



عضو کمیسیون اقتصادی مجلس مطرح کرد:
بازار سرمایه باید به رکن
اصلی تامین مالی تولید
تبدیل شود

۵ صفحه



چرا سوپراسپرت «آئودی»
دوست داشتنی است؟

۱۲ صفحه

یک پیشکسوت صنعت قطعه در گفت و گوبا «دنیای خودرو»:

کارگران به جای فعالیت در خطوط تولید، مسافرکشی می کنند

شکاف عمیق درآمدی، جهش هزینه های معیشت و کاهش ساعات کار مفید، نیروی ماهر کارخانه ها را به سمت مشاغل کاذب و نامولد سوق داده است

۱۴ صفحه

یک فعال حوزه اسقاط خودروهای فرسوده
در گفت و گوبا «دنیای خودرو» مطرح کرد:

اسقاط خودرو نباید
به واردات و تصمیم های
مقطعی وابسته باشد

۳ صفحات

هشتمین تور رسانه ای «سایا رسانه»
در پلاسکو کار سایا برگزار شد:

افزایش ۱۰۰ درصدی سهم
«پلاسکو کار» در تامین
محصولات سایا

۴ صفحه

در راستای کاهش هزینه ها و رشد بازدهی
در دستور کار قرار گرفت:

تعدیل نیروی گسترده
«جگوار-لندروور»
در بریتانیا

۶ صفحه



در سایه لغو پذیرش در بورس تهران رقم خورد؛

توقف یک ساله نماد «آهنگری تراکتورسازی ایران»
و بلاتکلیفی و سردرگمی سهامداران

۵ صفحه

استارت

Start



امید محمدی

سردبیر

تایر زیر فشار
قیمت گذاری دستوری

صنعت خودرو در شرایطی با بحران نقدینگی دست و پنجه نرم می کند که
سیاست قیمت گذاری دستوری همچنان یکی از موانع اصلی بازگشت
منابع مالی به زنجیر تولید است. مسائلی که شاید در ظاهر با هدف
حمایت از مصرف کننده دنبال شود...

۲ صفحه

تیرهای امروز

Titles

ویژگی های منحصر به فرد «J35Y8» چیست؟

قلب پنده قدرتمند «هوندا»

۸ صفحه

زیر ذره بین

قرعه کشی فروش فوق العاده
کوئیک «GX-L» برگزار شد

۱۰ صفحه

چین همچنان رکاب زن اول
جهان است

۷ صفحه

کیفیت ناوگان سنگین اروپا زیر ذره بین:

کشنده های جدید
ایمن تر شده اند

۹ صفحه

اتمسفرانی

حس خوب، خرید مطمئن

ARINA DRIVE

۰۲۱-۲۲۸۱۴۰۴۰

ارتباط با ما

قیمت قطعی

تحويل فوری



فروش ویژه LAMARI NEO

BMW 225L GRAN COUPE

عرضه توسط پرشیا خودرو
(گروه پرشیا موبیلیتی)



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۰۲۱-۴۵۹۱

www.Persiakhodro.ir



ممکن رسیده است: تغییر ساختاری متمایزی که ظاهر لوچه را از یک سدان الکتریکی لوکس به خودرویی آماده پیست تبدیل می‌کند. علاوه بر تغییر رنگ‌ها و کاشش از تفاع، بکیچ آ پرودینامیکی افترمارت شامل ر کابهای جانبی عریض تر و یک باله ثابت و بزرگ در بخش عقب خودرو می‌شود. این باله عقب نمای پشت فراری لوچه را کاملاً تهاجمی کرده است. اگر چه این پروژه در حال حاضر صرفاً یک طرح رندر دیجیتالی محسوب می‌شود، اما کارشناسان بر این باورند که با آغاز عرضه لوچه در اروپا تا پیش از پایان سال جاری میلادی و ورود آن به بازار آمریکا در سال آینده، مالکان ثروتمندان سوپر اسپرت برقی به سرعت به سراغ چنین بکیچ‌های شخصی‌سازی خواهند رفت. پروژه واسن نشان می‌دهد که حتی با وجود قیمت نجومی و طراحی خاص فراری لوچه، بازار تیونینگ فضا و پتانسیل بالایی برای تغییر متمایز ظاهر این خودرو دارد است

هنوز تحویل نخستین نمونه‌های فراری لوچه به عنوان اولین خودرو تمام الکتریکی تاریخ این برند ایتالیایی آغاز نشده، اما دنیای افترمارکت و شسرکت‌های تیونینگ پروژه‌های اختصاصی خود را برای تغییر چهره این سدان ۶۳۹ هزار دلاری (۵۵۰ هزار یورویی) شروع کرده‌اند. در تازه‌ترین اقدام، برند مطرح رینگ‌سازی «واسن» (Vossen Wheels) با انتشار رندرهای گرافیکی و دیجیتالی، نگاه و رویکرد خود را برای ارتقای بصری و آپرودینامیکی این محصول پر حاشیه به نمایش گذاشته است. محور اصلی این طرح پیشنهادی، بهره‌گیری از رینگ‌های فورج‌کاری شده و دو تنگه جدید واسن با نام GT-۱۲۲ است که با تفرافای یکدست پوشانده شده و به خوبی در قوس چرخ‌های بسیار کم‌ارتفاع خودرو جا خوش کرده‌اند. واسن ارتفاع تعلیق این خودرو برقی را به طرز چشمگیری کاهش داده؛ به طوری که فاصله میان تاپر و گلگیرها به حداقل



ورود زود هنگام دنیای تیونینگ به پروژه جنجالی ایتالیایی‌ها

یک فعال حوزه اسقاط خودروهای فرسوده در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بخش اول

اسقاط خودرو نباید به واردات و تصمیم‌های مقطعی وابسته باشد

هفتم از ۳۱ شهر یورماه وارد مرحله اجرایی جدیدی شده است. رحیم و کیلی، فعال حوزه اسقاط خودرو و معتقد است: «مساله اصلی این صنعت را باید در مدل اقتصادی و سیاست‌گذاری آن جست‌وجو کرد.» به گفته او، اگر شرایط پایدار نشود، حتی افزایش ظرفیت مراکز اسقاط نیز به تنهایی نمی‌تواند مشکل فرسودگی ناوگان را حل کند.



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

«فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل دیگر صرفاً یک مساله مربوط به کیفیت خودرو یا آلودگی هوا نیست؛ مصرف بالای سوخت، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، کاهش ایمنی تردد و فشار بر منابع انرژی کشور، همگی با مساله فرسودگی ارتباط پیدا کرده‌اند. با این حال، صنعت اسقاط خودرو طی سال‌های گذشته نتوانسته متناسب با ابعاد این مساله توسعه پیدا کند. یکی از مهم‌ترین چالش‌های این صنعت، وابستگی اقتصاد اسقاط به نحوه اجرای سیاست‌های واردات و تولید خودرو و به تبع آن میزان تقاضا برای گواهی اسقاط بوده است. در سال‌های گذشته، تغییر مقررات و مدل‌های مختلف عرضه و مصرف گواهی اسقاط، شرایط فعالیت مراکز اسقاط را با نوسان مواجه کرده است. در همین حال، آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو نیز سازوکارهایی برای الزام تولیدکنندگان و واردکنندگان به تامین گواهی اسقاط پیش‌بینی کرده است. در سال جاری نیز نرخ‌های جدید گواهی اسقاط اعلام شد و طبق اعلام رسمی، گواهی اسقاط خودروهای سواری ۶۰ میلیون تومان و گواهی اسقاط دیزل سبک و سنگین ۱۲۰ میلیون تومان تعیین شد. از سوی دیگر، فرآیند ثبت نام اسقاط خودروهای فرسوده در چارچوب برنامه

مهم‌ترین مساله‌ای که امروز صنعت اسقاط خودروهای فرسوده با آن مواجه است، چیست؟

به نظر من مساله صنعت اسقاط را نباید فقط در تعداد خودروهای اسقاط شده خلاصه کرد. ما با یک زنجیره اقتصادی مواجه هستیم که از مالک خودرو فرسوده شروع می‌شود و به مرکز اسقاط، گواهی اسقاط، خودرو ساز، واردکننده و در نهایت فرآیند شماره‌گذاری و نوسازی ناوگان می‌رسد. اگر در هر نقطه این زنجیره اختلال ایجاد شود، کل فرآیند تحت‌تاثیر قرار می‌گیرد. مشکل اساسی این است که طی سال‌های گذشته برای صنعت اسقاط یک بازار پایدار ایجاد نشده است. یک دوره گواهی اسقاط مورد نیاز خودرو سازان و واردکنندگان بوده و بازار رونق گرفته، دوره‌ای دیگر تقاضا کاهش پیدا کرده و مراکز اسقاط با انباشت گواهی و قفل شدن سرمایه مواجه شده‌اند. این نوسان برای صنعتی که نیاز به سرمایه‌گذاری، تجهیزات و سرمایه در گردش دارد، بسیار آسیب‌زاست.

شما پیش‌تر نیز نسبت به وابسته شدن اسقاط به واردات خودرو انتقاد کرده بودید. چرا این وابستگی را

تایر زیر فشار قیمت‌گذاری دستوری

که سیاست‌گذار باید میان «کنترل قیمت» و «کنترل هزینه» تفاوت قائل شود، نمی‌توان تا تثبیت دستوری قیمت یک محصول، هزینه‌های تولید آن را نیز ثابت نگه داشت. اگر نرخ ارز، حمل‌ونقل، مواد اولیه، انرژی و سایر نهاده‌ها تغییر می‌کنند، اما قیمت محصول نهایی اجازه اصلاح متناسب با این تغییرات را ندارد، نتیجه طبیعی چنین سیاستی کاهش حاشیه سود و فرسایش سرمایه در گردش است. تداوم این روند در نهایت می‌تواند تولید را نیز تحت‌تاثیر قرار دهد. کاهش تولید تا حدی به معنای کاهش درآمد یک کارخانه نیست؛ بلکه به معنای افزایش فشار بر بازار، دشوارتر شدن تامین نیاز خودرو سازان و ناوگان حمل‌ونقل و در شرایطی افزایش وابستگی به واردات خواهد بود. از سوی دیگر، نباید مساله اشتغال را نادیده گرفت. صنعت تایر یکی از صنایع سرمایه‌بر و تخصصی کشور است و حفظ نیروی انسانی متخصص آن به تداوم فعالیت اقتصادی بنگاه‌ها وابسته است. زمانی که تولید کاهش پیدا کند و نقدینگی بنگاه‌ها تحت فشار قرار گیرد، طبیعی است که سرمایه‌گذاری برای توسعه، نوسازی و حتی حفظ ظرفیت موجود نیز با مشکل مواجه شود.

راهکار، رها کردن بازار و افزایش بی‌ضابطه قیمت نیست. راهکار، حرکت به سمت قیمت‌گذاری مبتنی بر واقعیت‌های تولید و در عین حال ایجاد سازوکارهای شفاف برای حمایت از مصرف‌کننده است. اگر دولت نگران قدرت خرید مردم است، باید ابزار حمایت از مصرف‌کننده را از ابزار سرکوب قیمت تولیدکننده جدا کند. صنعت تایر نمی‌تواند هزینه مواد اولیه و حمل‌ونقل را نادیده بگیرد؛ همان‌طور که سیاست‌گذار نیز نمی‌تواند تبعات کاهش تولید را نادیده بگیرد. ادامه قیمت‌گذاری دستوری در شرایطی که زنجیره تامین با محدودیت ارزی و لجستیکی مواجه است، ممکن است در کوتاه مدت قیمت را کنترل شده نشان دهد، اما در بلندمدت هزینه پنهان آن از مسیر کاهش تولید، افت سرمایه‌گذاری، فشار بر اشتغال و افزایش ریسک تامین به اقتصاد تحمیل خواهد شد. امروز مساله صنعت تایر فقط قیمت تایر نیست؛ مساله، حفظ توان تولید تایر در کشوری است که بدون آن نه صنعت خودرو می‌تواند با ظرفیت پایدار حرکت کند و نه شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای. اگر قرار است تولید حفظ شود، باید اجازه داد نقدینگی در زنجیره تولید باقی بماند؛ زیرا کارخانه‌ای که نقدینگی آن ذوب شده باشد، حتی با وجود بازار و تقاضا نیز نمی‌تواند برای مدت طولانی تولید پایدار داشته باشد

صنعت خودرو در شرایطی با بحران نقدینگی دست و پنجه نرم می‌کند که سیاست قیمت‌گذاری دستوری همچنان یکی از موانع اصلی بازگشت منابع مالی به زنجیره تولید است. مساله‌ای که شاید در ظاهر با هدف حمایت از مصرف‌کننده دنبال شود، اما در عمل زمانی که قیمت فروش با واقعیت هزینه‌های تولید فاصله می‌گیرد، بخشی از نقدینگی تولیدکننده را از بین می‌برد و توان سرمایه‌گذاری و تداوم تولید را کاهش می‌دهد. این مساله در صنعت تایر حساس‌تر است. تایر صرفاً یکی از قطعات مورد استفاده در خودرو نیست، بلکه یک کالای استراتژیک برای صنعت خودرو و حمل‌ونقل کشور به شمار می‌رود. هرگونه اختلال در تولید یا تامین آن می‌تواند از خطوط تولید خودرو سازان تا ناوگان حمل‌ونقل عمومی و باربری اثرگذار باشد. بنابراین نمی‌توان سیاست‌گذاری درباره قیمت تایر را جدا از سیاست‌های کلان صنعت خودرو و حمل‌ونقل بررسی کرد.

امروز تایر ساز داخلی با مجموعه‌ای از هزینه‌های فزاینده مواجه است. تامین مواد اولیه، محدودیت‌های ارزی، دشواری جابه‌جایی کالا و افزایش ریسک‌های لجستیکی، هزینه تولید را بالا برده‌اند. در چنین شرایطی، اگر قیمت محصول همچنان با سازوکاری تعیین شود که افزایش هزینه‌های واقعی تولید را به رسمیت نشناسد، فاصله میان درآمد و هزینه بزرگ‌تر خواهد شد. نکته مهم این است که تایر ساز برای ادامه فعالیت تنها به مواد اولیه نیاز ندارد. سرمایه در گردش، تعمیر و نگهداری خطوط تولید، تامین قطعات، پرداخت حقوق نیروی انسانی، هزینه انرژی و سرمایه‌گذاری برای حفظ ظرفیت تولید، همگی منابع مالی می‌خواهند. وقتی نقدینگی تولیدکننده در نتیجه قیمت‌گذاری دستوری کاهش پیدا می‌کند، نخستین پیامد آن ممکن است در صورت‌های مالی دیده شود؛ اما در مرحله بعد اثر خود را در تولید نشان خواهد داد. این جادقیقا همان نقطه‌ای است



امید محمدی

سر دبیر



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

هزار و ۵۰۰ دلاری برای مدل‌هایی نظیر کراس اور تمام الکتریکی RZ قابل استفاده است و خریداران می‌توانند آن را با مشوق ۴ هزار دلاری اجاره (لِیزینگ) نیز ترکیب کنند که در مجموع به تخفیف قابل توجه ۶ هزار و ۵۰۰ دلاری منجر می‌شود. علاوه بر این، مدل برقی جدید لکسوس ES نیز مشمول طرح «MyLexusEV» شده و در صورت تمایل خریداران به خرید اقساطی، تسهیلات اعتباری با نرخ بهره پایین‌تر ارائه می‌شود. اقدام جدید لکسوس در ایالت کالیفرنیا نشان‌دهنده راهبرد هوشمندانه خودرو سازان لوکس برای جذب مشتریان ایالتی است. لکسوس با کنار زدن سخت‌گیری‌های برنامه دولتی، بستری منعطف‌تر فراهم کرده تا نه تنها خریداران جدید، بلکه مالکان فعلی خودروهای برقی نیز تمایل بیشتری به ارتقای خودروی خود و رده سبد محصولات تمام الکتریکی این برند را پدید آورده باشند.

برنامه مشوق پرداختی ایالت کالیفرنیا با نام «MyFirstEV» تخفیفی ۳ هزار و ۵۰۰ دلاری برای خریداران خودروهای برقی در نظر گرفته است؛ اما این طرح با دو محدودیت بزرگ همراه است: قیمت پایه خودرو نباید از ۵۰ هزار دلار فراتر رود و تخفیف صرفاً به افرادی تعلق می‌گیرد که برای اولین بار اقدام به خرید خودرو برقی می‌کنند. این شروط عملاً بخش قابل توجهی از خریداران خودروهای لوکس و مشتریان وفادار قبلی را از دریافت تخفیف محروم می‌کند. در همین راستا، لکسوس با معرفی طرح اختصاصی خود تحت عنوان «MyLexusEV Rebate»، تخفیف ۲ هزار و ۵۰۰ دلاری ویژه‌ای را در اختیار خریداران ایالت کالیفرنیا قرار داده تا این محدودیت‌های دولتی را جبران کند. در طرح تخفیف لکسوس هیچ شرطی مبنی بر سقف قیمت ۵۰ هزار دلاری وجود ندارد و خریداران قبلی خودروهای برقی نیز می‌توانند از آن بهره‌مند شوند. این تخفیف ۲



مشوق ۲۵۰۰ دلاری «لکسوس» برای خریداران برقی



در حال حاضر سامانه‌های جدیدی برای شفاف‌سازی فرآیند تخصیص خودروهای فرسوده به مراکز اسقاط در حال اجراست. ارزیابی شما از این تغییر چیست؟

شفافیت در تخصیص خودروهای فرسوده یک ضرورت است. هر اقدامی که بتواند واسطه‌گری غیرضروری را کاهش دهد و ارتباط مالک خودرو با مرکز اسقاط را شفاف‌تر کند، می‌تواند به سلامت فرآیند کمک کند. اما سامانه به‌تنهایی کافی نیست. سامانه باید اطلاعات واقعی، پرداخت به‌موقع و فرآیند مشخص داشته باشد. اگر سامانه شفاف باشد ولی مالک خودرو فرسوده برای دریافت وجه یا مرکز برای فروش گواهی با مشکل مواجه شود، بخشی از مساله همچنان باقی خواهد ماند. در سازوکار جدید نیز هدف‌گذاری بر افزایش شفافیت، حذف واسطه‌ها و سرعت بخشیدن به فرآیند نوسازی اعلام شده است. بنابراین باید منتظر ماند و عملکرد عملی این سازوکار را ارزیابی کرد.

یکی از موضوعات مهم، نقش مالک خودرو فرسوده است. چرا مالک یک خودرو فرسوده باید امروز برای اسقاط اقدام کند؟ آیا مشوق‌های فعلی کافی است؟

مالک خودرو زمانی خودرویش را تحویل می‌دهد که مطمئن باشد ارزش واقعی آن را دریافت می‌کند و در مقابل، امکان دسترسی به خودرو جایگزین برایش وجود دارد. صرفاً گفتن این که خودرو فرسوده است و باید اسقاط شود، برای مالک کافی نیست. برای بسیاری از خانوارها، همین خودرو فرسوده تنها دارایی حمل‌ونقلی آن‌هاست. بنابراین اگر دولت می‌خواهد سرعت اسقاط افزایش پیدا کند، باید فرآیند جایگزینی را نیز جدی بگیرد. مالک باید بداند بعد از تحویل خودرو چه چیزی دریافت می‌کند و این فرآیند چقدر زمان می‌برد.



هیچ‌گاه به ظرفیت واقعی تبدیل نمی‌شود.

آیا مشکل فقط قیمت گواهی است یا مساله مهم‌تری در پشت آن قرار دارد؟

قیمت یکی از مسائل است؛ اما مساله مهم‌تر پیش‌بینی‌پذیری بازار است. اگر قیمت امروز مناسب باشد ولی فردا مقررات تغییر کند و تقاضا از بین برود، باز هم مرکز اسقاط نمی‌تواند برنامه‌ریزی کند. یک مرکز اسقاط باید بتواند برای ۶ ماه یا یک سال آینده برآورد داشته باشد که چه تعداد خودرو می‌تواند پذیرش کند، چه میزان گواهی تولید خواهد کرد و چه زمانی می‌تواند گواهی را به فروش برساند. وقتی این چرخه مشخص نباشد، حتی افزایش قیمت گواهی هم الزاماً مشکل را حل نمی‌کند.

یکی از تغییرات مهم امسال، اعلام نرخ‌های جدید گواهی اسقاط بود. آیا قیمت فعلی گواهی را متناسب با هزینه‌های واقعی مراکز می‌دانید؟

قیمت گواهی اسقاط را نمی‌توان جدا از هزینه واقعی فرآیند اسقاط بررسی کرد. مرکز اسقاط برای خرید خودرو، انتقال، پذیرش، نیروی انسانی، تجهیزات، جداسازی قطعات، فرآوری و بازیافت هزینه دارد. از طرف دیگر، سرمایه‌ای که برای خرید خودرو پرداخت می‌شود زمانی که گواهی به فروش برسد، در چرخه فعالیت مرکز قفل است. بنابراین قیمت گواهی باید به شکلی تعیین شود که حداقل امکان ادامه فعالیت اقتصادی مرکز را فراهم کند. اگر قیمت‌گذاری به‌شکلی باشد که مرکز اسقاط از هر خودرو ورودی زیان کند، طبیعی است که ظرفیت اسمی مراکز

پیش‌بینی شده است؛ آیا این سازوکار می‌تواند بازار را پایدار کند؟

این آیین‌نامه نسبت به گذشته چارچوب مشخص‌تری ایجاد کرده است و از نظر تعریف فرآیند، سامانه، گواهی و تکلیف تولیدکننده و واردکننده، اتفاق مهمی محسوب می‌شود. اما اجرای قانون مهم‌تر از متن قانون است. در آیین‌نامه برای گواهی اسقاط، نحوه عرضه، قیمت‌گذاری، خرید و حتی سازوکار زمانی عرضه گواهی‌ها، مواردی پیش‌بینی شده است. همچنین برای مواقعی که گواهی در سامانه موجود نباشد، سازوکار پرداخت مالی به صندوق نیز دیده شده است. بنابراین اکنون باید دید این مجموعه مقررات در عمل چگونه اجرا می‌شود و آیا می‌تواند جریان نقدینگی را به مراکز اسقاط برگرداند یا خیر.

مشکل‌زا می‌دانید؟

اسقاط باید یک هدف مستقل و دائمی داشته باشد. اگر خروج خودرو فرسوده از چرخه حمل‌ونقل را یک ضرورت ملی می‌دانیم، نباید اجرای آن را منوط به این کنیم که چه تعداد خودرو وارد کشور می‌شود. واردات ممکن است افزایش پیدا کند، کاهش پیدا کند یا تحت تأثیر سیاست‌های ارزی و تجاری قرار بگیرد، اما خودرو فرسوده همچنان در خیابان و جاده تردد می‌کند و مساله مصرف سوخت و ایمنی همچنان وجود دارد. اگر بازار گواهی اسقاط فقط زمانی رونق بگیرد که واردات خودرو افزایش پیدا کند، مراکز اسقاط عملاً نمی‌توانند برای آینده خود برنامه‌ریزی کنند. سرمایه‌گذار نمی‌داند یک سال دیگر چه مقدار تقاضا برای گواهی وجود خواهد داشت و همین مساله انگیزه سرمایه‌گذاری را کاهش می‌دهد.

پس از نگاه شما، واردات خودرو نباید نقشی در بازار گواهی اسقاط داشته باشد؟

بحث این نیست که واردات نباید به اسقاط کمک کند. اتفاقاً هر خودرو جدیدی که وارد کشور می‌شود یا تولید می‌شود، می‌تواند بخشی از منابع لازم برای نوسازی ناوگان را تأمین کند. بحث بر سر این است که واردات نباید تنها موتور محرک صنعت اسقاط باشد. ما باید چند منبع تقاضا برای گواهی اسقاط داشته باشیم. واردات یک منبع باشد، تولید داخلی منبع دیگر باشد و مهم‌تر از همه، یک برنامه ملی برای خروج خودروهای فرسوده نیز وجود داشته باشد. در چنین شرایطی اگر واردات کاهش پیدا کرد، صنعت اسقاط متوقف نمی‌شود.

در آیین‌نامه جدید ماده ۱۰، برای تولیدکنندگان واردکنندگان تکالیفی درباره گواهی اسقاط



فونیکس

F7 PRO MAX AWD

ALL THE WAY WITH YOU





جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWINX.COM
fowinx.official



سیستم‌های مسیریابی هوشمند و ارائه پیشنهادات خرید درون خودرویی، بستری جدید برای کسب درآمد مداوم ایجاد کرده‌اند. خودروسازان بزرگ با همکاری غول‌های فناوری نظیر گوگل، آمازون و مایکروسافت، در حال توسعه پلتفرم‌هایی هستند که خدمات ارزش افزوده‌ای را به مشتریان بفروشند. منطقه آمریکای شمالی و قاره اروپا در حال حاضر بزرگ‌ترین سهم را در آمد بازار دستیارهای هوش مصنوعی را به خود اختصاص داده‌اند، اما پیش‌بینی می‌شود منطقه آسیا-پاسفیک به لطف تقاضای بالای خریداران در چین و هند، سریع‌ترین نرخ رشد را تجربه کند. کارشناسان معتقدند با همه گیر تر شدن خودروهای برقی و متصل، فناوری هوش مصنوعی به جزئی جدایی ناپذیر از تجربه رانندگی تبدیل خواهد شد؛ امری که نه تنها ضایع مشتریان را افزایش می‌دهد، بلکه جریان درآمدی را یاری‌ر از خارج از خطوط تولید سنتی برای صنعت خودرو و تضمین می‌کند.

دستیارهای مبتنی بر هوش مصنوعی در داخل خودرو به سرعت در حال تبدیل شدن از یک ابزار تشریفاتی و رفاهی به یکی از اصلی‌ترین کانال‌های درآمدی برای خودروسازان و غول‌های فناوری هستند. براساس تازه‌ترین گزارش‌های تحلیلی منتشر شده، بازار جهانی دستیارهای هوش مصنوعی درون خودرو که در حال حاضر ارزشی چند میلیارد دلاری دارد، با نرخ رشد سالانه شگفت‌انگیزی به مسیر صعودی خود ادامه می‌دهد و انتظار می‌رود تا سال ۲۰۳۴ در آمد بسیار کلانی را نصیب فعالان این صنعت کند. اصلی‌ترین محرک این رشد اقتصادی، تغییر الگوی درآمدی خودروسازان از فروش صرف قطعات سخت‌افزاری به سمت عرضه خدمات نرم‌افزاری و حق‌اشتراک‌های ماهانه است. دستیارهای هوش مصنوعی جدید نه تنها قابلیت تشخیص پیشرفته گفتار و پردازش زبان طبیعی را ارائه می‌دهند، بلکه با تحلیل رفتار راننده، شخصی‌سازی تنظیمات کابین، مدیریت

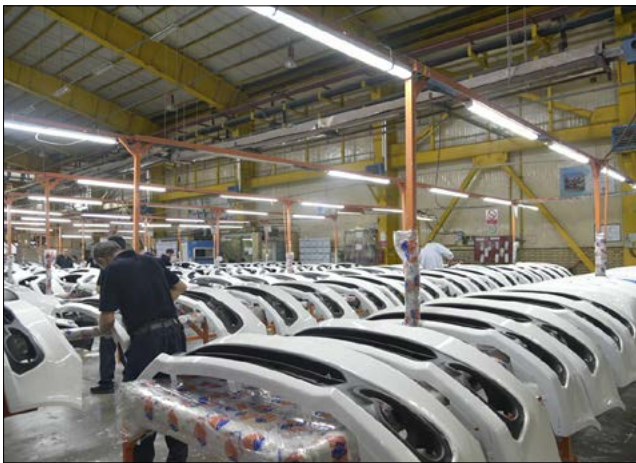


درآمد بی‌سابقه هوش مصنوعی در کابین خودروهای جدید

هشتمین تور رسانه‌ای «سایپا رسانه» در پلاسکو کار سایپا برگزار شد؛

افزایش ۱۰۰ درصدی سهم «پلاسکو کار» در تامین محصولات سایپا

در ادامه پویش سایپا رسانه، هشتمین تور رسانه‌ای گروه خودروسازی سایپا با حضور جمعی از خبرنگاران در شرکت پلاسکو کار سایپا برگزار شد و خبرنگاران از نزدیک در جریان ظرفیت‌ها، توانمندی‌ها و فرآیند تولید این شرکت قرار گرفتند



گفت: «در حال حاضر فاز نمونه‌سازی برخی محصولات آریا انجام شده و با تکمیل فرآیندها، تولید انبوه آن‌ها با جدیت دنبال خواهد شد.»

متخصصان سازمان‌ها برای مدیریت مسائل و حل مشکلات اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. در شرکت پلاسکو کار نیز با استفاده از تجربه و دانش همکاران، کمیته نوآوری و تحقیقات مواد تشکیل‌شده تا از حداکثر ظرفیت‌های داخلی کشور استفاده کنیم.»

نخعی گفت: «با تغییر رویکرد و استفاده از ظرفیت‌های داخلی، امروز شرکت در فرآیند تعامل با زنجیره تامین مواد اولیه نسبت به سنوات گذشته شرایط سیستماتیک و پایداری را جاری کرده است؛ به گونه‌ای که در مقاطعی برخی ظرفیت‌های داخلی به دلیل رویه‌های معمول کنار گذاشته شده بود؛ اما با بازنگری در فرآیندها، استفاده از

این ظرفیت‌ها در دستور کار قرار گرفت.»

مدیرعامل پلاسکو کار با اشاره به نقش دانش فنی شرکت در مدیریت زنجیره تامین تصریح کرد: «مواد پایه تولیدشده در پتروشیمی‌ها در شرکت پلاسکو کار فرآوری شده و با ترکیب مواد و ترکیبات مورد نیاز، به سطح کیفی مطلوب محصول مورد نظر خودروساز می‌رسد. در شرایطی که تامین برخی مواد از پتروشیمی‌ها با محدودیت مواجه شد و قیمت عرضه‌کنندگان مواد داخلی نیز افزایش قابل توجهی پیدا کرد، با همکاری شرکت‌های داخلی و استفاده از توان مهندسی، این فرآیند مدیریت شد.»

توسعه محصولات جدید با تمرکز بر پروژه آریا

نخعی یکی از محورهای مهم فعالیت پلاسکو کار را توسعه محصولات جدید عنوان کرد و گفت: «پروژه آریا یکی از مهم‌ترین طرح‌های توسعه‌ای شرکت است و تمام قطعات داخلی این خودرو شامل مجموعه داشبورد، سپر و رودری‌ها در دستور کار پلاسکو کار قرار گرفته است.» وی خاطر نشان کرد: «پروژه تولید تریم داخلی خودرو آریا به روش سافت‌تاج، در مراحل تکوین و ساخت و تولید به پلاسکو کار واگذار شده و اجرای آن با انتقال فناوری‌های

جدید روز دنیا همراه بوده است.»

مدیرعامل پلاسکو کار ادامه داد: «با مساعدت مدیریت گروه خودروسازی سایپا، طراحی محصول، ساخت ماشین‌آلات، قالب‌ها، فیکسچرهای کنترلی و تجهیزات خطوط تولید انجام شده و پس از دریافت و راه‌اندازی ماشین‌آلات، امکان تولید قطعات تریم داخلی آریا و سایر خودروهای جدید با استفاده از این تجهیزات و فناوری‌ها فراهم خواهد شد.»

وی با اشاره به انجام نمونه‌سازی برخی محصولات آریا

پیگیری يك موضوع

Follow up

بازار خودرو به حال خود رها شده است!



حسین حسینی، رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران خودرو مشهد ضمن تشریح وضعیت بازار خودرو، نسبت به بی‌برنامگی‌های موجود هشدار داد و با انتقاد از نبود نظارت بر نحوه قیمت‌گذاری خودرو اظهار کرد: «متأسفانه در حال حاضر بازار به حال خود رها شده و مصرف‌کننده واقعی در تعیین قیمت نقشی ندارد.» وی ادامه داد: «قیمت‌ها بر اساس نرخ‌های غیرمعارف در فضای مجازی تعیین می‌شوند و مردم نیز در معاملات خود به همین نرخ‌های کاذب استناد می‌کنند. در این میان، اتحادیه نیز عملاً هیچ ابزار یا قدرت قانونی برای دخالت در قیمت‌گذاری ندارد.» رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران خودرو مشهد با اشاره به جهش کم‌سابقه قیمت دلار در ماه‌های اخیر بیان کرد: «به دنبال نوسانات ارزی و بحث‌های مطرح‌شده پیرامون قیمت‌بزن‌ین، شاهد افزایش ۳۰ الی ۴۰ درصدی قیمت برخی خودروها بودیم. نکته قابل تامل این جاست که در این میان، مانور اصلی روی خودروهای برقی بود؛ در حالی که با توجه به شرایط زیرساختی و هزینه‌ها، این خودروها در حال حاضر اصلاً برای مصرف‌کننده مقرون به صرفه نیستند.» وی در پاسخ به این سوال که آیا واردات خودروها کار کرده توانسته است تأثیری بر کاهش قیمت خودروهای داخلی داشته باشد؟ تأکید کرد: «خیر؛ واردات عملاً هیچ تأثیر بازدارنده‌ای بر قیمت خودروهای داخلی نداشته است. بازار به شدت متشنج است و مردم به امید گران‌تر شدن خودرو در آینده، حتی از فروش نیز دست کشیده‌اند. وضعیت به قدری به هم ریخته است که هیچ کدام از پیش‌بینی‌های قبلی محقق نشده و بازار روز به روز وضعیت بدتری پیدا می‌کند.» حسینی عامل اصلی بی‌ثباتی فعلی را فضای مجازی دانست و خواستار برخورد جدی مسئولین با این جریان شد و تصریح کرد: «متولیان امر باید ورود کنند. هر کسی نباید در فضای مجازی تشنج ایجاد کند و به دنبال مابهایی گرفتن از آب گل‌آلود باشد. مراجع ذیصلاح، به ویژه سازمان تعزیرات حکومتی باید با مسببان اصلی این التهاب که تنها به فکر سودجویی خود هستند، برخورد قاطع کنند تا بازار به ثبات نسبی باز گردد و شاهد متضرر شدن بیش از پیش مردم نباشیم.»

نگاه

View

دولت‌کشنده‌های معطل در مرز ترکیه را تعیین تکلیف کند

«به نقل از خانه ملت، سیدسلیمان ذاکر در انتقاد به طرح دولت برای خروج کامیون‌های با عمر بالای ۵۰ سال از چرخه تردد با لحاظ پاداش برای مالکان آن‌ها گفت: «این روش نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور صحیح نیست؛ آن هم در شرایطی که به رغم تلاش‌های مستمری که برای ورود کشنده‌های معطل مانده در مرز داشتیم، هنوز از تعداد ۴ هزار کشنده، نیمی از آن‌ها در مرز ترکیه بلاتکلیف هستند.»

نماینده مردم ارومیه در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «متأسفانه به تازگی ترکیه ۱۷ دستگاه از این کشنده‌ها را مصادره کرده است؛ بنابراین ممکن است همه این کشنده‌ها در شرایط کنونی مصادره شوند و این در حالی است که ارزش لازم برای خرید آن‌ها پرداخت شده بود و فقط باید برابر با مصوبه هیات دولت در ایران ثبت آماری می‌شدند تا بتوانند وارد مرز شوند.»



وی تصریح کرد: «لازم نیست دولت برای اسقاط هر کامیون فرسوده مبلغ ۱۵ هزار دلار تعیین کند و به جای این گونه اقدامات می‌تواند برای نوسازی کامیون‌های فرسوده به مالکان آن‌ها مجوز بدهد که در ازای اسقاط کامیون فرسوده از شرکت‌های واردکننده یک کامیون نو به صورت اقساطی تحویل بگیرند.»

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با بیان این که اگر کشنده‌های معطل مانده در مرز ترکیه وارد کشور شوند مشکلات اقتصادی و اشتغال تا حدود زیادی حل خواهد شد، تأکید کرد: «ما باید مسیر واردات این کشنده‌ها را از طریق پایانه‌های مرزی باز کنیم؛ آن هم در شرایطی که واردات از مسیر خلیج فارس متوقف شده است نباید مرزهای زمینی را با اعمال بروکراسی‌های اداری و سخت‌گیری با دست خود به روی واردات و صادرات ببندیم.»

زاپاس

Spare Tire

پرونده تصادفات جاده‌ای روی میز کمیسیون عمران مجلس



صوفی با تأکید بر این که ایمنی جان مردم خط قرمز مجلس است، تصریح کرد: «در بررسی اولیه برخی از این حوادث، عواملی همچون خستگی و خواب‌آلودگی رانندگان نقش پررنگی داشته است؛ بنابراین علاوه بر لزوم بررسی فنی ناوگان و جاده‌ها، رسیدگی به صلاحیت، مهارت و شرایط جسمانی و روانی رانندگان، همچنین رعایت دقیق ضوابط مربوط به ساعات رانندگی برای پیشگیری از خستگی،

عباس صوفی، نایب‌رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با ابراز تأثر از حوادث اخیر در آزادراه همدان-ساره و استان خراسان جنوبی که منجر به جان باختن تعدادی از هموطنان شد، ضمن عرض تسلیت به خانواده‌های درگذشتگان گفت: «کمیسیون عمران مجلس به‌طور قطع و با قیاد فوریت به ابعاد این سوانح ورود خواهد کرد.»

اعم از نبود خط‌کشی و علائم ایمنی را به سرعت رفع کند.» نماینده مردم همدان در مجلس شورای اسلامی در پایان خاطر نشان کرد: «کمیسیون عمران با واکاوی دقیق ریشه‌های این حوادث، از تمام ظرفیت‌های نظارتی خود برای اصلاح رویه‌ها و الزام دستگاه‌های متولی به ارتقای استانداردهای ایمنی استفاده خواهد کرد تا زکرار چنین فجایع دردناکی جلوگیری شود.»

از اولویت‌های مجلس در نظارت بر حمل‌ونقل جاده‌ای خواهد بود.»

وی افزود: «نوسازی ناوگان مسافری و باری یکی از نیازهای حیاتی کشور است که باید از سوی وزارت راه و شهرسازی با جدیت پیگیری شود؛ متأسفانه بخشی از ناوگان فرسوده، سطح ایمنی سفرها را به شدت کاهش داده است. همچنین از سازمان راهداری انتظار می‌رود نواقص محورهای مواصلاتی

شدید حدود ۳۰ درصدی روبه‌رو شد و شرکت ضرر خالص بسیار سنگینی را به ثبت رساند. علاوه بر این، محدودیت‌های جدید وزارت بازرگانی ایالات متحده در خصوص فناوری‌های متصل وابسته به چین، پل استار را مجبور کرد تا از سال ۲۰۲۷ به‌طور کامل از بازار آمریکا خارج شود؛ بازاری که سهم مهمی در اهداف فروش آن داشت. اگر چه تحویل مدل‌های جدید مانند شناسایی پل استار ۴ تا حدی رشد عرضه جهانی شرکت را حفظ کرده، اما بحران‌های مالی شدید و خروج ناخواسته از بازار آمریکا، آینده پایداری این برند مستقل را در حال‌های از ابهام قرار داده است. کانلیست فرمول ۲۰۳۰ ثابت می‌کند که تیم مهندسی و طراحی پل استار چشم‌اندازهای درخشان‌تری برای فردا دارد؛ اما این برند برای رسیدن به سال ۲۰۳۰ ابتدا باید از بحران‌های اقتصادی و رقابتی بی‌رحمانه بازار امروز زنده بماند.

«برند خودروهای برقی ولوکس (Polestar) از طرح مفهومی جدید خود با نام «فرمول ۲۰۳۰» (Formula ۲۰۳۰) رونمایی کرد؛ الگویی بصری که پیش‌نمایشی مستقیم از زبان طراحی آینده این شرکت، به‌ویژه نسل بعدی مدل پر فروش پل استار ۲ و مدل جدید پل استار ۷ به‌شمار می‌رود. این کانلیست با تکیه بر آپرود بنامیک نه‌اجمی‌تر، پیکره تراشی بویای بدنه و تکامل چراغ‌های روشنایی در روز موسوم به «تیغه دو گانه» (Dual Blade)، فرمی عریض‌تر و گم‌ناظر تر را به نمایش می‌گذارد تا بدون ایجاد حس تهاجم مستقیم، هویت بصری مدرن و متمایز برند را از تقا دهد. با این حال، رونمایی از این کانلیست آینده‌نگرانه در دست در زمانی رخ می‌دهد که پل استار با توفانی از بحران‌های مالی و تجاری مواجه است. ارزش سهام این برند سوئدی - چینی در پی انتشار گزارش‌های مالی ناامیدکننده ۶ ماهه نخست سال جاری با ریزش

پیش‌نمایشی از جایگزین‌های جدید «پل استار ۲ و ۷»



ویژه‌ها

ضرورت ورود دستگاه قضایی جهت پایان بخشی به بی‌عدالتی‌ها در حوزه خودرو



«سید جواد حسینی کیا، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در واکنش به ابطال مصوبه ۴۷۳ شورای رقابت توسط دیوان عدالت اداری گفت: «این اقدام ظلم در حق مشتریان است که براساس نرخ روز بخشی از ثمن معامله را پرداخت می‌کنند اما در آینده که نوسانات قیمت ایجاد شد باید مطابق با نرخ روز مبلغ خودرو را بپردازند.» نماینده مردم در مجلس دوازدهم یادآور شد: «هم‌اکنون لازم است رئیس محترم دستگاه قضایی به‌عنوان یک مطالبه عمومی به این موضوع ورود پیدا کند تا ماده ۴۷۷ آیین دادرسی کیفری برای این موضوع اعمال شده و رای مجدد مورد بررسی قرار گیرد.»

دیگه چه خبر؟

واردات خودروهای اقتصادی در تعدیل بازار نقش موثر دارد



«ابوالقاسم جرعه، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در خصوص واردات خودروهای لوکس گفت: «هدف قانونگذار از تصویب واردات خودرو این بود که گره‌ای را در جهت ارتقای کیفیت و کاهش قیمت خودروها رفع کند و با واردات خودروهای اقتصادی، مردم از خرید خودروهای با کیفیت دنیا محروم نشوند و قطعا اولویت مجلس بر واردات خودروهای اقتصادی است.» نماینده مردم تهران، ری، شمیرانات، اسلامشهر و پردیس در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «طبیعتاً از نظر عدالت هر فردی از این اختیار برخوردار است که با تامین ارز لازم با منشأ خارجی نسبت به واردات هر خودرویی که تمایل دارد، اقدام کند.»

توئیت‌ها

بازار سرمایه باید به رکن اصلی تامین مالی تولید تبدیل شود



«جعفر قادری، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: «باید میان نظام بانکی و بازار سرمایه تقسیم کار مشخصی ایجاد شود؛ به گونه‌ای که بانک‌ها بیشتر بر تامین مالی بنگاه‌های کوچک و متوسط تمرکز کنند و بنگاه‌های بزرگ از ابزارهای بازار سرمایه مانند افزایش سرمایه، انتشار اوراق و صکوک استفاده کنند.» وی افزود: «بازار سرمایه باید به یکی از ارکان اصلی تامین مالی تولید تبدیل شود و منابع بلندمدت مورد نیاز پروژه‌های بزرگ را فراهم کند.» عضو کمیسیون اقتصادی مجلس افزود: «با ایجاد تناسب میان اندازه بنگاه و ابزار تامین مالی، می‌توان فشار بر منابع بانکی را کاهش داد، ظرفیت بیش‌تری برای تامین مالی واحدهای کوچک ایجاد کرد و نقش بازار سرمایه در تامین مالی تولید را افزایش داد.»

شفافیت در مصرف سوخت ناوگان حمل‌ونقل ضروری است



«به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، عباس باصفا در نشست بررسی چالش‌های تامین سوخت ناوگان حمل‌ونقل بیان کرد: «تقویت هماهنگی میان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و دیگر دستگاه‌های متولی امری ضروری است؛ زیرا استمرار تبادل اطلاعات میان این مجموعه‌ها الزام‌های مدیریت هوشمند توزیع سوخت است.»

وی با تاکید بر ضرورت برگزاری نشست‌های تخصصی و هدفمند تصریح کرد: «هدف از برگزاری این نشست‌ها شنیدن دقیق دغدغه‌های فعالان حوزه حمل‌ونقل و بررسی مشکلات است تا هر موضوع براساس اطلاعات و مستندات موجود بررسی و برای رفع آن تصمیم‌گیری شود.»

مدیر سامانه هوشمند سوخت شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران با بیان این که بخشی از مسائل مطرح‌شده مربوط به فرایندهای شرکت ملی پخش و بخشی دیگر مرتبط با عملکرد و اطلاعات رسانی از سوی دیگر دستگاه‌هاست، گفت: «لازم است مشکلات به‌صورت موردی بررسی شده تا مشخص شود منشأ هر مشکل در کدام بخش قرار دارد و در صورت احراز اشکال، اصلاح لازم در کوتاه‌ترین زمان انجام شود.»

در ادامه این نشست نمایندگان سازمان راهداری نیز بر اهمیت شفاف‌سازی تبادل داده‌های پیمایش و تخصیص سوخت تاکید کردند. همچنین پیشنهادهایی برای افزایش سرعت انتقال اطلاعات، اطلاع‌رسانی دقیق به رانندگان و ایجاد سازوکارهای شفاف برای اعلام میزان پیمایش، سوخت تخصیص‌یافته و میزان برداشت ارائه شد.

نشست هم‌افزایی و هماهنگی با هدف بررسی چالش‌های تامین و توزیع گازوئیل، فرآیند تخصیص سوخت، نحوه تبادل اطلاعات و داده‌های پیمایش و همچنین مسائل و دغدغه‌های رانندگان و ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، با حضور نمایندگان مجلس شورای اسلامی، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، مدیران و مسئولان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و نمایندگان تشکلهای صنفی رانندگان برگزار شد.

در سایه لغو پذیرش در بورس تهران رقم خورد؛ توقف یک‌ساله نماد «آهنگری تراکتورسازی ایران» و بلا تکلیفی و سر در گمی سهامداران



مطابق اطلاعاتیه منتشرشده در سامانه کدال در تاریخ ۱۱ بهمن ۱۴۰۴، پذیرش سهام شرکت آهنگری تراکتورسازی ایران در بورس تهران لغو شد. پس از لغو پذیرش نیز موضوع تعیین تکلیف نماد ادامه پیدا کرد. براساس اطلاعاتیه فرابورس، از تاریخ لغو پذیرش تا زمان تنظیم نامه «۲۸ مردادماه سال جاری»، شرکت فرابورس ایران جلساتی را با نمایندگان شرکت درباره لزوم ارائه اطلاعات و صورت‌های مالی برگزار کرده است. همچنین پس از برگزاری این جلسات، فرابورس ایران در خصوص لزوم ارائه اطلاعات برای درج نماد معاملاتی در بازار پایه فرابورس ایران با ناشر مکاتبه کرده و طی چهار مرحله نیز درباره ضرورت افشای اطلاعات و صورت‌های مالی برای گشایش نماد در بازار پایه، پیگیری‌هایی انجام داده است. در عین حال، فرابورس اعلام کرده است که به‌رغم مکاتبات و تماس‌ها با ناشر برای تکمیل و ارسال مدارک و مستندات موضوع ماده ۲۸ دستورالعمل پذیرش، عرضه و نقل‌وانتقال



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«نماد معاملاتی شرکت آهنگری تراکتورسازی ایران با نامد «خاهن» پس از طی شدن فرآیند لغو پذیرش از بازار دوم بورس اوراق بهادار تهران، همچنان در انتظار تعیین تکلیف برای درج و گشایش در بازار پایه فرابورس ایران است؛ وضعیتی که در این مدت، امکان معامله سهام را از سهامداران گرفته است. براساس اطلاعاتیه شفاف‌سازی که فرابورس ایران منتشر کرده، عدم ارائه و افشای اطلاعات و صورت‌های مالی سالانه حسابرسی‌شده، گزارش تفصیلی مدیریت، گزارش فعالیت هیات‌مدیره و گزارش کنترل‌های داخلی مربوط به دوره منتهی به ۳۰ اسفند ۱۴۰۳ موجب شد در تاریخ‌های ۶ و ۱۵ مرداد ۱۴۰۴ به‌ناشر فرصت افشای اطلاعات داده شود؛ اما با توجه به این که اقدام موثری از سوی ناشر انجام نشد، نماد معاملاتی «خاهن» در تاریخ اول شهریور ۱۴۰۴ تعلیق شد. پس از تعلیق نماد و با توجه به عدم رعایت دستورالعمل اجرایی افشای اطلاعات شرکت‌های ثبت‌شده نزد سازمان، موضوع در هیات پذیرش بورس اوراق بهادار تهران مطرح شد. مطابق اطلاعاتیه منتشرشده در سامانه کدال، در تاریخ‌های ۹ مهر، ۲۶ آبان و ۲ دی ۱۴۰۴ نیز فرصت‌هایی برای افشای اطلاعات مربوطه در اختیار ناشر قرار گرفت. با این حال، طبق اطلاعاتیه فرابورس، اطلاعات مورد نظر در مهلت مقرر افشا نشد و پس از پایان فرصت‌های اعطاشده،

اینفوگرافتی

Infography

رشد درآمد شرکت «سازه پویش» در ۶ ماه نخست سال جاری

درآمد ۶ ماهه سال گذشته

۱,۰۸۲
میلیارد تومان

میزان افزایش

۱۳۳
درصد

میزان درآمد ۶ ماهه

۶,۴۴۴
میلیارد تومان

شرکت «سازه پویش» در ۶ ماهه منتهی به شهریورماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۶,۴۴۴ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چیت‌لند؟

شاخص شامخ خودرو؛ علامت ادامه رکود

«یکی از مهم‌ترین داده‌هایی که وضعیت بازار خودرو را بهتر از قیمت‌های روزانه نشان می‌دهد، شاخص مدیران خرید است. تا به‌ترین گزارش شامخ گروه خودرو و قطعات وابسته نشان می‌دهد این شاخص در مردادماه با سقوط ۲۲٫۶ درصدی از ۵۹٫۱ واحد در تیرماه به ۴۵٫۷ واحد رسیده است؛ یعنی بار دیگر پایین‌ترین نرخ مرز ۵۰ قرار گرفته که در این شاخص به‌عنوان مرز میان رونق و رکود در نظر گرفته می‌شود. در همین گزارش، شاخص تولید محصولات خودرو به ۳۹٫۵ و شاخص فروش به ۴۰٫۷ رسیده است. افزایش موجودی محصول در انبارها در کنار کاهش سفارش‌های جدید و فروش، از فشار هیزمان بر سمت عرضه و تقاضا حکایت دارد.

چرا؟

ماه شهریور چگونه گذشت؟

«بررسی روند ماه گذشته نیز تصویر مهمی از بازار ارائه می‌دهد. بررسی‌ها نشان می‌دهد بازار خودرو در شهریورماه با افزایش قابل توجه قیمت‌ها مواجه شد و میانگین قیمت خودرو در این ماه حدود ۱۷ درصد افزایش یافت؛ در حالی که خودروهای وارداتی رشد بیشتری را تجربه کردند. این اتفاق در شرایطی رخ داده که بازار از نظر حجم معاملات همچنان با ضعف تقاضا مواجه بوده است. بنابراین شهر یورماه نمونه روشنی از شرایطی است که افزایش قیمت لزوماً به معنای رونق معاملات نیست. طبق تاکید کارشناسان فشار هزینه‌های تولید، نرخ ارز و اختلال در زنجیره تامین، انتظارات تورمی و تحولات سیاست‌های تجاری از جمله عواملی هستند که در ماه‌های اخیر بر قیمت خودرو اثر گذاشته‌اند.

برای چه؟

دلار؛ متغیری که بازار خودرو نمی‌تواند نادیده بگیرد

«از سوی دیگر بازار خودرو همچنان به نرخ ارز حساس است؛ دلار در بازار غیررسمی در محدوده بالای ۲۳۰ هزار تومان نوسان دارد و از آن‌جا که بخشی از هزینه‌های تولید خودرو و قطعات، مواد اولیه و خودروهای وارداتی به نرخ ارز وابسته است، تغییرات بازار ارز می‌تواند انتظارات فروشندگان و خریداران خودرو را تحت‌تاثیر قرار دهد. در نتیجه، حتی در شرایطی که تقاضای واقعی ضعیف است، افزایش انتظارات تورمی می‌تواند مانع کاهش جدی قیمت‌های پیشنهادی شود. همچنین بررسی‌های بازار هفت‌هفته‌نخست مهرماه حکایت از آن دارد که فشار خریداران بیش از آن که متعادل به خرید هیجانی باشد، با صبر و صدا بازار همراه شده است.

پنت جنجالی



«بامو» برای دریافت زدن

« کمیانی بامو به عنوان یکی از پیشگامان تولید خودروهای دیفرانسیل عقب و هیجان انگیز، به تازگی پنتت و اختراع جدیدی را ثبت کرده که هدف آن آسان تر کردن فرآیند دریافت و کنترل سرخوردن قسمت عقب خودرو است. این سیستم جدید بر خلاف سامانه‌های الکترونیکی، دستیاب را آسان کرده که با اعمال ترمز یا محدود کردن توان موتور از بیش فرماتی جلوگیری می‌کند، کاملاً بر مدیریت فعال هندلینگ و تنظیمات مکانیکی سیستم تعلیق تمرکز دارد تا راننده بتواند بدون خطر از دست رفتن کنترل، دریافت‌های طولانی و بی‌نقصی را ثبت کند. نحوه عملکرد این فناوری هوشمند بر پایه تغییر آبی و فعال پارامترهای سیستم تعلیق استوار است. سیستم با دریافت اطلاعات لحظه‌ای از سنسورهای زاویه فرمان، سرعت چرخ‌ها و نرخ انحراف خودرو (Yaw Rate)، در زمان شروع بیش فرمانی و سرخوردن قسمت عقب، میزان سختی

کم‌فکرها، زاویه کمبر و تنظیمات میل میزان کننده را به سرعت تغییر می‌دهد. این اقدامات مکانیکی سبب می‌شوند که چرخ‌های عقب با وجود حفظ هرزگردی کنترل شده، چسبندگی کافی برای حفظ مسیر و پایداری کل بدنه را داشته باشند و رانندگان غیر حرفه‌ای نیز بتوانند زاویه دریافت را به راحتی حفظ کنند. ثبت این پنتت نشان می‌دهد که بامو حتی در عصر توسعه خودروهای برقی و هوشمند، همچنان به حفظ لذت رانندگی خالص و هیجان پشت فرمان متعهد است. اگر چه هنوز مشخص نیست که این فناوری در کدام یک از محصولات سری M یا مدل‌های برقی آینده به‌مرحله تولید انبوه خواهد رسید، اما کارشناسان معتقدند این سیستم تعلیق هوشمند می‌تواند تعریف جدیدی از حالت‌های رانندگی پیست و سیستم‌های پایداری فعال در دنیای خودروهای اسپرت ارائه دهد.

شکار پروتوتایپ جدید «لکسوس» در مراحل تست خیابانی



« عکاسان جاسوسی صنعت خودرو به تازگی تصاویری از یک پروتوتایپ جدید و به شدت تهاجمی تر از کراس‌اوور کوچک «لکسوس LBX» موریزو RR ثبت کرده‌اند که نشان می‌دهد لوکس ساز ژاپنی در حال آماده‌سازی نسخه‌ای افراطی‌تر و سبک‌تر از این خودرو محبوب است. نسخه استاندارد موریزو RR که سال گذشته معرفی شد، با بهره‌گیری از پیش‌رانه ۳۰۰ اسب بخاری توپوتا GR پاريس و سیستم چهار چرخ محرک، به خودی خود یک هاجک و کراس‌اوور بسیار سریع محسوب می‌شد؛ اما پروتوتایپ جدید به خوبی نشان می‌دهد که لکسوس قصد دارد مرزهای عملکردی این کراس‌اوور اسپرت را فراتر ببرد. مهم‌ترین و چشمگیرترین تغییر مشاهده‌شده در این نمونه

آزمایشی، استفاده از پوشش کاور روی سقف خودرو است که احتمال بهره‌گیری از سقف فیبر کربنی یکپارچه را بسیار بالا می‌برد. استفاده از فیبر کربن در بخش سقف که پیش از این در نسخه‌های ویژه توپوتا GR کرو لاده شده بود، به شدت به کاهش وزن کلی خودرو و پایین آوردن مرکز ثقل آن کمک می‌کند؛ امری که پایداری و سرعت خودرو در پیچ‌های تند را به شکل محسوسی ارتقا می‌دهد. علاوه بر سقف، تغییرات آیرودینامیکی دیگری نظیر لب‌زیر سپر جلو، رگاب‌های جانبی جدید و دیفیوزر عقب با طراحی شده با خروچی‌های هوای فعال در میان لوله‌های آگزوز دو قلو به چشم می‌خورند.

برتری «مرسدس بنز» و «هیوندای» بر «تسلا»



« بزرگ‌ترین مطالعه و آزمایش مستقل سلامت باتری خودروهای برقی که توسط شرکت «آویل» (Aviloo) و با تحلیل بیش از ۵۰۰ هزار داده آزمایشگاهی و داده‌ای از ۲۰ مدل محبوب بازار انجام شده، نشان می‌دهد ترس و دغدغه سنتی خریداران درباره افت سریع و خرابی باتری خودروهای برقی پایه و اساس واقعی ندارد. نتایج این پژوهش جامع اثبات می‌کند که برترین خودروهای برقی بازار پس از پیمایش ۱۵۰ هزار کیلومتر (حدود ۹۳ هزار مایل)، کمتر از ۵ درصد از ظرفیت پیمایش اولیه خود را از دست می‌دهند و سلامت باتری‌ها به راحتی جوابگوی طول عمر مفید یک خودرو نوساز خواهد بود. در این میان، سدان لوکس «مرسدس بنز CLA» برقی توانست بهترین

عملکرد را به نام خود ثبت کند و پس از طی مسافت ۱۵۰ هزار کیلومتر، ۹۴ درصد از سلامت و ظرفیت اصلی باتری خود را حفظ کند. در رتبه‌های بعدی افت استهلاک، خودروهای نظیر هیوندای آیونیک ۵ با حفظ ۹۳۶ درصد، هیوندای کونا برقی با ۹۳ درصد، ولوو XC۴۰ شارژ با ۹۲٫۸ درصد و فورد موستانگ مک-ای با ۹۲٫۵ درصد قرار گرفتند. برخلاف انتظار، خودروهای پر فروش تسلا عملکرد ضعیف‌تری در مقایسه با رقبای ارائه دادند؛ به‌طوری‌که تسلا مدل Y پس از همین میزان پیمایش، ۹۰٫۳ درصد و تسلا مدل ۳ تنها ۸۸٫۹ درصد از ظرفیت اولیه باتری خود را حفظ کردند.

در راستای کاهش هزینه‌ها و رشد بازدهی در دستور کار قرار گرفت؛

تعدیل نیروی گسترده «جگوار – لندروور» در بریتانیا



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

« شرکت جگوار – لندروور (JLR) به عنوان بزرگ‌ترین خودروساز بریتانیا اعلام کرده است که در راستای اجرای یک برنامه باز ساختار مالی و کاهش هزینه‌ها، حدود ۴ هزار ردیف شغلی از نیروی کار جهانی خود را طی دو سال آینده تعدیل خواهد کرد. این میزان تعدیل نیرو که تقریباً شامل ۱۰ درصد از کل کارکنان این شرکت می‌شود، عمدتاً مشاغل اداری و مدیریتی در دفتر مرکزی و واحدهای عملیاتی این شرکت در بریتانیا را هدف قرار داده است. جگوار – لندروور هدف اصلی این اقدام را صرفه‌جویی ۱٫۷ میلیارد پوندی (حدود ۲٫۳ میلیارد دلار) و کاهش نقطه سر به سر تولید به ۳۰۰ هزار دستگاه در سال عنوان کرده است. این تصمیم در شرایطی اتخاذ می‌شود که این خودروساز با چالش‌های متعدد و سنگینی دست و پنجه نرم می‌کند؛ از تبعات حملات سایبری گسترده سال گذشته که منجر به تعطیلی چند هفته‌ای خطوط تولید شد، گرفته تا افزایش رقابت با خودروهای برقی ارزان قیمت چینی، کاهش فروش و همچنین اعمال تعرفه‌های سنگین تجاری از سوی دولت آمریکا. وزارت تجارت بریتانیا ضمن ابراز نگرانی از وضعیت شغلی کارکنان، هر گونه کمک مالی با بسته نجات دولتی (Bailout) جدید برای این شرکت را رد کرده و از مدیریت جگوار – لندروور خواسته است تا روند تعدیل نیرو را از طریق باز خرید داوطلبانه هدایت کند

« چالش‌های سنگین در برند انگلیسی

خسارات ناشی از حمله سایبری، افت فروش در بازار چین و تعرفه‌های وارداتی ایالات متحده، شرکت جگوار – لندروور (JLR) را وارد یک برنامه شدید و همه‌جانبه برای کاهش هزینه‌ها کرده است. بر اساس



گزارش نشریه «تایمز» این خودروساز بریتانیایی ممکن است طی دو سال آینده تا ۴ هزار ردیف شغلی را در بریتانیا حذف کند. اگر چه جگوار – لندروور هنوز این رقم دقیق را رسماً تأیید نکرده، اما آغاز یک برنامه باز خرید داوطلبانه (بازنشستگی پیش از موعد) را که کارکنان حقوق بگیر و بخش‌های مدیریتی را هدف قرار می‌دهد، تأیید کرده است. در صورت تحقق تعدیل ۴ هزار نفری، این میزان معادل حدود ۱۲ درصد از کل نیروهای ۳۴ هزار نفری این شرکت در بریتانیا یا تقریباً ۹ درصد از مجموع ۴۴ هزار نیروی کار جهانی آن خواهد بود. هدف اصلی از اجرای این طرح، صرفه‌جویی ۱٫۷ میلیارد پوندی (حدود ۲٫۳ میلیارد دلار) در هزینه‌های طی دو سال آینده و کاهش نقطه سر بر سر فروش شرکت به ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال است. مسئولان جگوار – لندروور در

تشریح این تصمیم اعلام کرده‌اند که برای دستیابی به این اهداف، شرکت باید ساختار سازمانی خود را بیش از پیش ساده‌سازی کرده، کارایی را ارتقا دهد و تاب‌آوری بیشتری در برابر بحران‌ها ایجاد کند. انتظار می‌رود بخش‌های هندسی، فروش و بازاریابی بیشترین سهم را از این تعدیل نیرو داشته باشند؛ زیرا جگوار – لندروور در نظر دارد اشتراک‌گذاری فعالیت‌ها با سایر بخش‌های شرکت مادر خود یعنی «تاتا» را افزایش داده و همکاری‌های خارجی جدیدی را دنبال کند. انگیزه‌های فراوانی برای کوچک‌سازی بدنه شرکت وجود دارد. جگوار – لندروور پس از پشت سر گذاشتن یک دوره ۱۲ ماهه سخت که شامل حمله سایبری سپتامبر ۲۰۲۵ و افت ۱۹ درصدی فروش جهانی در آن سال بود، سال مالی منتهی به مارس را با ثبت زیان به پایان رساند. آن حادثه سایبری منجر

به توقف چند هفته‌ای خطوط تولید، کاهش ۲۷ درصدی کل خروجی کارخانه‌ها و خسارت تخمینی ۱٫۹ میلیارد پوندی (۲٫۶ میلیارد دلار) شد؛ با این حال، حمله سایبری تنها عامل بروز مشکلات مالی فعلی این خودروساز نبوده است

« حضور ضعیف در چین

بازار چین به یکی دیگر از چالش‌های بزرگ برای این خودروساز تبدیل شده است. برندهای پریمیوم و لوکس اروپایی به دلیل تغییر تمایل خریداران چینی به سمت گزینه‌های داخلی، در حال از دست دادن سهم خود از این بازار مهم هستند؛ به‌طوری‌که گزارش‌ها نشان می‌دهد فروش جگوار – لندروور در چین طی سه ماهه منتهی به ژوئن با افت شدید ۲۴ درصدی مواجه شده است. هم‌زمان، افزایش تعرفه‌های وارداتی در ایالات متحده صورت حساب ناخوایسته و سنگین دیگری را روی دست این شرکت گذاشته است؛ مشکلی که جگوار – لندروور امیدوار است از طریق همکاری با گروه استلانتیس برای مونتاژ مدل دیفنسدر در خاک آمریکا، اثرات آن را به حداقل برساند. این شرکت همچنین در رقابت برای برنده شدن در یک قرارداد دولتی بسیار سودآور در بریتانیا قرار دارد تا مدل‌های قدیمی دیفنسدر را ارتش بریتانیا را با نسخه‌های جدید جایگزین کند. احتمال تعدیل ۴ هزار نفری نیروی کار که نخستین بار توسط نشریه «تایمز» افشا شد و عمدتاً کارکنان بخش‌های اداری و مدیریتی را به جای کارگران خطوط تولید هدف قرار می‌دهد، به‌طور طبیعی توجه دولت بریتانیا را به خود جلب کرده است. به گزارش «بی‌بی‌سی نیوز» ژوئانان رینولدز، وزیر تجارت بریتانیا قرار است با مدیران جگوار – لندروور و نمایندگان اتحادیه کارگری «یونایتد» دیدار کند تا راهکارهای محدود کردن میزان حذف مشاغل مورد بررسی قرار گیرد. اگر چه او پیش از این احتمال اعطای هر گونه بسته نجات مالی یا کمک مستقیم دولتی را رد کرده، اما ابراز تمایل مثبتی نسبت به «سرمایه‌گذاری بلندمدت در آینده» این شرکت نشان داده است

خبر

News

پایان عصر خودروهای کروک در اوسنابروک

« گروه خودروسازی فولکس واگن در راستای اجرای طرح بزرگ تجدید ساختار و کاهش هزینه‌های خود، توافق اولیه‌ای را برای واگذاری کارخانه تاریخی اوسنابروک به ثبت رسانده است. براساس گزارش نشریه «کارسکوپس» این تاسیسات قدرتمند که سال‌ها مرکز اصلی مونتاژ خودروهای سفارشی و سقف‌متحرک مانند فولکس واگن تی-راک کروکی بوده، پس از پایان تولید خودرو در تابستان سال ۲۰۲۷ به یک مرکز پیشرفته برای تولید تجهیزات و سامانه‌های دفاعی و پدافند هوایی تبدیل خواهد شد. این معامله میان فولکس واگن، شرکت سرمایه‌گذاری اورلیوس و ایالت نیدرزاکسن صورت گرفته و قرار است اورلیوس سهم عمده سهام آن را در اختیار بگیرد.



تغییر کاربری کارخانه اوسنابروک بخشی از برنامه گسترده فولکس واگن برای ساماندهی خطوط تولید، تعدیل ده‌ها هزار نیروی کار در سطح جهان و کاهش نیی می از تنوع مدل‌های تولیدی است. کارخانه اوسنابروک که پیش از اعلام ورشکستگی در سال ۲۰۰۹ به شرکت نام‌شنای کارمان تعلق داشت، قدمتی ۱۲۵ ساله در صنعت خودرو دارد و سابقه تولید مدل‌های خاطره‌انگیزی همچون کارمان گیوا پورشه باکستر را در کارنامه خود ثبت کرده است. با این حال، با توقف تولید نسل فعلی تی-راک کروکی در تابستان ۲۰۲۷، آخرین خودرو سقف‌متحرک برند فولکس واگن نیز به پایان راه خود خواهد رسید و پرونده تولید خودرو در این خط مونتاژ برای همیشه بسته می‌شود. مالکان جدید کارخانه قصد دارند با همکاری شرکت صنایع دفاعی «رافال»، خطوط تولید این مجموعه را برای ساخت قطعات، پرتابگرها و تجهیزات جانبی سیستم‌های پدافند هوایی مورد نیاز آلمان و اروپا تجهیز کنند. لیور بلومه، مدیرعامل گروه فولکس واگن با اشاره به تعهد این شرکت در قبال حفظ موقعیت شغلی کارکنان تأکید کرد که این توافق گامی حیاتی برای باز کردن افق جدید صنعتی در این منطقه است. شورای کارگری شرکت نیز اعلام کرده که این تغییر کاربری موفق شده امنیت شغلی بیش از یک هزار و ۳۰۰ نفر از نیروهای متخصص این واحد را تأمین کند؛ هر چند نهایی شدن کامل آن نیازمند دریافت مجوزهای رسمی و نهادهای نظارتی خواهد بود.

استقبال بی‌سابقه اروپایی‌ها از هاجک اقتصادی «فولکس واگن»

گروه‌های نمایندگی فولکس واگن در آلمان، تمامی تیپ‌ها و نسخه‌های ID.Polo تا ماه‌ها پیش خرید شده‌اند و مشتریانی که هم‌کنون سفارش خود را ثبت کنند، احتمالاً خودرو خود را در اواسط سال ۲۰۲۷ تحویل خواهند گرفت. این در حالی است که سفارش یک خودرو سفارشی از شرکت مک‌لارن معمولاً بین دو تا ۶ ماه زمان می‌برد. اگر چه قیاس یک هاجک خودروی پورویی با سوپر اسپرت‌های چند صد هزار دلاری از نظر قیمت و کلاس منطقی نیست، اما طولانی‌تر بودن صف خرید یک خودرو اقتصادی نسبت به یک سوپر اسپرت، ابعاد غافلگیرکننده این استقبال را نشان می‌دهد. موفقیت فولکس واگن ID.Polo ناشی از قیمت پایه مناسب حدود ۲۴ هزار و ۹۹۵ یورویی و برطرف کردن نیاز خریدارانی است که به دنبال یک خودرو برقی مقرون به صرفه و با کیفیت برای تردد شهری هستند.

« انتظار برای تحویل خودروهای سوپر اسپرت سفارشی و نایابی همچون فراری، پورشه یا مک‌لارن امری کاملاً طبیعی در صنعت خودرو به‌شمار می‌رود؛ اما زمان انتظار نزدیک به یک سال برای خرید یک هاجک شهری و اقتصادی از برند فولکس واگن اتفاقی کاملاً استثنایی است. براساس گزارش نشریه «کارسکوپس» تقاضای فوق‌العاده سنگین برای خودرو برقی اقتصادی فولکس واگن ID.Polo سبب شده است صف انتظاری حداقل ۱۰ ماهه برای تحویل آن تشکیل شود؛ زمانی که حتی از دوره تحویل سفارشی برخی مدل‌های مک‌لارن در نمایندگی‌ها طولانی‌تر است. ثبت بیش از ۳۰ هزار سفارش در بازار اروپا برای این خودرو در حالی رخ داده که خریداران حتی بدون مشاهده خودرو از نزدیک در نمایندگی‌ها انجام تست رانندگی، اقدام به پیش خرید آن کرده‌اند. به گفته مدیر یکی از بزرگ‌ترین



و فیبر کربن نیز فضای داخلی را شکل می دهد. قلب GT یک موتور ۳.۵ لیتری ۷۶ تویین –توربو EcoBoost است که در نسخه نهایی ۶۶۰اسب بخار قدرت و ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. این نیرو از طریق گیربکس هفت سرعته دو کلاچه به چرخ های عقب منتقل می شود و حداکثر سرعت خودرو به حدود ۲۱۶ مایل بر ساعت می رسد. قیمت پایه GT در مدل ۲۰۲۲ حدود ۵۰۰ هزار دلار بود؛ در حالی که نسخه L.M قیمت رسمی اعلام شده ای نداشت.

فورد GT یکی از سوپر اسپرت های آمریکایی بود؛ خودرویی با بدنه ای کاملاً فیبر کربنی که طراحی آیرودینامیک آن، از جمله ورودی های هوای بزرگ، گلگیرهای شناور و بال عقب، پیوند مستقیمی با خودروهای مسابقه ای فورد داشت. آخرین نسخه جاده ای، GT LM Edition با الهام از پیروزی فورد در لمان ۲۰۱۶ تولید شد و تنها ۲۰ دستگاه از آن ساخته شد.

در کابین، رویکرد کاملاً راننده محور دیده می شود؛ صندلی ها از فیبر کربن ساخته شده اند و فرمان و مجموعه نشان دهنده ها حال و هوای خودروهای مسابقه ای دارند. استفاده گسترده از آلکانترا، چرم

نگاهی به سوپر اسپرت «فورد»



واردات خودرو حدود ۴۰ درصد رشد داشته است؛

خودروهای وارداتی امسال کمبود مونتاژی ها و تولیدی ها را در بازار جبران می کنند؟



احسان ناصر یابی

e.naseri@autoworld.ir

«بنابر آمار، واردات خودرو در پنج ماه نخست امسال نزدیک به ۴۰ درصد رشد داشته؛ اما تأثیر آن بر بازار خودرو چندان محسوس نبوده است. مهم تر این که متوسط ارزش هر خودرو وارداتی نیز حدود ۲۴ درصد افزایش یافته و از ۲۲ هزار دلار به ۲۷ هزار و ۳۰۰ دلار رسیده است؛ یعنی تعرفه ها واردات را متوقف نکرده اند، اما آن را به سمت خودروهای گران تر هل داده اند به گزارش «اسب بخار» براساس آمار گمرک، در پنج ماه نخست امسال ۲۷ هزار و ۲۳۵ دستگاه خودرو به ارزش ۷۴۳ میلیون دلار وارد کشور شده است. در مدت مشابه سال گذشته، ۱۹ هزار و ۵۸۶ دستگاه به ارزش ۴۳۲ میلیون دلار وارد شده بود. به این ترتیب، تعداد خودروهای وارداتی ۳۹.۱ درصد بیش تر شده، اما ارزش دلاری واردات نزدیک به ۷۲ درصد رشد کرده است. این اعداد در نگاه اول باید برای بازار خودرو خبر خوبی باشد. بیش از ۷ هزار و ۶۰۰ دستگاه خودرو بیش تر وارد شده است؛ اما پرسش اصلی دقیقاً همین جاست: اگر واردات چنین رشدی داشته است، چرا اثر آن در بازار خودرو محسوس نیست؟

اگر سیاست وارداتی با هدف تنظیم بازار اجرا می شود، خروجی آن باید در افزایش عرضه، تنوع انتخاب و ایجاد فشار رقابتی بر قیمت ها دیده شود. در غیر این صورت، افزایش واردات بیش تر شبیه رشد یک شاخص آماری است تا تغییر در واقعیت بازار. نکته مهم تر اما در ارزش متوسط خودروهای وارداتی پنهان شده است. ارزش متوسط هر خودرو وارداتی از حدود ۲۲ هزار دلار در پنج ماه نخست سال گذشته به حدود ۲۷ هزار و ۳۰۰ دلار در سال جاری رسیده است؛ یعنی نزدیک به ۲۳.۷ درصد افزایش. این یعنی تعداد خودروهای وارداتی حدود ۴۰ درصد رشد داشته، اما ارزش کل واردات تقریباً دو برابر این میزان افزایش یافته است. بنابراین فقط با «واردات بیش تر» روبه رو نیستیم؛ سید واردات هم گران تر شده است

این جاست که سیاست تعرفه ای اهمیت پیدا می کند. تعرفه بالا الزاماً واردات را متوقف نمی کند؛ می تواند شکل واردات را تغییر دهد. وقتی هزینه ورود یک خودرو افزایش پیدا می کند، خودروهای ارزان تر بیش از گذشته تحت فشار قرار می گیرند و واردات خودروهای گران تر، از منظر اقتصادی برای واردکننده قابل تحمل تر می شود. به بیان ساده، تعرفه ممکن است به جای این که مانع ورود خودرو به کشور شود، تنها نام خودروهای ارزان تر را از فهرست واردات حذف کند. این همان نقطه ای است که باید سیاست تعرفه ای را دقیق تر دید. اگر هدف تعرفه، مدیریت بازار و هدایت واردات باشد، نمی توان فقط به این پرسش

پاسخ داد که «چند دستگاه خودرو وارد شد؟» باید پرسید چه خودروهایی وارد شدند و با چه قیمتی به دست مصرف کننده رسیدند؟

رشد نزدیک به ۲۴ درصدی ارزش متوسط خودروهای وارداتی دست کم نشان می دهد ترکیب واردات تغییر کرده است. این تغییر لزوماً به معنای شکست سیاست تعرفه ای نیست، اما یک هشدار روشن دارد: تعرفه فقط حجم واردات را کنترل نمی کند؛ می تواند ترکیب آن را هم تعیین کند. در چنین شرایطی ممکن است واردات از نظر آماری افزایش پیدا کند، اما سهم خودروهایی که توان پوشش تقاضای عمومی بازار را دارند، الزاماً افزایش نیابد. البته نباید ورود خودرو به کشور و عرضه خودرو در بازار را یکی دانست. خودرو پس از ورود باید ترخیص، شماره گذاری و وارد شبکه فروش شود. بنابراین همه ۲۷ هزار و ۲۳۵ دستگاه را نمی توان معادل عرضه قطعی بازار دانست؛ اما همین فاصله، خود یک مساله سیاستی است

اگر قرار است واردات ابزار تنظیم بازار باشد، باید مشخص شود چه میزان از خودروهای وارد شده واقعاً به بازار رسیده اند و چه اثری بر قیمت و رقابت گذاشته اند. در غیر این صورت، ممکن است آمار گمرک سبز شود، اما بازار همچنان قرمز بماند. ضمن این که خودرو پس از ورود، فقط با ارزش دلاری آن معامله نمی شود. حقوق ورودی، عوارض، مالیات، هزینه های ترخیص، حمل، شماره گذاری و سایر هزینه ها به قیمت نهایی اضافه می شوند. بنابراین افزایش ارزش متوسط خودروهای وارداتی می تواند مستقیماً به افزایش قیمت نهایی و محدودتر شدن دامنه تقاضای موثر منجر شود. امسال

بازار دوچرخه در مسیر بازگشت؛

چین همچنان رکابزن اول جهان است



مصرف کنندگان در سراسر جهان خریداری می کنند با برند چینی فروخته می شود.

«دوچرخه برقی؛ میدان جدید رقابت اهمیت چینی در بازار دوچرخه برقی حتی بیشتر از دوچرخه های سنتی شده است. داده های تجارت اروپا در سال ۲۰۲۶ نشان می دهد چین بار دیگر حضور خود را در بازار دوچرخه برقی اروپا افزایش داده است. در نیمه نخست سال ۲۰۲۶، چین یکی از اصلی ترین تامین کنندگان دوچرخه برقی وارداتی اتحادیه اروپا بود و سهم آن از واردات این محصولات به حدود ۴۰ درصد رسید. این روند در حالی رخ داده که اروپا در سال های گذشته با استفاده از ابزارهای تجاری تلاش کرده بود از تولید کنندگان داخلی اروپایی در برابر واردات ارزان قیمت حمایت کند. افزایش حضور چین در این بازار را نمی توان صرفاً به قیمت پایین محصولات نسبت داد؛ زنجیره تامین گسترده، ظرفیت

۳ درصد کاهش یافت و به ۱۷.۴ میلیارد یورو رسید. تعداد دوچرخه های فروخته شده نیز با کاهش ۴ درصدی به حدود ۱۵.۲ میلیون دستگاه رسید. آلمان همچنان بزرگترین بازار دوچرخه اروپا محسوب می شود؛ با این حال فروش این کشور نیز در سال ۲۰۲۵ کاهش یافت. این وضعیت نشان می دهد صنعت دوچرخه اروپا هنوز در حال عبور از آثار جهش تقاضای دوران کرونا و تنظیم دوباره زنجیره تامین است. در چنین شرایطی، دوچرخه های برقی به یکی از مهم ترین موتورهای تغییر در بازار تبدیل شده اند. افزایش قیمت خودرو، هزینه های سوخت، توسعه مسیرهای دوچرخه و سیاست های کاهش آلانندی در شهرهای اروپایی موجب شده دوچرخه برقی از یک محصول تفریحی به بخشی از حمل و نقل شهری تبدیل شود.

«چین؛ قدرت اول زنجیره تولید در سوی دیگر بازار، چین قرار دارد؛ کشوری که بخش قابل توجهی از ظرفیت تولید جهانی دوچرخه را در اختیار دارد. براساس اطلاعات منتشر شده از صنعت دوچرخه چین، تولید این کشور در سال ۲۰۲۵ به حدود ۱۱۰.۸ میلیون دستگاه رسید که نسبت به سال قبل از آن ۱۱.۳ درصد افزایش داشته است. چین در همین سال حدود ۴۸.۹ میلیون دستگاه دوچرخه به بازارهای خارجی صادر کرد. این ارقام نشان می دهد چین تنها یک تولیدکننده بزرگ نیست، بلکه یکی از پایه های اصلی زنجیره تامین جهانی دوچرخه محسوب می شود. حضور شرکتهای چینی در تولید دوچرخه کامل، قطعات، باتری، موتورهای برقی و سایر تجهیزات، قدرت این کشور را در بازار دوچرخه برقی نیز افزایش داده است.

بالای تولید باتری و موتور، مقیاس اقتصادی تولید و تجربه طولانی در صادرات، مجموعه ای از مزیت ها را در اختیار تولید کنندگان چینی قرار داده است.

«آینده بازار؛ از دوچرخه به حمل و نقل شهری بازار جهانی دوچرخه در سال ۲۰۲۶ بیش از آن که صرفاً به دنبال افزایش تعداد دوچرخه های فروخته شده باشد، در حال تغییر ماهیت است. دوچرخه برقی، اشتراک دوچرخه و استفاده تجاری از دوچرخه در شهرها، بخش های جدیدی از این بازار را شکل داده اند. چین نیز از همین مسیر حرکت کرده است. استفاده گسترده از دوچرخه های اشتراکی و توسعه زیرساخت تولید محصولات برقی، این کشور را همزمان در سمت عرضه و تقاضا قرار داده است. در مجموع، بازار جهانی دوچرخه در سال ۲۰۲۶ از مرز حلقه شوک پساکرونا فاصله گرفته و به سمت ثبات حرکت می کند. با این حال، در سمت تولید و صادرات همچنان چین نقش تعیین کننده ای دارد؛ کشوری که در سال ۲۰۲۵ بیش از ۱۱۰ میلیون دستگاه دوچرخه تولید کرد و نزدیک به ۴۹ میلیون دستگاه صادر کرده است. اگرچه نمی توان بر اساس داده های موجود ادعا کرد چین صاحب یک سوم فروش نهایی دوچرخه در جهان است، اما سهم نزدیک به ۳۰ درصدی این کشور از ارزش صادرات جهانی نشان می دهد هر گونه تحول در سیاست های تولید، صادرات و قیمت گذاری چین می تواند مستقیماً بر بازار دوچرخه در اروپا و دیگر مناطق جهان اثر گذار باشد. در این میان، رشد دوچرخه های برقی نیز در حال انتقال مرکز ثقل رقابت از «تولید دوچرخه» به «تولید یک وسیله حمل و نقل شهری هوشمند و برقی» است.

«بازار جهانی دوچرخه پس از تجربه یک جهش کم سابقه در دوران همه گیری کرونا، طی سال های اخیر با کاهش تقاضا، اصلاح موجودی انبارها و تغییر الگوی مصرف مواجه شده؛ اما داده های جدید نشان می دهد این بازار در سال ۲۰۲۶ در حال ورود به مرحله ای متعادل تر است. در این میان، چین همچنان مهم ترین قطب تولید و صادرات دوچرخه در جهان به شمار می رود؛ جایگاهی که با توسعه دوچرخه های برقی اهمیت بیشتری پیدا کرده است. برآوردهای صنعت نشان می دهد فروش جهانی دوچرخه در سال ۲۰۲۴ حدود ۱۷۸.۸ میلیون دستگاه بوده و این رقم در سال ۲۰۲۵ به حدود ۱۸۲.۸ میلیون دستگاه رسیده است. برای سال ۲۰۲۶ نیز فروش جهانی در محدوده ۱۸۷ میلیون دستگاه برآورده می شود. بر همین اساس، بازار جهانی پس از پشت سر گذاشتن دوره اصلاح پساکرونا، بار دیگر روندی افزایشی پیدا کرده است. البته رشد بازار به معنای بازگشت کامل شرایط دوران کرونا نیست. در آن دوره، افزایش استفاده از دوچرخه به عنوان وسیله حمل و نقل شخصی، رشد ورزش های فردی و نگرانی از استفاده از حمل و نقل عمومی موجب شد تقاضا در بسیاری از کشورها به شکل غیرعادی افزایش پیدا کند. پس از پایان همه گیری، کاهش تقاضا و انباشت موجودی نزد تولید کنندگان و فروشندگان، بازار را وارد مرحله اصلاح کرد

«اروپا در انتظار تثبیت بازار»

اروپا یکی از مهم ترین بازارهای مصرف دوچرخه در جهان است؛ اما حتی این منطقه نیز در سال ۲۰۲۵ با کاهش فروش مواجه شد. براساس مطالعه منتشر شده در سال ۲۰۲۶، ارزش بازار دوچرخه اروپا در سال گذشته حدود



یکی از نکات فنی مهم THS ۵، استفاده از موتورهای الکتریکی کوچک‌تر و سبک‌تر و مدیریت هوشمند جریان انرژی میان موتور احتراقی، موتورهای الکتریکی و باتری است. تویوتا همچنین کالیبراسیون سیستم را در سرعت‌های پایین تغییر داده تا در زمان شتاب‌گیری، اتکای بیشتری به انرژی باتری ایجاد شود و افزایش دور موتور کاهش پیدا کند. انتقال نیرو و نیز توسط گیربکس الکتریکی CVT e انجام می‌شود که نسبت انتقال را متناسب با شرایط رانندگی مدیریت می‌کند. در نسخه AWD، یک موتور الکتریکی مستقل روی محور عقب قرار گرفته و بدون نیاز به میل‌گارد، نیروی مورد نیاز جرخ‌های عقب را تأمین می‌کند.

تویوتا کمری نسل نهم موسوم به XV۸۰ با یک تغییر مهم در بخش قوای محرکه معرفی شد؛ این سدان در بازار آمریکا دیگر با پیشران بنزینی خالص عرضه نمی‌شود و به‌صورت استاندارد از سیستم هیبریدی استفاده می‌کند. قلب این مجموعه، موتور ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری است که با نسل پنجم سیستم هیبریدی تویوتا (THS ۵) ترکیب شده است. این سامانه از دو موتور الکتریکی و یک باتری کششی لیتیوم-یون بهره می‌برد و در نسخه دیفرانسیل جلو، مجموع توان سیستم به ۲۲۵ اسب‌بخار می‌رسد. در نسخه مجهز به سامانه چهار چرخ محرک الکتریکی، توان ترکیبی به ۲۲۲ اسب‌بخار افزایش می‌یابد.



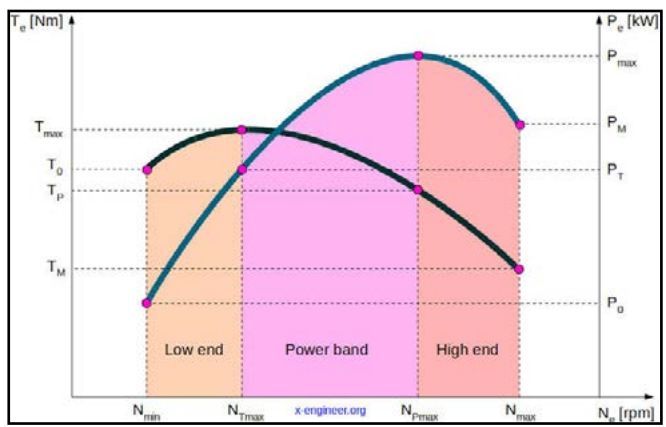
**تکنولوژی هیبرید
تویوتا در «کمری»**

ویژگی‌های منحصر به فرد «J35Y8» چیست؟

قلب‌تپنده قدرتمند «هوندا» زیر دره‌بین



موتور توربوشارژر که می‌تواند گشتاور زیادی را در دورهای پایین با کمک فشار بوست تولید کند، J35Y8 برای دستیابی به توان خود به حجم موتور، سرعت چرخش و تنفس طبیعی سیلندرها متکی است. در نتیجه، افزایش دور موتور نقش مهمی در رسیدن به حداکثر توان دارد. این موتور همچنین به Variable Cylinder Management یا VCM مجهز است. هنگام حرکت با بار کم، سیستم می‌تواند یک بانک از سیلندرها را غیرفعال کند تا نیاز به سوخت کاهش یابد؛ هنگامی که راننده به قدرت بیشتری نیاز دارد، موتور دوباره با هر ۶ سیلندر کار می‌کند. هوندا این فناوری را بخشی از راهکار کاهش مصرف سوخت موتور معرفی کرده است.



ساختار سیستم خنک‌کاری

J35Y8 یک موتور آب‌خنک است و مدیریت دمای آن فقط برای جلوگیری از داغ شدن موتور اهمیت ندارد؛ دمای کاری دقیق، مستقیماً بر اصطکاک، دوام قطعات، کیفیت احتراق و آلایندگی اثر می‌گذارد.

یکی از ویژگی‌های مهم معماری این خانواده موتور، استفاده از Cooling Control Spacer در مجاری آب اطراف سیلندر هاست. این قطعه جریان مایع خنک‌کننده را در اطراف جداره سیلندر مدیریت می‌کند تا موتور در زمان گرم شدن به دمای کاری مناسب برسد و دمای کاری جداره سیلندر نیز کنترل شود. نتیجه این طراحی، کاهش اصطکاک میان پیستون و جداره سیلندر و بهبود بازده مکانیکی است.

در کنار آن، تزریق مستقیم سوخت نیز نقش حرارتی مهمی دارد. هوندا توضیح می‌دهد که تزریق مستقیم پر فشار با ورود سوخت به داخل سیلندر، علاوه بر ایجاد مخلوط دقیق‌تر، به خنک کردن محفظه احتراق کمک می‌کند. این موضوع امکان استفاده از نسبت تراکم ۱۱.۵ به یک را فراهم کرده و در کنترل پدیده ناک نیز اهمیت دارد. در طراحی سرسیلندر نیز مدیریت حرارت اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا نزدیکی محفظه احتراق و مسیرهای خروج گازهای داغ، این ناحیه را به یکی از نقاط با بار حرارتی بالا تبدیل می‌کند. طراحی مسیرهای خنک‌کننده در موتورهای مدرن هوندا با استفاده از تحلیل جریان و شبیه‌سازی انجام می‌شود تا توزیع دما و جریان مایع خنک‌کننده کنترل شود. نکته جذاب J35Y8 این است که هوندا برای افزایش رانندمان، الزاماً به سراغ توربوشارژر نرفته؛ بلکه با تغییر معماری سرسیلندر از SOHC تک‌میل سوپاپ‌رو به DOHC دو میل سوپاپ‌رو، کنترل دقیق‌تر زمان‌بندی سوپاپ‌ها، تزریق مستقیم و مدیریت فعال سیلندرها تلاش کرده است ظرفیت بالقوه یک V۶ تنفس طبیعی را در دوره‌ای که صنعت خودرو به سمت موتورهای کوچک‌تر حرکت می‌کند، حفظ کند.

نسبت تراکم و مدیریت سوپاپ‌ها



نسبت تراکم J35Y8 برابر با ۱۱.۵ به یک است. این نسبت تراکم نسبتاً بالا در کنار تزریق مستقیم سوخت به موتور اجازه می‌دهد فرآیند احتراق با دقت بیشتری مدیریت شود. هوندا در این پیشران از سامانه تزریق مستقیم چندمرحله‌ای و پر فشار استفاده کرده است؛ سوخت مستقیماً داخل محفظه احتراق تزریق می‌شود و این فرآیند علاوه بر کنترل دقیق مخلوط، به خنک‌کاری محفظه احتراق نیز کمک می‌کند. اما بخش مهم‌تر، سیستم کنترل زمان‌بندی سوپاپ‌هاست. برخلاف موتورهای قدیمی‌تر هوندا که با نام VTEC شناخته می‌شدند، J35Y8 از معماری DOHC با VTC دو گانه استفاده می‌کند. در این‌جا زمان‌بندی میل سوپاپ ورودی و خروجی به‌صورت متغیر کنترل می‌شود. به بیان فنی، ECU می‌تواند فاز میل سوپاپ‌ها را متناسب با شرایط کاری موتور تغییر دهد تا بین پر شدن سیلندر، تولید قدرت، مصرف سوخت و آلایندگی تعادل ایجاد شود. منابع فنی هوندا این سامانه را Variable Timing Control تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها روی هر دو میل سوپاپ معرفی می‌کنند. این تفاوت را نباید با تغییر لیفت سوپاپ توسط VTEC یکی دانست. J35Y8 اساساً DOHC غیر-VTEC است و تمرکز سیستم سوپاپ آن بر کنترل متغیر زمان‌بندی است. مقاله فنی SAE درباره توسعه این موتور نیز تأکید می‌کند که هوندا در نسل جدید از معماری DOHC به همراه کنترل متغیر زمان‌بندی در سمت ورودی و خروجی استفاده کرده است.

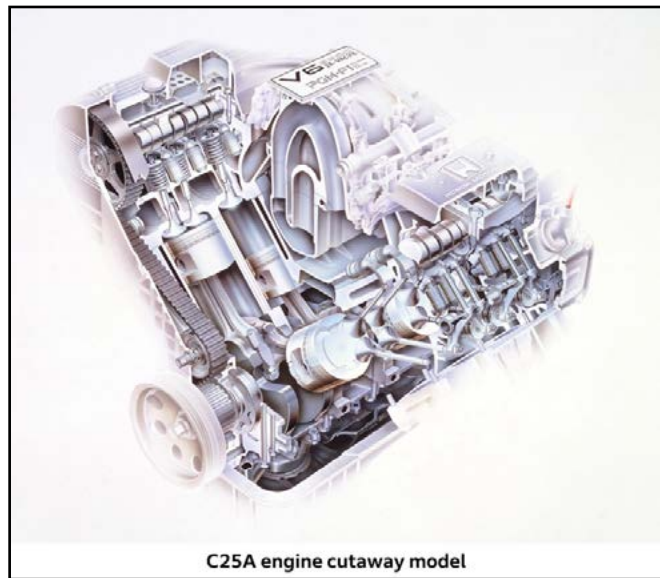
قدرت و گشتاور؛ اعداد یک موتور تنفس طبیعی

J35Y8 در هوندا پاسپورت ۲۸۵ اسب‌بخار قدرت در ۶۱۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) تولید می‌کند و حداکثر گشتاور نیز در این مدل ۳۵۵ نیوتون‌متر در ۵۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) اعلام شده است. محدوده قرمز موتور در مشخصات پاسپورت مدل ۲۰۲۶، ۶۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) اعلام شده است. نکته مهم در این اعداد، تنفس طبیعی بودن موتور است. برخلاف

در دورانی که بخش قابل توجهی از خودروسازان به سمت موتورهای کوچک‌تر توربوشارژر و قوای محرکه هیبریدی حرکت کرده‌اند، هوندا همچنان یک موتور ۶ سیلندر تنفس طبیعی را در سبد محصولات خود حفظ کرده است. قلب تپنده هوندا پاسپورت مدل ۲۰۲۶، موتور ۳.۵ لیتری V۶ با کد J35Y8 است؛ پیشران‌های که پیش‌تر در نسل چهارم هوندا پایلوت معرفی شد و اکنون برای پاسپورت نیز استفاده می‌شود. هوندا این موتور را با هدف دستیابی هم‌زمان به پاسخ‌دهی مناسب، آلایندگی کمتر و عملکرد قابل اتکا توسعه داده است. در ادامه نگاه فنی و تخصصی به موتور J35Y8 خواهیم انداخت تا بدانیم تکنولوژی منحصر به فرد هوندا چه ساختاری دارد.



معماری؛ یک V۶ با زاویه ۶۰ درجه



J35Y8 یک موتور بنزینی ۶ سیلندر V شکل با حجم دقیق ۳۴۷۱ سانتی‌متر مکعب است. آرایش سیلندرها با زاویه ۶۰ درجه انجام شده که برای یک موتور V۶، هندسه‌ای مناسب برای کاهش ارتعاشات ذاتی و دستیابی به ابعاد جمع‌وجور محسوب می‌شود. هوندا اعلام کرده است که همین زاویه به نرمی عملکرد موتور کمک می‌کند و امکان جابجایی مناسب پیشران در فضای محدود محفظه موتور را فراهم می‌سازد. بلوک و سرسیلندر از آلایژ آلومینیوم ساخته شده‌اند تا وزن موتور کاهش یابد. قطر سیلندر ۸۹ میلی‌متر و کورس پیستون ۹۳ میلی‌متر است؛ بنابراین J35Y8 اندکی هندسه زیرمربع دارد و طول کورس بیشتر از قطر سیلندر است. این معماری به همراه حجم ۳.۵ لیتری، موتور را برای تولید گشتاور مناسب در دورهای میانی و پایین مناسب می‌کند. یکی از تغییرات اساسی J35Y8 نسبت به نسل‌های قبلی موتورهای ۳.۵ لیتری هوندا، استفاده از دو میل سوپاپ در هر سرسیلندر DOHC است. این موتور در مجموع ۲۴ سوپاپ دارد؛ یعنی چهار سوپاپ برای هر سیلندر، شامل دو سوپاپ ورودی و دو سوپاپ خروجی.



ولوو FH500 جدید از فناوری‌های تازه‌ای بهره می‌برد



ولوو FH500 جدید در سال ۲۰۲۶ به فناوری‌های تازه‌ای در بخش پیش‌ران‌ه مجهز شده است. قلب این کشنده، موتور دیزلی ۱۳ لیتری جدید ولوو D13 است که در نسخه ۵۰۰ اسب‌بخاری، بخشی از نسل تازه موتورهای احتراق داخلی این شرکت محسوب می‌شود. این پیش‌ران‌ه در محدوده خانواده جدید خود می‌تواند تا ۲۹۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند و ولوو برای آن، کاهش مصرف سوخت تا چهار درصد نسبت به موتور جایگزین را در شرایط مشخص آزمایشگاهی و عملیاتی اعلام کرده است.

یکی از مهم‌ترین تغییرات فنی، استفاده از توربوشارژر هندسه متغیر (VGT) و طراحی

جدید محفظه احتراق و پیستون است. افزایش فشار اوج داخل سیلندر و نسبت تراکم بالاتر، به بهبود فرآیند احتراق و افزایش بازده کمک می‌کنند. سیستم مدیریت موتور نیز با نسل جدید فناوری‌های کنترل پیش‌ران‌ه هماهنگ شده است. این موتور با نسل به‌روز شده گیربکس I-Shift و فناوری‌هایی مانند I-Roll و I-See هماهنگ می‌شود. I-See با استفاده از اطلاعات مسیر و شیب جاده، تعویض دنده و سرعت را مدیریت می‌کند و I-Roll نیز امکان حرکت آزاد برای کاهش مصرف سوخت را فراهم می‌سازد.

کیفیت ناوگان سنگین اروپا زیر ذره‌بین؛

کشنده‌های جدید ایمن‌تر شده‌اند

آزمون‌های جدید «یوروانکپ» که هم‌زمان با نمایشگاه حمل‌ونقل هانوفر در ماه میلادی جاری منتشر شد، از یک تغییر مهم خبر می‌دهد:

ورود مستقیم کامیون‌های برقی چینی به میدان ارزیابی ایمنی اروپا



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

گزارش‌های تازه اروپایی نشان می‌دهد کیفیت فنی ناوگان سنگین این قاره در حالی در سطحی نسبتاً ثابت اما نگران‌کننده قرار دارد که فناوری ایمنی کشنده‌های جدید با سرعت قابل توجهی در حال پیشرفت است. از یک سو نزدیک به ۲۲ درصد کامیون‌های سنگین بالای ۱۸ تن در معاینه‌فنی آلمان با نقص‌های مهم یا خطرناک مواجه می‌شوند و از سوی دیگر آزمون‌های ایمنی جدید نشان می‌دهد نسل تازه کشنده‌ها و کامیون‌های اروپایی در سامانه‌های پیشگیری از تصادف جهش کرده‌اند. تصویر صنعت خودروهای سنگین اروپا در سال ۲۰۲۶، تصویری دوگانه است. اگر معیار را فناوری، تجهیزات ایمنی و توانایی جلوگیری از تصادف قرار دهیم، سازندگان اروپایی در حال حرکت به سمت کامیون‌هایی بسیار پیشرفته‌تر از نسل‌های گذشته هستند. اما اگر معیار، وضعیت واقعی خودروهایی باشد که امروز در جاده‌ها تردد می‌کنند، افزایش سن ناوگان، تعویق خرید خودروهای جدید و فرسودگی قطعات باعث شده بخش قابل توجهی از کامیون‌های سنگین همچنان با نقص‌های فنی مواجه باشند. تازه‌ترین گزارش «توف» آلمان که در سپتامبر ۲۰۲۶ منتشر شده، یکی از دقیق‌ترین تصویرها از وضعیت خودروهای تجاری سنگین در اروپا را ارائه می‌کند. این گزارش بر پایه حدود ۲۰۴ میلیون معاینه‌فنی انجام‌شده در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ تهیه شده و وضعیت خودروها را از ون‌های سبک تا کامیون‌های بالای ۱۸ تن بررسی کرده است.

تقریباً یک‌پنجم خودروهای تجاری دارای نقص جدی هستند براساس این گزارش. ۲۰.۳ درصد خودروهای تجاری بررسی‌شده دارای نقص‌های «مهم یا خطرناک» بوده‌اند. این میزان نسبت به گزارش قبلی تنها ۰.۱ واحد درصد کاهش داشته و نشان می‌دهد کیفیت فنی ناوگان در عمل نه با جهش مواجه شده و نه افت قابل توجهی داشته است. در میان گروه‌های مختلف، وضعیت کامیون‌های سنگین بالای ۱۸ تن از همه نامطلوب‌تر است. نرخ نقص در این گروه به ۲۱.۸ درصد رسیده که نسبت به ۲۱.۹ درصد در گزارش قبلی تنها ۰.۱ واحد درصد کاهش دارد. به عبارت دیگر، از هر ۱۰۰ کامیون سنگین بررسی‌شده، حدود ۲۲ دستگاه با نقص مهم یا خطرناک مواجه بوده‌اند. این رقم برای صنعت حمل‌ونقل سنگین اهمیت زیادی دارد؛ چراکه کامیون‌های بالای ۱۸ تن عمدتاً شامل همان خودروهایی هستند که بخش اصلی حمل بار جاده‌ای را انجام می‌دهند و در بسیاری از موارد مسافت‌های طولانی را طی می‌کنند. از سوی دیگر، سن ناوگان نیز افزایش یافته است. براساس داده‌های اداره فدرال وسایل نقلیه موتوری آلمان، متوسط سن خودروهای تجاری به ۸.۹ سال رسیده که حدود یک سال بیشتر از یک دهه قبل است.

کامیون قدیمی، ریسک فنی بیشتر ارتباط میان سن کامیون و نقص فنی در گزارش ۲۰۲۶ بسیار روشن است. در کامیون‌های سنگین ۱۰ ساله، نرخ نقص‌های مهم و خطرناک به ۲۸.۵ درصد می‌رسد؛ یعنی تقریباً سه دستگاه از هر ۱۰ دستگاه کامیون سنگین در این گروه سنی در زمان معاینه‌فنی با ایرادهای جدی مواجه می‌شوند. در مقابل، برای کامیون‌های یک‌ساله این رقم حدود ۷.۲ درصد گزارش شده است. این تفاوت نشان می‌دهد آن‌چه امروز کیفیت ناوگان اروپا را تحت فشار قرار داده، لزوماً ضعف طراحی یا کاهش کیفیت ساخت خودروهای جدید نیست، بلکه بخش مهمی از مساله به عمر ناوگان و شرایط بهره‌برداری بازمی‌گردد. در سال‌های اخیر، شرایط اقتصادی و ابهام در مسیر گذار از موتورهای دیزلی به برقی باعث شده بخشی از شرکت‌های حمل‌ونقل خرید کامیون جدید را به تعویق بیندازند. در نتیجه خودروهای قدیمی مدت بیشتری در ناوگان باقی مانده‌اند. کارشناسان «توف» نیز همین موضوع را یکی از دلایل افزایش فشار استهلاک بر کامیون‌های سنگین عنوان کرده‌اند.

روغن، چراغ و تعلیق؛ سه نقطه ضعف اصلی جالب آن که مهم‌ترین نقص‌های ثبت‌شده در کامیون‌های سنگین، لزوماً قطعات پیچیده الکترونیکی نیستند. نشی روغن، نقص سیستم روشنایی و مشکلات سیستم تعلیق و محور همچنان در میان مهم‌ترین ایرادات قرار دارند. گزارش «توف» نشان می‌دهد با افزایش سن کامیون، میزان مشکلات سیستم تعلیق و نشی روغن نیز بیشتر می‌شود. در کامیون‌های سنگین پنج‌ساله، میزان نقص‌های مرتبط با نشی روغن نسبت به خودروهای جدید افزایش یافته و در خودروهای ۱۰ ساله به مراتب بیشتر می‌شود. همین الگو

در اجزای محور، فنرها و سیستم تعلیق نیز مشاهده شده است. بنابراین حتی در یکی از پیشرفته‌ترین بازارهای خودرویی جهان، نگهداری همچنان یکی از مهم‌ترین عوامل تعیین‌کننده کیفیت واقعی ناوگان است.

کشنده‌های جدید اما ایمن‌تر شده‌اند اگر وضعیت خودروهای در حال تردد را کنار فناوری کشنده‌های جدید قرار دهیم، تصویر کاملاً متفاوت می‌شود. آزمون‌های سال ۲۰۲۶ موسسه «یوروانکپ» برای خودروهای سنگین نشان می‌دهد سازندگان اروپایی در حوزه ایمنی فعال پیشرفت قابل توجهی داشته‌اند. در آزمون خودروهای توزیع منطقه‌ای، پنج دستگاه از هفت کامیون آزمایش شده موفق به دریافت بالاترین رتبه پنج ستاره شدند؛ در حالی که در نخستین دوره آزمون کامیون‌ها در سال ۲۰۲۴ تنها دو

خودرو موفق به کسب پنج ستاره شده بودند. در این ارزیابی، اسکانیا سری L امتیاز کلی ۹۰ درصد را به دست آورد. مرسدس بنز آکتروس و ولوو FM8 در ۸۸ درصد گرفتند و اسکانیا سری P و مان TGM نیز به ترتیب ۸۷ و ۸۰ درصد امتیاز کسب کردند. رنو تراکس D و داف XD نیز در همین آزمون حضور داشتند. این ارقام نشان می‌دهد کیفیت ایمنی خودروهای تجاری جدید در اروپا در حال افزایش است؛ به خصوص در حوزه ترمز اضطراری خودکار، تشخیص عابر و دوچرخه‌سوار، کنترل خطوط و پایش راننده.

جهش از دو ستاره به پنج ستاره

یکی از نشانه‌های مهم تحول صنعت سنگین اروپا، عملکرد برتری مدل‌هایی است که در دوره قبلی امتیاز پایین‌تری داشتند. مان TGM و اسکانیا سری P در آزمون‌های یوروانکپ از سطح سه ستاره به پنج ستاره رسیدند. این تغییر نشان می‌دهد فشار استانداردهای ایمنی و آزمون‌های مستقل، خودروسازان را به سمت تجهیز بیشتر خودروهای سنگین به سامانه‌های ایمنی سوق داده است. با این حال یک نکته مهم وجود دارد: «یوروانکپ» تأکید کرده است که بخشی از تجهیزات ایمنی در برخی مدل‌ها همچنان سفارشی است. یعنی ممکن است یک مدل کامیون در صورت سفارش مجموعه کامل تجهیزات ایمنی به بالاترین سطح برسد، اما همان خودرو در پیکربندی پایه چنین سطحی نداشته باشد. این مساله برای ناوگان‌های حمل‌ونقل اهمیت زیادی دارد؛ زیرا قیمت نهایی کامیون تنها معیار تصمیم‌گیری نیست و انتخاب تجهیزات ایمنی می‌تواند هزینه خرید اولیه را افزایش دهد؛ هرچند هدف اصلی این تجهیزات کاهش احتمال تصادف و شدت پیامدهای آن است.

اروپا

کمسیون اروپا در سال ۲۰۲۶ مقررات و اقدامات جدیدی را برای دسترسی استاندارد به اطلاعات عیب‌یابی و تعمیر و نگهداری خودروها به کار بسته است

کشنده‌های دوربرد؛ رقابت وارد مرحله تازه شد

آزمون‌های جدید «یوروانکپ» که هم‌زمان با نمایشگاه حمل‌ونقل هانوفر در سپتامبر ۲۰۲۶ منتشر شد، یک تغییر مهم دیگر را نشان می‌دهد: ورود مستقیم کامیون‌های برقی چینی به میدان ارزیابی ایمنی اروپا. در این مرحله، بی‌وای‌دی ETT44 به عنوان یکی از نخستین کامیون‌های برقی دوربرد چینی مورد ارزیابی قرار گرفت و نتایج آن با کشنده‌های دیزلی اروپایی مرسدس بنز و اسکانیا مقایسه شد. این خودرو در بخش جلوگیری از تصادف امتیاز ۷۲ درصد کسب کرد و «یوروانکپ» اعلام کرد در برخی عملکردهای ایمنی فعال همچنان فاصله‌ای با رقبای برتر دارد. در مقابل، مرسدس بنز آکتروس F که در ارزیابی قبلی چهار ستاره گرفته بود، در نسخه به‌روز شده ۲۰۲۶ به

پنج ستاره رسید. این خودرو در بخش رانندگی ایمن ۷۹ درصد و در جلوگیری از تصادف ۸۲ درصد امتیاز گرفت. در نتیجه رقابت آینده تنها بر سر قدرت موتور، مصرف سوخت یا قیمت تمام‌شده نخواهد بود؛ ایمنی فعال، نرم‌افزار و توانایی خودرو در جلوگیری از تصادف نیز به میدان اصلی رقابت تبدیل شده است.

تریلرها؛ حلقه‌ای که نباید فراموش شود

در بررسی کیفیت ناوگان سنگین، تریلر و نیمه‌تریلر نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. اتحادیه اروپا برای خودروهای کشنده و تریلرها چارچوب‌های مشخصی برای معاینه‌فنی دوره‌ای و بازرسی جاده‌ای دارد. این بازرسی‌ها سیستم ترمز، آلاینده‌ی و وضعیت عمومی خودرو را پوشش می‌دهد و قوانین اتحادیه اروپا، تریلرها را نیز مشمول کنترل‌های دوره‌ای کرده است. در آلمان نیز خودروهای سنگین و تریلرهای بالای ۱۰ تن مشمول بازرسی‌های ایمنی دوره‌ای هستند و اجزایی مانند فرمان، ترمز، چرخ و تایر، شاسی، سیستم تعلیق و اتصالات تریلر بررسی می‌شوند. با این حال، گزارش ۲۰۲۶ «توف» نشان می‌دهد وضعیت تریلرهای سنگین نسبت به کشنده‌ها با تأخیرات و با روند اندکی مثبت ارزیابی شده است. این نکته مهم است؛ زیرا نشان‌تر از افزایش سن و استهلاک در بخش کشنده‌ها الزاماً با همان شدت در تمام اجزای زنجیره حمل‌ونقل سنگین تکرار نشده است. از سوی دیگر، اروپا همچنان در حال سخت‌تر کردن الزامات ایمنی تریلرهاست. یوروانکپ در سپتامبر ۲۰۲۶ از تولیدکنندگان کامیون و تریلر خواست حفاظت عقب‌رفتگی زیر تریلر را به صورت داوطلبانه ارتقا دهند. این موسسه معتقد است بهبود این سازه‌ها می‌تواند از صدها تصادف مرگبار

در سال جلوگیری کند.

کیفیت در اروپا؛ کاهش خرابی یا افزایش فناوری؟

در پاسخ به این پرسش که «کیفیت خودروهای سنگین در اروپا افزایش یافته یا کاهش پیدا کرده است؟» نمی‌توان تنها یک پاسخ ارائه کرد. از نظر وضعیت فنی ناوگان در حال تردد، بهبود چشمگیری دیده نمی‌شود. نرخ نقص کلی خودروهای تجاری از ۲۰.۴ به ۲۰.۳ درصد کاهش یافته و نرخ نقص کامیون‌های بالای ۱۸ تن نیز از ۲۱.۹ به ۲۱.۸ درصد رسیده است. این ارقام بیشتر از آن که نشانه بهبود جدی باشند، بیانگر ثبات یک مشکل ساختاری هستند. اما از نظر کیفیت ایمنی خودروهای جدید، روند متفاوت است. افزایش تعداد کامیون‌های پنج‌ستاره در آزمون‌های «یوروانکپ» از دو دستگاه در ۲۰۲۴ به پنج دستگاه در آزمون ۲۰۲۶، نشان‌دهنده رشد سطح فناوری ایمنی در محصولات جدید است. به بیان ساده، کامیون جدید اروپایی ایمن‌تر و هوشمندتر شده، اما ناوگان اروپایی لزوماً جوان‌تر و کم‌نقص‌تر نشده است.

چالش بعدی؛ نگهداری خودروهای هوشمند

ورود خودروهای برقی و سامانه‌های کمک‌راننده نیز تعریف «کیفیت» را تغییر داده است. «توف» در گزارش ۲۰۲۶ تأکید کرده است که معاینه فنی آینده دیگر نمی‌تواند تنها بر ترمز، چراغ، روغن و سیستم تعلیق متمرکز باشد. باتری، نرم‌افزار، سامانه‌های کمک‌راننده و داده‌های خودرو نیز باید در طول عمر خودرو قابلیت بررسی مستقل داشته باشند. کمسیون اروپا نیز در سال ۲۰۲۶ مقررات و اقدامات جدیدی را برای دسترسی استاندارد به اطلاعات عیب‌یابی و تعمیر و نگهداری خودروها دنبال کرده است. این روند نشان می‌دهد در نسل جدید خودروهای سنگین، کیفیت دیگر صرفاً منحصر به قطعه مکانیکی نیست و نرم‌افزار و دسترسی به داده نیز بخشی از کیفیت خودرو محسوب می‌شود. در نهایت، بازار خودروهای سنگین اروپا در سال ۲۰۲۶ با یک تناقض روبه‌رو است: فناوری کامیون‌های جدید با سرعت در حال پیشرفت است، اما عمر بالای ناوگان باعث شده کیفیت فنی خودروهای در حال تردد همچنان چالش‌برانگیز باشد. این وضعیت برای بازار ایران نیز قابل توجه است؛ چراکه در ارزیابی یک کشنده یا تریلر اروپایی نباید تنها به برند، سال ساخت یا سطح فناوری آن توجه کرد؛ بلکه سن، سابقه کار، کیفیت نگهداری، وضعیت محور و تعلیق، ترمز، اتصالات و سابقه تعمیرات نیز در تعیین کیفیت خودرو نقش قابل‌انکاری دارد. از سوی دیگر، تجربه اروپا نشان می‌دهد حتی در بازاری با استانداردهای سختگیرانه، جوان‌سازی ناوگان بدون سرمایه‌گذاری و نظام نگهداری منظم، به‌تنهایی نمی‌تواند کیفیت حمل‌ونقل سنگین را تضمین کند. مسیر آینده نیز روشن‌تر از گذشته است: کشنده‌های جدید باید هم‌زمان ایمن‌تر، کم‌مصرف‌تر، برقی‌تر و از نظر نرم‌افزاری قابل پایش باشند؛ درحالی که ناوگان موجود نیز باید با تعمیر و نگهداری دقیق، فاصله میان «خودرو قدیمی» و «خودرو ناایمن» را حفظ کند.



ساعت ۱۰ به صورت برخط انجام گرفت
نتایج قرعه‌کشی از طریق پیامک به منتخبان اطلاع‌رسانی
خواهد شد. همچنین متقاضیان می‌توانند با مراجعه
به سامانه فروش اینترنتی گروه سایپا به نشانی Saipa.
iranecar.com از وضعیت ثبت‌نام و نتیجه قرعه‌کشی خود
مطلع شوند

به گزارش «سایپانویز» قرعه‌کشی طرح فروش
فوق‌العاده محصول کوئیک GX-L مجهز به ترمز ESC
و سیستم SBR، روز گذشته به‌صورت برخط و با حضور
نمایندگان دستگاه‌های نظارتی برگزار شد
این طرح در سه بخش متقاضیان عادی، طرح جوانی جمعیت
و جایگزینی خودروهای فرسوده اجرا شد و قرعه‌کشی آن از



قرعه‌کشی فروش فوق‌العاده کوئیک «GX-L» برگزار شد

تحلیل
analysis

احسان
ناصری بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

شرایط فروش تویوتا راو ۴ مدل ۲۰۲۶ با تیپ فلگشپ اعلام شد

قرارداد وجود ندارد و تحویل خودروها براساس اولویت واریز وجه انجام خواهد شد
تویوتا راو ۴ هیبرید فلگشپ از ترکیب پشیرانه بنزینی ۲.۵ لیتری تنفس طبیعی
و سامانه محرکه برقی استفاده می‌کند. براساس کاتالوگ انرژی موتور آسیا، موتور
بنزینی با کد A۲۵F به‌تنهایی ۱۸۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. این نسخه به
گیربکس E-CVT و سامانه انتقال قدرت به هر چهار چرخ مجهز است و باتری
سامانه هیبرید آن از نوع لیتیوم-یون است.

خودرو نیز از دوشنبه ۶ مهر آغاز می‌شود و تا پایان جمعه ۱۰ مهر ۱۴۰۵ ادامه خواهد
داشت. پرداخت وجه صرفاً از طریق درگاه اینترنتی شرکت و با کارت بانکی متعلق
به شخص متقاضی انجام خواهد شد. براساس بخشنامه، تکمیل نکردن وجه در
مهلت مقرر به‌منزله انصراف از طرح خواهد بود و مبلغ پرداختی پس از طی مراحل
اداری، ظرف دو ماه به‌متقاضی بازگردانده می‌شود. تویوتا راو ۴ در این طرح با گارانتی
۳ سال یا ۶۰ هزار کیلومتر (هر کدام زودتر فرا برسد) عرضه می‌شود. امکان صلح

شرکت انرژی موتور آسیا شرایط فروش تویوتا راو ۴ هیبرید مدل ۲۰۲۶ تیپ
فلگشپ را با قیمت قطعی ۱۵ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و موعد تحویل ۶۰ روز
کاری اعلام کرد.
براساس بخشنامه انرژی موتور آسیا، این خودرو در رنگ سفید از طریق سامانه
اتونوین عرضه می‌شود. متقاضیان فرصت دارند از ۴ تا ۸ مهر ۱۴۰۵، مبلغ ۵۰۰
میلیون تومان رانزد بانک‌های معرفی‌شده در سامانه مسدود کنند. ثبت‌نام و انتخاب

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام PRO X۲۲ دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
ام‌وی‌ام X۳۳ کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۱	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
ام‌وی‌ام PRO X۵۵ اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۸۸۸	۴ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
ام‌وی‌ام XY۷ الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۴۶	۵ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
چری آریزو ۵ اسپریت FLIE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۰۷	۴ میلیارد و ۲۵۰	۱۵۰	▲
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۷۰	۶ میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▲
فونیکس آریزو GT (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۰۲	۵ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
فونیکس آریزو اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۵	۷ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۱۴۸	۹ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۲	۷ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۶۴۲	۹ میلیارد و ۳۵۰	۹۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیارد و ۴۶۸	۱۲ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
جک J۴ اتوماتیک (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
کی‌ام‌سی SR۳ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۴۱	۴ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
بک X۳ پرو (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
کی‌ام‌سی A۵ (۱۴۰۴)	۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
کی‌ام‌سی J۷ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۵۷۲	۵ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
کی‌ام‌سی T۸ (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۲۰۰	▲
کی‌ام‌سی T۹ (۱۴۰۵)	۰	۷ میلیارد و ۸۰۰	۳۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
آئودی A۳ توربو ۱.۵/لیتر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۲۰۰	۱۰ میلیارد و ۲۰۰	۴۰۰	▲
آئودی e-tron Q۴ (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۳۸۰	۱۴ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
اوتار Y۲۰۲۵ (ولترا) (۲۰۲۵)	۰	۲۶ میلیارد و ۶۰۰	۶۰۰	▲
ایرس EREVH۵ نیمه‌برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۱۲ میلیارد و ۴۰۰	۴۰۰	▲
بامو iX۱ Drivee برقی (کی‌ت) (M) (۲۰۲۶)	۰	۱۴ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▼
بامو iX۱ DriveX۲ (۲۰۲۶)	۰	۲۳ میلیارد و ۳۰۰	یک‌میلیارد	▲
بامو iX۲ DriveX۲ (۲۰۲۶)	۰	۱۸ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
بامو iX۳ Leading (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۱۲	۲۱ میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد	▲
بنز GLB۲۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
بنز C۲۰۰ L (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
بنز EQE Sedan (۲۰۲۵)	۰	۲۶ میلیارد و ۲۶	یک‌میلیارد	▼
بنز EQE SUV (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد و ۰	۰	▲
بنز EQ۳۰۰ (۲۰۲۶)	۰	۴۶ میلیارد و ۰	۰	▲
بی‌وایدی سلگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۱۱ میلیارد و ۶۰۰	۳۰۰	▲
بی‌وایدی چین‌ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۹ میلیارد و ۴۰۰	۴۰۰	▲
تاتک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
تاتک ۷۰۰-۳۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۶)	۲۶ میلیارد و ۵۰۰	۲۸ میلیارد و ۰	یک‌میلیارد	▼
تویوتا لندکروز ۲.۵ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۵۷ میلیارد و ۵۷	۶۶ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
تویوتا پرادو ۲.۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۵ میلیارد و ۰	۰	▲
تویوتا Probx۵۲۰ (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد و ۱۵۰	۱۵۰	▲
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۴۰۰	۴۰۰	▲
تویوتا رافور ۲.۰ لیتر تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۹۰	۱۰ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا رافور هیبرید ۲.۵ لیتر دودیفراکسیل (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۰۰	▲
تویوتا کم‌ری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۱۴ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۶)	۹ میلیارد و ۳۳۳	۹ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
هونداسویک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۲۴	۹ میلیارد و ۰	۰	▲
ولوو XC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۱ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▼

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 ۳۲۵	۱۰	▼
ساینا (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۴۳۵	۵	▲
ساینا GX L دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۵	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یک‌میلیارد و ۸۱۰	۰	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۵۶۰	۰	▲
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به‌زودی	۲ میلیارد و ۳۰۰	۱۰	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱	یک‌میلیارد و ۴۸۰	۰	▲
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۰۳	یک‌میلیارد و ۶۴۰	۵	▲
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۳۷	یک‌میلیارد و ۶۹۰	۰	▲
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۳۹۰	۱۰	▲
کوئیک GX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۴۱۵	۰	▲
کوئیک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۴۴۵	۱۰	▲
کوئیک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۵۰۰	۱۵	▲
کوئیک S (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیارد و ۴۱۰	۵	▲
کوئیک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد و ۴۲۵	۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۱۶۸	۱۵	▲
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۳۶۰	۱۵	▲
شاهین اتومات (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۵۰۵	۱۵	▲
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۸۰۰	۵	▲
شاهین اتومات پلاس (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۱۱۰	۱۰	▲
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	▲
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۱۱۰	۰	▼
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵	▲
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۲۵۰	۱۰	▲
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	یک‌میلیارد و ۸۳۵	۲۵	▲
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۴۸۵	۱۰	▲
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۷۰	۵	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۴۲۰	۱۵	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۶۳۵	۷۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۱۳۰	۳۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۲۰۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۳۹۰	۳۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۴۲۵	۳۵	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۹۴۵	۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۱۲۰	۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۴۱۰	۲۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۴۶۰	۲۰	▲
دنا اتومات A پشمال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۳۲۰	۰	▲
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۳۴۰	۵۵	▲
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۳۳۵	۲۰	▼
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۵۴۰	۳۰	▼
راناپلاس (ترمز عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۵	یک‌میلیارد و ۸۹۰	۱۰	▲
راناپلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	یک‌میلیارد و ۹۲۵	۱۰	▲
ری‌آر ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۴ میلیارد و ۲۹۵	۱۵	▼
وانتا آریسان (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	یک‌میلیارد و ۷۸۵	۵	▼

موضوع را به صورت ویژه در دستور کار قرار دادند.» وی افزود: «ماموران پس از انجام بررسی‌های تخصصی و شناسایی محل، وارد کارگاه شده و در بررسی‌های اولیه، ۱۳ مخزن و دستگاه میکسر تغلیظ، یک دستگاه بویلر، یک دستگاه چیلر، یک دستگاه ژنراتور و ۶ دستگاه فلکسی به همراه قطعات مربوطه را مشاهده کردند.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ خاطر نشان کرد: «بررسی‌های انجام شده نشان داد این کارگاه فاقد مجوزهای قانونی لازم برای فعالیت در زمینه فرآورده‌های نفتی بوده و در مخازن آن مقدار قابل توجهی فرآورده نفتی نگهداری می‌شود.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف بیش از ۶۸ هزار لیتر فرآورده نفتی خارج از شبکه توزیع در یک کارگاه غیرمجاز خبر داد و گفت: «این کارگاه، سوخت قاچاق را تبدیل به روغن موتور می‌کرد که ارزش سوخت کشف شده بیش از ۴۶ میلیارد ریال برآورد شده است.» به گزارش «ایرنا» از پلیس پایتخت، سردار مهدی افشاری اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ با انجام اقدامات فنی و اطلاعاتی از فعالیت یک کارگاه غیرمجاز در زمینه تغلیظ فرآورده‌های نفتی و دیوی سوخت در شهرک صنعتی شمس آباد مطلع شدند و



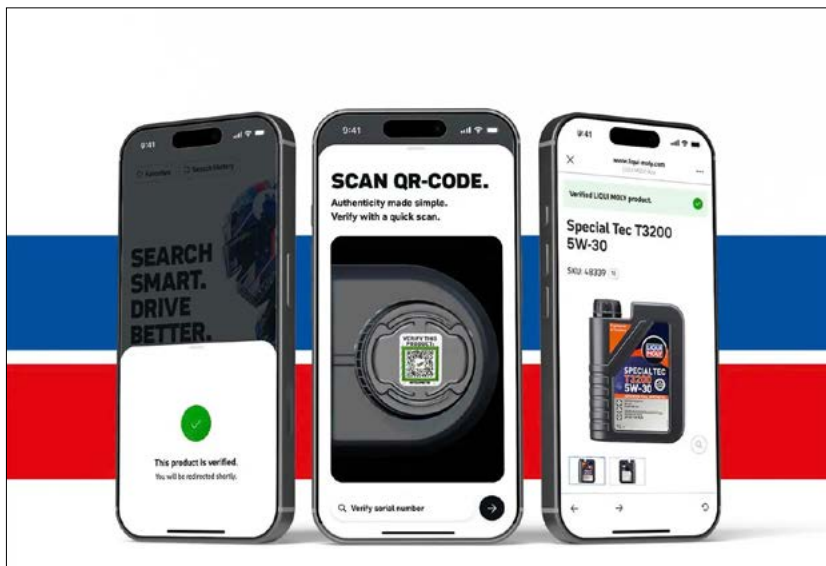
کشف ۶۸ هزار لیتر سوخت قاچاق در شرق تهران



سامانه ردیابی دیجیتال «لیکومولی» پیوسته رو به توسعه است؛

مبارزه هوشمند غول روانکار آلمانی با محصولات تقلبی در جنوب شرق آسیا

دیجیتال به خطوط تولید تایلند این اطمینان خاطر را به مصرف کنندگان آسیایی می‌دهد که محصول دریافتی دقیقاً از همان فرمولاسیون و استانداردهای کیفی سخت‌گیرانه آزمایشگاه‌های مرکزی آلمان بهره می‌برد. علاوه بر جنبه‌های فنی و حفاظتی، این طرح بخشی از رویکرد کلان لیکومولی برای دیجیتالی‌سازی فرآیندهای ارتباط با مشتری و ارتقای آگاهی عمومی است. این شرکت قصد دارد با اجرای کمپین‌های اطلاع‌رسانی در تعمیرگاه‌ها و مراکز تعویض روغن، رانندگان را به استعلام مداوم اصالت کالا ترغیب کند. کارشناسان صنعت روانکار معتقدند حرکت لیکومولی در توسعه کدهای QR اصالت‌سنجی به تولیدات منطقه‌ای، استاندارد جدید در حوزه شفافیت شرکتی و مسئولیت‌پذیری در قبال خریداران ایجاد کرده است؛ الگویی که به احتمال زیاد سایر برندهای بزرگ بین‌المللی نیز برای حفظ سهم بازار خود در مناطق در حال توسعه مجبور به پیروی از آن خواهند بود. در نهایت، موفقیت این پروژه نشان می‌دهد که مقابله با چالش قاچاق و تولیدات غیرقانونی در عصر حاضر، بیش از اقدامات انتظامی سنتی، نیازمند به کارگیری ابزارهای دیجیتال، شفاف‌سازی زنجیره تامین و توانمندسازی مصرف‌کننده نهایی است. لیکومولی با این اقدام عملی ثابت کرده است که حفظ سلامت پیشران خودروها و اعتماد مشتریان، خط قرمزی است که برای پاسداری از آن پیشرفته‌ترین فناوری‌های روز بهره خواهد گرفت



و غیراستاندارد به دلیل عدم رعایت گرانروی مناسب و نداشتن افزودنی‌های حیاتی، می‌تواند در مدت زمانی کوتاهی موجب رسوب‌گذاری شدید، گوی‌های لجنی، ساییدگی قطعات متحرک پیشران و در نهایت سوختن کامل موتور شود. گسترش طرح شناسه‌گذاری

لیکومولی در منطقه رانیز در برابر توزیع کالاهای قاچاق و نامرغوب محافظت می‌کند. مدیران ارشد لیکومولی در منطقه آسیا-پاسفیک تأکید دارند که کیفیت بی‌نقص و پایداری عملکرد روانکارها، هسته اصلی اعتبار این برند آلمانی را تشکیل می‌دهد. استفاده از روغن‌های تقلبی

این برند است. سامانه امنیتی جدید لیکومولی بر پایه چاپ کدهای QR یکتا و منحصر به فرد روی هولوگرام‌ها یا برچسب‌های ویژه ظروف روغن طراحی شده است. نحوه عملکرد این سیستم به گونه‌ای است که خریداران، تعمیرکاران و توزیع کنندگان می‌توانند پیش از خرید یا استفاده از محصول، با استفاده از دوربین تلفن همراه خود کد اختصاصی روی ظرف را اسکن کنند. پس از اسکن، کاربر به سامانه مرکزی امنیتی لیکومولی هدایت می‌شود و پاسخ آنی درباره اصالت کالا، شماره سری ساخت (Batch Number)، تاریخ دقیق تولید و مشخصات کامل فنی محصول را دریافت می‌کند. در صورتی که یک کد قبلاً اسکن شده باشد یا کدی جعلی روی ظروف تقلبی کپی شده باشد، سامانه بلافاصله هشدار مشکوک بودن کالا را به خریدار نمایش می‌دهد. مزیت کلیدی این فناوری در یکپارچه‌سازی پایگاه داده مرکزی لیکومولی نهفته است. تکنولوژی به کاررفته در این کدهای اختصاصی امکان دستکاری یا ساخت نمونه‌های مشابه توسط سودجویان را به صفر نزدیک می‌کند؛ چرا که هر کد تولیدشده صرفاً یک بار در دیتابیس هوشمند شرکت ثبت می‌شود و الگوریتم‌های هوش مصنوعی سامانه، اطلاعات مکرر یا غیرعادی از یک کد را به عنوان فعالیت مخرب شناسایی و بلوکه می‌کنند. این شفافیت اطلاعاتی نه تنها دسترسی سودجویان به بازار مصرف را محدود کرده، بلکه شبکه توزیع رسمی و نمایندگی‌های مجاز

بازار روانکارها و روغن‌موتورها در سال‌های اخیر با چالش جدی و رو به افزایشی به نام توزیع محصولات تقلبی و غیراصولی مواجه شده است؛ بحرانی که نه تنها خسارات مالی سنگینی به برندهای معتبر وارد می‌کند، بلکه استهلاک شدید، صدمات فنی جبران‌ناپذیر به پیشران‌ها و به خطر افتادن ایمنی رانندگان را در پی دارد. در همین راستا، شرکت سرشناس آلمانی «لیکومولی» (Liqui Moly) به عنوان یکی از پیشگامان صنعت روانکار، استراتژی جامع خود برای مقابله با سودجویان را وارد فاز تازه‌ای کرده و سامانه پیشرفته ردیابی مبتنی بر کدهای QR اصالت‌سنجی را به تمامی روغن‌های تولیدشده در تأسیسات تایلند گسترش داده است. این اقدام استراتژیک پس از اجرای موفقیت‌آمیز فاز نخست این سامانه روی ظروف و بسته‌بندی‌های تولیدی آلمان صورت می‌پذیرد. منطقه جنوب شرق آسیا به دلیل حجم بالای تقاضا و وجود شبکه‌های پیچیده توزیع زیرزمینی، یکی از حساس‌ترین بازارهای روانکار در جهان محسوب می‌شود. از این رو، شرکت لیکومولی تصمیم گرفته است تا خطوط تولید و بسته‌بندی خود در کشور تایلند را نیز به صورت کامل به سیستم شناسه یکتا و کدهای امنیتی قابل اسکن مجهز کند. تایلند به عنوان یکی از هاب‌های اصلی تولید و تامین روانکارهای لیکومولی برای بازارهای منطقه‌ای در آسیا شناخته می‌شود و ارتقای سطح ایمنی محصولات آن گامی حیاتی در زنجیره تامین

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

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

یک گام جلوتر از زمان
ONE STEP AHEAD OF TIME
www.arinadrive.com



فراهم می‌کرد؛ بنابراین این سیستم می‌توانست هنگام ورود و خروج از پیچ، گشتاور مثبت یا منفی متفاوتی به هر چرخ اعمال کند. موتور الکتریکی سوم نیز بین موتور ۷۶ و گیربکس ۹ سرعته دو کلاچه قرار داشت و علاوه بر تأمین نیروی کمکی، در بازیابی انرژی ترمز نقش داشت. باتری لیتیوم [ایون]، واحد کنترل توان و سه اینورتر نیز برای مدیریت انرژی در این مجموعه به کار گرفته شدند. در نتیجه، هیبرید NSX صرفاً برای کاهش مصرف سوخت طراحی نشده بود؛ بلکه هدف اصلی آن افزایش پایداری و پاسخگویی، شتاب‌گیری و کنترل دینامیکی خودرو بود.

آکورا NSX یکی از متفاوت‌ترین نمونه‌های به کارگیری فناوری هیبرید در یک سوپراسپرت بود. این خودرو از سامانه سه‌موتوره Sport Hybrid SH-AWD استفاده می‌کرد که یک موتور بنزینی ۳.۵ لیتری ۷۶ تونین توربو را با سه موتور الکتریکی ترکیب می‌کرد. در آخرین نسخه، یعنی NSX Type S مدل ۲۰۲۲، مجموع توان سیستم به ۶۰۰ اسب‌بخار و گشتاور ترکیبی حدود ۷۵۰ نیوتن‌متر رسید.

دو موتور الکتریکی در محور جلو و به صورت مستقل برای چرخ‌های چپ و راست فعالیت می‌کردند. این ساختار امکان کنترل دقیق گشتاور هر چرخ و ایجاد Torque Vectoring را

تکنولوژی منحصر به فرد «هوندا»



نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۵۷۶

گزینه ۱ ۱۰ درصد

گزینه ۲ ۳۰ درصد

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام عامل در تقویت فرهنگ رانندگی تأثیر بیشتری دارد؟

در پاسخ به این پرسش ۶۰ درصد به گزینه یک یعنی استمرار و تداوم آموزش‌های صحیح به رانندگان و ۴۰ درصد به گزینه دوم یعنی سخت‌گیری بیش‌تر پلیس راهنمایی و رانندگی رأی داده بودند.

نظر سنجی شماره ۲۵۷۷

به نظر شما آزادسازی قیمت خودرو تا چه اندازه می‌تواند نرخ‌ها را در این بخش از بازار کاهش دهد؟

۱- کم

۲- زیاد

تلگرام

Telegram

فیبر کربن؛ معجزه مهندسی یا هزینه‌ای برای سرعت بیشتر؟

این روزها استفاده گسترده از فیبر کربن در سوپراسپرت‌ها تنها به قطعات تزئینی محدود نمی‌شود و بسیاری از خودروسازان از آن در شاسی، مونوکوک، بدنه و حتی ساختارهای جذب ضربه استفاده می‌کنند. دلیل این استقبال چیست؟ آیا فیبر کربن صرفاً برای کاهش وزن خودرو به کار می‌رود یا می‌تواند ایمنی و استحکام سازه را نیز افزایش دهد؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

مهم‌ترین مزیت فیبر کربن، نسبت بسیار بالای استحکام و سختی به وزن است. کاهش جرم خودرو مستقیماً روی شتاب، ترمزگیری، مصرف انرژی و چابکی اثر می‌گذارد. از سوی دیگر، سختی پیچشی بالاتر شاسی امکان کنترل دقیق‌تر نیروهای واردشده به خودرو را فراهم می‌کند. لامبورگینی در شاسی کربنی LB۷۴۴ نیز از افزایش سختی پیچشی در کنار کاهش وزن سخن گفته است. همچنین ناگفته نماند که فیبر کربن علاوه بر کاهش وزن در میزان نسبت قدرت به وزن بسیار موثر است. از سوی دیگر برای بارش نشان دادن محصول نیز به کار گرفته می‌شود. بنابراین، فیبر کربن فقط نماد تحمل در سوپراسپرت‌ها نیست؛ بلکه ابزاری مهندسی برای دستیابی همزمان به وزن کمتر، سختی بیشتر و عملکرد بالاتر است؛ مشروط بر آن که طراحی و ساخت آن به درستی انجام شود.

منصوری

نباید فیبر کربن را ماده‌ای «شکست‌ناپذیر» تصور کرد. این کامپوزیت در طراحی صحیح می‌تواند بسیار مقاوم باشد، اما رفتار آن در برابر ضربه با فلزات متفاوت است و آسیب داخلی همیشه از بیرون قابل مشاهده نیست. به همین دلیل، مهندسی لایه‌ها، مسیر انتقال نیرو و ساختارهای جذب انرژی اهمیت زیادی دارد. تجربه مک‌لارن در استفاده از مونوکوک‌های کربنی نیز نشان داده که این ماده می‌تواند به ایجاد یک سلول ایمنی بسیار مستحکم کمک کند. کمپانی فراری نیز همواره بهره‌گرفتن از فیبر کربن را یکی از مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار در نسبت قدرت به وزن مناسب می‌داند

اسدی

Message



صدای منتظری

۸۸۲۰۶۷۶۱

نامرغوب بودن قطعه نو

موتورسیکلت ۲۵۰ سی‌سی چینی مدل ۹۸ دارم و مدتی بود سوییچ آن به سختی سر جای خود قرار می‌گرفت. با مراجعه به یکی از مراکز تعمیر تخصصی موتورسیکلت، مکانیک مربوطه پس از بررسی تشخیص داد که مغزی سوییچ موتورسیکلت معیوب شده و باید تعویض شود. اما به رغم تعویض این قطعه، مشکل باز هم ایجاد شد؛ یا مراجعه دوباره به تعمیرگاه مشخص شد قطعه جدید از کیفیت مطلوبی برخوردار نبوده و به همین دلیل مشکل مذکور دوباره ایجاد شده است.

۱۷۹۰***۰۹۱۷

«R8»؛ نفس‌های آخر خوش‌صدای ۱۰ سیلندر آلمانی!

چرا سوپراسپرت «آئودی» دوست‌داشتنی است؟



آئودی R۸ مدل ۲۰۲۴ را می‌توان آخرین فصل یکی از متفاوت‌ترین پروژه‌های تاریخ آئودی دانست: سوپراسپرتی موتور وسط که ترکیبی از فناوری آلمانی، پیش‌رانه تنفس طبیعی V1۰ و قابلیت استفاده روزمره را در اختیار راننده قرار می‌دهد. نسل دوم R۸ با ساختار آلومینیومی Audi Space Frame و در برخی قسمت‌ها استفاده از کامپوزیت CFRP ساخته شده و مدل ۲۰۲۴ در پایان مسیر تولید این خودرو قرار داشت.

طراحی خارجی: ترکیب ظرافت و خشونت

طراحی R۸ مدل ۲۰۲۴ همچنان بر اساس همان فلسفه طراحی نسل دوم شکل گرفته است: خودرویی بسیار پهن و کم‌ارتفاع که در نمای جلو از جلوپنجره بزرگ و پهن Singleframe، ورودی‌های هوای گسترده و چراغ‌های باریک استفاده می‌کند. فرم کلی بدنه علاوه بر ایجاد ظاهری اسپرت، نقش مهمی در مدیریت جریان هوا دارد. یکی از شناخته‌شده‌ترین عناصر طراحی R۸، Side Blade یا تیغه جانبی پشت درهاست. این بخش هم به هویت بصری خودرو کمک می‌کند و هم به طراحی مسیرهای ورود هوا و به محفظه موتور مرتبط است. در قسمت عقب نیز خروجی‌های بزرگ هوا، دیفیوزر و خروجی‌های اگزوز بیضی‌شکل، ماهیت عملکردمحور R۸ را برجسته می‌کنند. آئودی برای نسخه Performance مجموعه‌ای از جزئیات آیرودینامیکی و ترمزهای مشکی رانیز ارائه کرده است. R۸ مدل ۲۰۲۴ در دو فرم کوپه و اسپایدر عرضه شد. در نسخه اسپایدر، سقف پارچه‌ای برقی در حدود ۲۰ ثانیه باز یا بسته می‌شود و امکان انجام این کار تا سرعت حدود ۵۰ کیلومتر بر ساعت وجود دارد.

کابین: یک سوپراسپرت با فضای راننده‌محور

داخل R۸ برخلاف بسیاری از سوپراسپرت‌ها، محیطی بسیار پیچیده و شلوغ ندارد. طراحی کابین بر مفهوم Monoposto متمرکز است؛ قوس بزرگی که داشبورد و تجهیزات اصلی را حول راننده سازمان‌دهی می‌کند. یکی از ویژگی‌های مهم کابین Audi Virtual Cockpit وجود نمایشگر ۱۲.۳ اینچی است که علاوه بر اطلاعات مربوط به سرعت و دور موتور، اطلاعات سیستم سرم‌گرمی و مسیر یابی رانیز نمایش می‌دهد. به این ترتیب، آئودی از یک نمایشگر مرکزی بزرگ و جداگانه که در بسیاری از خودروهای جدید دیده می‌شود، استفاده نکرده است. صندلی‌های اسپرت با صندلی‌های عملکردی قابل تنظیم، پوشش چرم ناپا، امکان سفارش ترکیب چرم و آلکانتر، ترمز فیبر کربن و نورپردازی داخلی نیز از جمله امکانات قابل سفارش هستند. فضای کابین برای دو سرنشین طراحی شده و با وجود ماهیت سوپراسپرت، ارگونومی و کیفیت ساخت آن از نقاط قابل توجه R۸ محسوب می‌شود. در بخش ایمنی و کمک‌راننده نیز امکاناتی مانند سیستم پارک کمکی و دوربین عقب قابل سفارش بود. در نسخه‌های Performance، تجهیزات عملکردی مانند ترمزهای کربن‌سرامیکی و مجموعه‌های آیرودینامیکی ویژه نیز اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند.

قلب تپنده: V1۰ پنج‌ونیم لیتری

مهم‌ترین ویژگی R۸، پیش‌رانه آن است. نسخه V10 Performance quattro از موتور ۵.۲ لیتری V10 FSI تنفس طبیعی استفاده می‌کند. این موتور در مشخصات Performance قدرتی حدود ۶۰۲ اسب‌بخار تولید می‌کند و از طریق گیربکس هفت‌سرعته S tronic دو کلاچه نیروی خود را به هر چهار چرخ منتقل می‌کند. در برخی بازارها نسخه RWD Performance V10 نیز وجود داشت که ۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۵۵۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کرد و نیرو را تنها به محور عقب می‌فرستاد. آئودی برای این نسخه شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت حدود ۳.۷ ثانیه و حداکثر سرعت ۳۲۹ کیلومتر بر ساعت را اعلام کرده بود. نسخه چهارچرخ‌محور Performance نیز از سامانه quattro استفاده می‌کند و به دلیل توزیع مناسب جرم ناشی از قرارگیری موتور در مرکز شاسی، یکی از ویژگی‌های مهم آن تعادل دینامیکی بالاست. ساختار Audi Space Frame نیز با استفاده از آلومینیوم و CFRP به کاهش وزن و افزایش استحکام مجموعه کمک می‌کند.

قیمت نسخه کارکرده

قیمت R۸ مدل ۲۰۲۴ در بازار کار کرده آمریکا به شدت به نسخه، میزان کارکرد، وضعیت خودرو، سابقه تصادف، تجهیزات و حتی رنگ و مشخصات سفارشی آن وابسته است که مدل‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۴ را پوشش می‌دهد. شاخص بازار حدود ۱۸۱ هزار دلار برای کوپه و حدود ۱۷۲ هزار دلار برای نسخه اسپایدر را نشان می‌دهد؛ البته این ارقام شاخص بازار خانواده مدل هستند و الزاماً قیمت یک دستگاه با سال ساخت ۲۰۲۴ با کارکرد مشخص نیستند.



تنظیم نبودن جرقه شمع

خودرو پیکان وانت مدل ۱۳۷۸ دارم و چندی پیش، روغن موتور و فیلترهای آن را تعویض کردم؛ اما این روزها به رغم استفاده از ساسات، خودرویم با تأخیر زیاد روشن می‌شود و موقع حرکت ریپ می‌زند. همچنین تعویض دنده از ۳ به ۴ یا بالعکس با سختی فراوان و با وارد آوردن فشار زیاد بر دسته‌دنده انجام می‌شود؛ علت چیست؟

۵۸۱۱***۰۹۳۶

در پاسخ به قسمت نخست سوال شما باید گفت مشکل مذکور می‌تواند دو علت عمده داشته باشد. ۱- اگر پیچ تنظیم هوای کاربراتور از حالت استاندارد خود خارج شده باشد، هوای مورد نیاز تأمین نمی‌شود و نهایتاً در زمانی که موتور سرد بوده و به هوای بیشتری نیاز دارد، با تأخیر روشن می‌شود. در این حالت باید این پیچ را تنظیم کرد تا مشکل برطرف شود. ۲- اگر با تنظیم پیچ هوا مشکل برطرف نشود، باید وضعیت سیستم جرقه‌زنی بررسی شود؛ چرا که احتمال دارد وایپر یا حتی یکی از قطعات مهم کوئل معیوب شده باشد و نیاز به تعویض داشته باشد. اما در پاسخ به ریپ زدن خودرو در زمان حرکت باید گفت این مشکل می‌تواند چهار علت عمده داشته باشد که در این جا به تمام این موارد اشاره می‌شود. ۱- همان‌طور که در چند سطر بالاتر در مورد دو سیستم جرقه‌زنی و سوخت‌رسانی گفته شد، باید این نکته را در نظر داشته باشید که این دو نکته برای راه‌اندازی یک موتور بنزینی درون‌سوز مهم هستند. بنابراین، این احتمال وجود دارد که متعلقات سیستم جرقه‌زنی با مشکل مواجه شده باشد و نیاز به تعویض داشته باشد. اگر شمع‌های موتور معیوب یا به اصطلاح کثیف شده باشند، باید آن‌ها را تمیز و تعویض کرد. اما اگر پس از تعویض شمع‌ها و قطعاتی چون وایرها اشکال همچنان پابرجا باشد، باید چکش‌برق کوئل را بررسی کنید؛ چرا که احتمال دارد مدار جرقه خراب شده باشد و برای رفع آن باید چکش‌برق تعویض شود. ۲- قطعاتی که به مانیفولد متصل هستند را بررسی کنید تا از محکم بودن آن‌ها و عدم نشستی اطمینان حاصل کنید و در صورت نیاز این قطعات را محکم کنید تا در لوله‌های ورودی نشستی وجود نداشته باشد. ۳- اگر کاربراتور به اصطلاح خفه کرده باشد، چنین اشکالی را به وجود می‌آورد؛ بنابراین باید سوزن شناور بررسی و تمیز شود تا این ایراد به‌طور کامل برطرف شود. اما اگر با تمیز کردن اشکال برطرف نشود، باید شناورها را تعویض کنید تا سوخت مورد نیاز سیلندرها فراهم شود. ۴- ممکن است که با توجه به کارکرد خودرو شما سیستم اگزوز خودروی‌تان به اصطلاح گرفته باشد و سبب بازگشت دود به داخل سیلندر و نهایتاً ریپ زدن موتور شود. بنابراین در این حالت باید اگزوز باز و وضعیت آن به‌طور کامل بررسی شود. اما در پاسخ به بخش پایانی سوال شما باید گفت در نظر داشته باشید که گیربکس دارای چرخ‌دنده‌هایی است که اگر به اصطلاح خشک کار کند، تعویض دنده به سختی انجام خواهد شد و در برخی مواقع نیز به دلیل وجود اصطکاک میان چرخ‌دنده‌ها صدای نامتعارفی از آن به گوش می‌رسد. در این صورت باید وضعیت گیربکس را به دقت بررسی کنید؛ چرا که ممکن است این قطعه خشک کار کند و به واسگازین نیاز داشته باشد

خارجی که خارج از چرخه قانونی توزیع و فاقد هر گونه مدارک معتبر گمرکی بود، کشف شد. در فرمادۀ انتظامی استان همدان با اشاره به تشکیل پرونده برای این محموله بازرسان اعلام کردند: کارشناسان ارزش رایانی کالای قاچاق را ۲۱۰ میلیارد ریال بر آورد کرده اند و در مرجع راستا کی متهم دستگیر و برای تشکیل پرونده مقدماتی برای این سیر بار مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد. وی در پایان با تأکید بر برخورد قاطع پلیس با پدیده قاچاق از شهروندان درخواست کرد که در گونه موارد مشکوک در این حوزه را از طریق مرکز فوریت های پلیسی ۱۱۰ به اطلاع پلیس برسانند.

«فرمانده انتظامی همدان از شناسایی و توقیف یک دستگاه کامیون حامل کالای قاچاق در محور راه مواصلاتی همدان خبر داد و گفت: «در این عملیات ۷۰۰ حلقه لسنیتیک خارجی قاچاق کشف و ضبط شد.» به گزارش «سهر» سردار حسین نجفی در تشریح این عملیات اظهار کرد: «ماورای پلیس امنیت اقتصادی استان همدان در راستای طرح تشدید اقدامات کنترلی و مبارزه با قاچاق کالاهای زین جوش پاشش خودروهای عبوری در محور راه مواصلاتی استان به یک دستگاه کامیون مشکوک کشف شد و آن را برای بررسی های دقیق تر متوقف کردند.» او افزود: «در مهابتگی با مرع جقه قضایی و در بازرسی پلیس های خودرو حدود ۷۰۰ حلقه لسنیتیک



کشف محموله ۷۰۰ حلقه لاستیک قاچاق در همدان



غول تایر سازی فرانسه از نسل جدید لاستیک های محور محرک باری رونمایی کرد؛

گامی در راستای کاهش مصرف سوخت ناوگان حمل و نقل

مزیت اقتصادی چشمگیر این محصول برای ناوگان‌های حمل‌ونقل منطقه‌ای، در صرفه‌جویی سوخت و کاهش هزینه‌های عملیاتی نهفته است. آزمون‌های میدانی و آزمایشگاهی تایید می‌کنند که بهره‌گیری از این ژایر در مقایسه با استانداردهای مصرف سوخت گازوئیل ناوگان را به شکل محسوسی کاهش می‌دهد. کاهش مصرف سوخت نه تنها اثرات مالی ناوگان‌های تجاری را به نفع صاحبان سرمایه تغییر می‌دهد، بلکه سالانه از ورود چندین تن دی‌اکسید کربن به اتمسفر جلوگیری کرده و اثرات زیست‌محیطی ناوگان‌های سنگین را تا حد قابل توجهی تعدیل می‌کند.

علاوه بر طراح آج و تریب لایه خارجی، ساختار روکش و کارکاس (Casing) این بدست‌اندازهای جاده‌ای، مانورهای شدید در میدان‌ها و برخورهای احتمالی با لبه جدول‌ها مقاومت بالایی نشان دهد. این بدنه مستحکم و باکیفیت به صاحبان اجازه می‌دهد پس از پایان عمر آج تولید، تایر را مجدداً روکش کرده (Retreading) یا شیرازنی (Regrooving) کنند. این چرخه بازیافت و استفاده مجدد، طول عمر اقتصادی تایر را تا چند برابر افزایش داده و نقش مهمی در اقتصاد چرخشی و حفظ منابع طبیعی ایفا می‌کند.

مدیران بخش محصولات تجاری میشلن در جریان معرفی این محصول تاکید کردند که حمل و نقل منطقه‌ای پیچیده‌ترین بخش از زنجیره تامین است؛ زیرا کامیون‌ها روزانه با شرایط متغیری از جاده‌های اتوبانی تا مسیرهای تنگ شهری روبرو فرعی مواجه هستند. تایر X Multi Energy DY به گونه‌ای پاسخگوی نیاز ناواناوهاست که بدون قربانی کردن قدرت ترمزگیری و چسبندگی در دیواره‌ها، داکتر بازرسی انرژی را ارائه دهد. این محصول قرار است در اندازه‌های پر کاربرد ناواناگاه‌های اروپایی و آسیایی عرضه شود و به تدریج جایگزین نسل‌های قدیمی‌تر در نمایندگی‌های رسمی میشلن شود.

در نهایت، رومانیای از تایلر میشل X Multi Energy D2 نشان دهنده تغییر مسیر صنعت تایلر سازی از تولید محصولات صرفا با پسماندهای کالسیک به سمت تولید لاستیکهای فوق هوشمند و مبتنی بر پلیمرهای سازگار انرژی است. در عصری که هزینهای جاری ناوگان هاو سخت گیری زیست محیطی روز بروز افزایش می یابد، هر چند محصولات پیشرفته ای نقطه عطفی برای تحول در صنعت حمل و نقل سنگین و گامی بلند به سوی پایداری زیست محیطی محسوب می شود



 سہیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

«صنعت حمل و نقل تجاری و ناوبری سنگین همواره زیر فشار مضاعف مدیریت هزینه‌های سوخت و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای قرار دارد. در حوزه حمل و نقل منطقه‌ای (Regional Haulage) که کامیون‌ها با توقف و حرکت‌های مداوم، مانورهای شهری و پیمایش‌های کوتاه‌برد تا میان‌برد دست و پنجه نرم می‌کنند، انتخاب تایر مناسب نقش مستقیمی در سودآوری شرکت‌های تجاری ایفا می‌کند. در همین راستا، شرکت ترانسوی «میشلن» (Michelin) به عنوان یکی از پیشگامان تکنولوژی تایر در جهان، زیر نظر جدید و کارآمد خود با نام «X Multi Energy D²» رونمایی کرده است؛ تجاری‌ت‌آورانه که به‌طور اختصاصی برای نصب روی محور محرک (Drive Axle) کامیون‌ها و کشنده‌های ناوگان منطقه‌ای طراحی و مهندسی شده است. این تایر جدید جایگزین سیستم نسلی قبلی یعنی X Multi Energy D محسوب می‌شود و تحولی بزرگ در فلیک دو فاکتور معمولاً متضاد، یعنی «طول عمر بالای آج» و «کاهش چشمگیر مقاومت غلتشی» (Rolling Resistance) به‌شمار می‌رود. در ساختار مهندسی تایرهای سنگین، ایجاد مقاومت غلتشی پایین برای کاهش مصرف سوخت معمولاً به‌قیمت کاهش دوام طول عمر آج تمام می‌شد. اما مهندسان میشلن در تایر جدید X Multi Energy D² توانسته‌اند با به‌کارگیری پلت‌فرم‌های ساختاری جدید و ترکیب‌های ترکیبی مدرن، مقاومت غلتشی را به‌طرز حساسی کاهش دهند؛ بدون آن‌که هیچ‌گونه آسیبی به ماندگاری، ایمنی و چسبندگی تایر وارد شود.

طراحی آج این تایر بر پایه آخرین دستاوردهای فناوری اختصاصی میشلن شکل گرفته است. یکی از برجسته‌ترین تکنولوژی‌های به کار رفته در این تایر، سیستم شیارهای سه بعدی و خودبازسازی‌شونده (Regenerating Tread Grooves) است. با فرسایش تدریجی لایه‌های بیرونی آج در اثر کیلومترها پیمایش، شیارهای جدیدی در عمق لاستیک پدیدار می‌شوند که پایداری، تخلیه آب و چسبندگی تایر در جاده‌های لغزنده و ترافی را تا آخرین روزهای عمر مفید آن تضمین می‌کنند. این خصوصیت سبب شده است تایر X Multi Energy 2 موفق به دریافت تاییدیه رسمی PMSF 3 (نماد سه قله کوه و دانه برف) برای عملکرد عالی در شرایط زمستانی و سخت جاده‌ای شود.

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاک 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-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا 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-ساندرلو-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-ساندرلو-وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰-کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYD S۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (امیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراندا
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دینگیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



لایه‌ای نازک و آب‌بند از ترکیب لاستیکی حاوی ذرات آرامید است که علاوه بر حفظ فشار هوا، مقاومت مکانیکی و انعطاف پذیری ساختار را افزایش می‌دهد. روی آن، کیسینگ پارچه‌ای لاستیکی شده قرار می‌گیرد و در برخی مدل‌ها یک لایه آرامید نیز برای افزایش مقاومت در برابر پنچری اضافه می‌شود. پیرلی همچنین از کیسینگ‌های TP۱۷۰ در برخی تایرهای مسابقه‌ای استفاده می‌کند؛ ساختاری که با هدف کاهش وزن، افزایش انعطاف‌پذیری و بهبود حس تماس تایر با سطح طراحی شده است.

تایرهای دوچرخه پیرلی حاصل ترکیب فناوری‌های مهندسی لاستیک، مواد پیشرفته و تجربه این شرکت در موتوراسپرنت هستند. در تایرهای عملکردمحور، مهندسان پیرلی سه بخش اصلی شامل ترکیب لاستیکی، ساختار کیسینگ و آج را متناسب با کاربرد طراحی می‌کنند. برای نمونه، فناوری SmartEVO با استفاده از ترکیبی از پلیمرهای پیشرفته، تلاش می‌کند میان چسبندگی، مقاومت غلتنشی و کنترل دوچرخه تعادل ایجاد کند؛ این ترکیب برای بهبود عملکرد در سطوح خشک و خیس توسعه یافته است. در ساختار تایرهای تیوبلس ردیبالا، فناوری SpeedCORE به کار می‌رود. این فناوری شامل



تایرهای با کیفیت «پیرلی» برای دوچرخه

یک پیشکسوت صنعت قطعه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

کارگران به جای فعالیت در خطوط تولید، مسافرکشی می‌کنند

شکاف عمیق درآمدی، جهش هزینه‌های معیشت و کاهش ساعات کار مفید، نیروی ماهر کارخانه‌ها را به سمت مشاغل کاذب و نامولد سوق داده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«افزایش شدید قیمت نهاده‌ها، کمبود نقدینگی و سخت‌گیری دستگاه‌های دولتی، صنعت قطعه‌سازی کشور را با بحران جدی روبه‌رو کرد. هم‌زمان با کاهش تولید و درآمد کارخانه‌ها، اختلاف شدید حقوق کارگری با هزینه‌های زندگی باعث شده کارگران ماهر زمان کمتری در کارگاه بمانند و برای تأمین معاش به کارهای کاذب و مسافرکشی اینترنتی روی آورند. حمایت نکردن از تولید و چرخش واسطه‌ها در بازار مواد اولیه، امنیت شغلی و توان فنی این صنعت مهم را در معرض خطر قرار داده است.

چالش نیروی کار و بلاتکلیفی در خطوط تولید محمود نجفی‌سپهی، تولیدکننده قطعات خودرو با اشاره به روند فزاینده چالش‌های صنعت در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» اظهار داشت: «متأسفانه به دلیل بلاتکلیفی کامل در تأمین ورودی‌ها و مواد اولیه، حجم تولید واحدهای صنعتی رو به کاهش است و کارفرمایان ناخواسته با تعدیل و کاهش نیروی انسانی مواجه شده‌اند. البته در استان سمنان چالش نیروی کار متفاوت‌تر است؛ چراکه پیش‌تر بخش عمده‌ای از نیروی کار از استان‌های شمالی به این منطقه مهاجرت می‌کردند؛ اما با دگرگونی شرایط اقلیمی و کشاورزی شمال، این مهاجرت به شدت تقلیل یافته و جذب نیروی کار جدید با بحرانی جدی روبه‌رو است.»

این فعال صنعتی درباره جذب نیروی کار در این استان تصریح کرد: «هم‌زمان با تعدیل نیرو در بخش‌هایی از صنعت، چند واحد صنعتی بزرگ با تمام توان و ارائه مشوق‌های مالی، نیروها را به سمت خود جذب می‌کنند که این امر موازنه را به هم زده است. با این حال، ریشه اصلی گرفتاری‌ها در ره‌اشدگی بخش تولید نهفته است؛ وضعیتی که در آن هیچ تولیدکننده‌ای امکان برنامه‌ریزی برای روزهای آینده را ندارد. تقلیل نیرو توسط کارخانجات صرفاً تلاشی برای کاستن از بارهای مالی سنگین است تا واحدها بتوانند با حداقل هزینه‌ها به بقای متزلزل خود ادامه دهند.»

جزیره‌ای عمل کردن دستگاه‌های اجرایی

نجفی‌سپهی با انتقاد از ناهماهنگی‌های حاکم بر نهادهای دولتی گفت: «دستگاه‌های اجرایی هیچ‌گونه ملاحظاتی نسبت به وضعیت بنگاه‌های تولیدی ندارند و با عملکرد جزیره‌ای، فشارهای شدیدی وارد می‌کنند. در گذشته کارفرما فهرست حقوق را تسلیم می‌کرد و یک ماه فرصت قانونی برای پرداخت حق بیمه داشت؛ حتی در صورت بروز جرمه، ارسال به‌موقع فهرست باعث حفظ سابقه کارگر و جلوگیری از آسیب‌های ناشی از حوادث احتمالی می‌شد. اما تأمین اجتماعی رویه را به سمتی تغییر داده که تا کل حق بیمه واریز نشود، فهرست بیمه کارکنان پذیرفته نمی‌شود.» این تولیدکننده قطعات خودرو با اشاره به برهم خوردن زنجیره منطقی فعالیت صنعتی تأکید کرد: «اولویت‌های چرخه تولید به‌طور کامل معکوس شده است. در نظام سالم صنعتی، ابتدا مواد اولیه تأمین و دستمزد کارگر پرداخت می‌شود، سپس تولید صورت گرفته و در نهایت هزینه‌های بیمه، مالیات و قبوض آب، برق و گاز تسویه می‌شود؛ اما امروز دستگاه‌های خدماتی بدون کمترین ملاحظه‌ای بصری و گاز واحدها را قطع می‌کنند و سامانه‌های دارای بیمه بی‌وقفه در حال ارسال اخطار به‌های پیاپی هستند که این تنش‌ها هرگونه آرامش ذهنی را برای هدایت بنگاه و رسیدگی به امور معیشتی کارگران از بین می‌برد.»

گرایش نیروی کار به مشاغل کاذب

این پیشکسوت صنعت خودرو، با تمرکز بر سرفات بهره‌وری و کاهش ساعت مفید اشتغال اظهار داشت: «سیاست‌گذاری‌های موجود به‌طور مستقیم و غیرمستقیم نیروی کار را تشویق می‌کند که حداقل زمان ممکن را در کارخانه بماند و سپس جذب کارهای کاذب، دلالی یا مسافرکشی اینترنتی شود. از کل ۸۷۶۰ ساعت زمان در



نیروبال

سیاست‌گذاری‌های موجود به‌طور مستقیم و غیرمستقیم نیروی کار را تشویق می‌کند که حداقل زمان ممکن را در کارخانه بماند و سپس جذب کارهای کاذب، دلالی یا مسافرکشی اینترنتی شود

مقید به مهار قیمت و نظارت دستوری باقی مانده است.

توزیع رانتی مواد اولیه در بورس

این فعال صنعتی با ارائه راهکار جهت توزیع مستقیم مواد اولیه گفت: «برای نجات واحدهای تولیدی، پتروشیمی‌ها و مجتمع‌های فولادی باید مراکز توزیع منطقه‌ای در استان‌ها ایجاد کنند و سهمیه‌ها بدون واسطه در اختیار کارگاه‌ها قرار گیرد. در شرایط فعلی، عرضه مواد اولیه در بورس کالا موجب شده کالا چندین دست میان دلالان بچرخد تا با سودهای گزاف به دست قطعه‌ساز برسد. قطعه‌ساز برای حفظ ده‌ها کارگر خود ناچار به تحمل این هزینه‌هاست؛ اما با ادامه این روند، ریزش نیرو اجتناب‌ناپذیر بوده و تبدیل یک پرداخت‌کننده حق بیمه به مستمری‌بگیر صندوق بیکاری، بحران سازمان تأمین اجتماعی را تشدید خواهد کرد.»

این کارشناس حوزه تولید با مرور آسیب‌های ساختاری گذشته به منابع بیمه‌ای تأکید کرد: «واگذاری بنگاه‌های زیان‌ده و مصادره‌ای به جای بدهی سهم ۳ درصدی دولت به صندوق تأمین اجتماعی در دولت‌های پیشین، بار مضاعفی بر دوش این مجموعه گذاشت. افراد صاحب‌نام و متخصصی که برای اصلاح هلدینگ‌های وابسته به این صندوق مامور شدند، به دلیل عمق ریخت‌وپاش‌ها و نابسامانی‌های ساختاری، در کوتاه‌مدت ناچار به ترک مسئولیت شدند؛ سرمایه‌هایی که می‌توانست پشتوانه واقعی بخش مولد باشد، درگیر سوءمدیریت ساختاری شد و ترکش‌های آن مستقیم به بخش صنعت اصابت کرد.»

انحراف اعتبارات بانکی و بن‌بست تسویه مطالبات

نجفی‌سپهی با اشاره به سهم‌بندی نامناسب تسهیلات بانکی تصریح کرد: «شسورای پول و اعتبار و بانک مرکزی باید دست کم ۶۰ تا ۷۰ درصد تسهیلات شبکه بانکی را به بخش تولید اختصاص دهند و از انتقال نقدینگی به بخش‌های خدمات و واسطه‌گری ممانعت به‌عمل آورند. پیش از این نیز سهمیه‌بندی منابع اجرا شده بود و هم‌اکنون نیز قابل پیاده‌سازی است. همچنین در بخش مواد اولیه، مشابه الگوی پیشین فولاد مبارکه، ایجاد نمایندگی‌های رسمی جهت خرید خرد و کلان، نیاز قطعه‌سازان را بدون پرداخت باج به سوداگران بورسی برطرف خواهد کرد.»

این قطعه‌ساز پیشکسوت با اشاره به سنگ‌اندازی‌های اداری در تسویه بدهی‌ها تأکید کرد: «در حالی که در تاریخ ۲۸ مرداد تمام بدهی خود را به تأمین اجتماعی به صورت نقدی واریز کردم، مسدود ماندن حساب‌های بانکی شرکت تا مدت‌ها پس از تسویه کامل ادامه یافت. افزون بر این، برای شرکتی که هیچ‌گونه فعالیت اقتصادی نداشته و فقط هزینه‌های ثبتی و پلمب دفاتر دارد، اوراق تشخیص مالیات بر ارزش افزوده صادر می‌شود. این تعارضات آشکار نشان می‌دهد که دستگاه‌های اجرایی در مسیر همراهی با بخش واقعی اقتصاد گام بر نمی‌دارند و کارفرما مدام باید عدم‌فعالیت خود را اثبات کند.»

جبران کسری بودجه با تورم و زنجیره رکود فراگیر

این تولیدکننده قطعات خودرو با اشاره به ریشه‌های اصلی رکود حاکم بر بازار اظهار داشت: «مسئولان از ریشه و ابعاد تمامی این موانع به‌طور دقیق آگاه هستند؛ اما سیاست‌های اجرایی در جهت عکس منافع تولید اتخاذ می‌شود. دولت‌ها به‌جای اداره کشور از طریق درآمد حاصل از مالیات بر تولید فعال، با اتکا به سازوکار تورم‌زا درصدد جبران کسری بودجه خود بر می‌آیند؛ رویکردی که اثرات مخرب آن بالاخره دامن‌گیر صنایع شده و توان خرید اقشار جامعه را به شدت تحلیل می‌برد.»

این فعال حوزه صنعت در تشریح پیوستگی این بحران فراگیر افزود: «وقتی قدرت خرید مصرف‌کننده افت می‌کند، تقاضا برای خرید اقلام مصرفی، پوشاک، لوازم‌خانگی و در نهایت خودرو به حداقل ممکن می‌رسد. افت خرید عمومی، تقلیل تیراژ تولید، کاهش چشمگیر فروش و تنزل درآمدهای صنعتی را به دنبال دارد. تمام این بخش‌ها اجزای یک پیکره واحد و پیوسته هستند؛ رها کردن تولید به حال خود و فشار مضاعف اداری بر صنعتگران، این زنجیره را به‌مرز اضمحلال کشانده است؛ در صورتی که رونق پایدار تنها از مسیر احیای تولید ملی محقق خواهد شد.»

کشوری با یادآوری سوابق اجرایی خود افزود: «در طول سال‌ها فعالیت در مراجع تصمیم‌گیری مشاهده کرده‌ام که ساختار اجرایی دقیقاً خلاف راهبردهای کلان حمایت از تولید ملی گام برمی‌دارد. برای پرداخت بیمه و مالیات، کارفرما نیازمند خلق درآمد پایدار است؛ اما با چند صد برابر شدن قیمت نهاده‌ها، تأمین نقدینگی به سدی بزرگ بدل شده است. در نشست‌های رسمی اتاق بازرگانی، راهکارهای گذشته به مدیران ارشد گوشزد می‌شود، اما کمترین اراده‌ای برای یادداشت یا پیگیری این پیشنهادها از سوی تصمیم‌گیران به‌چشم نمی‌خورد.»

این تولیدکننده قطعات خودرو با انتقاد از تفوق منافع فردی بر منافع کلان اقتصادی تصریح کرد: «متأسفانه در اغلب تشکلهای، منافع صنفی و شخصی بر منافع ملی مقدم شده است. صنعت خود را اگر چه به دلیل ابعادش پیوسته زیر ذره‌بین قرار دارد، اما تمام صنایع کشور با بلاتکلیفی یکسانی روبه‌رو هستند. به‌عنوان نمونه، مواد اولیه‌ای که در مقطعی کیلویی ۴۰۰ هزار تومان تأمین می‌شد، به بیش از یک‌میلیون و ۶۰۰ هزار تومان رسید و در نهایت همان را هم عرضه نکردند؛ در حالی که بخش‌های بازرگانی و خدماتی کالاها را نقد و به‌دلخواه قیمت‌گذاری می‌کنند، تولیدکننده

انحراف از اصول بالادستی

و مطالبات مالیاتی غیرمنطقی

نجفی‌سپهی، نماینده اسبق کارفرمایان در تشکل‌های

سر نشینان مینی‌بوس جان خود را از دست دادند که فوت آن‌ها تأیید شد و ۱۲ نفر دیگر از سر نشینان مینی‌بوس نیز مصدوم شدند. «همچنین ۵ نفر دیگر شامل یک زن عابر پیاده، دو مرد سر نشین خودرو و پژو ۴۰۵ و دوزن وی اضافه کرد: «همچنین ۵ نفر دیگر شامل یک زن عابر پیاده، دو مرد سر نشین خودرو و پژو ۴۰۵ و دوزن سر نشین یک دستگاه خودرو کیا، در این حادثه دچار مصدومیت شدند.» به گفته ملکی، در مجموع این حادثه ۳ نفر فوتی و ۱۷ نفر مصدوم بر جای گذاشت. وی با اشاره به اقدامات ایمنی پس از حادثه اظهار کرد: «در پی این تصادف، مقداری گاز و نیل از مینی‌بوس نشت کرده بود که آتش نشانان نسبت به ایمن‌سازی محل و رفع خطر اقدام کردند. خودروهای آسیب‌دیده نیز به محل امن منتقل شدند و عملیات بازگرداندن مینی‌بوس به وضعیت اولیه انجام شد.»

«به نقل از «مهر» جلال ملکی گفت: «ساعت ۱۸:۱۲ روز شنبه، چهارم مهرماه ۱۴۰۵ وقوع یک مورد حادثه تصادف خودرو در بزرگراه کردستان، بلوار آزادگان به‌سامانه آتش‌نشانی اعلام شد و نیروهای آتش‌نشانی از ایستگاه مربوطه به محل حادثه اعزام شدند.» وی افزود: «آتش‌نشانی حدود ۶ دقیقه پس از اعلام حادثه به محل رسیدند و مشاهده کردند یک دستگاه مینی‌بوس با ۱۵ سر نشین، همگی مرد، به‌دلیل نامشخص با یک دستگاه پژو ۴۰۵ برخورد کرده است.» ملکی ادامه داد: «پس از این برخورد، مینی‌بوس با درختان وسط بلوار برخورد کرده و تعدادی از درختان شکسته شده و در ادامه، مینی‌بوس در محل واژگون شده بود. تعدادی از سر نشینان داخل مینی‌بوس محبوس شده بودند که آتش نشانان عملیات راه‌سازی و خارج کردن آن‌ها را انجام دادند.» سخنگوی سازمان آتش‌نشانی تهران گفت: «در این حادثه، ۳ نفر از



۳ نفر فوتی و ۱۷ مصدوم در تصادف بزرگراه کردستان



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

اتوبوس‌ها؛ قربانیان تکرار یک چرخه فرسوده



پرسش اساسی این است که اگر رانندگی خسته است، چه سازوکاری پیش از آغاز سفر یا در طول مسیر باید این موضوع را شناسایی کند؟

اگر یک اتوبوس در ساعات طولانی شب و بامداد در حال حرکت است، آیا برنامه سفر به شکلی تنظیم شده که راننده فرصت کافی برای استراحت داشته باشد؟ یا نظارت بر زمان کار رانندگان صرفاً روی کاغذ انجام می‌شود یا اطلاعات واقعی تردد و توقف آن‌ها نیز بررسی می‌شود؟

پاسخ به این پرسش‌ها اهمیت بیشتری از یافتن یک مقصر پس از وقوع حادثه دارد؛ زیرا برخورد پس از حادثه نمی‌تواند جان از دست‌رفته را بازگرداند.

«ناوگان؛ متهم همیشگی اما بدون آمار شفاف

موضوع دیگری که معمولاً بافاصله پس از حوادث اتوبوسی مطرح می‌شود، فرسودگی ناوگان است. با این حال، استفاده از عنوان «فرسوده» برای هر اتوبوس حادثه‌دیده بدون انتشار گزارش کارشناسی دقیق، نمی‌تواند مبنای قضاوت باشد. یک اتوبوس قدیمی که به‌درستی نگهداری شده است، الزاماً از یک اتوبوس جوان اما فاقد سرویس منظم خطرناک‌تر نیست. همان‌طور که عمر پایین خودرو نیز به‌تنهایی تضمین‌کننده ایمنی نیست.

آن‌چه اهمیت دارد، وضعیت واقعی اجزای حیاتی خودرو است؛ از سیستم ترمز و لاستیک گرفته تا تعلیق، فرمان، شاسی، روشنایی و تجهیزات ایمنی.

به‌همین دلیل، به جای تکرار عبارت کلی «ناوگان فرسوده است» باید پرسید چند درصد اتوبوس‌های فعال در حمل‌ونقل عمومی از نظر سن، وضعیت فنی و سابقه معاینه در شرایط

«دو سانسحه اتوبوسی در فاصله کوتاهی از یکدیگر و جان باختن ۲۰ نفر در این سوانح، بار دیگر میزان ایمنی حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای را به یکی از مهم‌ترین پرسش‌های حوزه حمل‌ونقل تبدیل کرده است؛ اما مساله اصلی را نباید صرفاً در لحظه وقوع تصادف جست‌وجو کرد. بر این اساس وقتی یک اتوبوس مسافربری واژگون می‌شود و خستگی و خواب‌آلودگی راننده به‌عنوان علت اولیه مطرح می‌شود، بررسی ایمنی باید بسیار پیش‌تر از چند کیلومتر مانده به محل حادثه آغاز شود. حادثه، نقطه پایانی یک زنجیره است؛ زنجیره‌ای که از وضعیت ناوگان و برنامه‌ریزی سفر آغاز می‌شود و تا شرایط کاری راننده، کنترل فنی خودرو، کیفیت مسیر، وضعیت لاستیک و ترمز و حتی نحوه نظارت بر شرکت‌های مسافربری ادامه پیدا می‌کند. در حادثه اتوبوس مسیر کرمانشاه-تهران، پلیس راه فرج‌آغل اولیه واژگونی را عدم توجه به جلوناشی از خستگی و خواب‌آلودگی راننده اعلام کرده است. این اتوبوس در زمان حادثه علاوه بر راننده، ۳۹ نفر مسافر داشت و در نتیجه واژگونی، ۱۱ نفر جان خود را از دست دادند و ۲۴ نفر مصدوم شدند.

در حادثه دوم نیز در محور آربین شهر-بیرجند، ۹ نفر جان باختند و پنج نفر مصدوم شدند. درباره علت دقیق این حادثه، بررسی کارشناسی باید انجام شود و نمی‌توان صرفاً بر اساس گزارش اولیه، یک عامل را مسئول تمام ابعاد سانحه دانست.

«خستگی راننده؛ خطای فردی یا مساله مدیریتی؟

خواب‌آلودگی راننده شاید در نگاه نخست یک خطای انسانی به‌نظر برسد، اما در حمل‌ونقل عمومی، چنین رویدادی نمی‌تواند تنها به رفتار فردی راننده محدود شود.

راننده اتوبوس مسافربری با خودرویی چندین تنی و ده‌ها مسافر در جاده حرکت می‌کند. بنابراین کوچک‌ترین بی‌توجهی و کاهش تمرکز حتی برای چند ثانیه، می‌تواند به‌حادثه‌ای با تلفات گسترده تبدیل شود. به‌همین دلیل، مدیریت زمان حرکت، ساعات رانندگی، زمان استراحت، برنامه‌ریزی سفر و کنترل وضعیت جسمانی راننده باید بخشی از نظام ایمنی شرکت حمل‌ونقل باشد.

فروش

LAMARI NEO

با سه طرح ویژه

۱

اقساط بلند مدت

قیمت قطعی

۲

اقساط بدون بهره

تحویل ۳۰ روزه

۳

خرید نقدی



LAMARI

نمایندگی کد ۵۰۵۲۱ آربین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰



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.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان و رکش - 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 ۱۷ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۱ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ اهواز ۴۴ ۲۷ شهرکرد ۲۹ ۶ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلبرد
Billboard

ترمزهای خاص پورشه ۹۱۱

پورشه ۹۱۱ توربو S جدید به سیستم ترمز سرامیکی PCCB مجهز است که در محور جلو از دیسک‌های ۴۲۰ میلی‌متری و کالیپرهای ثابت ۱۰ پیستونه استفاده می‌کند. در عقب نیز دیسک‌های ۴۱۰ میلی‌متری با کالیپرهای چهار پیستونه قرار دارند. دیسک‌های سرامیکی سوراخ‌دار حدود ۵۰ درصد سبک‌تر از نمونه‌های چدنی هستند و با تهویه بهبود یافته، مدیریت حرارتی مطلوبی ارائه می‌کنند. لنت‌های جدید با فناوری الهام گرفته از موتور اسپرت نیز قدرت توقف و حس پدال را ارتقا داده‌اند.

شاخص رقابت‌پذیری؛ معیار تازه در قیمت‌گذاری خودرو

یکی از مهم‌ترین تغییرات ایجادشده در نسخه جدید دستورالعمل تنظیم بازار خودرو، پررنگ‌تر شدن نقش شاخص رقابت‌پذیری در فرآیند قیمت‌گذاری است؛ شاخصی که قرار است میزان تناسب قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی را با محصولات مشابه خارجی مورد ارزیابی قرار دهد. بر اساس این سازوکار، قیمت هر خودرو با میانگین قیمت حداقل سه خودرو خارجی مشابه مقایسه می‌شود و نتیجه این مقایسه، جایگاه خودرو را در طیفی از رتبه‌های A تا F مشخص می‌کند. اهمیت این تغییر از آنجایی می‌شود که قیمت‌گذاری خودرو دیگر صرفاً به محاسبه هزینه‌های تولید محدود نمی‌ماند و جایگاه محصول در برابر خودروهای مشابه نیز در تعیین امکان افزایش قیمت مورد توجه قرار می‌گیرد. به این ترتیب، خودرویی که از نظر قیمت و مشخصات در مقایسه با نمونه‌های مشابه خارجی وضعیت رقابتی ضعیف‌تری داشته باشد، با محدودیت بیشتری برای افزایش قیمت مواجه خواهد شد. این سازوکار همچنین می‌تواند فاصله قیمتی میان خودروهای داخلی و محصولات مشابه خارجی را شفاف‌تر کند و مبنایی برای ارزیابی عملکرد خودروسازان در اختیار نهادهای نظارتی قرار دهد. در واقع، مقایسه مستمر محصولات داخلی با نمونه‌های خارجی می‌تواند خودروسازان را به سمت بهبود کیفیت، امکانات و مشخصات فنی محصولات سوق دهد؛ چراکه افزایش قیمت بدون بهبود جایگاه رقابتی خودرو با محدودیت مواجه خواهد شد. در این چارچوب، رتبه‌بندی A تا F صرفاً یک دسته‌بندی قیمتی نیست، بلکه به‌عنوان ابزاری برای سنجش وضعیت رقابتی محصولات در فرآیند تنظیم بازار مورد استفاده قرار می‌گیرد. از سویی، تقویت این شاخص را می‌توان تلاشی برای پیوند دادن سیاست قیمت‌گذاری با شرایط رقابتی بازار دانست.

حرف آخر

The Last Word



رامن بیات

r.bayat@autoworld.ir



نکته آموزشی

روغن موتور را فقط بر اساس غلظت انتخاب نکنید



است. بنابراین ممکن است دو روغن با گرانی یکسان، به دلیل تفاوت در استانداردها و افزودنی‌های مورد استفاده، برای یک موتور عملکرد متفاوتی داشته باشند. در زمان خرید، مالک خودرو باید علاوه بر گرانی، استاندارد عملکرد روغن و تاییدیه‌های مورد نیاز موتور را نیز بررسی کند. برای بسیاری از خودروهای جدید، خودروساز استاندارد مشخصی را برای روغن موتور تعیین می‌کند و استفاده از محصولی که صرفاً گرانی مشابه دارد، لزوماً به معنای مناسب بودن آن نیست.

انتخاب روغن موتور مناسب یکی از عوامل مهم در افزایش عمر موتور و جلوگیری از فرسایش قطعات داخلی خودرو است؛ اما برخلاف تصور برخی مالکان، انتخاب روغن تنها بر اساس عدد درج‌شده روی قوطی مانند ۵W-۳۰ یا ۱۰W-۴۰ صحیح نیست. در واقع مشخصات فنی اعلام‌شده از سوی خودروساز باید مبنای اصلی انتخاب روغن قرار گیرد. عدد قبل از حرف W نشان‌دهنده رفتار روغن در دمای پایین و عدد بعد از آن بیانگر گرانی روغن در دمای کاری موتور

7 پیاده‌ساز



یزد تایر تولید کننده انواع تایرهای موتورسیکلت و دوچرخه

www.yric.com

تحت لیسانس VREDESTEIN هُلمند

۵ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی تحت لیسانس وردشتاین هُلمند

UNIVERSE
225/55 R18

new
جدید



YAZD TIRE
www.yric.com