



«BRZ»؛ سامورایی اسپرت
هیجان‌انگیز



تداوم تولید تا بر نیازمند بازنگری در بحث قیمت‌گذاری

صنعت تأیر یکی از حلقه‌های حیاتی زنجیره حمل‌ونقل کشور است؛ صنعتی که توقف یا کاهش تولید آن تنها یک مساله صنعتی و تولیدی نیست و مستقیماً بر قیمت خودرو، هزینه حمل‌ونقل، خدمات لجستیک و در نهایت معیشت مردم اثر می‌گذارد. ۲ صفحه

تیترهای امروز

رئیس هیات‌عامل ایدرو با تأکید بر لزوم چابک‌سازی ساختار اداری و عملیاتی شرکت هیکو گفت:

**تعامل با شرکای بین‌المللی باید
دوسویه و همراه با انتقال فناوری باشد**

**اسقاط خودروهای فرسوده پیش‌نیاز
صرفه‌جویی انرژی و ارتقای ایمنی
کشور است**

**ارائه دو لوح تقدیر و یک طرح
برای تأیرهای سنگین «بارز»**

از مهندسی افراطی ۲۰۲۵ تا انقلاب فنی ۲۰۲۶:
**فرمول یک بالاترین سطح دانش
خودرو است؟**

در گفت‌وگو با رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان استان مازندران مطرح شد:

تحریم‌های جدید، تولید خودرو را متوقف نمی‌کند

با وجود تشدید محدودیت‌های تجاری، تداوم تولید از مسیرهای جایگزین تامین امکان‌پذیر است؛ اما کمبود نقدینگی، مواد اولیه و انرژی فشار بر قطعه‌سازان را افزایش داده است

احداث چهار کارخانه برای مونتاژ
و تولید خودرو و باتری در قاره سبز؛

نقشه «بی‌وای‌دی» برای فتح بازار اروپا چیست؟

یک اقتصاددان در گفت‌وگو
با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

تأثیر نوسانات بهای دلار روی هزینه تولید و نرخ نهایی خودرو

صنعت حمل‌ونقل در قاره سبز
با چالش جدیدی مواجه شده است؛

اتوبوس‌های بین‌شهری اروپا در محاصره هزینه و قطعه



در نیمه نخست سال جاری رقم خورد؛ ۵ صفحه

تولید خودروهای سواری یک‌سوم کاهش یافت

اتمسفرانی

حس خوب، خرید مطمئن



۰۲۱-۲۲۸۱۴۰۴۰

ارتباط با ما

قیمت قطعی

تحويل فوری



فروش ویژه LAMARI NEO

BMW 225L GRAN COUPE

عرضه توسط پرشیاخودرو (گروه پرشیا موبیلیتی)



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۰۲۱-۴۵۹۱

www.Persiakhodro.ir



این خودرو بخشی از کمپین تبلیغاتی مشترک مازراتی و یکی از برندهای بستنی سازی است. تصاویر منتشر شده نشان می‌دهد بدنه خودرو با رنگ آمیزی و گرافیک‌هایی الهام گرفته از بستنی تزئین شده و ظاهر آن تفاوت محسوسی با سایر نمونه‌های MCXtrema دارد. با وجود این تغییرات، ساختار فنی خودرو دست‌نخورده باقی مانده و همچنان همان مشخصات فوق‌العاده نسخه اصلی را حفظ کرده است. MCXtrema یکی از خاص‌ترین محصولات سال‌های اخیر مازراتی محسوب می‌شود. این خودرو تنها برای استفاده در پیست طراحی شده و به موتور ۳ لیتری ۷۶ تونین توربو مجهز است که بیش از ۷۰۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. تولید محدود و قیمت بسیار بالا باعث شده این مدل بیشتر به یک کالای کلکسیونی برای مشتریان خاص شباهت داشته باشد تا یک خودرو متعارف.

مازراتی تصمیم گرفته با یکی از غیر معمول‌ترین پروژه‌های تبلیغاتی سال راهی Goodwood Revival شود. خودرو ساز ایتالیایی اعلام کرده یک اپر خودرو ویژه را با موضوع بستنی در این رویداد مشهور به نمایش خواهد گذاشت؛ خودرویی که اگر چه از نظر ظاهری حال و هوایی طنز آمیز دارد، اما از نظر عملکرد یک هیولای واقعی محسوب می‌شود. پایه این پروژه نسخه‌ای از Maserati MCXtrema است؛ اپر خودرویی مخصوص پیست که در تعداد بسیار محدود تولید شده و توانایی ثبت سرعتی در حدود ۲۱۷ مایل بر ساعت، معادل نزدیک به ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت را دارد. همین موضوع باعث شده مازراتی از آن به عنوان «سریع‌ترین تبلیغ بستنی جهان» یاد کند.

«مازراتی» با یک بستنی ۲۱۷ مایل بر ساعتی خبر ساز می‌شود!



یک اقتصاددان در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

تاثیر نوسانات بهای دلار روی هزینه تولید و نرخ نهایی خودرو

کند، فشار ایجاد شده در بازار ارز و سایر بازارها می‌تواند به افزایش قیمت‌ها منجر شود.»



با توجه به این که هر شوک سیاسی یا اقتصادی در بازار ارز با فاصله کوتاهی در بازار خودرو و نیز منعکس می‌شود، چرا نرخ ارز تا این اندازه به متغیر تعیین‌کننده قیمت خودرو تبدیل شده و سازوکار انتقال این شوک از بازار ارز به بازار خودرو چگونه اتفاق می‌افتد؟

صنعت خودرو از چند مسیر تحت‌تاثیر نرخ ارز قرار دارد. نخست، بخشی از قطعات و مواد اولیه مورد استفاده در تولید خودرو به صورت مستقیم یا غیر مستقیم به واردات وابسته است. بنابراین هر تغییری در نرخ ارز می‌تواند هزینه تامین این نهاده‌ها را افزایش دهد، حتی در بخش‌هایی که تولید داخل انجام می‌شود، نمی‌توان ارتباط با نرخ ارز را نادیده گرفت. بسیاری از مواد اولیه، تجهیزات، ماشین‌آلات و قطعات مورد استفاده در زنجیره تولید خودرو و وارداتی هستند یا قیمت آن‌ها تحت‌تاثیر قیمت‌های جهانی و نرخ ارز قرار دارد. بنابراین افزایش نرخ ارز در نهایت می‌تواند خود را در هزینه تولید نشان دهد. البته نباید همه افزایش قیمت خودرو را صرفاً به نرخ ارز نسبت داد. تورم داخلی، هزینه تامین مالی، نقدینگی، دستمزد و انتظارات نیز در تعیین قیمت نهایی خودرو نقش دارند. نرخ ارز یکی از متغیرهای مهم است؛ اما تنها متغیر تعیین‌کننده نیست.

سهام واقعی ارز در هزینه تولید خودرو چقدر است؟ در ساختار تولید خودرو چه سهمی از هزینه‌هایی واقعه‌ارز وابسته است؟ مواد اولیه، قطعات وارداتی، ماشین‌آلات، تجهیزات و هزینه‌های مالی ارزی هر کدام چه نقشی در این انتقال دارند و آیا شدت افزایش قیمت خودرو متناسب

نوسان نرخ ارز در اقتصاد دیگر صرفاً یک متغیر پولی نیست و به یکی از مهم‌ترین عوامل اثرگذار بر هزینه تولید و قیمت کالاها تبدیل شده است. صنعت خودرو نیز به دلیل وابستگی مستقیم و غیر مستقیم به واردات قطعات، مواد اولیه، ماشین‌آلات و تجهیزات، در برابر شوک‌های ارزی آسیب‌پذیر است. با این حال، فاصله میان میزان افزایش نرخ ارز و رشد قیمت خودرو را نمی‌توان فقط با هزینه قطعات وارداتی توضیح داد؛ انتظارات تورمی، هزینه تامین مالی، نقدینگی و هزینه جایگزینی نیز در این فرآیند نقش دارند. مرتضی افقه، اقتصاددان در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با اشاره به این که از سال ۱۳۹۷ و تشدید تحریم‌ها، روابط خارجی به یکی از متغیرهای اصلی اثرگذار بر اقتصاد ایران تبدیل شده است، گفت: «بخش قابل توجهی از نوسانات نرخ ارز همچنان از محدودیت دسترسی به منابع ارزی و تحولات سیاسی ناشی می‌شود و آثار این تحولات نیز با سرعت زیادی به بازارهای مختلف منتقل می‌شود». این اقتصاددان افزود: «اثر نرخ ارز بر خودرو تنها به قطعات وارداتی محدود نیست و افزایش هزینه مواد اولیه، ماشین‌آلات، تجهیزات و حتی هزینه‌های تامین مالی می‌تواند به صورت مستقیم یا غیر مستقیم هزینه تولید را افزایش دهد.» وی تصریح کرد: «انتظارات نیز در این میان یک متغیر واقعی است و زمانی که نقدینگی امکان بالفعل شدن این انتظارات را فراهم

تداوم تولید تایر نیازمند بازنگری در بحث قیمت‌گذاری

انرژی، ارتقای کیفیت و تولید محصولات جدید باید سرمایه‌گذاری کنند. وقتی حاشیه سود تولیدکننده به دلیل قیمت‌گذاری نامتناسب محدود می‌شود، اولین بخشی که آسیب می‌بیند، سرمایه‌گذاری است. نتیجه این وضعیت نیز چند سال بعد در قالب فرسودگی ماشین‌آلات، کاهش بهره‌وری و عقب ماندن فناوری خود را نشان می‌دهد. در چنین شرایطی، سیاست‌گذار باید میان دو هدف تعادل ایجاد کند؛ حمایت از مصرف‌کننده و حفظ توان تولیدکننده. کنترل قیمت به خودی خود سیاست بدی نیست، اما اگر کنترل قیمت بدون توجه به هزینه واقعی تولید انجام شود، می‌تواند نتیجه معکوس داشته باشد. فشار بر قیمت تولیدکننده ممکن است در کوتاه مدت مانع افزایش قیمت در بازار شود، اما در بلندمدت با کاهش تولید، کمبود کالا و افزایش هزینه تامین، فشار بیشتری به مصرف‌کننده وارد خواهد کرد. اکنون زمان آن رسیده است که سیاست قیمت‌گذاری تایر مورد بازنگری قرار گیرد. این بازنگری لزوماً به معنای رها کردن بازار و حذف نظارت نیست. می‌توان سازوکاری طراحی کرد که قیمت تایر بر اساس هزینه واقعی تولید، نرخ مواد اولیه، هزینه انرژی، حمل و نقل و تغییرات نرخ ارز به شکل شفاف و قابل محاسبه به روزسانی شود. در مقابل، نهادهای نظارتی نیز می‌توانند بر حاشیه سود، کیفیت محصول، شبکه توزیع و رفتار بازار نظارت کنند. آزادسازی قیمت در صورت فراهم شدن زیرساخت نظارت، شفافیت زنجیره توزیع و جلوگیری از انحصار نیز می‌تواند یکی از گزینه‌های قابل بررسی باشد. هدف نباید افزایش قیمت تایر باشد؛ هدف باید تضمین تولید پایدار و جلوگیری از انتقال هزینه‌های امروز به بحران فردا باشد. تایر کالایی نیست که بتوان تولید آن را متوقف و چند ماه بعد به‌سادگی جبران کرد. رانندازی دوباره ظرفیت تولید، تامین مواد اولیه، حفظ نیروی انسانی متخصص و نگهداری خطوط، همگی هزینه و زمان می‌طلبند. بنابراین سیاست‌گذار باید پیش از آن که مشکلات نقدینگی به کاهش تولید تبدیل شود، تصمیم بگیرد. صنعت تایر برای ادامه مسیر به حمایت شعاری نیاز ندارد؛ به اقتصاد قابل پیش‌بینی نیاز دارد. اگر قرار است تولید داخلی حفظ شود، باید قیمت‌گذاری نیز به گونه‌ای باشد که تولیدکننده بتواند هزینه‌های خود را پوشش دهد، سرمایه‌گذاری کند و برای آینده برنامه داشته باشد. کنترل بازار بدون حفظ توان تولید، در نهایت نه به نفع مصرف‌کننده خواهد بود و نه تولیدکننده. امروز بازنگری در سیاست قیمت‌گذاری تایر دیگر یک انتخاب صرفاً اقتصادی نیست؛ تصمیمی است برای حفظ یکی از زیرساخت‌های حیاتی حمل و نقل کشور. هرچه این تصمیم دیرتر گرفته شود، هزینه اصلاح آن برای صنعت، بازار و مصرف‌کننده بیشتر خواهد شد.

صنعت تایر یکی از حلقه‌های حیاتی زنجیره حمل و نقل کشور است؛ صنعتی که توقف یا کاهش تولید آن تنها یک مساله صنعتی و تولیدی نیست و مستقیماً بر قیمت خودرو، هزینه حمل و نقل، خدمات لجستیکی و در نهایت معیشت مردم اثر می‌گذارد. با این حال، این صنعت در شرایطی فعالیت می‌کند که فاصله میان هزینه واقعی تولید و قیمت فروش، روز به روز بیشتر شده و جریان نقدینگی تایر سازان را با چالش جدی مواجه کرده است. مساله امروز تایر سازان تنها افزایش قیمت مواد اولیه نیست؛ صنعت تایر همزمان با کمبود سرمایه در گردش، محدودیت منابع مالی برای سرمایه‌گذاری، دشواری تامین مواد اولیه و افزایش هزینه نهاده‌های تولید مواجه است. در چنین شرایطی، وقتی محصول نهایی نیز با قیمت‌گذاری دستوری عرضه می‌شود، طبیعی است که بنگاه تولیدی با کسری منابع برای ادامه فعالیت مواجه شود. تایر ساز برای خرید مواد اولیه، پرداخت دستمزد، تامین انرژی، حمل و نقل و نگهداری خطوط تولید به نقدینگی نیاز دارد. اگر قیمت فروش محصول به گونه‌ای تعیین شود که بازگشت نقدینگی متناسب با هزینه‌های تولید نباشد، حتی فروش بالا نیز الزاماً به معنای وضعیت مالی مناسب کارخانه نیست. ممکن است تولید ادامه داشته باشد، اما منابع لازم برای خرید مواد اولیه دوره بعد در اختیار تولیدکننده قرار نگیرد. این همان نقطه‌ای است که مساله قیمت‌گذاری از یک موضوع اقتصادی به مساله‌ای برای تداوم تولید تبدیل می‌شود. شرایط فعلی کشور و محدودیت‌های تجاری نیز هزینه تامین مواد اولیه و حمل و نقل را افزایش داده‌اند. خرید یک ماده اولیه فقط به قیمت آن در مبدأ محدود نمی‌شود؛ هزینه انتقال پول، بیمه، حمل، تغییر مسیر، زمان تامین و ریسک‌های ناشی از محدودیت‌های تجاری نیز به قیمت تمام‌شده اضافه می‌شود. بنابراین مقایسه قیمت داخلی تایر با یک قیمت اسمی در بازار جهانی بدون در نظر گرفتن هزینه‌های واقعی تامین، تصویر دقیقی از اقتصاد این صنعت ارائه نمی‌دهد. از سوی دیگر، صنعت تایر برای بقا تنها به سرمایه در گردش نیاز ندارد. خطوط تولید نیازمند نوسازی و سرمایه‌گذاری مستمر هستند. فناوری تایر در جهان در حال تغییر است و تولیدکنندگان برای افزایش بهره‌وری، کاهش مصرف



فونیکس

F7 PRO MAX AWD
ALL THE WAY WITH YOU

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات ۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



فراخوان ۲۰۰ هزار دستگاهی «جیپ»

شرکت Jeep فراخوان جدیدی را در بازار آمریکا اعلام کرده که بیش از ۲۰۰ هزار دستگاه از محصولات این برند را در بر می‌گیرد. این بار مشکل به یکی از سامانه‌هایی مربوط می‌شود که بسیاری از رانندگان به‌طور روزمره برای افزایش ایمنی و کاهش در دسرهای نگهداری خودرو به آن متکی هستند؛ سامانه پایش فشار باد تایرها یا TPMS. بر اساس اعلام منتشر شده، در مجموع ۲۰۱ هزار و ۹۷۶ دستگاه خودرو تحت تأثیر این فراخوان قرار گرفته‌اند. متشا مشکل به یک نقص نرم‌افزاری بازمی‌گردد که می‌تواند عملکرد سامانه TPMS را مختل کند. در این شرایط، سیستم قادر به تشخیص صحیح کاهش فشار باد تایرها نخواهد بود و هشدار لازم را نیز در صفحه پشت آمپر نمایش نمی‌دهد. اهمیت این موضوع از آن جانشی می‌شود که امروزه بیشتر رانندگان برای کنترل فشار باد تایرها به سامانه‌های الکترونیکی متکی هستند. در حالی که تا

سال‌ها پیش بررسی فشار باد تایرها به‌صورت دستی انجام می‌شد، اکنون میلیون‌ها خودرو به سامانه‌هایی مجهز هستند که در صورت افت فشار، راننده را مطلع می‌کنند. از کار افتادن چنین سیستمی می‌تواند احتمال رانندگی با تایر کم‌باد را افزایش دهد؛ شرایطی که روی مصرف سوخت، سایش تایر و حتی پایداری خودرو اثر منفی می‌گذارد. بیشترین تعداد خودروهای مشمول فراخوان به خانواده Grand Cherokee تعلق دارد. در میان آن‌ها ۱۱۳ هزار و ۶۴۷ دستگاه گرنچروکی مدل‌های ۲۰۲۴ تا ۲۰۲۶ حضور دارند. همچنین ۵۷ هزار و ۴۵۶ دستگاه Grand Cherokee L، بیش از ۱۶ هزار دستگاه Wagoneer و تعدادی از مدل‌های Grand Wagoneer. نسخه‌های پلاگین-هیبریدی گرنچروکی و چند مدل دیگر نیز در این فراخوان قرار گرفته‌اند.

خودرو باید یک زنجیره کامل را بررسی کرد؛ از نرخ ارز و واردات گرفته تا مواد اولیه، هزینه سرمایه، نقدینگی، دستمزد و انتظارات. تقلیل همه این عوامل به یک متغیر، یعنی نرخ دلار، تحلیل دقیقی ارائه نمی‌دهد.

اگر محدودیت‌های ارزی و تحریم‌ها در کوتاه‌مدت ادامه داشته باشد و نرخ ارز همچنان تحت تأثیر تحولات سیاسی نوسان کند، آیا صنعت خودرو می‌تواند با افزایش داخلی‌سازی و اصلاح زنجیره تأمین، اثر این شوک‌ها را مهار کند یا بدون ثبات در بازار ارز، هر سیاست صنعتی دیگری نیز در نهایت به افزایش هزینه و قیمت خودرو منجر خواهد شد؟

افزایش داخلی‌سازی می‌تواند بخشی از وابستگی صنعت خودرو به ارز را کاهش دهد؛ اما داخلی‌سازی به معنای حذف کامل وابستگی ارزی نیست. اگر تجهیزات، فناوری، مواد اولیه یا سرمایه مورد نیاز برای تولید همچنان به خارج وابسته باشد، بخشی از ریسک ارزی باقی خواهد ماند. بنابراین داخلی‌سازی باید واقعی باشد و صرفاً به تغییر محل مونتاژ یا تولید یک قطعه محدود نشود. اگر قرار است وابستگی ارزی کاهش پیدا کند، باید زنجیره تولید از مواد اولیه تا فناوری و ماشین‌آلات تقویت شود. با وجود این، نمی‌توان انتظار داشت صنعت خودرو به‌تنهایی مساله نوسان نرخ ارز را حل کند. تا زمانی که محدودیت منابع ارزی وجود دارد و نرخ ارز از تحولات سیاسی و روابط خارجی تأثیر می‌پذیرد، بخشی از این ریسک به تولید منتقل خواهد شد. بنابراین اصلاح ساختار صنعت خودرو باید هم‌زمان با اصلاح شرایط کلان اقتصادی دنبال شود. در نهایت، بازار ارز را نمی‌توان با یک متغیر تحلیل کرد. تحولات سیاسی، میزان دسترسی به منابع ارزی، انتظارات و نقدینگی همگی در شکل‌گیری روند نرخ ارز نقش دارند و آثار این عوامل در صنعتی مانند خودرو، به‌دلیل پیوند گسترده با زنجیره تأمین و تجارت خارجی، با سرعت بیشتری نمایان می‌شود.



کاهش وابستگی ارزی تولید مورد توجه قرار گیرد.

خودروسازان و قطعه‌سازان هم‌زمان با افزایش نرخ ارز با مشکل نقدینگی، نرخ بهره و مطالبات زنجیره تولید مواجه هستند. آیا آن‌ها امروز به عنوان «اثر دلار بر قیمت خودرو» شناخته می‌شود، در واقع ترکیبی از افزایش نرخ ارز، هزینه تأمین مالی، تورم داخلی و کمبود نقدینگی است؟

قطعا باید مجموعه این عوامل را در کنار یکدیگر دید. اگر تنها نرخ ارز را ببینیم، بخشی از واقعیت اقتصاد خودرو را نادیده گرفته‌ایم. نرخ بهره و هزینه تأمین مالی برای نگاه‌هایی که سرمایه در گردش بالایی نیاز دارند، بسیار مهم است. زمانی که نقدینگی در یک بنگاه یا زنجیره تولید کافی نباشد، بنگاه ناچار می‌شود برای ادامه فعالیت از منابع گران‌تر استفاده کند. هزینه این منابع در نهایت به هزینه تولید اضافه می‌شود. بنابراین افزایش قیمت خودرو ممکن است حاصل ترکیب چند فشار هم‌زمان باشد. تورم داخلی نیز باعث افزایش دستمزد، هزینه انرژی، حمل و نقل، مواد اولیه و خدمات می‌شود. بنابراین حتی اگر نرخ ارز ثابت بماند، در یک اقتصاد تورمی هزینه تولید خودرو می‌تواند افزایش پیدا کند. به همین دلیل برای تحلیل دقیق قیمت

اگر نرخ ارز تحت تأثیر تحولات سیاسی و محدودیت دسترسی به منابع ارزی قرار داشته باشد، صنعت خودرو و عملاً با متغیری خارج از کنترل خود مواجه است. در چنین شرایطی سیاست‌گذار چگونه می‌تواند از انتقال کامل شوک ارزی به هزینه تولید جلوگیری کند؟

در شرایط عادی، سازوکار بازار اهمیت زیادی دارد؛ اما در شرایط بحرانی دولت نمی‌تواند نسبت به بازارهای حساس و کالاهای حیاتی بی‌تفاوت باشد. حتی در اقتصادهای سرمایه‌داری نیز در شرایط جنگ و بحران، دولت‌ها برای جلوگیری از انتقال شوک به معیشت مردم در برخی بازارها مداخله می‌کنند. در اقتصادی مانند ایران که وابستگی بالایی به تجارت خارجی و ارز دارد، سیاست‌گذار باید برای تأمین نیازهای اساسی و حیاتی اقتصاد برنامه داشته باشد. این الزاما به معنای ارزیابی نیست. می‌توان بدون عرضه گسترده ارز، برای بخش‌های ضروری اقتصاد سازوکار تأمین ارز ایجاد کرد. صنعت خودرو نیز باید در همین چارچوب دیده شود. اگر سیاست‌گذار بخواهد صرفاً با تزریق ارز، افزایش نرخ ارز را مهار کند، با توجه به محدودیت منابع ارزی، این سیاست نمی‌تواند در بلندمدت پایدار باشد. بنابراین باید هم‌زمان سمت عرضه ارز، مدیریت تقاضا، کنترل نقدینگی و

می‌شود. البته این که یک بنگاه تا چه اندازه این افزایش احتمالی را در قیمت فعلی خود لحاظ کند، به شرایط بازار، قدرت رقابت، میزان تقاضا و سیاست قیمت‌گذاری نیز بستگی دارد. در کنار این مساله، انتظارات نیز اهمیت زیادی دارد. وقتی فعال اقتصادی انتظار افزایش بیشتر نرخ ارز را دارد، تصمیمات خود را بر مبنای شرایط آینده اتخاذ می‌کند. بنابراین افزایش قیمت ممکن است پیش از آن که تمام آثار افزایش نرخ ارز در هزینه واقعی تولید ظاهر شود، اتفاق بیفتد.

شما انتظارات را یک متغیر واقعی در اقتصاد می‌دانید و معتقدید نقدینگی امکان بالفعل شدن این فشار را فراهم می‌کند. در بازار خودرو این فرآیند چگونه عمل می‌کند؟ آیا ممکن است پیش از انتقال واقعی شوک ارزی به هزینه تولید، انتظار افزایش نرخ ارز باعث رشد قیمت خودرو شود؟

انتظارات در اقتصاد صرفاً یک مساله ذهنی نیست. وقتی مردم یا فعالان اقتصادی انتظار دارند شرایط اقتصادی در آینده دشوارتر شود، رفتار خود را تغییر می‌دهند. ممکن است تقاضا برای ارز، طلا یا خودرو افزایش پیدا کند و همین افزایش تقاضا به تغییر قیمت‌ها منجر شود. بازار خودرو در ایران به‌دلیل این که علاوه بر مصرف، برای بخشی از جامعه نقش حفظ ارزش دارایی را نیز پیدا کرده، می‌تواند نسبت به انتظارات حساس باشد. در چنین شرایطی حتی اگر هزینه واقعی تولید هنوز به اندازه تغییرات نرخ ارز افزایش پیدا نکرده باشد، انتظار افزایش هزینه‌های آینده می‌تواند روی قیمت اثر بگذارد. البته انتظارات به تنهایی نمی‌تواند هر افزایش قیمتی را توضیح دهد. برای بالفعل شدن این انتظارات باید نقدینگی و قدرت خرید نیز وجود داشته باشد. به همین دلیل کنترل نقدینگی اهمیت پیدا می‌کند. انتظارات می‌تواند فشار بالقوه ایجاد کند، اما نقدینگی امکان بالفعل شدن آن را فراهم می‌کند.

بامیزان وابستگی واقعی تولید به ارز است؟

برای تعیین یک درصد ثابت نمی‌توان درباره همه خودروها و شرکت‌ها صحبت کرد؛ زیرا میزان وابستگی ارزی محصولات و زنجیره‌های تولید متفاوت است. نکته مهم این است که وابستگی ارزی فقط در قطعه وارداتی خلاصه نمی‌شود؛ ممکن است یک قطعه در داخل کشور تولید شود، اما مواد اولیه، ماشین‌آلات یا فناوری مورد استفاده برای تولید آن از خارج تأمین شده باشد. در چنین شرایطی، افزایش نرخ ارز حتی بدون واردات مستقیم قطعه، هزینه تولید آن را بالا می‌برد. از سوی دیگر، افزایش نرخ ارز معمولاً با افزایش عمومی سطح قیمت‌ها نیز همراه می‌شود. بنابراین خودروساز علاوه بر افزایش مستقیم هزینه نهاده‌های ارزی، با افزایش سایر هزینه‌های تولید نیز مواجه می‌شود. به همین دلیل باید اثر ارز را به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم بررسی کرد. نمی‌توان گفت اگر نرخ ارز به‌عنوان مثال ۲۰ درصد افزایش پیدا کرد، قیمت خودرو نیز باید دقیقاً ۲۰ درصد افزایش پیدا کند. رابطه میان این دو متغیر خطی و یک‌به‌یک نیست و مجموعه‌ای از عوامل در فاصله میان نرخ ارز و قیمت نهایی خودرو قرار دارند. بخشی از فعالان بازار معتقدند حتی زمانی که قطعه یا ماده اولیه با ارز قبلی خریداری شده، قیمت محصول با نرخ ارز جدید تعدیل می‌شود.

آیا افزایش قیمت خودرو فقط از مسیر افزایش واقعی هزینه تولید اتفاق می‌افتد یا انتظارات تورمی و قیمت‌گذاری بر مبنای هزینه جایگزینی نیز نقش دارد؟

در اقتصاد تورمی، فعال اقتصادی فقط به‌هزینه‌ای که امروز پرداخت کرده نگاه نمی‌کند، بلکه به هزینه‌ای که برای جایگزینی آن کالا یا نهاده در آینده خواهد داشت نیز توجه دارد. بنابراین ممکن است کالایی با ارز قبلی خریداری شده باشد، اما تولیدکننده بدانند برای خرید مجدد همان کالا باید ارز گران‌تری پرداخت کند. این همان چیزی است که در بسیاری از بازارها به‌عنوان هزینه جایگزینی شناخته

XSS PRO

MVM
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 ۵۵ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



از خودروها، شیوه انجام تعمیرات با قطعات مرتبط با آن می‌تواند زمینه‌ساز مشکلات جدیدی شود. براساس اطلاعات منتشر شده، نگرانی اصلی به مجموعه باتری و عملکرد آن در شرایط خاص مربوط می‌شود. هر چند مورد درباره تمامی جزئیات فنی موضوع توضیح گسترده‌ای ارائه نکرده، اما تأکید کرده خودروهای مشمول باید دوباره توسط نمایندگی‌ها بررسی شوند تا مطمئن حاصل شود فرآیند اصلاحی مطابق استانداردهای مورد نظر انجام شده است. اهمیت این موضوع از آن جانشانی می‌شود که باتری مهم‌ترین و گران‌ترین بخش هر خودرو برقی محسوب می‌شود. هر گونه نقص در این مجموعه نه تنها می‌تواند بر عملکرد خودرو تأثیر بگذارد، بلکه در موارد خاص ممکن است نگرانی‌های ایمنی نیز ایجاد کند.

شرکت Ford بار دیگر ناچار به فراخوان شماری از خودروهای برقی Mach-E شده است؛ اما این بار مشکل نه به نقص اولیه باتری، بلکه به فرآیند تعمیرات قبلی مربوط می‌شود. براساس گزارش منتشر شده، مورد به این نتیجه رسیده که در برخی خودروها، اقدام اصلاحی انجام شده در یک فراخوان گذشته ممکن است به جای رفع کامل مشکل، شرایط را پیچیده‌تر کرده باشد. ماجرا به پرونده‌ای بازمی‌گردد که پیش‌تر برخی مدل‌های موستانگ Mach-E را به دلیل نگرانی درباره عملکرد اجزای باتری و نتایج آزمون‌ها تحت تأثیر قرار داده بود. مورد در آن زمان راهکاری برای رفع نقص ارائه کرد و خودروهای مشمول از طریق شبکه نمایندگی‌ها تحت تعمیر قرار گرفتند. با این حال، بررسی‌های بعدی نشان داده که در تعدادی

در دسر باتری برای «موستانگ» برقی ادامه دارد!



رئیس هیات عامل ایدرو با تأکید بر لزوم چابک‌سازی ساختار اداری و عملیاتی شرکت هیکو گفت:

تعامل با شرکای بین‌المللی باید دوسویه و همراه با انتقال فناوری باشد



هیکو افزود: «هیکو سرمایه ملی کشور است و برای بهره‌وری حداکثری، نیازمند چابکی در فرآیندهای تولیدی، تأمین و بازرگانی است. وزارت صمت در راستای حمایت همه‌جانبه از تولید ملی و حفظ تداوم چرخه فعالیت سازندگان داخلی، با جدیت مانع از واردات بی‌رویه ماشین‌آلات و محصولات خواهد شد که امکان و ظرفیت ساخت باکیفیت آن‌ها در داخل کشور و به‌ویژه در هیکو وجود دارد.»

مقیمی خاطرنشان کرد: «سیاست حمایتی ما مشروط به افزایش بهره‌وری، تحویل به‌موقع سفارش‌ها و رعایت بالاترین استانداردهای کیفی است تا بخش‌های معدنی و عمرانی کشور با اطمینان کامل نیازهای خود را از توان داخلی تأمین کنند.»

برنامه جامع هیکو برای جهش تولید و تسریع در داخلی‌سازی تدوین شده است همچنین مهدی خطیبی، مدیرعامل شرکت هیکو در نشست که در همین خصوص برگزار شده بود، ضمن قدردانی از نگاه توسعه‌ای،

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «ایدرنو نیوز» فرشاد مقیمی با اشاره به اهمیت راهبردی جایگاه هیکو در نوسازی ناوگان ماشین‌آلات راه‌سازی و معدنی کشور، پیگیری دقیق و سریع توافقات انجام شده در سفر به بلاروس را یک ضرورت دانست و گفت: «ویکورد وزارت صمت و ایدرو در توسعه همکاری با شرکای بین‌المللی، مبتنی بر یک رابطه متوازن و دوسویه است. همکاری با طرف‌های خارجی نباید صرفاً به خرید یا مونتاژ محدود شود؛ بلکه باید با انتقال واقعی فناوری و دانش فنی، ارتقای ظرفیت‌های مهندسی و تعمیق ساخت داخل همراه باشد تا زمینه توسعه دانش بومی در صنایع سنگین فراهم شود.»

هیکو سرمایه ملی کشور رئیس هیات عامل ایدرو با تأکید بر لزوم چابک‌سازی ساختار اداری و عملیاتی شرکت

پیگیری يك موضوع Follow up

اسقاط خودروهای فرسوده پیش‌نیاز صرفه‌جویی انرژی و ارتقای ایمنی کشور است



رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) گفت: «اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده نه تنها یک الزام زیست‌محیطی برای کاهش آلودگی کلان‌شهرها و ارتقای ایمنی جاده‌هاست، بلکه یکی از کلیدی‌ترین ابزارهای مدیریت و صرفه‌جویی در مصرف سوخت کشور به‌شمار می‌رود.» فرشاد مقیمی با حضور در جمع اعضای هیات‌مدیره انجمن صنفی کارفرمایان مراکز اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده کشور با اشاره به اهمیت اجرای دقیق تکالیف قانون ساماندهی صنعت خودرو و آیین‌نامه‌های اجرایی ماده ۱۰ این قانون اظهار داشت: «سیاست محوری ما تقویت زنجیره ارزش بازیافت و تثبیت درآمدهای پایدار برای مراکز اسقاط است. بر این اساس پیگیری شفافیت در سامانه سداد نوسازی ناوگان، حل چالش نقدینگی و تسریع در تسویه مطالبات گواهی‌های اسقاط از سوی خودروسازان و واردکنندگان، در صدر اولویت‌های اجرایی قرار دارد تا بتوانیم رکورد نوسازی ناوگان فرسوده را با مشارکت فعال بخش خصوصی ارتقا دهیم.» رئیس هیات عامل ایدرو با اشاره به لزوم تعامل مستمر با تشکلهای تخصصی تصریح کرد: «انجمن صنفی مراکز اسقاط خودروهای فرسوده کشور، با زوی توانمند حاکمیت در اجرای این طرح ملی است و وزارت صمت آمادگی دارد با همفکری و بهره‌گیری از پیشنهادهای کارشناسی این انجمن، مشوق‌ها و فرآیندهای اداری را بیش از پیش تسهیل کند.» در بخش دیگری از این نشست، حسن کریمیان، رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودروهای فرسوده کشور با ارائه گزارشی از ظرفیت‌های موجود و عملکرد مراکز اسقاط در سراسر کشور از رویکرد حمایتی و پیگیری‌های موثر وزارت صمت و به‌ویژه سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران قدردانی کرد. کریمیان با مثبت‌ارزایی کردن اقدامات صورت گرفته طی ماه‌های اخیر اظهار داشت: «حضور میدانی و دغدغه‌مندی فرشاد مقیمی، معاون وزیر صمت نسبت به مسائل تشکلهای بخش خصوصی، نشان‌دهنده عزم جدی ایدرو برای باز کردن گره‌های دیرینه صنعت اسقاط است. تعامل سازنده ایدرو با مراکز بازیافت، روح تازه‌ای به این بخش دمیده و ما آمادگی کامل داریم تا با پشتیبانی وزارت صمت، سهم اسقاط و خروج خودروهای پرمصرف را در سال جاری به حداکثر ممکن برسانیم.» در پایان این نشست، راهکارهای اجرایی در خصوص بهبود فرآیندهای مالی گواهی اسقاط، افزایش ظرفیت پذیرش ناوگان تجاری و سواری فرسوده و تسهیل ارتباط بین خودروسازان و مراکز اسقاط مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

نگاه View

نقدینگی سرگردان به سرمایه مولد تبدیل شود

به نقل از خانه ملت، جعفر قادری با اشاره به این که بازار سرمایه باید اعتماد را به مردم بازگرداند گفت: «در اقتصاد که تورم بالا، قدرت خرید مردم را به‌طور مستمر تحت تأثیر قرار داده و کاهش می‌دهد، نمی‌توان از خانوارها انتظار داشت برای حفظ ارزش دارایی خود دست روی دست بگذارند. وقتی مردم شاهد کاهش ارزش پول ملی هستند، طبیعی است که به سمت خرید زمین، مسکن، خودرو، ارز و طلا حرکت کنند.» وی افزود: «بنابراین مسأله اصلی، رفتار مردم نیست؛ مسأله، نبود ابزارهای مطمئن و مولدی است که به مردم اجازه دهد هم ارزش دارایی خود را حفظ کنند و هم سرمایه‌شان در خدمت اقتصاد کشور قرار گیرد.» این نماینده مردم در مجلس عنوان کرد: «امروز بخش قابل توجهی از دارایی خانوارها در قالب ارز و طلا در خانه‌ها، صندوق‌های امانات و سایر محل‌های نگهداری شخصی حبس شده است. این منابع برای صاحب آن، وسیله‌ای برای حفظ قدرت خرید است؛ اما برای اقتصاد ملی، عملاً



سرمایه‌ای بلااستفاده محسوب می‌شود.» وی بیان کرد: «اگر سیاست‌گذار به‌جای برخورد با این رفتار، مسیر مناسبی برای آن ایجاد کند، می‌توان همین منابع را به یکی از مهم‌ترین منابع تأمین مالی تولید تبدیل کرد.» قادری اظهار کرد: «یکی از راهکارهای قابل بررسی، ایجاد صندوق‌های سرمایه‌گذاری با درآمد ثابت است؛ تحت نظارت بانک مرکزی و سازمان بورس است؛ صندوق‌هایی که مردم بتوانند ارز خود را در آن‌ها نگهداری کنند و در مقابل، بازدهی ارزی دریافت کنند.» عضو کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: «در این صورت، فرد مجبور نیست برای حفظ ارزش دارایی خود، ارز را در خانه یا صندوق شخصی نگهداری کند. دارایی او در یک چارچوب رسمی، شفاف و تحت نظارت قرار می‌گیرد و هم‌زمان منابع ارزی می‌تواند برای تأمین مالی سرمایه‌گذاری، سرمایه ثابت و سرمایه در گردش واحدهای تولیدی و به‌ویژه طرح‌های صادرات‌محور مورد استفاده قرار گیرد. این یعنی تبدیل «ارز خانگی» به «سرمایه مولد»؛ بدون آن که مردم احساس کنند برای حفظ ارزش دارایی خود باید از منافع اقتصادی آن صرف‌نظر کنند.» وی بیان کرد: «افزایش استقلال از خرید طلا و سکه نیز قابل فهم است. مردم زمانی که ابزار مطمئن دیگری برای حفظ قدرت خرید خود نمی‌بینند، به دارایی‌هایی پناه می‌برند که تصور می‌کنند ارزش آن‌ها در برابر تورم حفظ می‌شود.»

زاپاس

Spare Tire

بررسی تعهدات پس از فروش خودروسازان در کمیسیون صنایع و معادن



– نشست فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد مجلس در مورد رفع تعهد ارزی
– نشست کمیسیون صنایع و معادن جهت بررسی لایحه قانون دائمی شدن اساسنامه پست جمهوری اسلامی ایران
– بررسی تعهدات خودروسازان در حوزه تولید، واردات و خدمات پس از فروش.

به نقل از خانه ملت، نشست‌های هفته جاری کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی روزهای دوشنبه و سه‌شنبه (۱۳ و ۱۴ مهرماه) برگزار خواهد شد دستور کار این کمیسیون به شرح ذیل است: – نشست کمیسیون مشترک فضای مجازی



بامو «M3» برقی برای شکار رکورد «شیائومی» به نوربرگرینگ رفت



«رقابت میان خودروسازان آلمانی و برندهای نوظهور چینی وارد مرحله تازه‌ای شده است. در حالی که Ultra XiaomiSU7 طی ماه‌های اخیر با ثبت زمان‌های چشمگیر در پیست Nürburgring توجه صنعت خودرو را به خود جلب کرده، BMW نیز مراحل نهایی توسعه نخستین M۳ تمام‌برقی را در همان پیست مشهور ادامه می‌دهد؛ خودرویی که به‌منظر می‌رسد یکی از اهداف اصلی آن رقابت مستقیم باسدان پر قدرت چینی باشد. تصاویر و اطلاعات منتشر شده از آزمایش‌های اخیر نشان می‌دهد نمونه‌های پیش‌تولیدی M۳ برقی با جدیت در نوربرگرینگ در حال آزمون هستند. این خودرو که بر پایه معماری جدید Neue Klasse توسعه یافته، قرار است آغاز فصل تازه‌ای در تاریخ خانواده M۳ باشد؛ فصلی که برای نخستین‌بار نام مشهور M۳ را

ویژه‌ها



لایحه دولت در خصوص تعیین شروط جدید برای واردات خودرو دارای ابهام است



«عضو هیات‌رئیس مجلس شورای اسلامی ضمن تشریح جزئیات لایحه الحاق تبصره ۳ به ماده ۴ قانون ساماندهی صنعت خودرو گفت: «لایحه دولت دارای ابهام است.» علیرضا سلیمی با اشاره به این که این لایحه در صحن مجلس اعلام وصول شد، افزود: «در ماده ۴ قانون ساماندهی صنعت خودرو و شروطی برای واردات خودرو تعیین شده است؛ اعم از این که خدمات پس از فروش ارائه شود و واردات قطعات غیر تجاری از حمایت‌های این قانون مستثنی است. از سویی ماده ۴ قانون ساماندهی صنعت خودرو دو تبصره نیز دارد که در یکی از آن‌ها آمده است که این قانون ۵ ساله است و دولت در لایحه جدید خود نیز با الحاق تبصره ۳ به ماده ۴ قانون مذکور به‌دنبال این است که به اشخاص حقیقی اجازه واردات خودرو بدهد.»

دیگه چه خبر؟



۱۴ میلیون وسیله فرسوده ۲۰ میلیارد لیتر بنزین در سال مصرف می‌کنند



«بررسی آمار مربوط به خودروهای سواری و موتورسیکلت‌های فرسوده نشان می‌دهد فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل فقط یک مساله مرتبط با ایمنی، آلودگی هوا یا کیفیت تردد نیست؛ بلکه به یکی از عوامل قابل توجه در مصرف بالای بنزین کشور نیز تبدیل شده است. برآوردهای موجود نشان می‌دهد حدود ۱۴ میلیون دستگاه خودرو سواری و موتورسیکلت فرسوده در کشور تردد دارند و مجموع مصرف سالانه آن‌ها به حدود ۲۰۳ میلیارد لیتر بنزین می‌رسد. بر اساس این برآورد، حدود ۲۶ میلیون خودرو سواری و ۱۱ میلیون و ۳۹۵ هزار و ۳۳۸ دستگاه موتورسیکلت در گروه مورد بررسی قرار دارند. این دو گروه در مجموع نزدیک به ۱۴ میلیون وسیله نقلیه را تشکیل می‌دهند؛ ناوگانی که به‌دلیل سن بالا و مصرف سوخت بیشتر، نسبت به وسایل نقلیه جدیدتر بنزین بیشتری مصرف می‌کند.

توئیتر!



واگذاری سایپا در انتظار تصمیم نهایی دولت



«زهره عالی‌پور، رئیس سازمان خصوصی‌سازی درباره آخرین وضعیت تعیین تکلیف واگذاری سایپا گفت: «در خصوص این موضوع، اختلاف‌نظرهایی وجود دارد برخی نمایندگان درباره این که آیا سایپا باید همچنان در اختیار دولت باقی بماند یا واگذار شود، دیدگاه‌های متفاوتی دارند.» وی در مصاحبه با سیماافزود: «در بخش خصوصی تقریباً اتفاق نظر وجود دارد که شرایط سایپا به گونه‌ای است که باید هر چه سریع‌تر سرمایه‌گذاری جدید به این شرکت تزریق شود و مدل بازسازی آن نیز در سریع‌ترین زمان ممکن تعیین تکلیف شود. اما این موضوع در دولت مطرح شده و درباره آن اختلاف‌نظرهایی وجود دارد. ما نیز در دیدار با نمایندگان، توضیحاتی درباره موضوع واگذاری سایپا ارائه کردیم.» عالی‌پور تصریح کرد: «صرف‌نظر از این مباحث، سیاست‌ها و قوانین مشخص می‌کنند که چه شرکتی در گروه یک، امکان واگذاری صددرصدی دارد.

در نیمه نخست سال جاری رقم خورد؛

تولید خودروهای سواری یک‌سوم کاهش یافت



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«تولید خودروهای سواری در نیمه نخست سال ۱۴۰۵ با افتی قابل توجه مواجه شده است؛ کاهش که نه تنها از کاهش ۱۶۵ هزار دستگاهی تولید نسبت به مدت مشابه سال گذشته حکایت دارد، بلکه می‌تواند تبعات گسترده‌ای برای بازار خودرو، قیمت‌ها، زنجیره قطعه‌سازی و توان عرضه خودروسازان به‌همراه داشته باشد. براساس آمار تولید منتشر شده از سوی وزارت صمت، خودروسازان در ۶ ماهه نخست امسال در مجموع ۲۹۶ هزار و ۴۰۹ دستگاه خودرو سواری تولید کرده‌اند؛ این رقم در مدت مشابه سال ۱۴۰۴، ۴۶۱ هزار و ۹۹۱ دستگاه بوده است. به این ترتیب، تولید سواری در نیمه نخست امسال ۱۶۵ هزار و ۵۸۲ دستگاه کمتر از سال گذشته بوده که به معنای افت ۳۵.۸ درصدی تولید است. کاهش نزدیک به یک‌سوم تولید در فاصله یک سال، صرفاً افت آماری نیست و می‌تواند نشانه‌ای از تشدید محدودیت‌ها در سمت عرضه بازار خودرو باشد. زمانی که تولید با چنین شدتی کاهش پیدا می‌کند، توان خودروسازان برای پاسخگویی به تقاضای موجود نیز محدودتر شده و فاصله میان عرضه و تقاضا می‌تواند افزایش پیدا کند. مهم‌ترین پیامد کاهش تولید، کاهش حجم خودروهای قابل عرضه به بازار است. در شرایطی که تقاضا برای خودرو همچنان وجود دارد، افت تولید می‌تواند به شکل‌گیری از تشدید



عکس جنبه تزیینی دارد

کمبود برخی محصولات منجر شود. در چنین شرایطی، خودروهایی که با تیراژ پایین‌تری تولید می‌شوند ممکن است با فاصله بیشتری میان قیمت کارخانه و بازار مواجه شوند. کاهش عرضه همچنین می‌تواند قدرت انتخاب مصرف‌کننده را محدود کند و زمان انتظار برای دریافت خودرو را افزایش دهد. در صورتی که روند افت تولید ادامه‌دار باشد، فشار تقاضا بر محصولات موجود در بازار بیشتر شده و احتمال افزایش قیمت‌های معاملاتی نیز بالا می‌رود؛ هر چند میزان اثرگذاری آن بر قیمت به عواملی مانند نرخ ارز، قدرت خرید، سیاست‌های فروش و میزان تقاضای واقعی بستگی دارد. این در حالی است که افت تولید خودرو تنها خودروسازان را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد. صنعت

اینفوگرافشی

Infophography

رشد درآمد شرکت «ایمن خودرو شرق» در ۶ ماهه نخست سال جاری

درآمد شهریورماه

۵۰۴

میلیارد تومان



میزان افزایش

۷

درصد

میزان درآمد ۶ ماهه

۳,۲۶۰

میلیارد تومان

شرکت «ایمن خودرو شرق» در ۶ ماهه منتهی به شهریورماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۳,۲۶۰ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چین تلند؟



خودروهای اقتصادی پشت‌سدوارات؛ انتقاد مجلس از سیاست‌های دولت

«یک نماینده مجلس شورای اسلامی با انتقاد از سیاست‌های فعلی دولت در بازار خودرو، قیمت‌گذاری دستوری و محدودیت واردات خودروهای اقتصادی را از عوامل تداوم مشکلات این بازار دانست و خواستار حرکت به سمت رقابت بیشتر، آزادسازی قیمت‌ها و تسهیل واردات خودروهای اقتصادی شد. ابوالفضل ظهرهوند ادامه داد: «دخالت‌های مکرر دولت در اقتصاد، به‌جای حل مشکلات، در مواردی به پیچیده‌تر شدن آن‌ها منجر شده است.»

چرا؟



تبعات ادامه سیاست‌های دستوری در بازار خودرو

«به گفته ظهرهوند، شورای رقابت نیز در سال‌های اخیر نتوانسته آن‌گونه که انتظار می‌رود نقش خود را در ایجاد یک بازار رقابتی ایفا کند. این نماینده مجلس معتقد است ادامه سیاست‌های دستوری در بازاری که با انحصار مواجه است، امکان شکل‌گیری رقابت واقعی را کاهش می‌دهد. این نماینده مجلس با اشاره به وضعیت واردات خودرو گفت: «تازمانی که ورود خودروهای خارجی با محدودیت و ابهام همراه باشد و تولید داخلی نیز از فضای رقابتی کافی برخوردار نباشد، سیاست تعیین دستوری قیمت نمی‌تواند به ساماندهی بازار منجر شود.»

برای چه؟



صنعت خودرو نیاز به بازنگری در شیوه سیاست‌گذاری دارد

«نماینده تهران در پارلمان تأکید کرد: «تغییر رویکرد اقتصادی، فراتر از اصلاح یک بخش یا یک نهاد مشخص است و نیاز به بازنگری در شیوه سیاست‌گذاری دارد.» وی اضافه کرد: «ازدسازی قیمت‌ها، ایجاد امکان رقابت بیشتر و فراهم کردن شرایط مناسب برای واردات خودرو می‌تواند بخشی از راهکارهای خروج بازار از وضعیت فعلی باشد.» ظهرهوند افزود: «اگر تولیدکننده با قیوب واقعی مواجه نباشد و قیمت محصول نیز خارج از سازوکار عرضه و تقاضا تعیین شود، انگیزه لازم برای افزایش بهره‌وری و ارتقای کیفیت کاهش پیدا نمی‌کند.»

اولویت‌ها با تولید خودروهایی با مصرف بهینه است



«به نقل از خانه ملت، احمد مرادی، عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی با اشاره به مراحل پایانی راه‌اندازی پالایشگاه «مهر خلیج فارس» گفت: «با بهره‌برداری از این پالایشگاه و ورود آن به مدار تولید، کشور برای سال‌های طولانی از نظر تامین بنزین مورد نیاز به خودکفایی رسیده و وابستگی به واردات این فرآورده استراتژیک قطع خواهد شد.»

نماینده مردم هرمزگان در مجلس افزود: «هدف گذاری اصلی ما تولید حداکثری در داخل کشور است و راه‌اندازی این پالایشگاه تأثیر بسزایی در دستیابی به این هدف و قطع وابستگی به خرید بنزین از خارج از کشور خواهد داشت.»

وی افزود: «پالایشگاه مهر خلیج فارس مراحل پایانی کار خود را طی می‌کند و به‌زودی وارد مدار خواهد شد. با راه‌اندازی این پالایشگاه در طولانی مدت با تکیه بر توان داخلی خواهیم توانست نیاز کشور به بنزین را تامین کنیم.»

مرادی در عین حال بر لزوم مدیریت مصرف تأکید کرد و گفت: «اگرچه پالایشگاه مهر خلیج فارس نیاز واقعی کشور را تامین خواهد کرد، اما باید توجه داشت که «تامین بنزین با تکیه بر تولید داخلی» به‌تنهایی کافی نیست و صرفه‌جویی و مدیریت مصرف نیز باید در دستور کار قرار گیرد. اگر مصرف بهینه نباشد، هرچقدر هم ظرفیت تولید افزایش یابد، باز هم با تراز منفی و کمبود مواجه خواهیم شد.»

عضو کمیسیون انرژی مجلس ارتقای کیفیت خودروها را ضلع دیگر این راهبرد دانست و خاطرنشان کرد: «یکی از اقدامات اساسی برای کنترل مصرف سوخت، تولید خودروهای باکیفیت و متناسب با استانداردهای روز جهانی است.»

وی در پایان تأکید کرد: «اولویت ما تولید خودروهایی با مصرف بهینه و آل‌بندگی کمتر در داخل کشور است؛ اما در صورتی که امکان تولید خودرو باکیفیت و کم‌مصرف در داخل فراهم نباشد، دولت باید اجازه دهد خودروهای خارجی که هم از نظر مصرف سوخت بهینه هستند و هم استانداردهای زیست‌محیطی مطلوب‌تری دارند، وارد کشور شوند.»



و سپر را در بر می گیرد. نتیجه کار، چهره‌ای بسیار تهاجمی تر برای RAV۴ است که تفاوت قابل توجهی با شخصیت خانوادگی و شهری نسخه‌های استاندارد دارد. در واقع، خودرو بیش از آن که به یک کراس اوور شهری شباهت داشته باشد، یادآور شاسی‌بلندهایی است که برای سفرهای طولانی و ماجراجویی در مناطق دور افتاده طراحی شده‌اند. نکته جالب این جاست که خود RAV۴ در بسیاری از بازارها بیشتر به عنوان یک خودرو خانوادگی، اقتصادی و مناسب استفاده روزمره شناخته می‌شود. با این حال محبوبیت روزافزون تجهیزات ماجراجویانه باعث شده خودرو سازان تلاش کنند محصولات خود را با ظاهر و قابلیت‌های نزدیک‌تر به خودروهای آفرودی عرضه کنند. همین روند طی سسال‌های اخیر موجب افزایش استقبال از نسخه‌های Adventure، Trail و Woodland در بازارهای مختلف شده است.

تویوتا با معرفی یک تجهیز جدید برای RAV۴ نشان داده که این کراس اوور پر فروش می‌تواند ظاهری بسیار خشن‌تر از نسخه‌های معمولی داشته باشد. این شرکت برای بازار استرالیا یک گاواهن Bull Bar بزرگ و تمام‌عیار را به‌فهرست تجهیزات RAV۴ اضافه کرده، قطعه‌ای که ظاهر خودرو را بیش از هر زمان دیگری به شاسی‌بلندهای آفرودی سنتی نزدیک می‌کند. استفاده از گاواهن سال‌هاست در بازارهای آفرودی مانند استرالیا محبوبیت بالایی دارد. رانندگانی که در مناطق دور افتاده تردد می‌کنند، اغلب از این تجهیزات برای محافظت بیشتر از بخش جلویی خودرو در برابر برخورد با حیوانات وحشی، شاخه‌های درختان یا موانع خارج از جاده استفاده می‌کنند. حالا تویوتا تصمیم گرفته چنین راهکاری را برای یکی از محبوب‌ترین کراس اوورهای خود نیز ارائه دهد.

این مجموعه جدید تقریباً تمام عرض بخش جلویی خودرو را پوشش می‌دهد و ساختاری فلزی-جلوپنجره، چراغ‌ها

آفرودر شهری خشن‌تر از همیشه شد



۶ چرخ؛ یک اکواسپرت و هزار سوال بی‌پاسخ



دنیای خودرو گاهی میزبان پروژه‌هایی می‌شود که بیش از آن که تحسین برانگیز باشند، باعث شگفتی و سردرگمی مخاطبان می‌شوند. یکی از تازه‌ترین نمونه‌ها یک Ford EcoSport شش چرخ است؛ خودرویی که به نظر می‌رسد با الهام از پروژه‌های افراطی مانند AMG Mercedes-Benz G۶۳ ساخته شده، اما فاصله زیادی با فلسفه و توانایی‌های آن خودروهای مشهور دارد. اکواسپرت در حالت استاندارد یک کراس اوور جمع‌وجور اقتصادی است که برای استفاده روزمره شهری طراحی شده است. با این حال، مالک یا سازنده این پروژه تصمیم گرفته نسخه‌ای کاملاً متفاوت از آن خلق کند. برای تحقق این ایده، بخش عقب خودرو کشیده‌تر شده و یک محور اضافی

به آن افزوده شده است؛ تغییری که تعداد چرخ‌ها را از ۴ به ۶ چرخ افزایش داده و ظاهر خودرو را به چیزی میان یک پروژه نمایشگاهی و یک خودرو آزمایشی تبدیل کرده است. نکته جالب این جاست که برخلاف بسیاری از خودروهای ۶ چرخ مشهور جهان، این پروژه ظاهراً از سیستم محرک ۶ چرخ واقعی بهره نمی‌برد. به عبارت دیگر، اضافه شدن محور سوم بیشتر با هدف ایجاد ظاهر متفاوت انجام شده تا افزایش توانایی‌های حرکتی یا آفرودی. همین موضوع باعث شده بسیاری از علاقه‌مندان خودرو این پروژه را بیشتر یک نمایش ظاهری بدانند تا یک ارتقای مهندسی واقعی.

«هیوندای» درباره هجوم خودروهای چینی به آمریکا هشدار داد



در حالی که خودروهای چینی طی سال‌های اخیر با سرعتی چشمگیر بازارهای اروپا، آسیا و آمریکای لاتین را تحت تأثیر قرار داده‌اند، Hyundai معتقد است بزرگ‌ترین چالش هنوز در راه است. مدیران این خودروساز کره‌ای هشدار داده‌اند که در صورت ورود گسترده برندهای چینی به آمریکا، ساختار رقابت در یکی از مهم‌ترین بازارهای خودرو جهان می‌تواند دگرگون شود. خودروسازان چینی در مدت کوتاهی از تولیدکنندگان محلی به باز یگران جهانی تبدیل شده‌اند. شرکت‌هایی مانند، BYD، Geely، Chery و چندین برند دیگر اکنون در بازارهای مختلف حضور دارند و با ترکیب فناوری‌های جدید، تجهیزات گسترده و قیمت‌گذاری رقابتی، سهم بازار خود را به سرعت افزایش داده‌اند. با این حال، بازار آمریکا تاکنون به دلیل تعرفه‌ها و محدودیت‌های تجاری سنگین تا حد زیادی از این موج در امان مانده است. هیوندای معتقد است این وضعیت ممکن است دائمی نباشد. از نگاه مدیران شرکت، خودروسازان چینی توان مالی، ظرفیت تولید و سرعت توسعه محصولی را در اختیار دارند که می‌تواند برای بسیاری از برندهای سنتی به چالشی جدی تبدیل شود. به همین دلیل، حتی اگر ورود گسترده آن‌ها به آمریکا در کوتاه‌مدت رخ ندهد، خودروسازان بین‌المللی باید خود را برای چنین سناریویی آماده کنند.

احداث چهار کارخانه برای مونتاژ و تولید خودرو و باتری در قاره سبز؛

نقشه «بی‌وای‌دی» برای فتح بازار اروپا چیست؟

خبر News

بازگشت قدرت به «آسترا»

شرکت Opel نسخه جدید و قدرتمند Astra GSE Line را معرفی کرده است؛ خودرویی که از نظر مشخصات فنی بیش از هر زمان دیگری به مدل‌های افسانه‌ای OPC نزدیک شده، اما مدیران اوپل همچنان تمایلی ندارند آن را در کلاس هات‌هچ‌های سنتی قرار دهند. آسترا GSE Line جدید به یک سامانه پلاگین-هیبریدی مجهز شده که مجموع قدرت آن به ۲۷۶ اسب‌بخار می‌رسد. این رقم نه تنها به شکل قابل توجهی بالاتر از نسخه‌های معمولی آستراست، بلکه آن را در محدوده عملکردی خودروهایی قرار می‌دهد که تا چند سال پیش به عنوان هات‌هچ‌های جدی بازار شناخته می‌شدند. با این وجود، اوپل ترجیح می‌دهد تمرکز تبلیغاتی خود را روی ترکیب عملکرد، بهرهوری و فناوری قرار دهد، نه صرفاً هیجان رانندگی.



این خودرو بخشی از استراتژی جدید گروه Stellantis برای توسعه مدل‌های اسپرت برقی و هیبریدی محسوب می‌شود. در نتیجه، آسترا GSE Line علاوه بر قدرت بیشتر، از مجموعه‌ای از به‌روزرسانی‌های فنی شامل تنظیمات اختصاصی شاسی، سیستم تعلیق بازنگری‌شده و ارتقای مربوط به فرمان‌پذیری نیز بهره می‌برد. هدف از این تغییرات ارائه تجربه‌ای اسپرت‌تر بدون قربانی کردن راحتی استفاده روزمره عنوان شده است.

در بخش طراحی نیز خودرو تفاوت‌هایی با نسخه‌های استاندارد دارد. سپرهای اختصاصی، رینگ‌های بزرگ‌تر، جزئیات مشکی‌رنگ و برخی عناصر آیرودینامیکی باعث شده‌اند ظاهر آسترا تهاجمی‌تر و اسپرت‌تر به نظر برسد. با این حال اوپل همچنان از طراحی‌های افراطی و باله‌های بزرگ که در بسیاری از هات‌هچ‌های سنتی دیده می‌شود، فاصله گرفته است.

نکته جالب این که نام GSE در گذشته به محصولات اسپرت و عملکردمحور اوپل اختصاص داشت، اما اکنون این برند از آن به عنوان نمادی برای محصولات برقی و هیبریدی پر فروش استفاده می‌کند. این تغییر رویکرد به‌خوبی نشان می‌دهد تعریف خودروهای اسپرت در حال تحول است و معیارهایی مانند مصرف انرژی و فناوری‌های الکتریکی روزبه‌روز اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند.

نیز دور نگه می‌دارد. به همین دلیل برنامه جدید BYD تنها یک پروژه تولیدی ساده نیست، بلکه بخشی از رقابتی بزرگ‌تر برای تسلط بر بازار خودروهای برقی اروپا محسوب می‌شود؛ بازاری که در سال‌های آینده یکی از مهم‌ترین میدان‌های نبرد میان خودروسازان چینی و برندهای باسابقه اروپایی خواهد بود.

مراحل بعد از کاغذبازی اداری

نخستین گام عملی این برنامه اکنون در مجارستان برداشته شده است. BYD به تازگی ساخت کارخانه خود در شهر Szegeed را به پایان رسانده و مراحل تولید آزمایشی در این مجموعه آغاز شده است. این کارخانه قرار است به نخستین پایگاه بزرگ تولیدی شرکت در اتحادیه اروپا تبدیل شود و نقش مهمی در تأمین نیاز بازارهای اروپایی ایفا کند.

اما برنامه‌های BYD به مجارستان محدود نمی‌شود. Alfredo Altavilla اعلام کرده شرکت هم‌زمان مذاکراتی را با دولت‌ها و خودروسازان فعال در اسپانیا، فرانسه و ایتالیا آغاز کرده است. نکته قابل توجه آن که BYD لزوماً به دنبال ساخت همه کارخانه‌ها از ابتدا نیست و یکی از گزینه‌های جدی روی میز، خرید یا بهره‌برداری از کارخانه‌هایی است که در حال حاضر با ظرفیت کامل فعالیت نمی‌کنند. این رویکرد می‌تواند پروژه‌های سرمایه‌گذاری را کاهش دهد و زمان ورود به تولید انبوه را کوتاه‌تر کند.

آلتاویلا در گفت‌وگو با رسانه‌ها تأکید کرده که دستیابی به اهداف بلندمدت شرکت در اروپا بدون توسعه گسترده ظرفیت تولید امکان‌پذیر نخواهد بود. به گفته او، BYD در نهایت به سه کارخانه مونتاژ خودرو و یک مرکز اختصاصی تولید یا مونتاژ باتری در اروپا نیاز خواهد داشت.

او در عین حال تأکید کرده اجرای چنین برنامه‌ای یک پروژه کوتاه‌مدت نیست و طی چند ماه آینده به نتیجه نخواهد رسید. با این حال، مدیران شرکت معتقدند اگر BYD بخواهد به حجم فروش مورد نظر خود در اروپا دست پیدا کند و هم‌زمان با الزامات و مقررات اتحادیه اروپا نیز هماهنگ باشد، ناگزیر باید شبکه‌ای از مراکز تولیدی محلی را در اختیار داشته باشد.



می‌شود که می‌تواند ساختار صنعت خود و قاره سبز را تحت تأثیر قرار دهد.

در همین راستا Alfredo Altavilla، مدیر باسابقه پیشین گروه فیات-کرایسلر و مشاور فعلی عملیات اروپایی BYD اعلام کرده این شرکت در حال بررسی ایجاد سه کارخانه مونتاژ خودرو در اروپاست. علاوه بر این، یک سایت اختصاصی برای تولید یا مونتاژ باتری‌های خودروهای برقی نیز در برنامه‌های آینده شرکت قرار دارد. اگر چنین برنامه‌ای به‌طور کامل عملی شود، BYD در مجموع به چهار مرکز صنعتی بزرگ در اروپا دست خواهد یافت؛ سه مجموعه برای تولید خودرو و یک مرکز ویژه برای باتری. این موضوع می‌تواند مزیت مهمی برای شرکت ایجاد کند؛ زیرا علاوه بر کاهش وابستگی به صادرات از چین، امکان حضور نزدیک‌تر به مشتریان اروپایی و مدیریت بهتر هزینه‌های لجستیکی را فراهم خواهد کرد.

تحلیلگران معتقدند چنین توسعه‌ای می‌تواند نگرانی جدی برای خودروسازان سنتی اروپا ایجاد کند، تولید در داخل اروپا نه تنها موقعیت برندهای چینی را تقویت می‌کند، بلکه آن‌ها را از بخشی از محدودیت‌ها و تعرفه‌هایی که بر خودروهای وارداتی اعمال می‌شود

خودروساز چین تبدیل شده، حالا نگاه خود را فراتر از بازار داخلی دوخته و برنامه‌ای بسیار گسترده برای توسعه حضور صنعتی در اروپا در دست بررسی دارد. این شرکت معتقد است برای تثبیت جایگاه خود در بازار اروپا، صرف صادرات خودرو از چین کافی نخواهد بود و به همین دلیل در حال برنامه‌ریزی برای ایجاد شبکه‌ای از کارخانه‌های تولید خودرو و باتری در خاک اروپاست. اهمیت این برنامه زمانی بیشتر آشکار می‌شود که بدانیم BYD در حالی چنین سرمایه‌گذاری عظیمی را دنبال می‌کند که فروش داخلی آن در چین طی سال جاری با چالش‌هایی روبه‌رو بوده؛ اما هم‌زمان عملکرد بین‌المللی شرکت رشد چشمگیری را تجربه کرده است. همین موضوع مدیران شرکت را متقاعد کرده که توسعه حضور در بازارهای خارجی می‌تواند یکی از مهم‌ترین موتورهای رشد BYD در سال‌های آینده باشد.

بر اساس اطلاعات منتشر شده، BYD قصد دارد پیش از پایان سال جاری تولید انبوه خودرو را در کارخانه جدید خود در مجارستان آغاز کند. این واحد تولیدی نخستین گام از راهبرد صنعتی جدید شرکت در اروپاست و تنها بخشی از برنامه بزرگ‌تری محسوب



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

اگر تا چند سال پیش شرکت‌های چینی برای ورود به بازار اروپا عمدتاً به صادرات خودرو متکی بودند، اکنون برخی از بزرگ‌ترین بازیگران این صنعت به دنبال استقرار مستقیم در قلب قاره سبز هستند. در این میان، BYD بیش از هر برند دیگری توجه دولت‌ها، خودروسازان و تحلیلگران اقتصادی را به خود جلب کرده است؛ شرکتی که در مدت کوتاهی از یک تولیدکننده باتری به یکی از بزرگ‌ترین سازندگان خودروهای برقی جهان تبدیل شد و اکنون به‌نظر می‌رسد برنامه‌های بلندپروازانه‌تری را برای حضور در اروپا در سر دارد. گزارش‌های تازه نشان می‌دهد BYD تنها به مونتاژ خودرو در اروپا فکر نمی‌کند و ممکن است گام بعدی این شرکت، تولید هم‌زمان خودروهای برقی و باتری در خاک اروپا باشد. چنین تصمیمی می‌تواند اهمیت راهبردی بالایی داشته باشد؛ زیرا از یک سو وابستگی این برند به واردات از چین را کاهش می‌دهد و از سوی دیگر راهی برای عبور از تعرفه‌ها و محدودیت‌های تجاری اخیر اتحادیه اروپا فراهم می‌کند.

در شرایطی که اروپا تلاش می‌کند زنجیره تأمین صنعت خودروهای برقی را در داخل مرزهای خود تقویت کند و هم‌زمان با موج روبه‌رشد خودروهای چینی مواجه است، برنامه‌های BYD می‌تواند به یکی از مهم‌ترین تحولات صنعت خودرو در سال‌های آینده تبدیل شود. تحولی که نه تنها بر رقابت میان برندهای اروپایی و چینی اثر خواهد گذاشت، بلکه آینده سرمایه‌گذاری، اشتغال و تولید خودروهای برقی در قاره سبز را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد.

تلاش برای نفوذ بیشتر شرکت BYD که طی سال‌های اخیر به بزرگ‌ترین

شاسی‌بلند برقی «AMG» تا یک ماه دیگر رونمایی می‌شود

تصاویر آزمایشی منتشر شده طی ماه‌های گذشته نشان داده‌اند که خودرو از طراحی بسیار تهاجمی و متفاوتی نسبت به شاسی‌بلندهای فعلی مرسدس بهره می‌برد. فرم بدنه عضلانی، گلگیرهای برجسته، خطوط بدنه حجیم و تناسب خاص آن، بیش از آن که یادآور محصولات خانوادگی مرسدس باشد، به یک خودرو پر فروش خالص شباهت دارد. این موضوع نشان می‌دهد AMG قصد دارد هویت مستقل‌تری برای محصولات آینده خود ایجاد کند. گزارش‌ها حاکی از آن است که نسل جدید فناوری‌های الکتریکی AMG بهره خواهد برد. انتظار می‌رود خودرو به مجموعه‌ای از موتورهای برقی پیشرفته و سامانه چهار چرخ محرک هوشمند مجهز باشد؛ ترکیبی که می‌تواند خروجی قدرتی بسیار فراتر از بسیاری از شاسی‌بلندهای اسپرت فعلی بازار ارائه کند.

Mercedes-AMG تنها چند هفته تا رونمایی یکی از مهم‌ترین محصولات تاریخ خود فاصله دارد. بخش پر فروش مرسدس تا به این زمان به شاسی‌بلند تمام‌برقی اختصاصی AMG طی ماه آینده معرفی خواهد شد؛ خودرویی که قرار است نقش پرچمدار جدید فناوری و عملکرد این برند آلمانی را بر عهده بگیرد و فصل تازه‌ای را در استراتژی محصولات اسپرت مرسدس آغاز کند. اهمیت این خودرو به مراتب فراتر از معرفی یک شاسی‌بلند جدید است. برخلاف بسیاری از مدل‌های برقی فعلی مرسدس که نسخه‌هایی الکتریکی از محصولات موجود محسوب می‌شوند، این SUV از ابتدا به عنوان یک محصول اختصاصی AMG توسعه یافته است. به همین دلیل مهندسان این شرکت آزادی عمل بیشتری برای طراحی شاسی، قوای محرکه و ویژگی‌های دینامیکی آن داشته‌اند.



مرکزی ۱۱۲.۹ اینچی در کنار کلاستر دیجیتال ۱۱۰.۲ اینچی و هداپد بسپیلی، بخش فناوری کابین را تشکیل می‌دهند. قلب تپنده خودرو، موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژر با ۲۲۸ اسببخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون‌متر گشتاور است که نیرو را از طریق گیربکس هفت‌سرعت دو کلاچه به سیستم چهار چرخ محرک فورموشن منتقل می‌کند. سیستم Torque Vectoring و تعلیق تطبیقی DCC نیز کنترل خودرو را ارتقا می‌دهند. قیمت پایه گلف R مدل ۲۰۲۶ در آمریکا ۵۰ هزار و ۷۲۰ دلار اعلام شده است.

فولکس‌واگن گلف R مدل ۲۰۲۶ یکی از شاخص‌ترین هاچ‌بک‌های پر فروش منس بازار است که ظاهر نسبتاً محافظه کارانه گلف را با تجهیزات اسپرت و قوای فنی قدرتمند ترکیب می‌کند. در نمای خارجی، سپرهای اختصاصی R، جلوپنجره مشکی، چراغ‌های LED، نشان R، اسپویلر سسقفی و خروجی‌های چهارگانه اگزوز، هویت اسپرت خودرو را مشخص می‌کنند. رینگ‌های ۱۹ اینچی و جزئیات آبی‌رنگ نیز بر شخصیت این مدل تاکید دارند. کابین پنچ‌نفره گلف R به‌صندلی‌های اسپرت چرمی، فرمان اسپرت بانشان R و نورپردازی داخلی مجهز است. نمایشگر



«گلف R»؛ چابک‌ترین هاچ‌بک فولکس‌واگن



به رغم افت تولید خودرو در ماه‌های ابتدایی سال رقم خورد؛

رشد ۷۴/۶ درصدی تولید سه خودرو ساز بزرگ کشور در شهریور ماه



در نتیجه، جهش تولید شهر یورماه را باید در چارچوب بازگشت تیراژ از افت مردادماه و اثر احتمالی اصلاحات قیمتی ارزیابی کرد، نه به‌عنوان نشانه‌ای قطعی از تغییر روند تولید. از سوی دیگر، تحریم‌های تازه و اختلالات احتمالی در زنجیره تامین می‌تواند حفظ روند تولید را دشوارتر کند. بر این اساس، اگر محدودیت‌های تامین و حمل‌ونقل تشدید شود، عبور تیراژ سه خودرو ساز بزرگ از ۵۰۰ هزار دستگاه تا پایان سال، حتی با فرض تداوم رشدهای مقطعی ماهانه، دور از دسترس به‌نظر می‌رسد. همچنین بررسی آماری کدال نشان می‌دهد که پارس خودرو در ۶ ماه گذشته با افت ۶۰ درصدی تولید بار دیگر در این زمینه رکورددار است؛ هرچند که در آمار ماهانه نیز رکورددار رشد است.

جزئیات کارنامه خودرو سازان که در وبسایت کدال منتشر شده است، حکایت از افت ۳۱ درصدی تولید در ۶ ماه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته دارد. در این میان، تولید سه خودرو ساز بزرگ کشور یعنی ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در ماه پایانی تابستان برخلاف مردادماه با رشد ۷۴٫۶ درصدی مواجه شده است. همچنین در وبسایت کدال به این مساله اشاره شده است که در حالی که خودرو سازان در نیمه نخست سال گذشته به میزان ۴۰۶ هزار و ۲۱۸ دستگاه تولید کرده بودند، حجم تولید آن‌ها از ابتدای امسال تا ۳۱ شهریورماه به ۲۸۰ هزار و ۲۷۷ دستگاه کاهش یافته است. این یعنی حجم تولید سه خودرو ساز با افت ۳۱ درصدی مواجه شده است. این در شرایطی است که تولید پنج‌ماهه خودرو سازان با کاهش ۲۹ درصدی همراه شده بود.

برای ارزیابی اثر پایدار این سیاست‌ها، تداوم رشد تولید در ماه‌های بعد ضروری است. در سمت عرضه، مشکلات تامین قطعات و مواد اولیه همچنان یکی از عوامل محدودکننده تولید محسوب می‌شود. بخشی از زنجیره تامین خودرو سازی به واردات وابسته است و هرگونه اختلال در نقل‌وانتقال کالا، تامین ارز، حمل‌ونقل و دسترسی به قطعات می‌تواند مستقیماً بر برنامه تولید اثر بگذارد. در چنین شرایطی، تشدید محدودیت‌های حمل‌ونقل و تحریم‌های جدید آمریکا علیه سه خودرو ساز بزرگ، ریسک تامین را افزایش داده است. بنابراین، رشد شهر یورماه در شرایطی ثبت شده که صنعت خودرو برای حفظ همین سطح تولید، نیازمند ثبات در مسیر تامین قطعات و مواد اولیه است. در سمت تقاضا نیز وضعیت بازار چندان مساعد نیست. کاهش قدرت خرید خانوارها و افزایش فاصله قیمت خودرو با درآمد مصرف‌کنندگان، ظرفیت جذب بازار را محدود کرده است. از این منظر، افزایش تولید بدون تناسب با قدرت خرید و سازوکار عرضه، لزوماً به معنای رونق پایدار تولید نیست. سیاست‌های قیمتی اخیر می‌تواند بخشی از انگیزه تولید کنندگان برای افزایش عرضه را تقویت کند؛ اما تداوم این روند به شرایط بازار و وضعیت هزینه‌های تولید نیز وابسته خواهد بود. در این میان، فاصله تیراژ فعلی با هدف گذاری وزارت صمت نیز قابل توجه است. اگر هدف تولید یک میلیون دستگاهی برای سال جاری را مبنای قرار دهیم، سه خودرو ساز بزرگ در ۶ ماه دوم باید ۷۱۹ هزار و ۷۲۳ دستگاه دیگر تولید کنند؛ یعنی به‌طور متوسط نزدیک به ۱۲۰ هزار دستگاه در ماه در نیمه دوم سال. این میزان فاصله معناداری با عملکرد نیم‌سال نخست دارد. حتی اگر خودرو سازان در ۶ ماه دوم دقیقاً به اندازه نیمه نخست تولید کنند، مجموع تیراژ سالانه آن‌ها به حدود ۵۶۰ هزار دستگاه خواهد رسید.



احسان ناصر یابلی

e.naseri@autoworld.ir

رشد ۷۴٫۶ درصدی تولید سه خودرو ساز بزرگ در شهریورماه نسبت به مردادماه در حالی ثبت شد که تیراژ در نیمه نخست سال ۳۱ درصد کاهش یافته است. تشدید تحریم‌ها تولید را با مشکل مواجه کرده است. به گزارش «دنیای اقتصاد» تیراژ سه خودرو ساز بزرگ کشور در شهریورماه نسبت به مردادماه رشد قابل توجه ۷۴٫۶ درصدی را تجربه کرده است؛ رشدی که در نگاه نخست می‌تواند نشانه‌ای از بازگشت تولید به مسیر صعودی تلقی شود، اما بررسی عملکرد نیم‌سال نخست تصویر متفاوتی ارائه می‌دهد. بر اساس اطلاعات منتشر شده در سامانه کدال، تولید محصولات سواری ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در ۶ ماه نخست امسال به ۲۸۰ هزار و ۲۷۷ دستگاه رسیده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۱ درصد کاهش یافته است. در ۶ ماه نخست سال گذشته ۴۰۶ هزار و ۲۱۸ دستگاه خودرو تولید شد. افت تیراژ ۶ ماهه خودرو سازی در شرایطی است که تشدید محدودیت‌های حمل‌ونقل زمینی و هوایی و همچنین تحریم سه خودرو ساز بزرگ کشور از سوی ایالات متحده در روز پنجشنبه، با هدف قرار دادن بخشی از زنجیره تامین، چشم‌انداز تولید در ماه‌های پیش رو را با ریسک‌های تازه‌ای مواجه کرده است. با توجه به این شرایط، عبور تولید این سه خودرو ساز از مرز ۵۰۰ هزار دستگاه در پایان سال، با تردید جدی مواجه خواهد بود.

همان‌طور که عنوان شد بررسی آمار کدال نشان می‌دهد سه خودرو ساز بزرگ کشور در ۶ ماهه نخست سال جاری در مجموع ۲۸۰ هزار و ۲۷۷ دستگاه خودرو تولید کرده‌اند. این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته افتی ۳۱ درصدی را نشان می‌دهد. نکته قابل توجه آن که افت تولید در پایان ۶ ماه نسبت به پنج ماه نیز عمیق‌تر شده است؛ به‌طوری که تولید پنج‌ماهه سه خودرو ساز نسبت به دوره مشابه سال قبل ۲۹ درصد کاهش داشت. بنابراین رشد تولید در شهریورماه نتوانسته افت انباشته‌شده در ماه‌های قبل را جبران کند. با این حال، رشد نزدیک به ۷۵ درصدی تولید شهر یور نسبت به مرداد نیازمند بررسی جداگانه است. بخشی از این رشد را می‌توان واکنش تولید به افت قابل توجه تیراژ در مردادماه دانست؛ ماهی که تولید سه خودرو ساز بزرگ نسبت به تیرماه حدود ۳۷ درصد کاهش یافته بود. به این ترتیب، بخشی از جهش شهر یورماه را می‌توان ناشی از بازگشت تولید از سطح پایین مرداد دانست و نه لزوماً افزایش پایدار ظرفیت تولید. از سوی دیگر، تغییرات قیمتی و اصلاح قیمت محصولات خودرو سازان در ماه‌های گذشته نیز می‌تواند در بهبود انگیزه تولید و افزایش عرضه موثر بوده باشد؛ هرچند

بازار جهانی مدل‌های دست‌دوم خودرو در حال بزرگ‌تر شدن است؛

خودروهای کار کرده به یک کالای صادراتی استراتژیک تبدیل شده‌اند



بازار خودروهای کار کرده دیگر صرفاً بازاری برای جابه‌جایی خودروهای قدیمی میان کشورهای همسایه نیست؛ در سال‌های اخیر تجارت خودروهای دست‌دوم به یکی از جریان‌های مهم تجارت جهانی خودرو تبدیل شده است. در این بازار، کشورهایمانند ژاپن، کره جنوبی و کشورهای اروپایی خودروهایی را که در بازار داخلی قابلیت فروش یا استفاده اقتصادی کمتری دارند، به بازارهایی صادر می‌کنند که قیمت خودرو نو برای بخش بزرگی از مصرف‌کنندگان بالاست.

داده‌های سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد این تجارت همچنان در حال توسعه است، اما هم‌زمان با سخت‌تر شدن مقررات زیست‌محیطی و فنی در برخی بازارها، مسیر صادرات خودروهای کار کرده نیز در حال تغییر است.

ژاپن چند دستگاه خودرو کار کرده صادر کرده است؟

ژاپن یکی از مهم‌ترین نمونه‌های این بازار است. براساس داده‌های منتشر شده از سوی سازمان تجارت خارجی ژاپن، در سال ۲۰۲۵ حدود ۱.۴۹ میلیون دستگاه خودرو سواری کار کرده از این کشور صادر شده که رشد ۹.۳ درصدی نسبت به سال قبل داشته است. ارزش صادرات این خودروها نیز با رشد ۱۷.۴ درصدی به حدود ۱.۶ تریلیون ین رسیده است. امارات متحده عربی با حدود ۲۲۰ هزار دستگاه، بزرگ‌ترین مقصد خودروهای سواری کار کرده ژاپنی بوده و پس از آن روسیه، تانزانیا، شیلی و کنیا قرار گرفته‌اند.

این آمار یک واقعیت مهم را نشان می‌دهد؛ خودروهای کار کرده ژاپنی فقط در بازارهای نزدیک به این کشور مصرف نمی‌شوند، بلکه شبکه‌ای جهانی از بنادر، واسطه‌ها

صادرات خودرو از ژاپن به امارات شد. «رویترز» گزارش داده صادرات خودروهای ژاپنی به خاورمیانه در آوریل ۲۰۲۶ بیش از ۹۰ درصد کاهش یافته است. این اتفاق نشان داد تجارت خودروهای کار کرده نیز مانند خودروهای نو به لجستیک وابسته است. حتی اگر تقاضا در بازار مقصد وجود داشته باشد، اختلال در مسیر حمل می‌تواند جریان تجارت را تغییر دهد و صادرکنندگان را به سمت مسیرهای مستقیم‌تر و بازارهای جایگزین سوق دهد.

در ماه ژوئن نیز صادرات ماهانه به حدود ۵۹ هزار دستگاه رسید. رشد صادرات کره حتی به ابزاری برای کاهش فشار ناشی از افت صادرات خودروهای نو این کشور تبدیل شده است. «رویترز» گزارش داده بود که صادرات خودروهای کار کرده در نیمه نخست ۲۰۲۵ با رشد ۷۲ درصدی به ۳.۹ میلیارد دلار رسیده و افزایش تقاضا از روسیه و خاورمیانه یکی از عوامل اصلی این رشد بوده است.

اروپا سالانه بیش از ۸۰۰ هزار خودرو کار کرده

صادر می‌کند

اروپا با داستان متفاوتی دارد. اتحادیه اروپا سالانه بیش از ۸۰۰ هزار خودرو کار کرده صادر می‌کند که بخش عمده آن‌ها راهی آفریقا می‌شوند. همین حجم بالا موجب شده بروکسل نسبت به کیفیت و سن خودروهای صادراتی حساس‌تر شود. کمیسیون اروپا در چارچوب مقررات جدید خودروهای فرسوده به دنبال آن است که خودروهای پایان عمر و غیرقابل استفاده به‌عنوان خودرو کار کرده صادر نشوند و خودروهای صادراتی از نظر فنی و زیست‌محیطی شرایط قابل قبولی داشته باشند.

این تغییر رویکرد اهمیت زیادی دارد. تجارت خودروهای کار کرده اگر بدون کنترل کیفیت انجام شود، می‌تواند مشکلات خودروهای فرسوده کشورهای صادرکننده را به کشورهای فقیرتر منتقل کند. از همین رو، آینده این بازار به سمت ردیابی خودرو، کنترل سن، استاندارد آلایندگی و قابلیت فنی حرکت خواهد کرد.

در کنار مقررات، تحولات ژئوپلیتیکی نیز در سال ۲۰۲۶ بر این بازار تأثیر گذاشته است. برای نمونه، اختلال در مسیر کشتیرانی خلیج فارس و تنگه هرمز باعث کاهش شدید

کشورهای غرب آفریقا از بازارهای مهم این تجارت محسوب می‌شوند. در سال ۲۰۲۵، صادرات خودرو ژاپن به آفریقا به حدود ۵۷۰ هزار دستگاه رسید که بالاترین سطح ثبت‌شده بود و بیش از ۹۰ درصد خودروهای صادر شده به تانزانیا را خودروهای کار کرده تشکیل می‌دادند.

کره جنوبی در رقابت

کره جنوبی نیز در سال ۲۰۲۶ با سرعت بیشتری وارد این رقابت شده است. براساس آمار انجمن صادرکنندگان خودروهای کار کرده کره، تنها در ۶ ماه نخست ۲۰۲۶ بیش از ۳۲۲ هزار دستگاه خودرو کار کرده از کره صادر شده و ارزش این صادرات به حدود ۲.۹۸ میلیارد دلار رسیده است.

بازارهای منطقه‌ای برای آن‌ها شکل گرفته است. در سال ۲۰۲۶ نیز روسیه و کشورهای آفریقایی همچنان از مقاصد اصلی خودروهای دست‌دوم ژاپنی بوده‌اند. داده‌های منتشر شده برای سال جاری نشان می‌دهد روسیه، تانزانیا، نیوزیلند، شیلی و مغولستان در میان مقصدهای اصلی قرار داشته‌اند.

بازار نو ظهور آفریقا در حال رشد

در این میان، آفریقا اهمیت ویژه‌ای دارد. بخش قابل توجهی از کشورهای آفریقایی به دلیل درآمد سرانه پایین‌تر و قیمت بالای خودروهای نو، وابستگی بیشتری به خودروهای کار کرده دارند. کنیا، تانزانیا، آفریقای جنوبی و برخی



کاهش وزن به معنای کاهش ایمنی نیست. FIA همزمان با کاهش جرم، الزامات سازه‌ای را سخت‌تر کرده است. در نسل ۲۰۲۶ ساختار بر خورد جلو به دو مرحله تقسیم شده تا پس از برخورد اولیه، حفاظت در برابر برخورد ثانویه نیز افزایش یابد. حفاظت جانبی نیز تقویت شده و آزمون Roll Hoop از سطح G۱۶ به G۲۰ افزایش یافته است. همچنین ساختار جدید دماغه خودرو به گونه‌ای طراحی شده که در یک تصادف شدید، پس از جدا شدن بخش اول، همچنان سطح بیشتری از حفاظت را در برخورد بعدی فراهم کند. ساخت خودروهای F۱ امروز بدون شبیه‌سازی کامپیوتری تقریباً غیرممکن است. تیم‌ها از CFD برای تحلیل جریان هوا، مدل‌های عددی برای بررسی سازه و شبیه‌سازی‌های دینامیکی برای بررسی رفتار خودرو استفاده می‌کنند. در کنار آن، تونل باد همچنان یکی از مهم‌ترین ابزارهای توسعه آیرودینامیکی است. در سال ۲۰۲۵ حتی توسعه تونل‌های باد به یک مزیت مهندسی تبدیل شد. تیم‌ها تلاش می‌کنند داده‌های CFD، تونل باد و خودرو در پیست را به یک مدل مشترک نزدیک کنند؛ زیرا اختلاف میان این سه محیط می‌تواند باعث شود یک قطعه در شبیه‌سازی بسیار سریع به نظر برسد، اما روی پیست عملکرد نامطلوبی داشته باشد. به همین دلیل، تولید یک قطعه جدید F۱ فقط به ساخت آن محدود نیست؛ قطعه باید ابتدا از نظر CFD، سپس در تونل باد، بعد در شبیه‌سازی‌های سازه‌ای و نهایتاً روی خودرو اعتبارسنجی شود.

کاهش وزن به معنای کاهش ایمنی نیست. FIA همزمان با کاهش جرم، الزامات سازه‌ای را سخت‌تر کرده است. در نسل ۲۰۲۶ ساختار بر خورد جلو به دو مرحله تقسیم شده تا پس از برخورد اولیه، حفاظت در برابر برخورد ثانویه نیز افزایش یابد. حفاظت جانبی نیز تقویت شده و آزمون Roll Hoop از سطح G۱۶ به G۲۰ افزایش یافته است. همچنین ساختار جدید دماغه خودرو به گونه‌ای طراحی شده که در یک تصادف شدید، پس از جدا شدن بخش اول، همچنان سطح بیشتری از حفاظت را در برخورد بعدی فراهم کند. ساخت خودروهای F۱ امروز بدون شبیه‌سازی کامپیوتری تقریباً غیرممکن است. تیم‌ها از CFD برای تحلیل جریان هوا، مدل‌های عددی برای بررسی سازه و شبیه‌سازی‌های دینامیکی برای بررسی رفتار خودرو استفاده می‌کنند. در کنار آن، تونل باد همچنان یکی از مهم‌ترین ابزارهای توسعه آیرودینامیکی است. در سال ۲۰۲۵ حتی توسعه تونل‌های باد به یک مزیت مهندسی تبدیل شد. تیم‌ها تلاش می‌کنند داده‌های CFD، تونل باد و خودرو در پیست را به یک مدل مشترک نزدیک کنند؛ زیرا اختلاف میان این سه محیط می‌تواند باعث شود یک قطعه در شبیه‌سازی بسیار سریع به نظر برسد، اما روی پیست عملکرد نامطلوبی داشته باشد. به همین دلیل، تولید یک قطعه جدید F۱ فقط به ساخت آن محدود نیست؛ قطعه باید ابتدا از نظر CFD، سپس در تونل باد، بعد در شبیه‌سازی‌های سازه‌ای و نهایتاً روی خودرو اعتبارسنجی شود.

چرا مهندسی



در فرمول یک دقیق است؟

از مهندسی افراطی ۲۰۲۵ تا انقلاب فنی ۲۰۲۶؛

فرمول یک بالاترین سطح دانش خودرواست؟



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

خودرو فرمول یک را نمی‌توان صرفاً یک خودرو مسابقه‌ای بسیار سریع دانست؛ در حقیقت یک آزمایشگاه متحرک مهندسی است که در آن آیرودینامیک، علم مواد، سازه، قوای محرکه، الکترونیک، تایمر، کنترل انرژی و ایمنی باید در کوچک‌ترین فضای ممکن با یکدیگر کار کنند. تفاوت اصلی F۱ با خودروهای جاده‌ای در همین نگاه مهندسی است؛ تقریباً هر سطح، قطعه و میلی‌متر از بدنه با هدف مشخصی طراحی شده و حتی تغییر شکل کنترل شده یک بال می‌تواند روی سرعت خودرو در یک دور پیست اثر بگذارد. سال ۲۰۲۵ میلادی آخرین سال نسل خودروهایی بود که بر پایه مقررات معرفی شده از ۲۰۲۲ میلادی ساخته شدند، اما سال جاری میلادی یکی از بزرگ‌ترین تغییرات فنی تاریخ مدرن فرمول یک را رقم زد؛ زیرا هم‌زمان معماری آیرودینامیکی شاسی و فلسفه قوای محرکه تغییر کرد. FIA این نسل را با مفهوم «Nimble Car» یا خودرو چابک‌تر تعریف کرده است؛ خودرویی کوچک‌تر، سبک‌تر، کم‌درتر و وابسته‌تر به مدیریت هوشمند انرژی.

شاسی؛ قلب یک خودرو فرمول یک

ساخت خودرو از شاسی با همان Survival Cell آغاز می‌شود. راننده درون یک مونوکوک کامپوزیتی قرار می‌گیرد که مهم‌ترین بخش سازه‌ای خودرو محسوب می‌شود. کربن‌فایبر به دلیل نسبت بسیار بالای استحکام به وزن، ماده اصلی ساختار خودروهای F۱ است و علاوه بر کاهش جرم، امکان ایجاد سازه‌ای فوق‌العاده سخت و مقاوم را فراهم می‌کند. مونوکوک تنها محل قرارگیری راننده نیست؛ سیستم‌های الکتریکی، سیم‌کشی، تجهیزات کنترل و بخش‌هایی از ساختار خودرو به آن متصل می‌شوند و موتور و سیستم تعلیق نیز از طریق نقاط سازه‌ای مشخص به شاسی ارتباط دارند. در نتیجه، مهندسان باید هم‌زمان سه هدف را دنبال کنند: کمترین وزن، بیشترین سختی پیچشی و بالاترین سطح ایمنی. در سال‌های اخیر حتی خودفرآیند انتخاب مواد نیز به یکی از حوزه‌های توسعه فناوری تبدیل شده است. برای نمونه، مرسدس در خودرو ۲۰۲۵ میلادی خود استفاده از کامپوزیت‌های کربنی با رویکرد پایدارتر را آزمایش کرد. این موضوع نشان می‌دهد آینده مهندسی F۱ فقط درباره افزایش سرعت نیست و کاهش اثرات زیست‌محیطی فرآیند تولید نیز به بخشی از توسعه خودرو تبدیل شده است.

آیرودینامیک؛ جایی که سرعت واقعاً ساخته می‌شود

یکی از مهم‌ترین تفاوت‌های F۱ با خودروهای معمولی این است که طراحان تلاش نمی‌کنند فقط مقاومت هوا را کاهش دهند؛ بلکه باید از جریان هوا برای تولید نیروی رو به پایین یا Downforce استفاده کنند. اسپویلر یا باله جلو، کف خودرو، دیفیوزر، ساید‌پدها، بال عقب و حتی اجزای سیستم تعلیق در مدیریت جریان هوا نقش دارند. در نسل ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۵، تونل‌های ونتوری زیر خودرو نقش بسیار مهمی در ایجاد Ground Effect داشتند. هوا با سرعت زیاد از زیر خودرو عبور می‌کرد و اختلاف فشار ایجاد شده باعث افزایش نیروی رو به پایین می‌شد. مزیت این روش آن بود که بخش قابل توجهی از دانفورس بدون افزایش شدید نیروی درگ تولید می‌شد؛ اما با توسعه این خودروها، تیم‌ها به تدریج به راهکارهایی بسیار پیچیده برای کنترل جریان هوا رسیدند و فاصله گرفتن خودروها از یکدیگر می‌توانست کیفیت جریان هوای خودرو دنبال کننده را کاهش دهد. همین مساله یکی از دلایل مهم تغییر فلسفه آیرودینامیکی در سال ۲۰۲۶ است.

۲۰۲۵؛ اوج توسعه نسل Ground Effect

در خودروهای ۲۰۲۵، تیم‌ها هنوز در حال استخراج آخرین ظرفیت‌های مقررات نسل ۲۰۲۲ بودند. توسعه کف خودرو، لبه‌های Floor، دیفیوزر، ساید‌پاد و بال‌ها به شدت پیچیده شده بود و کوچک‌ترین تغییر در هندسه می‌توانست توزیع فشار زیر خودرو را تغییر دهد. حتی سیستم تعلیق به ابزاری برای توسعه آیرودینامیک تبدیل شده بود. برای مثال، فراری در Push-Rod از ۲۵-SF در محور جلو به Pull-Rod تغییر مسیر داد؛ تصمیمی که فقط به سینماتیک تعلیق مربوط نبود، بلکه با هدف بهبود جریان هوا و ایجاد آزادی بیشتر برای توسعه آیرودینامیکی انجام شد. هندسه جدید همچنین امکان ایجاد Anti-Dive بیشتر و کنترل بهتر ارتفاع خودرو در پیچ‌های سریع را فراهم می‌کرد. این نمونه به خوبی نشان می‌دهد که در F۱ نمی‌توان تعلیق، شاسی و آیرودینامیک را سه سیستم کاملاً جدا دانست؛ آن‌ها یک سیستم مهندسی یکپارچه هستند.

تعلیق؛ کنترل میلی‌متری تایر

خودروهای F۱ از سیستم تعلیق مستقل با معماری دابل ویشپون استفاده می‌کنند. اما هدف سیستم تعلیق فقط جذب ناهمواری نیست؛ وظیفه اصلی آن حفظ تماس تایر با سطح پیست و کنترل دقیق وضعیت خودرو و نسبت به سطح زمین است. در خودروهای جاده‌ای، راحتی یکی از اهداف اصلی تعلیق است، اما در F۱ موضوع کاملاً متفاوت است. مهندسان باید زاویه Toe، کمبر، گردش به دور محور خودرو و گشتاور جانبی را در محدوده بسیار دقیق کنترل کنند. دلیل اهمیت این موضوع آن است که تغییر چند میلی‌متری ارتفاع خودرو می‌تواند عملکرد کف و دیفیوزر را تغییر دهد. به همین دلیل، اجزای تعلیق F۱ علاوه بر تحمل نیروهای مکانیکی بسیار زیاد، در مدیریت جریان هوا نیز نقش دارند.

یکی از مهم‌ترین تغییرات نیز حذف MGU-H است؛ قطعه‌ای پیچیده که انرژی حرارتی توربو را بازیابی می‌کرد. در مقابل، تمرکز بسیار بیشتری روی MGU-K و بازیابی انرژی ترمز قرار گرفته است. انرژی قابل بازیابی در هر دور نیز به حدود ۸۵ مگاژول افزایش یافته است. بنابراین مهندسان F۱ در ۲۰۲۶ باید خودرو را نه فقط با اسپیکار، بلکه با «مدیریت انرژی» طراحی کنند. سیستم MGU-K Override می‌تواند برای خودرو دنبال کننده که در فاصله مناسب قرار دارد، توان الکتریکی بیشتری فراهم کند. طبق مقررات اولیه ۲۰۲۶، این سیستم امکان استفاده از توان ۳۵۰ کیلووات تا سرعت مشخصی را فراهم می‌کرد و حدود ۵۰ مگاژول انرژی اضافی در اختیار راننده قرار می‌داد. در واقع، DRS سنتی جای خود را به ترکیبی پیچیده‌تر از آیرودینامیک فعال و مدیریت انرژی داده است.



سوخت؛ احتراق داخلی با کربن جدید

با وجود افزایش سهم موتور الکتریکی، فرمول یک موتور احتراق داخلی را کنار نگذاشته است. در عوض، سوخت از ۲۰۲۶ به طور کامل پایدار خواهد بود. این سوخت می‌تواند از منابع غیرغذایی، پسماندهای شهری یا حتی کربن جذب شده از جو تولید شود و هدف این است که بدون نیاز به تولید کربن فسیلی جدید، در موتور احتراق داخلی استفاده شود. بنابراین F۱ در سال ۲۰۲۶ یک مسیر جالب را دنبال می‌کند: به جای حذف موتور بنزینی، تلاش می‌کند موتور احتراق داخلی را با سوخت پایدار و سیستم هیبریدی بسیار قدرتمندتر بازتعریف کند.

تایر؛ قطعه‌ای که تمام فناوری را به آسفالت منتقل می‌کند

تمام فناوری خودروهای فرمول یک در نهایت باید از طریق تایر به سطح پیست منتقل شود. در ۲۰۲۶ رینگ ۱۸ اینچی حفظ شده، اما تایرهای جلو حدود ۲۵ میلی‌متر و تایرهای عقب حدود ۳۰ میلی‌متر باریک‌تر شده‌اند. قطر کلی نیز اندکی کاهش یافته و مجموعه چهار تایر حدود ۱۶ کیلوگرم سبک‌تر شده است. این تغییرات برای هماهنگی با خودروهای کوچک‌تر و کاهش درگ انجام شده‌اند. در عین حال، کمیابی پیرلی ساختار تایرهای جدید را با استفاده از شبیه‌سازی بارهای پیش‌بینی شده و آزمایش با خودروهای Mule توسعه داده است.

سیستم ترمز و بازیابی انرژی

ترمز در F۱ فقط وسیله کاهش سرعت نیست؛ در نسل ۲۰۲۶ به بخشی از سیستم مدیریت انرژی تبدیل شده است. هنگام ترمزگیری، انرژی جنبشی خودرو توسط MGU-K بازیابی و به باتری منتقل می‌شود. افزایش توان الکتریکی به این معناست که مهندسان باید بین عملکرد ترمز مکانیکی، بازیابی انرژی، دمای اجزا و رفتار تایر تعادل ایجاد کنند. این مساله طراحی سیستم ترمز را پیچیده‌تر می‌کند؛ زیرا راننده باید بتواند بدون دست دادن ثبات خودرو، انرژی قابل توجهی را در نقاط ترمزگیری بازیابی کند



۲۰۲۶؛ تولد یک فلسفه کاملاً جدید

سال ۲۰۲۶ فقط یک فیس‌لیفت برای خودروهای قبلی نیست؛ این نسل از ابتدا بر اساس فلسفه جدیدی طراحی شده است. حداکثر فاصله محوری از ۳۶۰۰ به ۳۴۰۰ میلی‌متر کاهش یافته و عرض خودرو از ۲۰۰۰ به ۱۹۰۰ میلی‌متر رسیده است. حداقل وزن نیز به ۷۶۸ کیلوگرم کاهش یافته است؛ یعنی حدود ۳۰ کیلوگرم کمتر از نسل قبلی. FIA همچنین کاهش حدود ۳۰ درصدی دانفورس و بیش از ۵۰ درصدی نیروی درگ را در مقایسه با نسل قبلی هدف گذاری کرده است. بنابراین خودرو ۲۰۲۶ از نظر ابعاد کوچک‌تر و از نظر آیرودینامیکی کم‌درتر است؛ اما کاهش دانفورس به معنای کاهش سرعت خودرو نیست؛ زیرا قوای محرکه جدید و وزن کمتر بخشی از این تفاوت را جبران می‌کنند.

پایان تونل‌های Ground Effect سنتی

یکی از مهم‌ترین تغییرات ۲۰۲۶، کاهش وابستگی خودرو به تونل‌های ونتوری زیر کف است. کف خودرو مسطح‌تر شده و دیفیوزر نیز فلسفه متفاوتی دارد. در نتیجه، دانفورس کمتری از Ground Effect سنتی تولید می‌شود. هدف این تغییر فقط کاهش عملکرد آیرودینامیکی نیست؛ FIA می‌خواهد خودروها کمتر به تنظیمات بسیار پایین و سفت وابسته باشند و جریان هوای آشفته کمتری برای خودروهای پشت سر ایجاد کنند. در حقیقت، فلسفه جدید به دنبال ایجاد تعادل میان عملکرد، قابلیت دنبال کردن خودرو و قابلیت سبقت‌گیری است.

آیرودینامیک فعال؛ یکی از بزرگ‌ترین تغییرات

در نسل ۲۰۲۶، بال‌های جلو و عقب قابلیت تغییر وضعیت دارند. این فناوری با نام Active Aerodynamics شناخته می‌شود. در حالت Z-Mode، خودرو برای تولید دانفورس بیشتر و عملکرد بهتر در پیچ‌ها تنظیم می‌شود؛ اما در مسیرهای مستقیم، X-Mode می‌تواند با کاهش درگ، سرعت نهایی را افزایش دهد. اسپویلر یا باله عقب نیز ساختاری سه‌المانه و فعال دارد و بال Beam Wing پایینی حذف شده است. بال جلو نیز نسبت به نسل قبلی باریک‌تر شده و از یک فلپ فعال دو المانه استفاده می‌کند. این تغییر یک تحول مفهومی است؛ زیرا در نسل‌های گذشته طراحان باید با شکل ثابت بدنه، مصالحه میان درگ و دانفورس را مدیریت می‌کردند؛ اما در ۲۰۲۶ خودرو می‌تواند در بخش‌های مختلف پیست رفتار آیرودینامیکی متفاوتی داشته باشد. هر چند در آنالیزهای آیرودینامیک F۱ از CFD دقیق بهره گرفته می‌شود.

موتور؛ حرکت از هیبرید به سمت الکتریکی تر

قلب مکانیکی خودرو همچنان یک موتور ۱۶ لیتری V۶ توربوشارژ است؛ اما فلسفه قوای محرکه کاملاً تغییر کرده است. توان بخش احتراق داخلی از حدود ۵۵۰ تا ۵۶۰ کیلووات (۷۳۷ تا ۷۵۰ اسب‌بخار) در نسل قبلی به حدود ۴۰۰ کیلووات (۵۳۶ اسب‌بخار) کاهش یافته؛ در حالی که توان الکتریکی سیستم هیبریدی از ۱۲۰ به ۳۵۰ کیلووات (۱۶۰ تا ۴۶۹ اسب‌بخار) افزایش یافته است. بنابراین سهم موتور الکتریکی تقریباً سه برابر شده است.



داف «XF» و «XD»؛ بهترین کشنده سال اروپا



خانواده جدید داف XD و XF الکتریکی عنوان «کامیون بین‌المللی سال ۲۰۲۶» را به‌دست آورد؛ جایزه‌ای که بر اساس معیارهایی مانند نوآوری فنی، ایمنی، راحتی راننده، قابلیت رانندگی، بهره‌وری انرژی، عملکرد زیست‌محیطی و هزینه مالکیت اعطا می‌شود. هیات داوران اروپایی، معماری فنی پیشرفته، راندمان انرژی و کیفیت قوای محرکه این محصولات را از مهم‌ترین نقاط قوت آن‌ها دانسته است. این کشنده‌ها به‌موتورهای الکتریکی PACCAR EX-D۱ و EX-D۲ مجهز هستند که بسته به پیکربندی، از ۱۷۰ تا ۳۵۰ کیلووات و از ۲۲۷ اسب‌بخار تا ۴۷۰ اسب‌بخار توان تولید می‌کنند. مجموعه باتری مازولار نیز ظرفیت‌هایی بین ۲۱۰ تا ۵۲۵ کیلووات-ساعت دارد و طبق اعلام داف، برد

بدون آلاینده‌گی می‌تواند به بیش از ۵۰۰ کیلومتر برسد. با برنامه‌ریزی مناسب برای شارژ، امکان پیمایش روزانه بیش از هزار کیلومتر نیز فراهم است. یکی از ویژگی‌های فنی مهم این خانواده، استفاده از موتور الکتریکی مرکزی و محور محرک متعارف است که به‌گفته هیات داوران، ضمن ارائه بهره‌وری انرژی بالا، توزیع وزن مناسبی ایجاد می‌کند. طراحی آیرودینامیک، دید بهتر راننده و سامانه‌های دوربین دیجیتال نیز به ایمنی و کاهش مصرف انرژی کمک می‌کنند. انتخاب داف برای عنوان سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد صنعت کامیون اروپا با سرعت زیادی به سمت برقی‌سازی، بهره‌وری انرژی و حمل‌ونقل سنگین بدون آلاینده‌گی گام‌های حرکت می‌کند.

صنعت حمل‌ونقل در قاره سبز با چالش جدیدی مواجه شده است؛

اتوبوس‌های بین‌شهری اروپا در محاصره هزینه و قطعه

اروپا اکنون با یک دوگانگی روبه‌رو است. از یک طرف، برای کاهش آلاینده‌گی باید سرعت نوسازی ناوگان را افزایش دهد و از سوی دیگر، هزینه بالای خرید خودروهای جدید باعث شده اتوبوس‌های قدیمی مدت بیشتری در ناوگان باقی بمانند



نگهداری اتوبوس‌های بین‌شهری در اروپا دیگر صرفاً به سرویس موتور، تعویض لنت و تامین قطعات مصرفی محدود نمی‌شود. اتوبوس‌های امروزی مجموعه‌ای از سامانه‌های مکانیکی، برقی، الکترونیکی و نرم‌افزاری را در خود جای داده‌اند و هرچه فناوری خودرو پیچیده‌تر شده، وابستگی شرکت‌های حمل‌ونقل به شبکه خدمات پس از فروش و تامین‌کنندگان قطعات نیز افزایش یافته است. در سال ۲۰۲۶، این مساله با افزایش سن بخشی از ناوگان، فشار اقتصادی بر شرکت‌های مسافری و تغییر ساختار صنعت اتوبوس‌سازی اروپا جدی‌تر شده است.

براساس تازه‌ترین داده‌های انجمن خودروسازان اروپا، حدود ۷۰۰ هزار دستگاه اتوبوس در جاده‌های اتحادیه اروپا تردد می‌کنند و متوسط سن این ناوگان به ۱۲.۲ سال رسیده است. هم‌زمان نزدیک به ۲۴ درصد از فروش اتوبوس‌های جدید اتحادیه اروپا قابلیت شارژ برقی دارند. این یعنی شبکه خدمات پس از فروش اروپا باید هم‌زمان از دو ناوگان متفاوت پشتیبانی کند: ناوگان قدیمی با موتورهای احتراقی و اتوبوس‌های جدیدی که بخش مهمی از فناوری آن‌ها بر پایه سامانه‌های برقی و الکترونیکی است. این فاصله نسلی یکی از مهم‌ترین چالش‌های صنعت است. یک اتوبوس بین‌شهری ممکن است بیش از یک دهه در ناوگان باقی بماند و در این مدت سازنده مدل‌های جدیدی را جایگزین محصول قبلی خود کند. اما توقف تولید یک مدل به معنای پایان نیاز به قطعه نیست. اتفاقاً بخش بزرگی از هزینه نگهداری در سال‌های پایانی عمر خودرو ایجاد می‌شود؛ زمانی که دسترسی به قطعات اصلی، نقشه‌های فنی و تعمیرکار متخصص دشوارتر می‌شود.

افزایش سن ناوگان و فشار بر تعمیرات نمونه آلمان تصویری قابل توجه از وضعیت خدمات و نگهداری اتوبوس در اروپا ارائه می‌دهد. گزارش بازرسی فنی اتوبوس‌های این کشور در سال ۲۰۲۶، حاصل بررسی حدود ۶۷ هزار آزمون فنی در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵، نشان می‌دهد ۱۹.۲ درصد اتوبوس‌های بررسی‌شده به دلیل نقص‌های مهم یا خطرناک در مرحله نخست بازرسی موفق به دریافت تاییدیه نشده‌اند. این رقم نسبت به گزارش

قبلی ۵.۱ واحد درصد افزایش داشته است. همچنین درصد دیگر با نقص‌های جزئی مواجه بوده‌اند و سهم اتوبوس‌های بدون هیچ نقص ثبت‌شده به ۶۹.۸ درصد کاهش یافته است. نکته نگران‌کننده‌تر این است که مشکل فقط به اتوبوس‌های بسیار قدیمی محدود نیست. در همین گزارش، حدود یک‌دهم اتوبوس‌ها تنها یک سال پس از شماره‌گذاری نخستین بار در بازرسی فنی مردود شده‌اند. نقص در روغن‌ریزی موتور یا مجموعه انتقال نیرو، چراغ‌ها و سامانه ترمز از پر تکرارترین ایرادهای ثبت‌شده بوده است. البته درباره علت این وضعیت اختلاف نظر وجود دارد. مقام‌های بازرسی فنی، فشار اقتصادی شرکت‌های حمل‌ونقل و کاهش توجه به نگهداری را یکی از عوامل می‌دانند؛ در حالی که انجمن شرکت‌های اتوبوس‌رانی آلمان این برداشت را رد کرده و افزایش پیچیدگی فناوری خودروها و مشکلات مربوط به کیفیت و نگهداری نسل جدید اتوبوس‌ها را مورد توجه قرار داده است. این اختلاف دیدگاه خود نشان می‌دهد که مساله نگهداری اتوبوس در اروپا رانمی‌توان صرفاً به عملکرد راننده یا شرکت بهره‌بردار نسبت داد. زنجیره تامین قطعه، آموزش نیروی انسانی و دسترسی به اطلاعات فنی نیز بخشی از مساله هستند.

قطعه؛ حلقه‌ای که با توقف تولید ضعیف می‌شود یکی از مهم‌ترین درس‌های صنعت اتوبوس اروپا در سال‌های اخیر، وابستگی شدید ناوگان به تداوم فعالیت سازنده است. ورشکستگی شرکت بلژیکی وان‌هول نمونه روشنی از این وضعیت است. پس از ورشکستگی این شرکت در سال ۲۰۲۴، تامین قطعات اتوبوس‌های آن در نقاط مختلف جهان با مشکل مواجه شد. شبکه تامین‌کنندگان از هم گسست و برای بازسازی زنجیره تامین لازم بود دوباره با تامین‌کنندگان قبلی مذاکره شود. برخی قطعات از منابع جدید تهیه و بخشی از تولید نیز از نو سازماندهی شود. براساس گزارش‌های منتشرشده در سال ۲۰۲۶، ایجاد ساختار جدید تامین قطعه حدود ۹ ماه زمان برد تا به وضعیت پایدار برسد.

مساله در مورد ناوگان قدیمی پیچیده‌تر است. یک سازنده ممکن است برای مدل‌های پر تعداد خود قطعات رایج به شکل انبوه تولید کند، اما وقتی یک مدل خاص تیراژ محدودی داشته و چند نسل مختلف از آن در ناوگان باقی مانده باشد، تولید مجدد یک قطعه اختصاصی اقتصادی نخواهد بود.

نوربالا

یکی از مهم‌ترین درس‌های صنعت اتوبوس اروپا در سال‌های اخیر، وابستگی شدید ناوگان به تداوم فعالیت سازنده است. ورشکستگی شرکت بلژیکی وان‌هول نمونه روشنی از این وضعیت است

تعمیر اتوبوس جدید بدون اطلاعات فنی ممکن نیست

چالش دیگر، دیجیتالی شدن خودروهاست. در اتوبوس‌های جدید، تعمیرکار برای تعویض یک قطعه الکترونیکی یا انجام برخی تنظیمات، به اطلاعات تشخیصی و فنی خودرو نیاز دارد. در نتیجه، داشتن قطعه به تنهایی کافی نیست. اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۶ مقرراتی را برای استانداردسازی دسترسی به اطلاعات سامانه‌های عیب‌یابی و اطلاعات تعمیر و نگهداری خودرو تصویب کرد. هدف این مقررات، ایجاد دسترسی استانداردتر به اطلاعات فنی و همچنین تعریف الزامات دسترسی ایمن به داده‌های عیب‌یابی است. کمیسون اروپا نیز در بررسی بازار خدمات پس از فروش تاکید کرده که دسترسی محدود به اطلاعات فنی، داده‌های تولیدشده توسط خودرو، ابزارهای تشخیص و کدهای امنیتی همچنان یکی از مشکلات گزارش‌شده از سوی تعمیرگاه‌های مستقل است. برقی شدن و دیجیتالی شدن خودرو نیز این چالش را تشدید کرده است؛ زیرا بسیاری از تعمیرات به داده، نرم‌افزار و سامانه‌های اختصاصی سازنده وابسته شده‌اند.

این مساله در اتوبوس‌های بین‌شهری اهمیت بیشتری دارد. توقف یک خودرو برای چند ساعت قابل مدیریت است، اما خوابیدن یک اتوبوس بین‌شهری برای چند روز به‌دلیل نبود قطعه یا ابزار تشخیص می‌تواند شرکت مسافری را با هزینه مستقیم، لغو سفر و از دست رفتن مشتری مواجه کند.

برقی شدن؛ فرصت یا چالش جدید؟

حرکت اروپا به سمت اتوبوس‌های برقی نیز شکل خدمات پس از فروش را تغییر داده است. در این خودروها، موتور و مجموعه انتقال قدرت ساده‌تر می‌شود، اما باتری، سامانه مدیریت باتری، موتور برقی، تجهیزات قدرت، سامانه شارژ و مدارهای ولتاژ بالا نیازمند دانش تخصصی هستند. به همین دلیل سازندگان بزرگ به سمت ایجاد مراکز تخصصی خدمات حرکت کرده‌اند. شرکت دایملر در سال ۲۰۲۶ اعلام کرد شبکه خدمات ویژه اتوبوس‌های خود در اروپا بیش از ۶۰۰ مرکز دارد و هم‌زمان برای قطعات بازسازی‌شده و تعمیر اتوبوس‌های قدیمی نیز برنامه جداگانه‌ای ایجاد کرده است. این شرکت همچنین یک مرکز جدید برای جمع‌آوری قطعات مستعمل و بازسازی آن‌ها راه‌اندازی کرده است. در همین مسیر، شرکت یوتونگ در سپتامبر ۲۰۲۶ نخستین مرکز جامع خدمات

خود در اروپا را در نروژ افتتاح کرد؛ مرکزی که علاوه بر تعمیر و نگهداری، انبار قطعات، آموزش تعمیرکاران و تجهیزات تخصصی برای سامانه‌های باتری، موتور برقی، کنترل الکترونیکی و قوای محرکه را در اختیار دارد. این مرکز بیش از ۲۳۰۰ مترمربع فضای انبار قطعه و موجودی حدود ۴ هزار و ۵۰۰ قلم قطعه اعلام‌شده دارد. این اقدام یک پیام روشن دارد: فروش اتوبوس برقی بدون ایجاد زیرساخت خدمات محلی، در بازار اروپا دیگر کافی نیست

خدمات پس از فروش به اندازه خود اتوبوس اهمیت دارد

اروپا اکنون با یک دوگانگی روبه‌رو است. از یک طرف، برای کاهش آلاینده‌گی باید سرعت نوسازی ناوگان را افزایش دهد و از سوی دیگر، هزینه بالای خرید خودروهای جدید باعث شده اتوبوس‌های قدیمی مدت بیشتری در ناوگان باقی بمانند. آمار یوروستات نیز نشان می‌دهد در سال ۲۰۲۴ تنها ۵.۱ درصد ناوگان اتوبوس و خودروهای مسافری سنگین اتحادیه اروپا نوسازی شده است؛ در برخی کشورها این نرخ حتی پایین‌تر بوده است. در چنین شرایطی، خدمات پس از فروش دیگر یک فعالیت جانبی خودروساز نیست؛ بخشی از امنیت حمل‌ونقل عمومی و بین‌شهری است. تامین قطعه باید برای سال‌های طولانی تضمین شود، تعمیرگاه‌های مستقل باید به اطلاعات فنی دسترسی داشته باشند و سازندگان نیز باید برای مدل‌های قدیمی برنامه مشخصی داشته باشند.

تجربه اروپا در سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد اتوبوس زمانی واقعاً یک محصول صنعتی موفق است که پس از فروش نیز برای سال‌ها قابل نگهداری باشد. ورشکستگی یک سازنده تر و ایمنی تولید یک مدل یا تغییر فناوری نباید به معنای پایان دسترسی مالک به قطعه و خدمات باشد. در نهایت، چالش اصلی صنعت اتوبوس اروپا فقط نوسازی ناوگان نیست؛ بلکه ایجاد زنجیره‌ای است که بتواند از یک اتوبوس ۱۵ ساله با موتور احتراقی تا یک اتوبوس برقی نسل جدید پشتیبانی کند. هرچه این زنجیره منسجم‌تر باشد، زمان خواب خودرو کمتر، هزینه بهره‌برداری قابل کنترل‌تر و ایمنی مسافران بیشتر خواهد بود. در غیر این صورت، حتی پیشرفته‌ترین اتوبوس اروپا نیز ممکن است در ساده‌ترین مرحله، یعنی تامین یک قطعه و بازگشت سریع به جاده، متوقف بماند.



کنند. در بخش دیگری از این بخشنامه، اختیار تمدید ورود موقت ماشین آلات راهسازی و معدنی دارای بیش از ۲ سال سابقه نیز به مدت سه ماه به گمرکات اجرایی واگذار شده است. همچنین پذیرش فهرست عمق ساخت داخل و برخی کالاهای مشمول مقررات وارداتی باصالت‌سنجی نامه وزارت صمت وبدون استعلام مجدداز دفتر واردات امکان پذیر خواهد بود. گمرک ایران همچنین تمدید برخی پروانه‌های ورود موقت مواد اولیه برای پردازش و صادرات و خروج موقت تریلرها و نیمه‌تریلرهای فاقد شماره انتظامی را تا پایان آذرماه تسهیل کرده است.

گمرک ایران باایلاغ بخشنامه‌ای، اختیار تمدید ورود موقت خودروهای سواری را تا پایان آذرماه به گمرکات اجرایی واگذار کرد. بر این اساس، مهلت ورود موقت خودروهای سواری به مدت دو ماه و بدون نیاز به استعلام یادریافت مجوز جداگانه از دفاتر ستادی گمرک قابل تمدید خواهد بود. این تسهیلات شامل خودروهای دارای کارنه دویاساز، با رعایت اعتبار کارنه و همچنین خودروهای دارای مجوز سازمان سرمایه‌گذاری خارجی می‌شود. پس از انجام تشریفات گمرکی نیز گمرکات اجرایی می‌توانند بدون دریافت تاییدیه ستادی، معرفی نامه لازم را برای پلیس راهور ارسال



تمدید ورود موقت خودرو تا پایان آذرماه بدون نیاز به مجوز ستادی



e.naseri@autoworld.ir

«تیگو ۸» جدید تاییدیه استاندارد را دریافت کرد

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «آخرین خودرو» شرکت مدیران خودرو موفق به اخذ تاییدیه‌های سازمان استاندارد برای نسخه جدید فونیکس F۸ پرومکس شده است. محصولی که باتوجه به وضعیت مدیران خودرو، زمان عرضه آن مشخص نیست. دقیقاً سال گذشته بود که نمونه جدید و فیس لیفت دو کراس‌اور برند فونیکس یعنی تیگو ۷ و تیگو ۸ پرومکس در یکی از عملیات‌های شرکت مدیران خودرو، طی مراسمی خصوصی

به نمایش درآمدند. به‌تازگی، شرکت مدیران خودرو موفق به اخذ تاییدیه‌های سازمان استاندارد برای نسخه جدید فونیکس F۸ پرومکس شده است. دریافت این تاییدیه بیانگر آن است که امکان ششماره‌گذاری خودرو فراهم شده و در آینده نزدیک، شرکت توانایی عرضه آن را خواهد داشت. باتوجه به بازدیدهای انجام‌شده از محوطه محل کارخانه شرکت مدیران خودرو در منطقه ویژه اقتصادی آرگ جدید بم توسط برخی مسئولین، به‌تازگی،

تصاویری از حضور نسخه جدید فونیکس F۸ پرومکس با رنگ مشکی در درب ورودی این کارخانه ثبت شده است. نکته‌ای که در این میان وجود دارد، آن است که طی سال‌های اخیر، مدیران خودرو سعی کرده است نسخه‌های مونتاژی محصولات خود را در این محل در معرض بازدید عموم قرار دهد. بنابراین در رابطه با تیگو ۸ جدید هم می‌توان همان پیش‌بینی را کرد و از احتمال آغاز مونتاژ این کراس‌اور در ایران سخن گفت.

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X۵ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۲۹۳	۵ میلیارد	۰	
کی‌ام‌سی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۸۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
دیگیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۸۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۹۳۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هایما ۷X (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	
هایما ۵S پرو (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هایما ۵۷ پرو (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
لاماکو اکو ۱.۵ لیتر توربو (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۴۴۹	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فردا T۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
لوکانو LV (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۱۰	۷ میلیارد	۰	
لوکانو LA (۱۴۰۵)	۸ میلیارد و ۴۱۰	۹ میلیارد و ۵۵۰	۰	
تیگارد تیسان S۰۵ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۶۹	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	
بیجینگ U۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان ساھارا (۱۴۰۵)	۱۱ میلیارد و ۹۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۴)	۱۲ میلیارد و ۹۹۰	۱۱ میلیارد و ۸۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
چانگان CS۵۵ پلاس ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۸۱۹	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
چانگان UNI-T -توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۶ میلیارد و ۵۸۰	۷ میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۷۶۲	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
کیا EV۵ تیپ ۷۲ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا K۵ توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۶۳	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد	۰	
سوزوکی گراندویتارا هیبرید دودیفرنسیل (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس ID.۴ PURE PLUS (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس ID.۷ اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۱	۱۰ میلیارد	۰	
فولکس ID.۷ پیور (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۸ میلیارد	۰	
فولکس تیراک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای پالیسید ۲.۵ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیارد	۳۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سنتافه توربو تک‌دیفرنسیل (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۱۰ میلیارد	۰	
هیوندای النترال ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
مزدا EZ۶ مکس ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۱ میلیارد	۰	
مزدا EREVEZE۶۰ (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
مزدا CX-۵۰ (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اکلیس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر ۲.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۱۷ میلیارد	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نيسان آلتیما (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۰	
نيسان پاترول ۶ سیلندر ۳.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۰	۶۵ میلیارد	۰	
وویافری (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۳ میلیارد	۰	
هوال H۹ (۲۰۲۶)	۱۰ میلیارد و ۴۰۵	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ولوو AWD S۹۰ (۲۰۲۶)	۲۹ میلیارد	۳۳ میلیارد	۰	
ولوو COREXC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ GX بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یکمیلیارد و ۶۹۰	۲۰	▼
سایننا (۱۴۰۵)	۹۹۳	یکمیلیارد و ۷۳۰	۶۰	▼
سایننا GX L دوگانه (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۷۲	یکمیلیارد و ۹۹۰	۴۰	▲
سایننا تومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۸۷۰	۱۵	▼
سهند تومات (۱۴۰۵)	به زودی	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۲۱	۰	۰	
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۰۳	یکمیلیارد و ۸۷۰	۵۰	▼
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۳۷	یکمیلیارد و ۹۲۵	۶۰	▼
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۹۸۰	۷۰	▼
کوییک GX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۳۱	یکمیلیارد و ۶۸۰	۳۵	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۶۹۵	۱۵	▼
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۷۴۰	۱۵	▼
کوییک S (۱۴۰۵)	یکمیلیارد	یکمیلیارد و ۶۷۰	۴۰	▼
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۲	یکمیلیارد و ۶۸۵	۶۰	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۶۹۵	۹۵	▲
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۸۱۰	۸۰	▲
شاهین اتومات (بدون ملیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۹۲۵	۸۵	▲
شاهین اتومات پلاس (بدون ملیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۶۳۵	۲۵	▼
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰	
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۴۵۰	۲۵	▼
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۳۲۰	۱۲۰	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۵۶۵	۱۰۰	▼
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۱۶۵	۲۰	▼
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۱۱۰	▼
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۷۷۰	۷۵	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۲۱۰	۳۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۰۲	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۴۶۰	۲۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۵۶۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۷۲۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۷۷۵	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۳ میلیارد و ۷۵۰	۸۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۸۲۰	۳۰	▲
دنایلس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۷۳۰	۱۰	▼
دنایلس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۷۷۰	۱۰	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۵۹۰	۳۰	▲
تارا ۶ دنده ۷۱ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۷۲۰	۱۰	▼
تارا اتومات ۷۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۶۶۰	۴۰	▲
تارا اتومات ۷۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۹۲۵	۵۵	▼
رانایلس (تومر عقب کلسای) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۳۵	یکمیلیارد و ۲۴۵	۱۵	▼
رانایلس (تومر عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۸۰	۲ میلیارد و ۲۸۵	۴۰	▼
ری‌ر ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۳۳۰	۴ میلیارد و ۶۹۰	۸۰	▼
وانتا ۲ ریسان (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۱۳۵	۳۵	▲



کشف ۶۸ هزار لیتر سوخت قاچاق در شرق تهران

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 کشف‌شده 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 تقلیب فرآورده‌های نفتی و دپوی سوخت در شهرک صنعتی شمس‌آباد مطلع شدند و موضوع را به‌صورت 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 تقلیب، 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 انجام‌شده 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.» سردار افشاری با اشاره به شیوه فعالیت این کارگاه گفت: «بررسی‌های اولیه نشان می‌دهد قاچاقچیان حرفه‌ای سوخت، فرآورده‌های نفتی قاچاق را با استفاده از تجهیزات موجود در این کارگاه تقلیب کرده و آن را برای تبدیل به محصولات از جمله روغن موتور آماده می‌کردند.»

روغن پایه باز تصفیه‌شده دیگر یک انتخاب محیط‌زیستی نیست؛

بازگشت یک گزینه فراموش‌شده به مرکز توجه صنعت روانکار

اختیار خود صنعت قرار دارد. همین ویژگی باعث شده بسیاری از کارشناسان آن را بخشی از راهکار افزایش تاب‌آوری زنجیره تامین روانکارها بدانند.

نمونه بریتانیا در این زمینه قابل توجه است. طبق آمار مطرح‌شده در گزارش، بازار روانکار این کشور سالانه حدود ۵۱۵ هزار تن مصرف دارد و حدود ۲۲۰ هزار تن روغن کارکرده برای جمع‌آوری در دسترس است. با فرض بازده حدود ۶۵ درصدی بازتصفیه، این حجم می‌تواند نزدیک به ۱۴۳ هزار تن روغن پایه بازتصفیه‌شده تولید کند؛ رقمی معادل حدود یک چهارم نیاز بازار روانکار این کشور. با این حال، بریتانیا تنها حدود نیمی از روغن‌های جمع‌آوری‌شده را بازتصفیه می‌کند و بخش باقی‌مانده همچنان سوزانده می‌شود.

در مقابل، کشورهایی مانند دانمارک، ایتالیا، یونان و هلند به نرخ‌های بسیار بالاتری در بازتصفیه روغن‌های مصرف‌شده دست یافته‌اند. به باور نویسندگان گزارش، مساله اصلی نه کمبود فناوری یا خوراک، بلکه ضعف در سیاست‌گذاری و اجرای مقررات است.

در نهایت، صنعت روانکار امروز بیش از هر زمان دیگری در حال درک این واقعیت است که روغن پایه بازتصفیه‌شده تنها یک ابزار کاهش کربن نیست، بلکه بخشی از راهبرد امنیت تامین مواد اولیه نیز محسوب می‌شود. محصولی که زمانی در حاشیه قرار داشت، اکنون در حال بازگشت به مرکز توجه است و بسیاری از فعالان بازار معتقدند آینده صنعت روانکار بدون توسعه گسترده‌تر بازتصفیه روغن‌های مصرف‌شده قابل تصور نخواهد بود.



جهان، موضوع امنیت عرضه را دوباره به یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های بازار تبدیل کرد. در چنین شرایطی، مهم‌ترین مزیت روغن پایه بازتصفیه‌شده نه زیست‌محیطی، بلکه راهبردی به نظر می‌رسد.

مزیت اصلی این محصول در آن است که به نفت خام وارداتی یا پالایشگاه‌های دور دست وابسته نیست. ماده اولیه آن، یعنی روغن کارکرده، در داخل کشورها تولید و جمع‌آوری می‌شود. به عبارت دیگر، منبع تامین آن در

بازگشتند و هزینه به مهم‌ترین معیار تصمیم‌گیری تبدیل شد. در چنین فضایی، اهمیت مسائل زیست‌محیطی در برخی بخش‌ها کاهش یافت و روغن پایه بازتصفیه‌شده دوباره در معرض کم‌رنگ شدن قرار گرفت.

با این حال، عامل تازه‌ای بار دیگر توجه صنعت را به این محصول جلب کرده ژئوپلیتیک. تنش‌های مربوط به خاورمیانه، نگرانی درباره اختلال در تنگه هرمز و آسیب‌پذیری زیرساخت‌های پالایشی در برخی مناطق

بازتصفیه‌شده صحبت کنند و این محصول در عمل به «گوسفند سیاه» صنعت روانکار تبدیل شده بود؛ محصولی که کارایی خود را اثبات می‌کرد؛ اما کمتر کسی آن را در ویتترین تبلیغاتی خود قرار می‌داد.

نقطه عطف اصلی در سال ۲۰۲۲ و با گسترش سیاست‌های زیست‌محیطی و اهداف کاهش انتشار کربن رقم خورد. مجموعه‌ای از تحولات شامل برنامه‌های خالص‌کردن کربن شرکت‌ها، الزامات گزارش‌دهی انتشار گازهای گلخانه‌ای، مقررات مالی پایدار اتحادیه اروپا و تصمیمات شکل گرفته پس از نشست‌های اقلیمی، باعث شد معیارهای زیست‌محیطی به بخشی از فرآیند خرید و تامین مواد اولیه تبدیل شوند. در این شرایط، روغن پایه بازتصفیه‌شده ناگهان از یک محصول حاشیه‌ای به ابزاری ارزشمند برای دستیابی به اهداف پایداری تبدیل شد.

مزیت‌های این محصول تنها به کاهش مصرف نفت خام محدود نبود. روغن پایه بازتصفیه‌شده می‌توانست مصرف انرژی را کاهش دهد، انتشار گازهای گلخانه‌ای را محدود کند و به شرکت‌ها کمک کند اهداف اقتصاد چرخشی خود را محقق سازند. در نتیجه، مشتریان جدیدی وارد بازار شدند و استفاده از این محصول دیگر فقط به تولیدکنندگان کوچک محدود نماند. برندهای جهانی و حتی شرکت‌های بزرگ نفتی نیز به جمع خریداران آن پیوستند.

اما این روند همیشگی نبود. با کاهش قیمت نفت و سخت‌تر شدن شرایط اقتصادی در سال ۲۰۲۵، بسیاری از شرکت‌ها بار دیگر به سمت مدل‌های سنتی خرید

در صنعت روانکارها کمتر محصولی را می‌توان یافت که هم‌زمان با چنین تناقضی روبه‌رو بوده باشد؛ Refined Base Oil یا روغن پایه بازتصفیه‌شده، طی سال‌های گذشته از نظر کیفیت فنی به سطحی نزدیک به روغن‌های پایه تولیدشده از نفت خام رسیده، هزینه تولید رقابتی داشته و مزایای زیست‌محیطی قابل توجهی نیز ارائه کرده است. با این وجود، برای مدت طولانی جایگاه آن در بازار جهانی روانکارها چندان پررنگ نبود و بسیاری از شرکت‌ها ترجیح می‌دادند درباره استفاده از آن چندان صحبت نکنند. اکنون اما شرایط در حال تغییر است و به‌نظر می‌رسد روغن پایه بازتصفیه‌شده در حال تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین موضوعات راهبردی صنعت روانکار باشد.

بر اساس تحلیل منتشرشده توسط Lubes'N'Greases، روغن پایه بازتصفیه‌شده در بخش بزرگی از دهه گذشته در موقعیتی عجیب قرار داشت. این محصول معمولاً ارزان‌تر از روغن پایه نو به فروش می‌رسید، اما بسیاری از خریداران تصور می‌کردند منشأ آن یعنی روغن مصرف‌شده بازیافتی، به معنای کیفیت پایین‌تر است. همین ذهنیت باعث شد استفاده از آن عمدتاً در میان تولیدکنندگان مستقل روانکار و شرکت‌هایی که تمرکز بیشتری بر کنترل هزینه داشتند، رواج پیدا کند.

در آن دوران، منشأ بازیافتی محصول بیش از آن که یک مزیت تلقی شود، نوعی نقطه ضعف بازاربایی به‌شمار می‌رفت. بسیاری از مصرف‌کنندگان و حتی بخشی از فعالان صنعت تمایلی نداشتند درباره استفاده از روغن پایه

UNI-T یک گام جلوتر از زمان؛ کراس‌اووری هوشمند با طراحی اختصاصی وی‌شکل، کابین دیجیتال، موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ 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

ARINA DRIVE

www.arinadrive.com



اسبیخار می‌رسد. یکی از موتورهای الکتریکی در بخش بین موتور و گیربکس، علاوه بر تامین گشتاور فوری، نقش پرکننده تاخیر توربو را ایفا می‌کند؛ دو موتور دیگر روی محور جلو قرار دارند و امکان چهار چرخ محرک و Torque Vectoring را فراهم می‌کنند. نکته مهم این است که لامبورگینی از موتورهای الکتریکی فقط برای کاهش مصرف استفاده نکرده؛ بلکه آن‌ها را برای پاسخ سریع تر، بازیابی انرژی، افزایش کشش و بهبود دینامیک خودرو به کار گرفته است. بنابراین هیبرید در سوپر اسپرت‌های جدید لامبورگینی، بیش از آن که یک فناوری صرفاً اقتصادی باشد، ابزاری برای ارتقای عملکرد محسوب می‌شود.

لامبورگینی با معرفی رولتو، رویکرد تازه‌ای به فناوری هیبرید در سوپر اسپرت‌ها ارائه کرد. این خودرو به عنوان نخستین سوپر اسپرت HPEV بر ۶۵۰ کیلتری ۷۱۲ تنفس طبیعی در کنار سه موتور الکتریکی استفاده می‌کند و مجموع قدرت سیستم به ۱۰۱۵ اسب بخار می‌رسد. دو موتور الکتریکی روی محور جلو و موتور سوم بین پیشران و گیربکس قرار گرفته است. این معماری علاوه بر افزایش توان، امکان چهار چرخ محرک الکتریکی و توزیع گشتاور میان چرخ‌ها را فراهم می‌کند. فناوری هیبرید لامبورگینی در تمرین نیز با ترکیب موتور ۴ لیتری ۷۸۰ توبین-توربو و سه موتور الکتریکی ادامه پیدا کرده است. مجموع خروجی این مجموعه به ۹۲۰

تکنولوژی هیبرید در سوپر اسپرت‌های «لامبورگینی»



تلگرام

Telegram

آیا خودروهای هیبروزنی باید گسترده‌تر شوند؟

در حالی که خودروهای تمام‌برقی طی سال‌های اخیر توجه صنعت خودرو را تا حد زیادی به خود جلب کرده‌اند، هیبروزن همچنان یکی از گزینه‌های مهم برای کاهش وابستگی حمل و نقل به سوخت‌های فسیلی محسوب می‌شود. خودروهای سلول سوختی هیبروزنی (FCEV) با تبدیل انرژی شیمیایی هیبروزن به برق، موتور الکتریکی را به حرکت در می‌آورند و در محل استفاده، آلاینده‌ای آگزوزی ندارند. مزیت مهم دیگر آن‌ها، امکان سوخت گیری سریع و قابلیت پیمایش مناسب است؛ ویژگی‌هایی که به خصوص برای خودروهای سنگین، اتوبوس‌ها و ناوگان‌های تجاری اهمیت دارد. اما پرسش این جاست که آیا صنعت خودرو باید سرمایه‌گذاری گسترده‌تری روی هیبروزن انجام دهد؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

اگر هدف، کاهش واقعی انتشار کربن در تمام بخش‌های حمل و نقل باشد، نباید تمام مسیر به خودروهای باتری محور محدود شود. هیبروزن می‌تواند مکمل خودروهای برقی باشد؛ به خصوص در کامیون‌های سنگین و مسیرهای طولانی که وزن باتری، زمان شارژ و نیاز به زیرساخت شارژ بر قدرت چالش برانگیز است. آژانس بین‌المللی انرژی نیز در گزارش‌های خود، کامیون‌های سنگین را یکی از معدود بخش‌هایی می‌داند که بازار خودروهای سلول سوختی در آن همچنان در حال رشد است. هرچند که کمپانی‌ای مانند تویوتا با سرمایه‌گذاری‌های میلیارد دلاری در حال توسعه این فناوری است.

ابراهیمزاده

توسعه خودروهای هیبروزنی بدون توسعه هم‌زمان زیرساخت، تولید هیبروزن کم‌کربن و کاهش هزینه‌ها امکان‌پذیر نیست. بخش عمده هیبروزن جهان همچنان از سوخت‌های فسیلی تولید می‌شود و سهم هیبروزن کم‌انتشار هنوز بسیار محدود است. بنابراین، گسترش FCEV باید همراه با سرمایه‌گذاری در هیبروزن سبز، جایگاه‌های سوخت‌گیری و زنجیره توزیع انجام شود. در نهایت، آینده حمل و نقل صفر انتشار احتمالاً متعلق به یک فناوری واحد نیست؛ خودروهای باتری برقی، هیبروزنی و سایر راهکارهای کم‌کربن می‌توانند بر اساس نوع خودرو و الگوی استفاده، در کنار یکدیگر توسعه پیدا کنند.

محمدپور

Message

صدای ملتتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

خرابی ماژول صندلی

خودرو کره‌ای مدل ۲۰۱۵ دارم و چندوقتی بود که با فاشدن دکم‌های صندلی راننده، صندلی جابه‌جانی شد. با مراجعه به یکی از مراکز تخصصی تعمیر خودروهای کره‌ای، مکانیک پس از بررسی اعلام کرد که ماژول کنترل صندلی خودرویم معیوب شده و باید تعویض شود. با مراجعه به بازار، ماژول صندلی خودرویم پیدا نشد و ناگزیر به خرید صندلی به‌طور کامل با هزینه نسبتاً سنگینی شدم. ۸۷۱۸#۰۹۱۱

نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۵۸۲

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۲۵۸۳

با توجه به شرایط فعلی کشور، هزینه نگهداری کدام دسته از خودروهای زیر در بلندمدت کم‌تر است؟

- ۱- خودروهای وارداتی کار کرده
- ۲- خودروهای وارداتی و چینی مونتاژی صفر کیلومتر



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد زیر می‌تواند سبب ارتقای فرهنگ موتور سیکلت‌سواری در کشور شود؟ در پاسخ به این پرسش ۴۵ درصد به گزینه یک یعنی ارائه آموزش‌های صحیح و توجه به نکات ایمنی و ۵۵ درصد به گزینه دوم یعنی سخت‌گیری هرچه بیشتر پلیس راهنمایی و رانندگی و جریمه راکبان متخلف رأی داده بودند

پیامک

SMS

گزینه مناسب و باکیفیت ژاپنی

قصد خرید یک خودرو سدان اسپرت خانوادگی دست‌دوم باکیفیت را دارم و پس از بررسی‌های بسیار متوجه شدم سوزوکی کیزاشی گزینه مناسبی برای خرید است. آیا مدل ۲۰۱۲ یا ۲۰۱۳ آن ارزش خرید دارد؟ این خودرو به لحاظ فنی چگونه است؟

۲۳۹۲***۰۹۱۲

واردات و عرضه خودرو شاسی‌بلند سوزوکی یا همان گرندویتارا توانست موقعیت خوبی را برای این خودرو در بازار داخلی فراهم کند. این خودرو که در کمپانی ایران خودرو مونتاژ شد و از کیفیت بالایی برخوردار بود، توانست رضایت بازار را تا حد زیادی حاصل کند. پس از آن ایران خودرو به‌سرّغ مونتاژ سدان کمپانی سوزوکی یا همان کیزاشی رفت. این مدل به دلیل طراحی زیبا و اسپرت و البته پیشران و مشخصات فنی قابل توجه، در بین رقبا به‌خوبی ظاهر شد. این مدل دارای یک پیشران ۲٫۴ لیتری ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ مجهز به سیستم VVT است که به دلیل تکنولوژی به کار رفته در پیشران می‌تواند حداکثر ۱۸۵ اسب بخار قدرت و ۲۳۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند که این قدرت را به‌وسیله یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک CVT به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. بهره‌مندی این خودرو از پدال شیفترهای پشت فرمان با توجه به این که این مدل دارای گیربکس CVT است، سبب شده است رانندگی با آن، حس رانندگی با یک خودرو اسپرت را به‌رساند. همین‌طور می‌توان گفت گیربکس سوزوکی کیزاشی بسیار نرم و بی‌صدا کار می‌کند و همین مساله فرصت رانندگی آرامی را در اختیار شما می‌گذارد. در عین حال سیستم هندلینگ این خودرو به گونه‌ای طراحی شده که سواری نرمی را در اختیار شما می‌گذارد و به‌وسیله موتور پرقدرت و گیربکس با عملکرد بالا پر فرم‌نسب بهتری نسبت به رقبا ی خود دارد. طراحی داخلی این خودرو نیز زیبا به‌نظر می‌رسد و با ترمیم چیدمان خاص به‌سبک سوزوکی، حس قرار گرفتن در کابین یک خودرو اسپرت را برای سر نشینان تداعی می‌کند. براین اساس این خودرو با توجه به برچسب قیمتی که روی آن می‌خورد، کیفیت مطلوب و آپشن‌های فراوانی را در اختیار شما قرار می‌دهد. همچنین با توجه به تعبیه ایربگ‌ها و توجه به شاسی و پل‌های آن، از نظر ایمنی می‌توان گفت در سطح بالاتری از رقبای خود قرار گرفته است. با توجه به این که کمپانی ایران خودرو نمایندگی انحصاری سوزوکی است، از نظر خدمات پس از فروش و تأمین قطعات هیچ مشکلی ندارد؛ اما از نظر هزینه نگهداری در سطح بالاتری در مقایسه با رقبای خود قرار می‌گیرد. این نکته را نیز فراموش نکنید که سوزوکی کیزاشی همانند سایر محصولات ژاپنی نسبت به کیفیت سوخت‌بزن کشور و شرایط جوی کشور، سازگاری نسبی داشته و برخلاف آن چه در خودروهای چینی شاهد هستیم، سوزوکی کیزاشی در این زمینه عاری از هر خرابی و استهلاکی است. البته ناگفته نماند که کم‌استهلاک بودن خودرو بستگی به نوع نگهداری مالک از خودرو دارد. از طرفی نباید فراموش کرد که خودرو سوزوکی کیزاشی نسبت به سایر هم‌کلاس‌های کره‌ای خود در بازار ایران از نظر فنی و کیفیت چند سر و گردن بالاتر است. شاید بتوان گفت تنها نقطه‌ضعف این خودرو هزینه نسبتاً بالای نگهداری به دلیل قطعات گران‌قیمت آن است. برای این مساله نیز توصیه می‌شود از نمایندگی مجاز گروه صنعتی ایران خودرو کمک گرفته شود و در نهایت برای تأمین قطعات به نمایندگی‌های این خودرو ساز مراجعه کنید.

لباس «سوبارو» بر تن «تویوتا» جذاب است؟

«BRZ»؛ سامورایی اسپرت هیجان‌انگیز



سوبارو BRZ مدل ۲۰۲۶ یکی از معدود خودروهای اسپرت مقرون به‌صرفه بازار است که همچنان به فرمول کلاسیک یک کوپه اسپرت پایبند مانده است؛ موتور در قسمت جلو، انتقال قدرت به چرخ‌های عقب، وزن نسبتاً پایین و شاسی‌ای که با هدف ارائه واکنش‌های دقیق و ارتباط مستقیم راننده با خودرو توسعه یافته است. BRZ در نسل فعلی حاصل همکاری سوبارو و تویوتا است و از نظر فنی با تویوتا GRA۶ ارتباط نزدیکی دارد. هرچند که تویوتا GRA۶ قل دوم همسان سوبارو BRZ است که روی یک پلت‌فرم شکل گرفته‌اند.

طراحی خارجی

طراحی بیرونی BRZ همچنان بر تناسبات یک کوپه اسپرت کلاسیک استوار است. دماغه پایین، کاپوت کشیده، کابین نسبتاً عقب‌نشسته و خط سقف کم‌ارتفاع، فرم کلی خودرو را شکل می‌دهند. در نمای جلو، چراغ‌های LED باریک در دو طرف جلو پنجره قرار گرفته‌اند و ورودی‌های هوا در سپر، علاوه بر ایجاد ظاهر اسپرت، برای مدیریت جریان هوا نیز مورد استفاده قرار گرفته‌اند. پروفایل جانبی با گلگیرهای برجسته و خط شانه‌ای که از جلو به سمت عقب امتداد پیدا می‌کند، بر عرض بصری خودرو تأکید دارد. قسمت عقب نیز با چراغ‌های افقی، سپر حجیم و خروجی‌های دو گانه آگزوز طراحی شده است. فرم بدنه علاوه بر جنبه ظاهری، با هدف ایجاد مرکز ثقل پایین و توزیع مناسب جرم توسعه یافته است. در مدل ۲۰۲۶، نسخه ویژه Series Yellow نیز به خانواده BRZ اضافه شده است. این نسخه با رنگ اختصاصی Sunrise Yellow، رینگ‌های ۱۸ اینچی مشکی مات و مجموعه‌ای از تجهیزات فنی برگرفته از BRZ IS عرضه می‌شود و تولید آن به ۳۵۰ دستگاه محدود شده است.

طراحی داخلی

کابین BRZ ساختاری کاملاً راننده‌محور دارد. صندلی‌های جلو با بالشتک‌ها و تکیه‌گاه‌های جانبی تقویت‌شده طراحی شده‌اند تا هنگام عبور سریع از پیچ‌ها بدن سرنشین را بهتر در جای خود نگه دارند. پشت فرمان نیز یک نمایشگر دیجیتال ۱۲ اینچی قرار گرفته که اطلاعات مختلف رانندگی را نمایش می‌دهد و در حالت Track، نحوه نمایش دور موتور و داده‌های عملکردی تغییر می‌کند. سیستم اطلاعات سرگرمی خودرو از نمایشگر لمسی ۸ اینچی استفاده می‌کند و اپل کار پلی و اندروید اتو نیز در دسترس هستند. دو پورت USB و سیستم صوتی ۶ بلندگو از دیگر تجهیزات کابین محسوب می‌شوند و در برخی نسخه‌ها سیستم صوتی ۸ بلندگو ارائه می‌شود.

BRZ یک کوپه ۲+۲ است؛ بنابراین صندلی‌های عقب برای استفاده روزمره بزرگسالان چندان جادار نیستند؛ اما قابلیت خواباندن آن‌ها باعث افزایش کاربردی بودن خودرو می‌شود. حجم صندوق عقب نیز حدود تقریباً ۱۷۸ لیتر اعلام شده است.

مشخصات فنی

قلب تپنده BRZ یک موتور ۴ سیلندر تخت با بکسر تنفس طبیعی ۲٫۴ لیتری با تزریق مستقیم و پورت است. این موتور ۲۲۸ اسب بخار در ۱۷۰۰ دور (دور در دقیقه) و حدود ۲۴۹ نیوتون متر در ۳۷۰۰ دور در دقیقه تولید می‌کند. انتقال نیرو از طریق گیربکس ۶ سرعته دستی یا گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک انجام می‌شود و در هر دو حالت، چرخ‌های عقب محرک هستند. دیفرانسیل لغزش محدود نیز به‌صورت استاندارد در این مدل در نظر گرفته شده است. معماری تخت موتور با بکسر اجازه می‌دهد پیشران در ارتفاع پایین‌تری نصب شود؛ موضوعی که به کاهش مرکز ثقل و بهبود تعادل دینامیکی کمک می‌کند. سیستم تعلیق جلو از نوع مک‌فرسون-استرات و در عقب از ساختار مولتی‌لینک (چنداتصال) استفاده می‌کند. نسخه TS با تعلیق تنظیم‌شده توسط STI و ترم‌های برمبو را تقیافته، برای رانندگی عملکردی تر طراحی شده است. BRZ همچنین از فرمان با Subar EyeSight در مدل ۲۰۲۶ ارائه می‌شود و امکاناتی کم‌کار راننده در خودرو از جمله نمایشگر سرعت و اطلاعاتی مانند هشدار بر محور از جلو، ترمز اضطراری خودکار و هشدار خروج از خط را در بر می‌گیرد. در نسخه‌های مجهز به گیربکس اتوماتیک، امکاناتی مانند کروز کنترل تطبیقی و ترمز خودکار عقب نیز در دسترس هستند.

قیمت

در بازار آمریکا، قیمت BRZ Limited مدل ۲۰۲۶ با گیربکس دستی از ۳۷ هزار دلار آغاز می‌شود و نسخه اتوماتیک آن ۳۷ هزار و ۹۰۵ دلار قیمت پایه دارد. مدل BRZ IS با قیمت پایه ۳۹ هزار و ۵۵۵ دلار و نسخه محدود Series Yellow با قیمت ۴۰ هزار و ۵۵۵ دلار عرضه شده است.





کشف محموله ۱۷۰ میلیارد ریالی لاستیک قاچاق در اهواز



جانشین فرمانده انتظامی استان خوزستان از کشف ۲ هزار و ۶۰۰ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۱۷۰ میلیارد ریال در شهرستان اهواز خبر داد. سردار حسین زلفی، جانشین فرمانده انتظامی استان خوزستان در تشریح جزئیات این خبر اظهار کرد: «ماموران پلیس آگاهی شهرستان اهواز یک باب منزل مسکونی را که محل نگهداری کالاهای احکارت شده بود، شناسایی کردند.» وی افزود: «ماموران پلیس پس از هماهنگی قضایی، در بازرسی از

منزل متهم، ۲ هزار و ۶۰۰ حلقه لاستیک قاچاق با نشان‌های تجاری مختلف را کشف کردند.» جانشین فرمانده انتظامی استان خوزستان تصریح کرد: «بنا بر نظر کارشناسان، ارزش کالاهای قاچاق کشف‌شده ۱۷۰ میلیارد ریال برآورد شده است.» زلفی در پایان از دستگیری یک متهم در این رابطه خبر داد و گفت: «متهم پس از تشکیل پرونده برای طی مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد.»

با حضور وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی صورت گرفت؛

ارائه دو لوح تقدیر و یک طرح برای تایرهای سنگین «بارز»



سپهر سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

روز گذشته نشست تخصصی سرمایه‌گذاری طرح تولید تایرهای رادیال سیمی باری-اتوبوسی بارز لرستان برگزار شد. این جلسه با حضور دکتر احمد میدری (وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی)، دکتر گودرزی (نماینده مردم الیگودرز)، دکتر شاهرخی (استاندار لرستان)، دکتر اداوی (فرماندار الیگودرز)، دکتر شهیدی‌پور (مدیرعامل تاپیکو)، مدیرعامل بارز و نمایندگان فروش گروه تشکیل شد. در این نشست، مهندس میرزایی ضمن ارائه مدل پیشنهادی سرمایه‌گذاری، به تبیین دغدغه‌های اجرایی و الزامات فنی این طرح توسعه‌ای پرداختند. نمایندگان گروه بارز با تأکید بر چشم‌انداز روشن این همکاری، نسبت به تحقق آن ابراز خوش‌بینی کرده و بر اهمیت راهبردی این پروژه در توسعه صنعتی استان لرستان و ارتقای ظرفیت تولید تایر کشور تأکید کردند. دکتر میدری نیز با استقبال از رویکرد توسعه‌ای بارز، نسبت به چشم‌انداز موفقیت این طرح و تأثیرات مثبت آن بر اشتغال و اقتصاد استان ابراز خوش‌بینی کرد. مدیرعامل گروه صنعتی بارز در نشست خبری خود با اصحاب رسانه استان کرdestan، با نقد صریح سیاست‌های ارزی تخصیص‌یافته به واردات تایر (فرا تر از نیاز کشور) و اشاره به افزایش ۲۰ برابری هزینه‌های انرژی، از تاب‌آوری مجموعه در برابر فشارهای لجستیکی و بازگشت کارخانه کرdestan به ظرفیت کامل تولید خبر داد. همزمان، نقشه‌راه توسعه بارز با هدف رسیدن به ظرفیت تولید ۲۵۰ هزار تن در دو سال آینده، توسعه تایرهای اتوبوسی در لرستان و نفوذ به بازارهای منطقه‌ای، نویدبخش دورانی جدید برای ارتقای سهم بازار و حضور قدرتمند بارز در عرصه بین‌المللی است. همچنین آیین اختتامیه جشنواره ملی اختراعات و نوآوری‌های استان کرمان، چهارشنبه هشتم مهرماه با حضور راضیه مهدوی معاون توسعه مدیریت و منابع استانداری کرمان، وحید خطیبی معاون برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه‌انسانی شهرداری کرمان و جمعی از مسئولان و مقامات استانی برگزار شد. فاطمه حسینی، دبیر جشنواره ملی اختراعات و نوآوری‌های کرمان در این مراسم گفت: «حدود ۲۰۰ ایده و طرح به این رویداد ارسال شد که پس از طی فرآیند داوری و ارزیابی، ۳۰ طرح به مرحله نهایی راه یافتند.» وی همچنین افزود: «طرح‌های منتخب در این مرحله بر اساس شاخص‌هایی از جمله نوآوری، توجیه اقتصادی، مدل کسب‌وکار، ظرفیت توسعه و قابلیت تجاری‌سازی مورد ارزیابی قرار گرفتند.» در پایان این جشنواره، از طرح‌های برتر و نوآورانه محققان تجلیل شد که در میان آن‌ها طرح «تایر پایدار مبتنی بر دوده پیرولیز بازیافتی» بارز و یک‌د اقتصاد چرخشی» ارائه‌شده توسط شیفته شهلی از مرکز نوآوری گروه صنعتی بارز، در جمع چهار طرح شایسته جشنواره قرار گرفت. از سوی دیگر تجلیل از مجتمع صنعتی بارز



کرمان به‌عنوان واحد ایمنی برتر استان در همایش راهبری ایمنی و مدیریت بحران در صنایع و معادن انجام گرفت. علیرضا ابراهیمی مدیرکل تعاون، کار و رفاه اجتماعی استان کرمان با اشاره به اقدامات انجام‌شده در حوزه ایمنی اظهار کرد: «از سال گذشته با راهبری استاندار، کمیته ایمنی معادن استان تشکیل شد و با محوریت دستگاه‌های متولی، پایش و رصد مستمر محیط‌های کار در دستور کار قرار گرفت و نتیجه این اقدامات، کاهش حوادث ناشی از کار در ۶ ماه ابتدایی امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته بوده است.» در پایان این مراسم، با اهدای لوح سپاس از واحدهای ایمنی برتر صنایع استان تجلیل و قدردانی شد که مجتمع صنعتی لاستیک بارز کرمان نیز در میان این واحدهای برتر قرار گرفت.

این تحولات در حالی رقم می‌خورد که صنعت تایر ایران در سال‌های اخیر با چالش‌های متعددی از جمله رشد هزینه‌های تولید، محدودیت‌های تامین مواد اولیه، نوسانات ارزی و نیاز به سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین مواجه بوده است. در چنین شرایطی، اجرای طرح توسعه تولید تایرهای رادیال سیمی باری و اتوبوسی در بارز لرستان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ زیرا این دسته از تایرها سهم مهمی در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور دارند و افزایش ظرفیت تولید آن‌ها می‌تواند به کاهش وابستگی به واردات و تقویت زنجیره تامین داخلی کمک کند.

کارشناسان صنعت تایر معتقدند بازار تایرهای باری و اتوبوسی در ایران همچنان یکی از بخش‌های راهبردی صنعت لاستیک به‌شمار می‌رود. رشد جابه‌جایی کالا و توسعه شبکه حمل‌ونقل زمینی باعث شده تقاضا برای این محصولات روندی پایدار داشته باشد. از این رو هر گونه سرمایه‌گذاری در توسعه خطوط تولید تایرهای رادیال سیمی می‌تواند تأثیر مستقیمی بر کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، افزایش ایمنی ناوگان و تقویت توان رقابتی تولیدکنندگان داخلی داشته باشد.

در کنار توسعه ظرفیت تولید، توجه به نوآوری نیز به یکی از محورهای اصلی فعالیت گروه صنعتی بارز تبدیل شده است. موفقیت طرح «تایر پایدار مبتنی بر دوده پیرولیز بازیافتی» بارز و یک‌د اقتصاد چرخشی» در جشنواره ملی اختراعات و نوآوری‌های کرمان، نمونه‌ای از حرکت این مجموعه به سمت فناوری‌های نوین و راهکارهای سازگار با محیط‌زیست محسوب می‌شود. استفاده از دوده حاصل از بازیافت تایرهای فرسوده، یکی از موضوعات مورد توجه صنعت جهانی تایر است و بسیاری از تولیدکنندگان بزرگ دنیا در حال سرمایه‌گذاری روی این فناوری هستند. این رویکرد علاوه بر کاهش مصرف مواد اولیه فسیلی، می‌تواند به مدیریت بهتر پسماندهای لاستیکی و کاهش آثار زیست‌محیطی صنعت تایر سازی کمک کند.

موضوع ایمنی نیز به‌عنوان سومین ضلع توسعه پایدار در صنعت تایر مطرح است. کسب عنوان واحد ایمنی برتر استان کرمان توسط مجتمع صنعتی لاستیک بارز نشان می‌دهد توجه به افزایش ظرفیت تولید و توسعه فناوری، هم‌زمان با ارتقای استانداردهای ایمنی دنبال می‌شود. در صنایع سنگین و تولیدی، به‌ویژه در واحدهای فعال در حوزه لاستیک و تایر، مدیریت ریسک، کاهش حوادث شغلی و ایجاد محیط کار ایمن از مهم‌ترین شاخص‌های بهرهوری به‌شمار می‌روند.

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷۴,۰۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸۱,۰۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷۴,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا پاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷۰,۰۰۰,۰۰۰	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-BYDS۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)
	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-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ 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-سورنئو 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







عملکرد ترمزهای بوگاتی «شیرون»

«بوگاتی شیرون با توجه به توانایی رسیدن به سرعت‌های بسیار بالا، به سامانه ترمزی نیاز دارد که علاوه بر قدرت توقف، در برابر حرارت شدید نیز پایدار باشد. این خودرو از دیسک‌های کربن-سرامیکی ساخته‌شده بر پایه کاربید سیلیکون استفاده می‌کند؛ ماده‌ای که در مقایسه با دیسک‌های فولادی وزن کمتری داشته و مقاومت حرارتی، دوام و مقاومت خوردگی بالاتری ارائه می‌دهد. قطر دیسک‌ها در محور جلو ۴۲۰ میلی‌متر و در عقب ۴۰۰ میلی‌متر است. کالیبرهای شیرون نیز به‌طور اختصاصی برای این خودرو توسعه یافته‌اند و در هر چرخ جلو از ۸ پیستون تیتانیومی و در هر چرخ عقب از ۶ پیستون استفاده

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

تحریم‌های جدید، تولید خودرو را متوقف نمی‌کند

با وجود تشدید محدودیت‌های تجاری، تداوم تولید از مسیرهای جایگزین تامین امکان‌پذیر است؛ اما کمبود نقدینگی، مواد اولیه و انرژی فشار بر قطعه‌سازان را افزایش داده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«تداوم محدودیت‌های تجاری و افزایش هزینه‌های تامین، زنجیره خودرو را در برابر فشارهای تازه‌ای قرار داده است؛ به گونه‌ای که کاهش نقدینگی، دشواری تامین مواد اولیه، اختلال در حمل‌ونقل و ناترازی انرژی، توان تولید قطعه‌سازان را تحت تأثیر قرار داده و ضرورت اتخاذ تصمیم‌های هماهنگ برای حفظ جریان تولید را افزایش داده است.

تشدید فشار بر زنجیره خودرو

محمدعلی ذکریایی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره تأثیر تحریم‌های جدید آمریکا بر صنعت خودرو و قطعه‌سازی به «دنیای خودرو» گفت: «این تحریم‌ها بدون تردید شرایط را دشوارتر می‌کند و برای خودروسازان، به‌ویژه ایران خودرو که در مرحله تحول قرار دارد، مشکلاتی ایجاد خواهد کرد. قطعه‌سازان نیز از پیامدهای این وضعیت متأثر می‌شوند؛ زیرا یکی از نتایج احتمالی تحریم‌ها، کاهش سفارش قطعات از سوی خودروسازان است.»

وی با اشاره به شرایط مبهم اقتصادی و سیاسی کشور افزود: «در هر صورت باید از این دوره عبور کنیم. کشور در شرایطی قرار گرفته که نه می‌توان آن را به‌طور کامل جنگ دانست و نه صلح؛ این وضعیت ترکیبی از فشارهای مختلف را ایجاد کرده است. لازم است مسئولان برای خروج از این بحران‌های اقتصادی و تولیدی، تصمیم‌های روشن و هماهنگی اتخاذ کنند.»

این مقام صنفی تصریح کرد: «تداوم وضعیت فعلی، هزینه‌های بیشتری به بخش تولید تحمیل می‌کند. صنعت خودرو و قطعه‌سازی به دلیل وابستگی متقابل، نمی‌تواند جدا از یکدیگر عمل کنند. هر اختلالی در تولید یا سفارش‌گذاری خودروسازان، بر فعالیت قطعه‌سازان اثر می‌گذارد و در نهایت زنجیره تامین را با مشکل مواجه می‌کند.»

مسیرهای جایگزین تامین

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان مازندران درباره اقداماتی که وزارت صنعت، معدن و تجارت، خودروسازان و قطعه‌سازان باید برای حفظ روند تولید انجام دهند، اظهار داشت: «به‌طور طبیعی ایران خودرو برای ادامه فعالیت خود به دنبال راهکار خواهد بود. ممکن است بخشی از قطعاتی که این شرکت پیش از این به صورت مستقیم وارد می‌کرد، از مسیر شرکت‌هایی که امکان همکاری تجاری و تامین قانونی قطعات را دارند، تامین شود.»

وی با اشاره به این که تولیدکنندگان برای کاهش آثار تحریم‌ها و حفظ روند تامین، راهکارهایی پیدا می‌کنند، افزود: «فکر نمی‌کنم این مسیر به‌طور کامل مانع پیشرفت کار شود؛ اما واقعیت این است که تحریم‌ها و مسائل ناشی از آن، اقتصاد ایران را به شکل کلی با چالش مواجه می‌کند. هر چه فشارها بیشتر شود، دشواری‌های تولید، تامین مالی و مدیریت زنجیره تامین نیز افزایش خواهد یافت.»

ذکریایی با اشاره به نقش تولیدکنندگان داخلی گفت: «بخش قابل توجهی از مشکلات ایران خودرو با کمک تولیدکنندگان و ظرفیت‌های داخلی قابل مدیریت است. البته این موضوع به معنای بی‌اثر بودن تحریم‌ها نیست، بلکه نشان می‌دهد بخشی از راه‌حل را می‌توان در تقویت توان تولید داخل و استفاده از مسیرهای جایگزین تامین جست‌وجو کرد.»

نقدینگی و کمبود مواد اولیه

ذکریایی در پاسخ به پرسشی درباره تدابیر مورد انتظار از وزارت صنعت برای بهبود وضعیت تولید قطعه‌سازان به «دنیای خودرو» گفت: «یکی از موضوعات مهم، طراحی سیاست‌هایی برای تامین نقدینگی است. قطعه‌سازان با مشکلات مالی جدی مواجه‌اند و این مساله در شرایط تورمی، فشار بیشتری به آن‌ها وارد می‌کند.»



نور بالا

این تحریم‌ها بدون تردید شرایط را دشوارتر می‌کند و قطعه‌سازان نیز از پیامدهای این وضعیت متأثر می‌شوند؛ زیرا یکی از نتایج احتمالی تحریم‌ها کاهش سفارش قطعات از سوی خودروسازان است

ماه‌های آینده با چالش جدی‌تری در تامین مواجه شویم.» ذکریایی با اشاره به اختلال در مسیرهای حمل‌ونقل ادامه داد: «در حال حاضر مشکلات تامین فقط به نرخ ارز محدود نمی‌شود. حمل‌ونقل دریایی، هوایی و زمینی نیز با دشواری‌هایی روبه‌رو است و این موضوع زمان و هزینه تامین را افزایش می‌دهد.»

این مقام صنفی تصریح کرد: «ترکیب افزایش نرخ ارز، تورم، دشواری انتقال منابع مالی و اختلال در حمل‌ونقل، موجب شده توان خرید قطعه‌سازان کاهش پیدا کند. در چنین شرایطی، انبارها به تدریج کوچک‌تر می‌شوند و امکان تامین مستمر برای تولید از بین می‌رود.»

وی تأکید کرد: «اگر برای نقدینگی و تامین مواد اولیه چاره‌اندیشی نشود، قطعه‌سازان در ماه‌های آینده با فشار بیشتری مواجه خواهند شد. صنعت خودرو به موجودی و جریان منظم مواد اولیه نیاز دارد و هر گونه وقفه در این بخش می‌تواند به کاهش تولید منجر شود.»

کاهش ظرفیت تولید

ذکریایی درباره انتظار قطعه‌سازان از وزارت صنعت گفت: «برای برخی مشکلات داخلی باید تمهیدات جدی در نظر گرفته شود. ما علاوه بر تورم، با ناترازی انرژی نیز مواجه هستیم؛ کمبود برق و گاز در کنار مشکلات تامین مواد اولیه، شرایط دشواری را برای واحدهای تولیدی ایجاد کرده است.»

وی ادامه داد: «بسیاری از قطعه‌سازان ممکن است ناچار شوند فعالیت خود را متوقف کنند یا با ظرفیت بسیار پایین‌تری به کار ادامه دهند. برآورد من این است که تولید فعلی می‌تواند دست‌کم ۳۰ تا ۴۰ درصد دیگر کاهش پیدا کند.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور توضیح داد: «در شرایط فعلی، برخی کارخانه‌ها تنها با حدود ۵۰ تا ۶۰ درصد ظرفیت اسمی خود امکان تولید دارند. اگر فشارهای موجود ادامه پیدا کند، ظرفیت عملیاتی آن‌ها ممکن است به حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد برسد. این کاهش ظرفیت، آثار مستقیمی بر اشتغال، تامین قطعات و تولید خودرو خواهد داشت.»

ذکریایی اظهار داشت: «این وضعیت برای بنگاه‌های تولیدی بسیار سنگین است. قطعه‌سازان هم‌زمان باید با افزایش هزینه‌ها، کاهش نقدینگی، کمبود مواد اولیه و محدودیت انرژی مقابله کنند. ادامه فعالیت در چنین شرایطی بدون حمایت موثر و تصمیم‌گیری به‌موقع، برای بسیاری از واحدها دشوار خواهد بود.»

تعطیلی موقت کارخانه‌ها

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان مازندران درباره احتمال تعطیلی واحدهای قطعه‌سازی گفت: «در حال حاضر خبرهایی از تعطیلی موقت برخی کارخانه‌ها به گوش می‌رسد. بعضی واحدها ممکن است برای یک یا دو ماه فعالیت خود را متوقف کنند تا ببینند شرایط اقتصادی و تامین چگونه پیش می‌رود.»

وی افزود: «این تصمیم‌ها لزوماً به معنای کنار گذاشتن تولید نیست، بلکه در بسیاری از موارد تلاشی برای حفظ بنگاه و عبور از یک دوره دشوار است. با این حال، تعطیلی حتی در کوتاه‌مدت نیز می‌تواند آثار قابل توجهی بر نیروی انسانی، زنجیره تامین و توان بازگشت کارخانه به مدار تولید داشته باشد.»

ذکریایی تصریح کرد: «همه نگران هستند که نتوانند فعالیت خود را به شکل مناسب ادامه دهند. ما نیز دائماً در حال بررسی این هستیم که چگونه تاب‌آوری مجموعه را افزایش دهیم و بتوانیم فعالیت خود را حفظ کنیم. هدف این است که در این دوره، ظرفیت‌های موجود از بین نرود و امکان بازگشت به تولید پایدار باقی بماند.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان مازندران در پایان این بخش اظهار داشت: «مسئولان رده‌های مختلف باید برای عبور از این شرایط تصمیم‌های روشن و هماهنگ اتخاذ کنند. ادامه این وضعیت مبهم و فرسایشی که فعالان اقتصادی آن را شرایطی میان تنش و ثبات می‌دانند، به تولید آسیب می‌زند. لازم است با اجماع بر سیاست‌های ملی و توجه به ظرفیت‌های مردمی و تولیدی، زمینه کاهش ابهام و بازگشت ثبات به صنعت فراهم شود.»

کند، زمان تحویل سفارش‌ها طولانی‌تر شود و توان رقابت و استمرار فعالیت بنگاه‌ها کاهش یابد.»

وی تأکید کرد که وزارت صنعت باید میان سیاست‌های تامین نقدینگی، مدیریت بازار مواد اولیه و تضمین استمرار تولید هماهنگی ایجاد کند. به گفته ذکریایی، حمایت‌های مقطعی زمانی اثرگذار خواهد بود که به حل ریشه‌ای مشکلات تامین و پرداخت مطالبات قطعه‌سازان منجر شود.

انبارهای کم‌رمق و فشار ارزی

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان مازندران درباره وضعیت موجودی انبارهای قطعه‌سازان نیز اظهار داشت: «فکر نمی‌کنم انبارهای قطعه‌سازان در شرایط فعلی موجودی کامل و قابل اتکایی داشته باشد. افزایش نرخ دلار و سایر ارزها، تورم و مشکل نقدینگی باعث شده بسیاری از شرکت‌ها نتوانند انبارهای خود را به شکل مناسب تامین کنند.»

وی افزود: «وقتی نقدینگی کافی وجود نداشته باشد، قطعه‌ساز نمی‌تواند مواد اولیه و قطعات مورد نیاز ماه‌های آینده را خریداری و ذخیره کند. در نتیجه، ممکن است طی

وی اظهار امیدواری کرد ضمن شروع عملیات حفاری مکانیزه خط ۹ در هفته‌های پیش‌رو، تست گرم ۵ کیلومتر از مسیر پروژه توسعه جنوبی خط ۶ به‌ودی انجام شده و متعاقب آن ایستگاه میدان حرم حضرت عبدالعظیم حسنی (ع) نیز به بهره‌برداری برسد. همچنین چند ورودی جدید در فهرست انتظار برای افتتاح در نیمه دوم سال جاری قرار دارند.

«به نقل از «مهر» رضا محمدنژاد، در نشست با معاونان و مدیران شرکت، پویایی و کار تیمی را لازمه پیشبرد برنامه‌های پیش‌رو و همچنین تحقق اهداف برنامه زمان‌بندی پروژه‌ها دانست و هم‌افزایی ظرفیت‌ها و توانمندی‌های موجود در این حوزه را شرط اصلی تسریع پروژه‌های توسعه‌ای شبکه مترو تهران تلقی کرد.



آغاز حفاری خط ۹ مترو در نیمه دوم امسال



مدیر امور اجرایی معاینه‌فنی خودروهای کشور اعلام کرد:

امکان اخذ معاینه‌فنی خودروها بدون محدودیت جغرافیایی

خودرو نیستند و اگر موعد معاینه‌فنی خودرو فرا رسیده باشد، می‌توانند به هر یک از مراکز مجاز معاینه‌فنی در سراسر کشور مراجعه و نسبت به انجام معاینه‌فنی و دریافت گواهی اقدام کنند.

استانداردها و ضوابط آزمون معاینه‌فنی در مراکز مجاز کشور یکسان است

مدیر امور اجرایی معاینه‌فنی و عوارض خودرویی کشور خاطرنشان کرد: «استانداردها و ضوابط آزمون معاینه‌فنی در مراکز مجاز کشور یکسان است و فرایند آزمون بر اساس الزامات تعیین شده انجام می‌شود؛ بنابراین، شهروندان می‌توانند با اطمینان خاطر، در هر شهری که حضور دارند به نزدیک‌ترین مرکز مجاز مراجعه کنند و برای انجام معاینه‌فنی نیازی به بازگشت به شهر محل سکونت ندارند.»

حق لطفی در پایان با توصیه به مالکان خودروها برای به تعویق نینداختن معاینه‌فنی اظهار کرد: «هوای پاک، سرمایه‌ای عمومی و متعلق به همه نسل‌هاست و صیانت از آن، مسئولیتی همگانی است. از هم‌وطنان عزیز در خواست می‌کنیم در صورت فرا رسیدن موعد معاینه‌فنی، با مراجعه به‌موقع به مراکز مجاز در سراسر کشور، ضمن کمک به کاهش آلودگی هوا و ارتقای ایمنی تردد، در حفظ سلامت جامعه و محیط‌زیست سهیم باشند.»



شهروندان می‌توانند به هر یک از مراکز مجاز معاینه‌فنی در سراسر کشور مراجعه کنند و با اشاره به سهولت دسترسی شهروندان به خدمات معاینه‌فنی گفت: «شهروندان محدود به شهر محل سکونت یا محل شماره گذاری

بخش‌هاست و هر مالک خودرو می‌تواند با مراجعه به‌موقع به مراکز معاینه‌فنی و اطمینان از سلامت فنی و وضعیت آلودگی وسیله‌نقلیه خود، سهمی موثر در این مسئولیت عمومی ایفا کند.»

و رفع آن‌ها را فراهم می‌کند و می‌تواند در کاهش انتشار آلاینده‌ها موثر باشد. حق لطفی با تأکید بر ضرورت مشارکت شهروندان در مقابله با آلودگی هوا تصریح کرد: «کاهش آلودگی هوا نیازمند همراهی همه

«به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «ایسنا» مسعود حق لطفی با بیان این‌که هم‌زمان با آغاز فصل پاییز و تغییر شرایط جوی، افزایش احتمال وقوع وارونگی هوا و ماندگاری آلاینده‌ها در لایه‌های نزدیک به سطح زمین، ضرورت کنترل منابع انتشار آلاینده‌ها و توجه به سلامت فنی خودروها را بیش از پیش اهمیت می‌دهد، به نقش وسایل نقلیه در انتشار آلاینده‌های هوا اشاره کرد و افزود: «در شرایط وارونگی هوا، جریان طبیعی هوا مختل شده و آلاینده‌ها، به‌ویژه آلاینده‌های ناشی از تردد خودروها، برای مدت بیشتری در نزدیکی سطح زمین باقی می‌مانند؛ از این رو، کنترل منابع آلاینده و کاهش انتشار آن‌ها از اهمیت مضاعفی برخوردار است.»

معاینه‌فنی خودروها تنها یک الزام قانونی نیست

مدیر عامل اتحادیه سازمان‌های مدیریت حمل‌ونقل شهرداری‌های کشور افزود: «در این میان، معاینه‌فنی خودروها تنها یک الزام قانونی نیست، بلکه اقدامی مسئولانه در قبال سلامت جامعه، محیط‌زیست و ایمنی تردد است. بررسی وضعیت فنی خودرو و کنترل میزان آلودگی، زمینه‌شناسایی نواقص و آلودگی‌های غیرمجاز

اتهم‌خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن

فروش

LAMARI NEO

با سه طرح ویژه

۱

اقساط بلند مدت

قیمت قطعی

۲

اقساط بدون بهره

تحويل ۳۰ روزه

۳

خرید نقدی

ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰-۱

LAMARI

نمایندگی کده ۲۱۰۵۵ آراین موتور



Autoworld.ir

دوشنبه ۱۳ مهرماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۸۳

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلپورد
Billboard

مرد آهنی توپوتا

«توپوتا برای معرفی هایلوکس هیبریدی مدل ۲۰۲۴ در نیوزلند کمپینی خلاقانه با عنوان «The 3.5 Tonne Headline» را اجرا کرد. ایده اصلی، نمایش توانایی واقعی خودرو در یک کشی بود؛ یک هایلوکس هیبرید، تریلری سه‌محوره حامل یک سازه فولادی ۳.۵ تنی با ارتفاع حدود چهار متر را جابه‌جا می‌کرد که خود سازه، پیام تبلیغاتی کمپین را تشکیل می‌داد. این کمپین با همکاری Saatchi & Saatchi طراحی شد و هدف آن تأکید بر ترکیب توان کاری، دوام و قابلیت‌های هایلوکس هیبرید بود. توپوتا این مدل را گامی در مسیر حرکت هایلوکس به سمت انرژی پاک‌تر معرفی کرد؛ بدون آن که از قابلیت‌های سنتی این پیکاپ صرف‌نظر کند.



پیامدهای منفی کوچک‌سازی موتورهای بنزینی توربوشارژر

کاهش حجم موتور یا «Downsizing» یکی از راهکارهای مهم صنعت خودرو برای کاهش مصرف سوخت و آلایندگی است. حذف بخشی از حجم جابه‌جایی و کاهش تعداد سیلندرها، اصطکاک و تلفات مپماژ را کاهش می‌دهد؛ اما زمانی که برای جبران افت توان، توربوشارژر فشار بیشتری ایجاد کند، موتور تحت فشار حرارتی و مکانیکی بالاتری قرار می‌گیرد. مطالعات فنی SAE نشان می‌دهند که این شرایط می‌تواند احتمال پیش‌اشتعالی در دور پایین یا LSPi را افزایش دهد. یکی از مهم‌ترین پیامدها، افزایش فشار و دمای داخل سیلندر در بارهای بالاست. LSPi می‌تواند به سوپرناک منجر شود؛ پدیده‌ای که افزایش بسیار شدید فشار سیلندر را به دنبال دارد و در شرایط حاد قادر است به پیستون، رینگ‌ها و شاتون آسیب وارد کند. از سوی دیگر، در بار کامل، کنترل ناک ممکن است نیازمند تاخیر در زمان جرقه باشد که بازده حرارتی را کاهش می‌دهد. افزایش دمای گازهای خروجی نیز می‌تواند مهندسان را به استفاده از غنی‌سازی مخلوط برای کنترل دما وادار کند؛ موضوعی که مصرف سوخت را در شرایط پرفشار افزایش می‌دهد. بنابراین، کوچک‌سازی بیش از حد می‌تواند بخشی از مزایای اقتصادی خود را از دست بدهد. راهکارهایی مانند EGR خنک‌شده، مدیریت دقیق احتراق، توربوشارژر پیشرفته و روغن‌موتور مناسب برای کنترل این محدودیت‌ها ضروری هستند. همچنین در این میان باید مالکان خودروهای پیشرفته‌های کم‌حجم توربوشارژر اطلاعات کامل و صحیحی از استفاده از روغن‌موتورهای باکیفیت مورد تأیید کمپانی سازنده نیز داشته باشند.

حرف آخر

The Last Word

امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

نکته آموزشی

تائیه در حالت درجا و پس از آن تا حداکثر سرعت ۴۰ کیلومتر بر ساعت با دور موتور ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) با خودرو حرکت کنند تا موتور زمان مناسب برای گرم شدن داشته باشد. این مساله سبب کاهش خرابی و استهلاک قطعات موتور خواهد شد.

باتوجه به این که در حال نزدیک شدن به فصل سرد سال هستیم، به مالکان خودروها همواره توصیه می‌شود که به منظور کاهش استهلاک و هزینه نگهداری خودروی‌شان، قبل از شتاب برداشتن یا خودرو، اجازه دهند موتور آن به‌قدر کافی گرم شود. بر این اساس بهتر است که حداکثر تا ۱۲۰

گرم کردن
صحیح موتور

یزد تایر تولید کننده انواع تایرهای موتورسیکلت و دوچرخه

www.yric.com

تحت لیسانس VREDESTEIN هلند

۵ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی تحت لیسانس وردشتاین هلند

UNIVERSE
225/55 R18

new جدید

YAZD TIRE
www.yric.com