای اندونزی» است و ظرفیت تازه ایجادشده در درجه نخست برای پاسخگویی به نیاز رو به رشد بازار داخلی مورد استفاده قرار خواهد گرفت. به گفته وی، حجم تقاضا در این کشور حتی از ظرفیت تازه احداث شده نیز فراتر می رود.

کند و زنجیره ای از منافع اقتصادی برای بخش های مختلف به همراه داشته باشد. وی همچنین تاکید کرد توسعه صنعت روانکار می تواند اندونزی را به یکی از مراکز مهم تولید گریس در منطقه تبدیل کند.
یکی از نکات جالب توجه درباره این پروژه، رویکرد فعلی شل نسبت به بازار هدف کارخانه است. اگر چه برخی مقام های دولتی اندونزی از چشم انداز صادراتی این مجموعه سخن گفته اند، اما مدیران شل در حال حاضر

شرکت Shell با افتتاح یک کارخانه جدید تولید گریس در اندونزی، گام مهم دیگری در توسعه شبکه تولید روانکارهای خود در آسیا برداشت. این مجموعه که در منطقه ماروندا واقع در بکاسی اندونزی قرار دارد، به عنوان سومین کارخانه بزرگ تولید گریس شل در جهان شناخته می شود و ظرفیت تولید آن به ۱۲ هزار تن در سال می رسد.

این کارخانه در مجاورت مجتمع Marunda Lubricants Oil Blending Plant یا LOBP احداث شده و در عمل مکمل زیرساخت تولید روانکارهای شل در اندونزی خواهد بود. مجتمع ماروندا یکی از مهم ترین مراکز تولید روانکار شل در منطقه به شمار می رود و ظرفیت آن در سال ۲۰۲۲ به ۳۰۰ میلیون لیتر در سال افزایش یافت.

بر اساس اعلام شل، محصول اصلی این کارخانه گریس های خانواده Shell Gadus خواهد بود که در طیف گسترده ای از کاربردهای صنعتی مورد استفاده قرار می گیرند. گریس های صنعتی نقش مهمی در روانکاری یاتاقان ها، چرخ دنده ها، تجهیزات معدنی، ماشین آلات تولیدی و سامانه های حمل و نقل دارند و رشد مصرف آن ها معمولاً با توسعه بخش های صنعتی و زیرساختی ارتباط مستقیم دارد.

افتتاح این مجموعه نشان دهنده نگاه بلندمدت شل به بازار اندونزی است. Jason Wong، معاون اجرایی جهانی Shell Lubricants اعلام کرده این سرمایه گذاری بیانگر اعتماد شل به ظرفیت رشد اقتصادی اندونزی و تعهد این شرکت به توسعه صنعتی این کشور است. به گفته وی، افزایش توان تولید داخلی علاوه بر تقویت پایداری زنجیره تامین، امکان دسترسی سریع تر مشتریان به محصولات و خدمات تخصصی شل را فراهم می کند.
از دید دولت اندونزی نیز این پروژه تنها یک سرمایه گذاری صنعتی معمولی نیست. Agus Gumiwang Kartasasmita، وزیر صنعت اندونزی در مراسم افتتاح این کارخانه اعلام کرد توسعه ظرفیت تولید محصولات با ارزش افزوده بالا می تواند به تقویت پایه های تولید صنعتی کشور کمک

لاماری ایما

مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR



فست‌بک بدنه نیز دسترسی به فضای بار را نسبت به یک کوبه معمولی کاربردی‌تر می‌کند. نسخه ۴۲۰i به موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ مجهز است و جعبه‌دنده ۸ سرعته اتوماتیک وظیفه انتقال نیرو را بر عهده دارد. در بازار آمریکا، این نسخه با محور محرک عقب عرضه می‌شود و سامانه xDrive نیز بسته به پیکربندی قابل انتخاب است. قیمت پایه ۴۳۰i گرن کوپه مدل ۲۰۲۶ در بازار آمریکا حدود ۵۳ هزار دلار است و با افزودن تجهیزات و پکیج‌های سفارشی افزایش می‌یابد.

بام و سری ۴ گرن کوپه با ترکیب فرم کوبه و کاربری یک خودرو چهار در، یکی از محصولات متفاوت این برند آلمانی محسوب می‌شود. در نمای خارجی، سقف کشیده، شیشه‌های بدون قاب، خط‌شانه برجسته و تناسب‌ات اسپرت، چهره‌ای پویا به خودرو بخشیده‌اند. جلو پنجره بزرگ عمودی و چراغ‌های LED باریک نیز هویت مدرن سری ۴ را شکل می‌دهند.

در کابین، طراحی راننده‌محور با نمایشگرهای دیجیتال یکپارچه، سیستم اطلاعات – سرگرمی مدرن، ترمیم‌های باکیفیت و صندلی‌های اسپرت ترکیب شده است. فرم

سری ۴ گرن کوپه؛ ترکیب اسپرت و کاربردی



تلگرام Telegram

آیا کابین‌های دورنگ و سقف پانورامیک آینده طراحی خودرو هستند؟

این روزها با ورود نسل جدید خودروها، طراحی فضای داخلی بیش از گذشته مورد توجه خودروسازان قرار گرفته است. یکی از مهم‌ترین تغییرات، استفاده از ترمیم‌های دورنگ در داشبورد، رودری‌ها و صندلی‌ها و همچنین گسترش سقف‌های پانورامیک است. در سال‌های اخیر، استفاده از رنگ‌های روشن و رنگ‌های شاخص در کنار یکدیگر به یکی از روندهای قابل توجه طراحی کابین تبدیل شده و سقف‌های شیشه‌ای نیز با ایجاد نور بیشتر، فضای داخلی را بزرگ‌تر و باز تر نشان می‌دهند. اما پرسش اینجاست که آیا این تغییرات صرفاً جنبه زیبایی دارند یا می‌توانند تجربه استفاده از خودرو را نیز تغییر دهند؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

استفاده از ترمیم دورنگ را باید بخشی از تلاش خودروسازان برای ایجاد هویت بصری متفاوت در کابین دانست. ترکیب رنگ‌های روشن و تیره می‌تواند بخش‌های مختلف داشبورد و رودری‌ها را از یکدیگر تفکیک کرده و فضای داخلی را از حالت یکنواخت خارج کند. نمونه‌های جدید نشان می‌دهند که حتی در خودروهای لوکس، ترکیب چند رنگ و متریال به ابزار مهمی برای شخصی‌سازی کابین تبدیل شده است.

نیاسی

سقف پانورامیک فقط یک عنصر تزئینی نیست؛ ورود نور طبیعی باعث می‌شود کابین روشن‌تر و از نظر بصری جادارتر احساس شود. با این حال، سطح وسیع شیشه می‌تواند وزن خودرو را افزایش دهد و در هوای گرم، بار حرارتی بیشتری به کابین وارد کند؛ به همین دلیل کیفیت پوشش شیشه و عملکرد سایه‌بان اهمیت زیادی دارد. بنابراین آینده طراحی داخلی احتمالاً به سمت ترکیب هوشمندانه رنگ، متریال و شیشه حرکت خواهد کرد، نه استفاده صرف از تجهیزات ظاهری.

فرهمند

Message



صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

خدمات رسانی ضعیف برخی نمایندگی‌ها



خودرو اسپرت وارداتی با ۶۷ هزار کیلومتر کارکرد دارم. چندی پیش هنگام استارت، پیشرانده خودرویم دچار لرزش شدیدی شد. با مراجعه به یکی از کلینیک‌های تخصصی خودرو و بررسی مکانیک مربوطه مشخص شد موتور به دلیل نبود و فقر اکتان در بنزین ناک کرده است و پیستون‌های خودرو باید تعویض شوند. با توجه به نبود قطعات خودروهای اسپرت در بازار، خودرویم باید حدود یک ماه در تعمیرگاه بماند تا قطعات آن از خارج کشور تامین شود. چرا نمایندگی انحصاری در کشور، خدمات پس از فروش مناسبی ارائه نمی‌دهد؟! هاشمی-تهران

چرا «مازراتی» گران است؟

«کواترو پورته»؛ سدان کوبه تمام اسپرت



مازراتی کواترو پورته مدل ۲۰۲۲ یکی از معدود سدان‌های لوکس بزرگ بازار است که در کنار ابعاد قابل توجه و کابین مجلل، شخصیت یک خودرو اسپرت را نیز حفظ می‌کند. این نسل با وجود قدمت طراحی، همچنان از زبان طراحی شناخته‌شده مازراتی بهره می‌برد؛ جلو پنجره بزرگ با نشان سه شاخ، چراغ‌های باریک، کاپوت کشیده و فرم عضلانی بدنه، چهره‌ای متمایز برای آن ساخته‌اند. در نسخه‌های بالاتر، رینگ‌های بزرگ‌تر، جزئیات تیره و عناصر فیبر کربن، ظاهر خودرو را تهاجمی‌تر می‌کنند.

طراحی خارجی

کواترو پورته با طول ۵۲۶۲، عرض ۱۹۴۸ و ارتفاع ۱۴۸۱ میلی‌متر، یک سدان بزرگ محسوب می‌شود و فاصله محوری ۳۱۷۱ میلی‌متری به تناسب بدنه و کشیده بودن آن کمک می‌کند. عرض خودرو با آینه‌ها به ۲۱۲۸ میلی‌متر می‌رسد. صندوق عقب ۵۳۰ لیتر ظرفیت دارد و باک سوخت نیز ۸۰ لیتر است. طراحی عقب با چراغ‌های افقی، چهار خروجی اکروز در برخی نسخه‌ها و فرم پهن سپر، بر ماهیت عملکردی خودرو تأکید دارد. نسخه Trofeo با رینگ‌های ۲۱ اینچی، کالیپرهای قرمز و جزئیات فیبر کربن، از نظر ظاهری اسپرت‌تر از GT و Modena است.

طراحی داخلی

فضای کابین کواترو پورته بر استفاده از چرم، چوب، قطعات فلزی و در برخی سفارش‌ها پوشش‌های لوکس Zegna و فیبر کربن استوار است. صندلی‌های جلو در نسخه‌های مجهزتر قابلیت تنظیم برقی، گرم‌کن و تهویه دارند و برای سر نشینان عقب نیز امکانات رفاهی قابل سفارش است. با این حال بررسی هانسان می‌دهد که فضای کابین نسبت به برخی رقبای بزرگ آلمانی محدودتر است و بعضی قطعات پلاستیکی و کلیدها کیفیتی پایین‌تر از انتظار این کلاس دارند. یکی از تغییرات مهم مدل ۲۰۲۲، سیستم اطلاعات-سرگرمی مبتنی بر اندروید اتو با نمایشگر لمسی ۱۰.۱ اینچی است. اپل کارپل نیز ارائه می‌شوند و سیستم صوتی هارمن کاردن با ۱۰ بلندگو با Bowers & Wilkins ۱۵ بلندگو قابل سفارش است. دوربین، حسگرهای پارک، شارژر بی‌سیم، کروز کنترل تطبیقی، هشدار نقطه کور، هشدار خروج از خط و دستیار حفظ مسیر نیز بسته به تیپ و تجهیزات در دسترس هستند.

مشخصات فنی

کواترو پورته ۲۰۲۲ در بازار آمریکا با سه خانواده اصلی GT، Modena و Trofeo عرضه شد. GT با موتور ۳.۰ لیتری ۷۶ تویین-توربو با ۳۴۵ اسببخار قدرت و گشتاور ۵۰۰ نیوتون‌متر استفاده می‌کند و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۵.۵ ثانیه‌ای دارد. Modena به نسخه ۴۲۴ اسببخاری همین موتور مجهز است و گشتاور آن ۵۸۰ نیوتون متر اعلام شده است؛ Modena Q4 نیز با سامانه چهار چرخ محرک عرضه می‌شود. بالاترین نسخه، Trofeo، موتور ۳.۸ لیتری ۷۸ تویین-توربو با ۵۸۰



نظر سنجی Poll

نظر سنجی شماره ۲۵۷۵

به نظر شما با آغاز سال تحصیلی جدید نظارت پلیس راهنمایی و رانندگی روی سرویس مدارس تا چه میزان می‌تواند ایمنی سفرهای درون شهری را افزایش دهد؟

۱- کم

۲- زیاد



پاسخ نظر سنجی شماره ۲۵۷۴

گزینه ۱ ۵۵ درصد

گزینه ۲ ۴۵ درصد

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما با توجه به رایگان شدن ناوگان حمل‌ونقل عمومی و آغاز سال تحصیلی، ترافیک در تهران تا چه اندازه کاهش خواهد یافت؟ در پاسخ به این پرسش ۵۵ درصد به گزینه یک یعنی تا حدودی و ۴۵ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.

پیامک SMS

خرابی در پیچه گاز

علت اصلی ایجاد بک‌فایر در برخی خودروهای چینی چیست و چرا این مورد در این خودروها بیشتر رخ می‌دهد؟

۹۸۷۶*۹۱۷*۰۹۱۷

«در خودروهایی که مجهز به در پیچه‌گاز برقی هستند، در صورتی که کالیبراسیون این قطعه دچار خطا شود، این ایراد نمایان می‌شود. معمولاً این حالت سه دلیل عمده دارد؛ نخست این که در اثر تجمع زیاد کربن، در پیچه‌گاز به خوبی باز و بسته نمی‌شود. همچنین در صورت کیفیت پایین سوخت، حالت گیر کردن در پیچه در جای خود ایجاد می‌شود. در آخر این که در صورت کاهش ورودی یا کیفیت هوا، عملکرد دور آرام و بازده موتور تحت تأثیر قرار گرفته و حالت بک‌فایر به دلیل مشکلات مذکور ایجاد میشود. در خودروهای داخلی به دلیل تطبیق و کالیبراسیون سیستم EMS و در پیچه‌گاز بر اساس شرایط جوی و سوختی کشور، این مورد کمتر رخ می‌دهد. اما در برخی خودروهای چینی، به دلیل عدم تطبیق این مساله بر اساس شرایط سوختی و جوی کشور، این مشکل نمایان می‌شود. هرچند که بک‌فایر دلایل دیگری دارد، اما یکی از دلایل اصلی این مساله است کاهش سطح روغن موتور خودرو

رنو بارس تندر دارم و اخیراً حین ترمزگیری و توقف، چراغ روغن خودرو روشن می‌شود. این درحالی است که روغن موتور و فیلتر آن را به‌تازگی تعویض کرده‌ام؛ مشکل چیست؟

۱۸۹۸*۹۳۸*۰۹۳۸

«ابتدا باید گفت عیب‌یابی از راه دور صحیح نیست و نیاز به بررسی بیشتر دارد. با توجه به این که شما بیان کردید فیلتر و روغن موتور را به‌تازگی تعویض کرده‌اید، ممکن است کیفیت روغن موتور در اثر افزایش دما یا طی کردن مسافت طولانی دچار کاهش شود. این مساله منجر به افت فشار در مدار روغن کاری پیشرانده شده و چراغ هشدار روغن نیز روشن می‌شود. همچنین باید اشاره داشت اگر فیلتر روغن نامرغوب برای خودرو استفاده کرده باشید، فیلتر باعث افت فشار روغن شده و این مساله منجر به روشن شدن لامپ هشدار روغن می‌شود. لازم به ذکر است موارد مطرح‌شده مشروط بر سالم بودن سیستم روغن کاری و سنسور فشار روغن است.

ایراد در گیربکس

خودرو پراید مدل ۹۲ دارم و بیش از ۱۰ روز است دسته‌دهنده خودرویم موقع حرکت و به‌ویژه در زمان تعویض دنده، با لرزش مواجه می‌شود؛ این درحالی است که موقع خلاص بودن، هیچ لرزشی وجود ندارد؛ علت چیست؟

موسوی-کرج

«لرزش دسته‌دهنده یکی از بارزترین دلایلی است که می‌تواند به خرابی قطعات داخلی گیربکس مربوط شود. به‌وجود آمدن لرزش در دسته‌دهنده و در زمان حرکت سه علت عمده دارد. ۱- با توجه به کارکرد خودرو شما و سال ساخت آن، قطعات مکانیکی نیز دارای عمر مفیدی هستند که پس از مدتی منجر به خرابی و عدم کارکرد صحیح آن‌ها می‌شود. به بیان ساده‌تر اگر میل‌ماهک یا ماهک معیوب شده باشد، چنین اشکالی را به‌وجود می‌آورد. در این حالت باید میل‌ماهک و ماهک را تعویض کرد. ۲- از آن‌جا که شما بیان کردید این مشکل تنها در زمان حرکت ایجاد می‌شود و در زمان توقف و خلاص کردن هیچ مشکلی وجود ندارد، این مساله تنها به‌خرابی دنده کشویی و برنجی‌ها منوط می‌شود. در این حالت باید کشویی و دنده‌برنجی‌ها تعویض شوند تا ایراد رفع شود. ۳- این احتمال بسیار ضعیف است که به‌دلیل معیوب بودن آخرین قطعه سیستم انتقال قدرت باشد؛ در این شرایط باید خروجی گیربکس و وضعیت دیفرانسیل یا همان پلوس‌ها را بررسی کرد؛ چراکه ممکن است این قطعات معیوب شده باشند.



کشف محموله ۱۷۰ میلیاردی لاستیک قاچاق در اهواز



۲ هزار و ۶۰ حلقه لاستیک قاچاق با نشان‌های تجاری مختلف کشف کردند. جانشین فرمانده انتظامی استان خوزستان تصریح کرد: «بنابر نظر کارشناسان، ارزش کالاهای قاچاق کشف‌شده ۱۷۰ میلیارد ریال برآورد شده است.» زلفی در پایان از دستگیری یک متهم در این رابطه خبر داد و گفت: «متهم پس از تشکیل پرونده برای طی مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد.»

جانشین فرمانده انتظامی استان خوزستان از کشف ۲ هزار و ۶۰ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۱۷۰ میلیارد ریال در شهرستان اهواز خبر داد. سردار حسین زلفی، جانشین فرمانده انتظامی استان خوزستان در تشریح جزئیات این خبر اظهار کرد: «ماموران پلیس آگاهی شهرستان اهواز یک باب منزل مسکونی را که محل نگهداری کالاهای احتکارشده بود، شناسایی کردند.» وی افزود: «ماموران پلیس پس از هماهنگی قضایی، در بازرسی از منزل متهم،

توافق چهارساله میان بزرگ‌ترین سازنده تریلر اروپا و «هانکوک» کره جنوبی

«هانکوک» به بازار تایر خودروهای تجاری اروپا بازگشت!

فرصت‌های جدیدی برای همکاری‌های راهبردی در بخش تایرهای تجاری ایجاد کرده و این بخش به یکی از حوزه‌های مهم توسعه فعالیت‌های شرکت تبدیل شده است. وی همچنین تأکید کرده که استانداردهای بالای شمیتس کارگو بول در زمینه کیفیت، عملکرد، بهروری و پایداری، این همکاری را به توافقی ارزشمند برای هانکوک تبدیل کرده است. در سوی مقابل، مدیران شمیتس کارگو بول نیز این همکاری را راهی برای تقویت سبد محصولات و افزایش انعطاف‌پذیری در پاسخ به نیازهای مشتریان می‌دانند.

Andreas Schmitz، مدیرعامل این شرکت اعلام کرده است کیفیت محصولات هانکوک و همچنین توانایی این شرکت در تامین پایدار نیاز کارخانه‌های اروپایی، از عوامل اصلی انتخاب شریک جدید بوده است. به گفته وی، این همکاری امکان پاسخگویی بهتر به نیازهای گوناگون مشتریان را در حوزه حمل‌ونقل بین‌شهری، منطقه‌ای و حتی کاربردهای ساختمانی فراهم می‌کند. یکی از نکات قابل توجه قرارداد جدید، پوشش بخش تریلرهای کار کرده است. براساس مفاد توافق، همکاری دو شرکت تنها به خودروهای تازه‌تولیدشده محدود نیست و بخش خدمات پس از فروش و ناوگان فعال نیز در آن دیده شده است.

این موضوع می‌تواند فرصت‌های جدیدی برای هانکوک در بازار جایگزینی تایر و خدمات مرتبط با ناوگان‌های حمل‌ونقل ایجاد کند. این قرارداد همچنین ادامه مسیری است که بیش از یک دهه پیش آغاز شده بود. برخی گزارش‌ها نشان می‌دهند هانکوک نخستین بار در سال ۲۰۱۳ تامین تایر برای محصولات شمیتس کارگو بول را آغاز کرده و در سال‌های بعد دامنه همکاری دو طرف توسعه یافته است.

توافق جدید در واقع مرحله تازه‌ای از این ارتباط به‌شمار می‌رود و جایگاه هانکوک را در بازار ناوگان‌های تجاری اروپا تقویت می‌کند. بازار تایرهای تجاری اروپا طی سال‌های اخیر به یکی از رقابتی‌ترین بخش‌های صنعت تایر جهان تبدیل شده است. افزایش تقاضا برای حمل‌ونقل جاده‌ای، رشد تجارت الکترونیک، توسعه زنجیره‌های توزیع منطقه‌ای و فشار برای کاهش هزینه‌های عملیاتی ناوگان‌ها، اهمیت انتخاب تایرهای کم‌مصرف، بادوام و قابل اعتماد را بیش از گذشته افزایش داده است. در چنین شرایطی، قرارداد میان هانکوک و شمیتس کارگو بول را می‌توان تلاشی برای پاسخگویی به همین نیازها دانست؛ قراردادی که علاوه بر منافع تجاری برای دو طرف، می‌تواند به بازار تایرهای تریلری اروپا نیز اثرگذار باشد. برای هانکوک، بازگشت به بازار تجهیزات اولیه تریلرهای اروپا تنها یک موفقیت تجاری نیست، بلکه نشانه‌ای از افزایش نفوذ این برند در یکی از مهم‌ترین بخش‌های صنعت حمل‌ونقل جهان به‌شمار می‌رود؛ بازاری که کیفیت، دوام، هزینه عملیاتی و قابلیت اطمینان، بیش از هر زمان دیگری تعیین‌کننده موفقیت تامین‌کنندگان آن است.



شرکت Hankook Tire با امضای یک قرارداد چندساله با Schmitz Cargobull، حضور خود در بازار تایرهای تجهیز اولیه (OE) تریلرهای تجاری اروپا را از سر گرفت؛ توافقی که از نگاه فعالان صنعت حمل‌ونقل و تایر می‌تواند یکی از مهم‌ترین قراردادهای این بخش در سال جاری به‌شمار رود. براساس این همکاری، بخشی از تریلرها و نیمه‌تریلرهای جدید شمیتس کارگو بول به‌صورت کارخانه‌ای با تایرهای هانکوک عرضه خواهند شد. مطابق اطلاعات منتشرشده، این قرارداد از ژوئیه ۲۰۲۶ آغاز شده و تا ژوئن ۲۰۳۰ ادامه خواهد داشت.

این همکاری نه تنها بازگشت رسمی هانکوک به بازار تجهیزات اولیه خودروهای تجاری اروپا را رقم می‌زند، بلکه نشان‌دهنده افزایش اهمیت بخش حمل‌ونقل سنگین در راهبرد توسعه جهانی این شرکت کره‌ای است. در قالب این توافق، هانکوک مجموعه‌ای از محصولات تخصصی خود را در اختیار شمیتس کارگو بول قرار خواهد داد. این سبد شامل سری Smart Line برای حمل‌ونقل بین‌شهری و مسیرهای طولانی، سری Smart Flex برای توزیع منطقه‌ای و کاربردهای ترکیبی و همچنین سری Smart Work برای فعالیت در محیط‌های ساختمانی و مسیرهای خارج جاده است. به این ترتیب، پوشش کاملی از نیازهای عملیاتی ناوگان‌های مختلف حمل‌ونقل در اختیار مشتریان قرار خواهد گرفت. اهمیت این قرارداد زمانی بیشتر مشخص می‌شود که جایگاه شمیتس کارگو بول در صنعت حمل‌ونقل اروپا مورد توجه قرار گیرد. این شرکت آلمانی بزرگ‌ترین تولیدکننده تریلر در اروپا محسوب می‌شود و محصولات متنوعی شامل تریلرهای یخچال‌دار، کانتینرهای حمل بار خشک، شاسی کانتینری، تریلرهای پرده‌ای و کمپرسی را تولید می‌کند. شمیتس کارگو بول علاوه بر سه مرکز تولیدی در آلمان، در کشورهای بریتانیا، اسپانیا، لیتوانی، رومانی و ترکیه نیز کارخانه‌های فعال در اختیار دارد و نقش مهمی در زنجیره لجستیک اروپا ایفا می‌کند.

از دید هانکوک، این توافق فراتر از یک قرارداد فروش محصول است و می‌تواند سکوی توسعه حضور این برند در بازار خودروهای تجاری اروپا باشد. Jongho Park، رئیس و مدیر ارشد عملیاتی Hankook Tire Europe اعلام کرده است رشد مداوم بازار لجستیک اروپا

کویر 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 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-پریشیا
	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		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویترا-BYD S۶
	KB700		235/65R17	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 (آمیگو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیووتا-TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	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-سورنوتو 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	



قطعات

کیفیت ساخت تیر های «کانتینتال»

« کیفیت ساخت تیر های کانتینتال حاصل تر کیبی از مهندسی ساختار فناوری مواد از مون های گسترده عملکردی است. یک تیر مدرن نیازمند و یکسری حمایتی و می تواند از حدود ۲۵ جزو و تا ۱۲ تکیب لاستیکی مختلف تشکیل شود. در ساختار آن، لایه های تقویتی، کمربندهای فولادی، لایه داخلی و مجموعه آج هر کدام وظیفه مشخصی در تحمل بار، انتقال نیرو و پایداری دارند. یکی از نقاط مهم در کیفیت تیر های این شرکت، توسعه تر کیبیت لاستیکی است. استفاده از سیلیکا به بهبود میزان چسبندگی روی سطوح خیس و کاهش

مقاومت لغزشی کمک می کند. هر چند همسندان باید همان چسبندگی، مصرف انرژی و دوام آج تعادل ایجاد کنند. کانتینتال همچنین اعلام کرده است که مدل های جدید تیر پیش از تولید تحت آزمون های گسترده قرار می گیرند. سالانه حدود ۲۵ میلیون کیلومتر آزمایش انجام می شود. این آزمون ها شامل تر مز گیری روی سطوح خشک و خیس، فرمان پذیری، صدا، مقاومت لغزشی و دوام است. نتایج آزمون های مستقل اروپایی در سال ۲۰۲۶ نیز نشان دادند محصولات کانتینتال در بخش هایی مانند تر مز گیری و چسبندگی خیس عملکرد در قایتی داشته اند.

مدیر عامل اسبق گروه خودرو سازی سایپا در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو»:

سایپا نیازمند حمایت مالی دولت وثبات مدیریتی است

تداوم حیات زنجیره تامین مشروط به گشایش خطوط اعتباری ارزی و پایان دادن به عزل ونصبهای کوتاهمدت سیاسی است تا روند تولید به سمت انضباط مالی هدایت شود

مدیر عامل اسبق گروه خودرو سازی سایپا

مدیر عامل اسبق گروه خودرو سازی سایپا

رسید که فرصت هماندیشی منظم میان تصمیم گیران کلان با مدیران بر تالش و صاحب نظران باسابقه برای بررسی راهکارها به شدت محدود شد. بی تردید هنگامی که کانون راهبری و مشورت های تخصصی کم فروغ شود، زنجیره ارزش با ناهماهنگی مواجه شده و مسیر تثبیت تولید دشوار خواهد شد.

مدیر عامل اسبق گروه خودرو سازی سایپا

رشدنی رویه مونتاژ کاری و مخاطرات دومینوی تولید مدنی با از زیایی الگوی رشد خودرو سازان غیر دولتی تأیید کرد: «با شدن افسار سیاست گذاری توسط دولت سبب شد جریان تولید خودرو سازی در بخش خصوصی شتاب بگیرد. ما از رشد این بخش خوشحال هستیم، اما مساله بر سر الگوی شکل گیری آن است. این شرکت ها نه در

چار چوب قانون مصوب خودرو و تعمیق داخلی سازی، بلکه صرفا در بستر مونتاژ کاری قطعات منفصله رشد کردند. پیش تر مقررات ایجاد می کرد هر محصول تازه با ساخت داخل دست کم ۴۰ درصدی کار خود را آغاز کند و در صورت چانه زنی فنی، از تک ۲۰ درصد استارت بزند.»

این تصمیمات صنعت خودرو واصله گستر: «کنون در سیه قلان نظارت جامع، هر وارد کننده و مونتاژ کاری با مدلی که صلاح بداند و بدون کمترین تعهد ساختاری به خدمات پس از فروش استاندارد، بسته های قطعات منفصله را وارد و مونتاژ می کنند. پدیده ای که نوعی بی نظظاری ذقیق حاکمیت ها قرار دارند و برای این نهادها تفصاتی میان مالکیت دولتی یا خصوصی وجود ندارد. اما تفاوت اصلی در این است که چنین نظارت ار تباطی شبیه به چیدمان دومینو دارند و افتادن هر مهره به تحریب بقیه زنجیره منتهی خواهد شد.»

وی یادآور شد: «واقعیت بنیادین این است که پیشرفت صنعت خودر و در گو حرکت متوازن به هم افزایی هم زمان سایپا و ایران خودرو و در مدار رونق تولید است. چالش های کنونی در تثبیت تیراژ ایران خودرو نیز دقیقا ریشه در تنگنای مالی قطعه سازان مشترک دارد. از این رو، پشتیبانی نقدینگی عادلانه از هر دو قطب خودرو سازی، شاهرگ حیاتی زنجیره تامین را احیا کرده و جهش تولید ملی را رقم می زند.» رویکردی راهبردی که نه تنها عادل بازار، بلکه مهار پایدار تسرم خودرو را محقق خواهد ساخت.»

ضرورت جلب اعتماد زنجیره تامین

این پیشکوست صنعت خودرو با اشاره به تجربیات پیشین در رساندهای تعهدات مالی تصریح کرد: «تمام آن چه مطرح شد، بازتاب چالش های انباشته گذشته است؛ اما اولویت راهبردی مدیر در رأس سایپا، باید تثبیت مجدد اعتماد و همراهی زنجیره قطعه سازی باشد. این مسئولیت سنگین، انتخابی آگاهانه در برابر حجم مطالبات معوق پیشین است و نیاز به اراده ای جسدی دارد. واقعیت این است که تنها ۲۰ تا ۳۰ درصد ماموریت های این جایگاه در داخل خطوط تولید رقم می خورد و بیش از ۷۰ درصد توان مدیریتی صرف تعامل سازنده با ار کان تصمیم گیر و مراجع بالادستی می شود.»

مدنی افزود: «بخش عمده ای از موانع امروز، ماهیتی برون بنگاهی دارند و پیشتر د امور نیازمند پیگیری مستمر برای جذب منابع حمایتی، تسهیلات بانکی و ایجاد تنفس مالی است. است تا جریان تامین قطعات دچار توقف نشود. قطعه سازان همواره نه پایت اعطاف و همراهی را در سخت ترین شرایط نشان داده اند. ما در سال ۱۳۹۱ نیز با وضعیتی پیچیده روبرو بودیم، اما با اتکا به رویکرد تعاملی، شفافیت و همه پیمانی دوجانبه توانستیم دوره بازپرداخت مطالبات را از یک سال به ۴ تا ۵ ماه کاهش دهیم؛ الگویی آژموده که با تمرکز بر تعاملات فرابنگاهی می تواند بار دیگر تولید را به مدار رونق بازگرداند.»

این کارشناس ارشد حوزه صنعت تصریح کرد: «با این تردیدی نیست که دولت در وضعیت کنونی با انبوهی از تنگنای های مالی روبرو است و توانی برای حل تمام مشکلات ندارد. از این رو، هدایت صحیح پرونده و انگاری به یک بخش خصوصی صاحب اهلیت و سرم پایدار، تنها معبر باقی مانده برای عبور از بن بست کنونی است.»

در دوران وزارت نعمت زاده بود که جلسات موسوم به شورای سیاست گذاری خودرو با نظمی خلل ناپذیر، هر دو هفته یکبار در روزهای پنجشنبه بر گزار می شد و خود وزیر با جدیت و شخصار در تک تک این نشست ها حضور پیدا می کرد.»

وی تصریح کرد: «در آن سال ها، صنعت خودرو در مسیر پویایی و اصلاح کاستی ها حرکت می کرد؛ اما با تغییرات مکرر در سطوح وزار تخانه، نقش محوری آن شوروا نیز کمرنگ شد. در ادوار اخیر، این فاصله سیاسی بهمرحله ای

دنیای خودرو

چهارشنبه اول مهرماه ۱۴۰۵. سال یازدهم، شماره ۲۵۷۵



سرهنگ باسره دامه داد، قومدهی اینترنتی همچنین با حذف واسطه گری و ایجاد نظم در فرآیند

ظرفیت های زیر ساختی خودرو ساز دولتی مدنی با اشاره به عطش پایا نپذیر بازار برای خرید محصولات داخلی تأیید کرد: «ایران سرزمینی است با بازاری فوق العاده کشناس و نیازمند خودرو، در شرایطی که خودرو سازان جهانی سالانه با دغدغه فروش ۱۵ تا ۲۰ میلیون دستگاه مازاد تولید دست به گر یبان هستند، در کشور ما کمترین مساله ای برای فروش وجود ندارد. حتی اگر به فرض، فناوری ساخت خودرو های بسیار مدرن را نیز نداشته باشیم، در تیراژ پیشدین به تولید همین خودرو های معمولی و اقتصادی توانایی کاملی وجود دارد.»

مدیر عامل اسبق گروه خودرو سازی سایپا خاطرنشان کرد: «در کجای دنیا پذیرفته است که خریدار یک محصول معمولی مانند شاین تاجار باشد ماه ها در صف بماند و تأمین کننده نیز در نقطه صفر نقدینگی دستوپا بزند؟ این گره تنها با مدیریت ثبات یافته و تحت چتر حمایت های استراتژیک دولت باز خواهد شد. ساختار بدنه مهندسی و دارایی های فیزیکی سایپا بسیار اعطاف پذیر و از جایکی ویسزای هر خودرو است. این شرکت را می کرد، در بنگاه دولتی، مدیر طرحی مهندسی محصول سود می برد و پتانسیل جهش بالایی دارد.»

وی اظهار داشت: «انگاری واقعی سهام این بنگاه صنعتی بزرگ به سرم پایه گذار دارای صلاحیت فنی و تمکن مالی می تواند روند نجات شرکت را تثبیت کند. اما تا هنگامی که این انتقال سازمانی محقق نشود و این شرکت در دایره تسلط مدیریت های کوتاه و عزل و نصب ها بدنه مهندسی و سیاسی معاند، نمی توان معجزه ای در رفتار مالی و انضباط قراردادی زنجیره تأمین آن نظاره کرد.»

مدیر عامل اسبق گروه خودرو سازی سایپا

ضرورت استقلال بنگاه های اقتصادی مدنی با ذکر تجربه ای از مدیریت خود در مواجهه با فشار های برون سازمانی اظهار داشت: «هنگامی که در سال ۱۳۹۱ سکان هدایت سایپا را در دست گرفتم، نخستین شرط اعلامی بنده این بود که در گاه های شرکت باید به روی هر نوع فشار و توصیه سیاسی به طور کامل بسته

باشم. ما طی سه سال حتی به یک توصیه سیاسی در حوزه استخدام یا اعطای امتیازات خارج از چار چوب پاسخ مثبت ماهیت رابطه دولت ها و صنایع خودرو سازی در سراسر جهان گفت: «بنگاه های غول یکسره خودرویی در تمامی اقتصاد های دنیا به سبب سهم حیاتی در تولید ناخالصی ملی، ترخ اشتغال زایی و زنجیر های متصل بانکی، همیشه زیر چتر نظارتی ذقیق حاکمیت ها قرار دارند و برای این نهادها تفصاتی میان مالکیت دولتی یا خصوصی وجود ندارد. اما تفاوت اصلی در این است که چنین نظارت جهانی، حمایتی، تنظیم گر و مثبت است؛ در حالی که در کشور ما نظارت ها به مداخلات مستقیم سیاسی و محدود کننده های سلیقه ای تنزل یافته است.»

مدنی با انتقاد از برخورد های تنزل یافته به مدیران صنعت خودرو افزود: «این که تشدید می شود فوری یا صریح، تیراژ و ارزنامه را می بدیند، نه تنها فشار وارد نمی کردند، بلکه خود در صف حامیان بنگاه قرار می گرفتند.»

مدنی تصریح کرد: «مدیریت یک خودرو سازی عظیم، مواجه می شود، نمونه ای از همان رویکرد دخالت گرانه است. دولت ها در دیگر نقاط جهان ستر را برای نقادی ارانه نقشه راه هموار می کنند، نه آن که هر حرف کارشناسی را به منزله تخطی سیاسی یا هجمه به موقعیت آن کار اکن تلقی کنند.»

این صاحب نظر مدیریت صنعتی تصریح کرد: «آن چه امروز به کمک تحمیل اراده های غیر فنی، این مداخله گری بلکه جابجاء، در نظام دستوری تعیین نرخ کارخانه تا تحمیل سامانه های متمرکز فروش گسترده شده است. این

تولید را به مدار رونق بازگرداند.»
این کارشناس ارشد حوزه صنعت تصریح کرد: «با این تردیدی نیست که دولت در وضعیت کنونی با انبوهی از تنگنای های مالی روبرو است و توانی برای حل تمام مشکلات ندارد. از این رو، هدایت صحیح پرونده و انگاری به یک بخش خصوصی صاحب اهلیت و سرم پایدار، تنها معبر باقی مانده برای عبور از بن بست کنونی است.»

در دوران وزارت نعمت زاده بود که جلسات موسوم به شورای سیاست گذاری خودرو با نظمی خلل ناپذیر، هر دو هفته یکبار در روزهای پنجشنبه بر گزار می شد و خود وزیر با جدیت و شخصار در تک تک این نشست ها حضور پیدا می کرد.»
وی تصریح کرد: «در آن سال ها، صنعت خودرو در مسیر پویایی و اصلاح کاستی ها حرکت می کرد؛ اما با تغییرات مکرر در سطوح وزار تخانه، نقش محوری آن شوروا نیز کمرنگ شد. در ادوار اخیر، این فاصله سیاسی بهمرحله ای

۱۵

« به نقل از «مهر» سرهنگ محسن باسره» رئیس مرکز شماره گذاری پلیس راهور فرا جا گفت: «سامانه روندهی اینترنتی پلیس راهور با هدف مدیریت موشمند زمان، ایجاد انضباط ترافیکی و تسهیل فرآیندهای خدمات شهروندان طراحی شده است.»
روزنامه ایار همه طرح از ساعت مقرر، علوا بر این موضوع تحمیل هزینه و صرف زمان برای رتبه گیری مجدد متقاضی می شود. می تواند ظرفیت خدماتی همان روز را با استفاده کرده و حقوق سوار شهروندان را نیز تضمین کند.»

وی تأکید کرد: «رعایت زمان تعیین شده در نوبت اینترنتی نقش مهمی در حفظ نظم، مدیریت ترافیک و پیرامون مراکز تعویض پلاک و استفاده بهینه از ظرفیت خدماتی این مراکز دارد.»



پیچیده ای در حوزه نقدینگی و تیراژ تولید روبرو است، عبور از بحران نیازمند تدابیر فوری و حمایت های ویژه است. مدیریت بنگاه در این شرایط سخت، با اتخاذ تصمیمات دشوار مانند مولد سازی دارایی ها، تمام تالش خود را برای صیانت از اشتغال و حفظ جریان تولید به کار بسته است؛ با این حال، تداوم این وضعیت نیازمند نگاه و تکنولوژیک را بیش از پیش بگشاییم. حرکت به سمت استاندارد های جهانی و حضور فعال در زنجیره ارزش جهانی، راهکار کلیدی برای گذار از مدل های سنتنی و دستیابی به بهره وری بالاست. خودرو ساز تر از اول برای فقرات صنعت خودرو است و در این روز های حساس، قطعه سازان با ایثار و همراهی خود، سنگر تولید را حفظ کرده اند. با این وجود، برای عبور از فشار های مالی و جلوگیری از فرسایش این زنجیره، ضروری است دولت با تدوین یک برنامه حمایتی و تزریق به موقع نقدینگی، بستر لازم را برای تثبیت تولید و بازگشت به ریل جهش صنعت فراهم آورد تا تالش های کنونی مدیریت بنگاه به ثمر نشیند.»

ضرورت تزریق بسته های ریلی و ارزی مدیر عامل اسبق گروه خودرو سازی سایپا با بیان این که واگذاری اموال غیرمولد نمی تواند دردی از زنجیره در مان تسکین دهد، گفت: «فروش املاک و ساختمان ها مازاد شاید مسکنی بسیار کوچک باشند، اما چنان زمان بر و گرفتار برو گزاسی است که بدون شک مانند نوشداروی پس از مرگ سهراب عمل خواهد کرد. نجات زنجیره نیازمند باز شدن خطوط اعتباری ارزی و ریلی در یک اقدام اضطراری است تا اعتماد تولید کنندگان قطعه ترمیم شود.»

مدنی افزود: «قطعه ساز اگر اقق روشنی در مقابل خود نبیند و صرفا به این بیندیشد که بخشی از مطالبات معوق کند قطعه ای نبوده و به صورت پیوسته ادامه خواهد یافت. به موازات این اقدام اورژانسی، پرونده گر خورده و مناقش برانگیز سهام توبلی باید برای همیشه شفاف و بسته شود تا روند واگذاری به بن بست های حقوقی سابق بر نخورد.»

وی خاط نشان کرد: «در مرحله فعلی به سبب زبان های سنگین انباشته و بدهی های معوق به نظام بانکی و سازندگان، ارزش واقعی ارزش دفتری و تابلوی سهام از ابتدا رفته است. اگر فرآیند واگذاری در این شرایط وخیم رخ دهد، سهام به نازل ترین قیمت چوب حراج خواهد خورد. بخش اعظمی از این زبان انباشته حاصل اعمال





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: ۳۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۴۱

صاحب 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 شهرکرد ۲۹ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

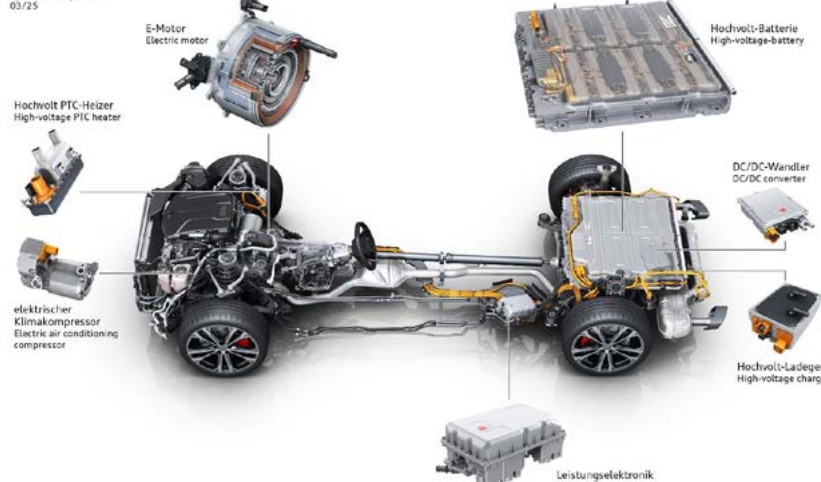
بیلپورد
Billboard

هیبرید متوسط هوشمند با تکنولوژی آتودی

فناوری MHEV plus آتودی نسل جدیدی از سامانه هیبرید ملایم ۴۸ ولتی است که از باتری لیتیوم آهن فسفات، استارت تر-ژنراتور تسمهای و موتور الکتریکی PTC تشکیل می شود. PTC می تواند تا ۱۸ کیلووات توان و ۲۳۰ نیوتون متر گشتاور اضافی فراهم کند و هنگام کاهش سرعت نیز تا ۲۵ کیلووات انرژی را بازیابی کند. این سامانه امکان حرکت کاملاً برقی در سرعت های پایین، مانور و پارک را فراهم کرده و با کاهش مصرف سوخت و آلودگی، پاسخ دهی پیشرانه را نیز بهبود می دهد.

Audi A5 e-hybrid quattro

Systemkomponenten
System components
03/23



نسل جدید موتورسیکلت ها؛ حرکت به سوی ایمنی هوشمند

ایمنی موتورسیکلت های جدید دیگر تنها به کیفیت ترمزها، تاپرها و تجهیزات محافظت راننده محدود نمی شود و صنعت موتورسیکلت به سرعت در حال حرکت به سمت سامانه های الکترونیکی پیشرفته است. یکی از مهم ترین تحولات، توسعه ABS مخصوص موتورسیکلت است؛ سامانه ای که با جلوگیری از قفل شدن چرخ ها هنگام ترمزگیری شدید، احتمال لغزش و زمین خوردن را کاهش می دهد. براساس پژوهش های IIHS، موتورسیکلت های مجهز به ABS درگیر شدن در تصادفات مرگبار را حدود ۲۲ درصد کاهش داده اند

گام بعدی، سامانه کنترل پایداری موتورسیکلت یا MSC است. این فناوری با استفاده از حسگرهای سرعت چرخ و واحد اندازه گیری اینرسی، وضعیت دینامیکی موتورسیکلت را بررسی کرده و هنگام ترمزگیری یا شتابگیری، حتی در پیچ ها، مداخله می کند. کنترل کشش در حالت خوابیده، کنترل ترمز در پیچ و مدیریت گشتاور منفی موتور از قابلیت های این سامانه هستند

در نسل جدید، رادار نیز به بخش مهمی از ایمنی تبدیل شده است. سامانه های ARAS با تشخیص خودروهای اطراف، قابلیت هایی مانند هشدار برخورد و کروز کنترل تطبیقی را فراهم می کنند. برآورد پژوهش Bosch نشان می دهد سامانه های کمک راننده مبتنی بر رادار، از نظر تئوری می توانند از یک ششم تصادفات موتورسیکلت جلوگیری کنند

بنابراین آینده ایمنی موتورسیکلت به سمت ترکیب ABS، کنترل پایداری، سنجش اینرسی، رادار و ارتباط هوشمند میان حسگرها حرکت می کند؛ فناوری هایی که هدف نهایی آن ها کاهش خطای انسانی و جلوگیری از وقوع حادثه پیش از برخورد است

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir



قیمت خودرو روز گذشته در بازار ثابت بود



کیا ام‌سی T9 بدون تغییر
قیمت در بازار ۷ میلیارد
و ۹۲۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



فونیکس تیگو ۷ پرومکس
بدون تغییر قیمت در بازار ۶
میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس
بدون تغییر قیمت در بازار ۳
میلیارد و ۱۱۵ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



پژو ۲۰۷ اتوماتیک پانوراما
بدون تغییر قیمت در بازار ۳
میلیارد و ۱۰۳ میلیون تومان
ارزش گذاری شد

یزد تایر تولید کننده انواع تایرهای موتورسیکلت و دوچرخه
www.yric.com

تحت لیسانس VREDESTEIN هلند
۵ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی تحت لیسانس وردشتاین هلند

UNIVERSE
225/55 R18

new جدید

YAZD TIRE
www.yric.com