



آقایان علی، حسین و رضا خسروانی

بانهایت تاسف و تأثر درگذشت پدر گرامیتان، حاج سهراب خسروانی را تسلیت می‌گوییم.
از خداوند بزرگ برای آن مرحوم آمرزش و برای بازماندگان شکیبایی مسالت داریم.

روزنامه دنیای خودرو

مواibاقی



استارت

امید محمدی

سر دبیر

وقتی استمرار تولید تأیر به قیمت حفظ کیفیت تمام می‌شود

صنعت تأیر امروز بیش از آن که با مساله افزایش قیمت محصول نهایی مواجه باشد، با بحران تأمین و حفظ استمرار تولید دست‌وپنجه نرم می‌کند. نوسان نرخ ارز، تأخیر در تأمین ارز، دشواری واردات مواد اولیه و افزایش هزینه‌های لجستیکی، زنجیره تأمین... [صفحه ۲](#)

تیترهای امروز

Titles

سدان گره‌ای «هرمس خودرو» چه جذابیت‌هایی دارد؟

[صفحه ۴](#)

برنامه فروش «لاماری نتو» ۱۴۰۵ با قیمت قطعی اعلام شد

[صفحه ۷](#)

آغاز دور جدید پیش فروش‌ها توسط پارس خودرو

[صفحه ۱۰](#)

دومین نشست هفتمین نمايشگاه لجستیک و حمل‌ونقل کشور برگزار شد

ضرورت اتحاد تأیرساز و خودروساز برای برون رفت از بحران کنونی

[صفحه ۱۳](#)

کاهش شدید تولید قبل از تحریم جدید آمریکا صورت گرفته است!

دست‌های پنهان از قبل توان زنجیره تأمین را پایین آورد!

[پیش از آن که از قطعه‌ساز بخواهیم راه عبور از تحریم را پیدا کند، پول قطعاتی را که تحویل داده است بپردازیم.](#) کارخانه با طلب وصول نشده نمی‌تواند مواد بخرد؛ با توصیه به مقاومت هم نمی‌تواند [صفحه ۱۴](#)

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران اعلام کرد:

معطلی هر کامیون در مرز روزانه ۱۷۰ دلار هزینه اضافه دارد!

[صفحه ۱۵](#)

بررسی تأثیر نرخ ارز، تعرفه واردات، قیمت‌گذاری، بنزین، خصوصی‌سازی و سیاست‌های دولت بر آینده صنعت خودرو:

خودرو در جنگ قربانی بی‌برنامگی شد!

[صفحات ۳ و ۴](#)

در شهر یورماه رقم خورد:

رشد فروش خودروسازان کار و تجاری؛ دریافت سیگنال تازه از بازار

[صفحه ۵](#)



در سایه چالش‌های لجستیکی و تحریمی پساجنگ رقم خورد؛ [صفحه ۴](#)

جهش ۱۶۴ درصدی تولید پیکاپ موسو «گرند خان»

اتمسفانی

حس خوب، خرید مطمئن

ARINA DRIVE

۰۲۱-۲۲۸۱۴۰۴۰

ارتباط با ما

قیمت قطعی

تحويل فوری



فروش ویژه LAMARI NEO

انا لله وانا اليه راجعون

با نهایت تأثر و اندوه
درگذشت پدر عزیزمان

آقای سهراب خسروانی

را به اطلاع دوستان، آشنایان
همکاران و همه عزیزانی که در این
روزهای سخت، با ابراز همدردی،
پیام یا تماس، ما را همراهی کردند،
می‌رسانیم.

از همه شما عزیزان
صمیمانه سپاسگزاریم.

روحش شاد و یادش همیشه
در قلب ما زنده است.

از طرف خانواده
خسروانی

UNI-T
یک گام جلوتر از زمان
ONE STEP AHEAD OF TIME

UNI-T، یک گام جلوتر از زمان؛ کراس‌اوور هوشمند با طراحی اختصاصی وی‌شکل، کابین دیجیتال، موتور ۵/۸ لیتری توربوشارژ و مجموعه‌ای از آشن‌های 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.

ARINA DRIVE
www.arinadrive.com



این پروژه با حساسیت زیادی دنبال می‌شود. نسخه استاندارد دوالهاالا از یک پیش‌رانه ۷۸ توئین توربو در کنار موتورهای الکتریکی استفاده می‌کند و مجموع خروجی آن به بیش از هزار اسب‌بخار می‌رسد. این ارقام خودرو را در رده سوپراسپرت‌ها و هایپرکارهای امروزی قرار می‌دهد. حالا اگر نسخه رویاز نیز به تولید برسد، مشترک‌ان ترو و تمندگز ینمای متفاوت برای لذت‌بردن از این سطح از عملکرد خواهند داشت. ساخت نسخه اسپایدر البته چالش‌های مهندسی خاص خود را دارد. حذف سقف ثابت معمولاً نیازمند تقویت شاسی و ایجاد تغییرات ساختاری برای حفظ استحکام بدنه است. همین موضوع می‌تواند روی وزن خودرو و تنظیمات فنی آن اثر بگذارد. با این حال تجربه برندهایی مانند فراری و مک‌لارن نشان داده بازار همچنان تقاضای بالایی برای نسخه‌های رویاز سوپراسپرت‌ها دارد.

«آستون‌مارتین هنوز عرضه گسترده سوپراسپرت مورد انتظار Valhalla را آغاز نکرده، اما گزارش‌های جدید نشان می‌دهد این شرکت از هم‌اکنون توسعه نسخه‌ای حتی خاص‌تر و انحصاری‌تر از این خودرو را در دستور کار دارد. براساس اطلاعات منتشر شده، مدیران آستون‌مارتین در حال بررسی تولید نسخه رویاز یا اسپایدر والهاالا هستند؛ مدلی که می‌تواند جایگاه این خودرو را در میان خاص‌ترین سوپراسپرت‌های بازار بیش از پیش تقویت کند. والهاالا یکی از مهم‌ترین محصولات تاریخ معاصر آستون‌مارتین محسوب می‌شود. این خودرو با بهره‌گیری از فناوری‌های الهام‌گرفته از فرمول یک و استفاده از سامانه پلاگین-هیبریدی، مأموریت دارد فاصله این برند بریتانیایی با رقبایی مانند Ferrari، McLaren و Lamborghini را کاهش دهد. به‌همین دلیل هر گونه توسعه جدید برای

آستون‌مارتین



«والهاالا» رویاز

می‌شود

در سایه چالش‌های لجستیکی و تحریمی پساجنگ رقم خورد؛

جهش ۱۶۴ درصدی تولید پیکاپ موسو «گرند خان»



صنایع خودرو سازی ایلیا

پیگیری يك موضوع

Follow up

آیا مدل قیمت‌گذاری ترکیه بازار خودرو ایران را متعادل می‌کند؟



نماینده صاحبان اکثریت سهام ایران خودرو اخیراً در حاشیه بازدید وزیر صمت از این شرکت، خواستار اجرای سازوکار قیمت‌گذاری اقتصاد ترکیه برای حفظ روند تولید و توسعه محصولات شده است. اما ترکیه چه سازوکاری در اقتصاد خود به کار گرفته که می‌توان از آن به‌عنوان الگویی برای نظام قیمت‌گذاری کشور یاد کرد؟ دولت ترکیه با آزادسازی نسبی قیمت‌ها و جذب سرمایه خارجی توانسته صنایع قطعه و خودرو خود را جهانی کند؛ در حالی که قیمت‌گذاری دستوری در ایران صنعت خودرو را به سمت تعزیراتی شدن و زیان‌دهی سوق داده است. شرکت‌های خودرو سازی ترکیه مانند تسما، اوتوکار و بی‌ام‌سی از بزرگ‌ترین تولید کنندگان ون، اتوبوس و کامیون در جهان هستند. توگ نیز اولین شرکت خودرو سازی تمام‌الکتریکی ترکیه است. همچنین تولید کنندگانی مانند توبوتا، هیوندای، رنو و فیات دارای سایت تولیدی در این کشور هستند. شیوه تنظیم‌گری تولید و عرضه خودرو در ترکیه سبب شده است تمامی تولید کنندگان با عرضه محصولات با کیفیت بتوانند در سطح جهان نیز شناخته شده و مشحورترین زیادی داشته باشند. تجربه ترکیه نشان می‌دهد که این کشور چگونه با ترکیبی از آزادسازی قیمت و ابزارهای مالیاتی هوشمند، بازار خودرو را ساماندهی کرده است. آزادسازی قیمت و سازوکار بازار؛ در ترکیه، قیمت خودروهای نو براساس عرضه و تقاضا و در فضایی رقابتی تعیین می‌شود. خودرو سازان و نمایندگان می‌توانند تخفیف‌های ۱۰ تا ۱۵ درصدی برای خودروهای جدید ارائه دهند که نشان‌دهنده عملکرد طبیعی بازار است. مالیات ویژه مصرف به‌عنوان ابزار سیاستی؛ دولت ترکیه به‌جای تعیین دستوری قیمت، از مالیات ویژه مصرف (ÖTV) بر اساس حجم موتور و قیمت پایه استفاده می‌کند. این مالیات برای خودروهای اقتصادی داخلی ۴۵ درصد و برای خودروهای لوکس و پر حجم تا ۲۲۰ درصد می‌رسد. این ساختار مالیاتی تقاضا را به سمت خودروهای داخلی و کم‌مصرف هدایت می‌کند و هم‌زمان درآمد مالیاتی قابل توجهی برای دولت ایجاد می‌کند. نظارت پسینی و مقابله با سوداگری؛ دولت ترکیه به‌جای قیمت‌گذاری پیشینی، بر بازار نظارت پسینی دارد. وزارت تجارت این کشور با گران‌فروشی برخورد می‌کند و حتی برای فروش خودرویی بالاتر از قیمت رسمی، جریمه اعمال کرده است. همچنین برای جلوگیری از سوداگری، فروش خودروهای دست‌دوم بالاتر از قیمت خودروهای نو ممنوع شده است.

«معاون بازاریابی و فروش صنایع خودرو سازی ایلیا از ثبت آمار تولید ۲۷۰ دستگاه خودرو پیکاپ در نیمه نخست سال ۱۴۰۵ خبر داد و این دستاورد را حاصل تلاش تمامی همکاران در صنایع خودرو سازی ایلیا در شرایط پیچیده اقتصادی و فشارهای چند جانبه صنعتی دانست.

عقیل مصطفایی با اشاره به چالش‌های پیش روی صنعت خودرو در ۶ ماهه نخست سال جاری که در ادامه مشکلات سال ۱۴۰۴ بود، اظهار داشت: «تحقق این میزان تولید در حالی صورت گرفته که صنعت خودرو سازی کشور با تبعات ناشی از جنگ، فشارهای تحریمی از جمله مشکلات تخصیص ارز توسط شرکت‌های خارجی، دپوی ناخوaste قطعات CKD از ژانویه ۲۰۲۶ در بندر جبل علی و محدودیت‌های حمل‌ونقل دریایی ناشی از شرایط جنگی، انتقال کانتنرها و دشواری‌های فراوانش همراه بوده است.»

به گفته وی متأسفانه در حوزه حمل‌ونقل دریایی و لجستیک قطعات برای تولید خودرو، هریک از شرکت‌های تولیدی دچار بحران‌ها و مشکلات، پرداخت هزینه‌های گزاف مالی و اعتباری برند شده‌اند. خودرو سازی ایلیا نیز با گذراندن این بحران، موفق به افزایش روند تولید خودرو با کیفیت و ارزشمند موسو گرند خان شده است.

مصطفایی ادامه داد: «با وجود چنین شرایطی، صنایع خودرو سازی ایلیا توانست با مدیریت زنجیره تأمین، روند تولید محصولات خود را در نیمه اول ۱۴۰۵ پایدار نگه دارد.» وی در ادامه با تأکید بر برنامه‌های این شرکت برای ۶ ماهه دوم سال ۱۴۰۵ تصریح کرد: «تلاش تمامی همکاران در صنایع خودرو سازی ایلیا، در بخش‌های بازرگانی، تولید و فروش سبب شده است تحویل خودرو به مشتریان گرامی صورت پذیرد تا علاوه بر افزایش روند و تیراژ تولید در نیمه دوم سال، سرعت تحویل خودروهای ثبت‌نامی به مشتریان محترم سرعت گیرد.»

صنایع خودرو سازی ایلیا

تولید پیکاپ‌ها در نیمه نخست ۱۴۰۵

محصول	۶ ماهه ۱۴۰۴	۶ ماهه ۱۴۰۵	تغییر
کی‌ام‌سی T9	۲,۴۵۷	۸۴۰	۶۵.۸٪ کاهش
کی‌ام‌سی T8	۵۸۲	۰	۱۰۰٪ کاهش
فوتون تونلند اتوماتیک	۵۸۱	۴۴۸	۲۲.۹٪ کاهش
موسو گرند خان	۱۰۲	۲۷۰	۱۶۴.۷٪ رشد
مکسوس استار H	۲۵۷	۲۳۹	۷٪ کاهش
نیسان ناوارا	۰	۱۶۴	ورود به تولید
کاپرا جدید بهمن دیزل	۰	۳۶۰	ورود به تولید
زامیاد هاتر	۰	۳	ورود به تولید

زاپاس

Spare Tire

سهم ۶۱ درصدی گران‌فروشی از تخلفات حمل‌ونقل



ادامه داد: «عدم درج قیمت و نصب ترخانمه نیز با ۱۵۴ مورد تخلف، دومین عنوان پر تکرار در بازرسی‌های انجام‌شده در این بخش بوده و حدود ۲۶ درصد از مجموع تخلفات را شامل می‌شود.» وی اضافه کرد: «در جریان بازرسی هاجمچنین ۷۵ مورد سایر تخلفات شناسایی شده که حدود ۱۲ درصد از مجموع تخلفات را به خود اختصاص داده است.» زرین‌گل خاطر نشان کرد: «با توجه به این که در برخی پرونده‌های بیش از یک عنوان تخلف وجود داشته است، در مجموع ۵۸۵ عنوان تخلف در

جریان بازرسی‌های انجام‌شده شناسایی شد و پرونده‌های مربوط برای رسیدگی قانونی به ادارات کل تعزیرات حکومتی ارسال شده است.» وی تأکید کرد: «بازرسی و نظارت بر نحوه ارائه خدمات حمل‌ونقل کالا و مسافر، رعایت ضوابط مربوط به نرخ خدمات، درج نصب ترخانمه و صیانت از حقوق مصرف کنندگان، از مهم‌ترین محورهای نظارتی سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان و ادارات کل صنعت، معدن و تجارت استان‌ها در این بخش است.»

«به نقل از «مهر»؛ ضازرین‌گل، مدیرکل بازرسی خدمات سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان، با تشریح عملکرد بازرسی و نظارت ادارات کل صنعت، معدن و تجارت استان‌ها در حوزه حمل‌ونقل کالا و مسافر اظهار کرد: «در ۶ ماهه نخست سال جاری، در مجموع ۲ هزار و ۳۲۲ مورد بازرسی از بخش حمل‌ونقل درون‌شهری و بیرون‌شهری کالا و مسافر در استان‌های کشور انجام شده است.» بر اساس اعلام سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان،

اروپا متوقف کند. اکنون اما شرایط تغییر کرده و نسل جدید خودرو بار دیگر راهی این بازار خواهد شد. نسخه جدید ۱.۲۰۰ لیتر پایه آخرین نسل این پیکاپ توسعه یافته و نسبت به گذشته از شاسی مستحکم تر، تجهیزات ایمنی بیشتر و فناوری های به روز تری بهره می برد. میتسویشی همچنین روی بهبود کیفیت سسواری، توانایی های یدک کشی و قابلیت های خارج از جاده تمرکز ویژه ای داشته تا محصول جدید بتواند در برابر رقبای قدرتمندی مانند Toyota Hilux، Ford Ranger و Isuzu D-Max رقابت کند. بازار پیکاپ های اروپا اگرچه به اندازه آمریکای شمالی بزرگ نیست، اما همچنان برای بسیاری از تولیدکنندگان اهمیت استراتژیک دارد. این خودروها در بخش های کشاورزی، ساختمانی، خدماتی و همچنین فعالیت های تفریحی و آفرود کاربرد گسترده ای دارند.

شرکت Mitsubishi پس از پنج سال غیبت، پیکاپ ۱.۲۰۰ را دوباره به بازار اروپا بازمی گرداند؛ اقدامی که نشان می دهد این خودروساز ژاپنی همچنان به ظرفیت بازار خودروهای تجاری و چندمنظوره در قاره سبز امیدوار است. بازگشت ۱.۲۰۰ نه تنها احیای یکی از شناخته شده ترین محصولات میتسویشی محسوب می شود، بلکه بخشی از برنامه گسترده تر این شرکت برای تقویت حضور خود در بازار اروپا به شمار می رود. ۱.۲۰۰ که در برخی بازارها با نام Triton شناخته می شود، یکی از باسابقه ترین پیکاپ های جهان است و طی دهه های گذشته توانسته جایگاه قابل توجهی در میان مشتریان حرفه ای و علاقه مندان خودروهای آفرودی به دست آورد. با این حال، سخت تر شدن مقررات آلایندگی و برخی تغییرات راهبردی باعث شد میتسویشی عرضه این مدل را در

میتسویشی L200 پس از پنج سال دوری به بازار اروپا بازگشت



ویژه ها

اختصاص سهمیه ارزی برای قطعات یدکی خودرو



سید داوود موسوی، معاون توسعه بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: «خودرو جزء اقلام مشمول ماده چهار قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان است و موضوع خدمات پس از فروش آن در حوزه معاونت توسعه بازرگانی وزارت صمت رسیدگی می شود.» وی افزود: «برای تامین قطعات یدکی خودروها ضرورت داشت که سهمیه ارزی جداگانه ای در نظر گرفته شود. این موضوع در کمیته ارزی خودرو مطرح و مصوب شد.» معاون توسعه بازرگانی وزارت صمت در مصاحبه تلویزیونی افزود: «مقرر شد درصدی از میزان ارز تخصیصی برای واردات خودروهای تمام ساخته شده (CBU) یا مونتاژی (CKD)، به تامین قطعات اختصاص یابد و برای این کار کار قابل فنی تعریف شده است.»

دیگه چه خبر؟

تحریم، دلیلی برای افزایش قیمت خودرو نیست



دبیر اول کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «تحریم دلیلی برای افزایش قیمت خودروها نیست؛ کمترین که سایر بخش هانیز در فهرست تحریم دشمنان قرار دارند و این نخستین بار نیست که یک مجموعه یا صنعتی در فهرست تحریم دشمن قرار می گیرد؛ اما عده ای از این وضعیت برای افزایش قیمت سوءاستفاده کرده اند.» وی افزود: «تفاوت اولیه و مستقیم در این حوزه برعهده وزارت صمت است. همچنین سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان و شورای رقابت موظف هستند این بخش را کنترل کنند و مانع از استمرار این روند شوند ضمن این که ما هم در کمیسیون صنایع و معادن مجلس به این موضوع ورود پیدا کردیم و در حال بررسی وضعیت بازار خودرو هستیم.»

در شهریورماه رقم خورد؛

رشد فروش خودروسازان کار و تجاری؛ دریافت سیگنال تازه از بازار



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بازار خودروهای کار و تجاری در شهریورماه شاهد رشد قابل توجه فروش سه شرکت بورسی این حوزه بود؛ ایران خودرو دیزل با رشد ۳۸۴ درصدی، سایپا دیزل با افزایش ۱۷۴ درصدی و بهمن دیزل با رشد ۴۱ درصدی فروش، ماه متفاوتی را پشت سر گذاشتند. این افزایش فروش در شرایطی رقم خورده که خودروهای تجاری به طور مستقیم با وضعیت حمل و نقل، نوسازی ناوگان، فعالیت های عمرانی، توزیع کالا و سرمایه گذاری بنگاه ها ارتباط دارند و به همین دلیل، تغییرات فروش این شرکت های می تواند فراتر از عملکرد یک ماهه آن ها، نشان دهنده ای از تحولات بازار خودروهای کار و تجاری باشد. رشد فروش سه شرکت ایران خودرو دیزل، سایپا دیزل و بهمن دیزل را می توان از دو زاویه بررسی کرد؛ نخست، اثر آن بر درآمد، تولید، نقدینگی و وضعیت مالی خودروسازان و دوم، پیامد آن برای بازاری که سال ها با فرسودگی ناوگان، محدودیت عرضه و نیاز به سرمایه گذاری برای نوسازی خودروهای تجاری مواجه بوده است. افزایش فروش پیش از هر چیز به معنای تقویت جریان درآمدی شرکت های تولیدکننده خودروهای کار و تجاری است. زمانی که فروش محصولات افزایش پیدای کند، ظرفیت شرکت برای تامین هزینه های تولید، خرید



مواد اولیه، پرداخت مطالبات زنجیره تامین و تامین سرمایه در گردش نیز بیشتر می شود. این موضوع برای شرکت های این صنعت اهمیت بالایی دارد؛ زیرا تولید خودروهای تجاری نسبت به خودروهای سواری نیازمند سرمایه گذاری و گردش مالی قابل توجهی است. از سویی، این رشد می تواند برای شرکت های معنای افزایش قدرت تامین مالی و فراهم شدن امکان توسعه تولید باشد. البته افزایش درآمد فروش به تنهایی به معنای رشد سودآوری نیست و میزان افزایش هزینه های تولید، نرخ مواد اولیه، هزینه مالی، قیمت گذاری محصولات و ترکیب فروش نیز تعیین می کند که چه میزان از این رشد درآمدها به سود تبدیل شود. همچنین افزایش فروش می تواند به بهبود استفاده از ظرفیت تولید منجر شود. بالا رفتن تیراژ و فروش در صورتی که استمرار داشته باشد، هزینه های ثابت

تولید را در حجم بیشتری از محصولات توزیع کرده و می تواند به بهبود بهره وری خطوط تولید کمک کند. اهمیت این رشد زمانی بیشتر می شود که بازار خودروهای کار و تجاری را به عنوان یکی از زیرساخت های اصلی اقتصاد نگاه کنیم. کامیون، کامیونت، کشنده، اتوبوس و سایر خودروهای تجاری مستقیماً در حمل کالا، توزیع، پروژه های عمرانی و فعالیت های تولیدی نقش دارند و هر گونه افزایش عرضه در این بخش می تواند بر توان جابه جایی کالا و خدمات اثر بگذارد. یکی از پیامدهای مثبت رشد فروش سه خودروساز، افزایش امکان نوسازی ناوگان است. ناوگان حمل و نقل کشور برای افزایش بهره وری و کاهش هزینه های عملیاتی نیازمند جایگزینی خودروهای فرسوده با محصولات جدیدتر است. افزایش تولید و فروش شرکت های داخلی، در صورت تداوم، می تواند بخشی از این نیاز را پوشش دهد و فاصله میان عرضه و تقاضای خودروهای تجاری را کاهش دهد. این مساله تنها به بازار خودرو محدود نمی شود. یک خودرو تجاری جدیدتر معمولاً از نظر مصرف سوخت، هزینه تعمیرات، قابلیت اطمینان و زمان خواب خودرو شرایط متفاوتی نسبت به یک خودرو فرسوده دارد. بنابراین افزایش عرضه خودروهای کار و تجاری می تواند در بلندمدت به کاهش هزینه حمل و نقل برای فعالان این بخش نیز کمک کند. از طرف دیگر، رونق فروش خودروهای تجاری می تواند زنجیره گسترده ای از صنایع و خدمات را فعال تر کند. قطعه سازان، تولیدکنندگان تایر باتری، قطعات بدنه و موتور، خدمات پس از فروش، تعمیرگاه ها، شرکت های لیزینگ و تامین کنندگان مالی همگی از افزایش گردش بازار خودروهای تجاری تاثیر می پذیرند.

توسعه صنعت پلیمر در گرو عبور از اقتصاد دستوری است



محمود نجفی عرب، رئیس اتاق بازرگانی تهران در جریان بازدید از نخستین نمایشگاه «پلاست شو» با اشاره به اهمیت نمایشگاه های تخصصی برای توسعه بازارهای داخلی و خارجی اظهار کرد: «نمایشگاه ها باید فراتر از بازار داخلی، به بستری برای بازاریابی بین المللی و جذب شرکای تجاری خارجی تبدیل شوند و این موضوع برای صنعت کشور از اهمیت بالایی برخوردار است.»

وی با اشاره به ضرورت رفع موانع پیش روی تولیدکنندگان گفت: «بخش خصوصی به دنبال حمایت های مستقیم دولتی نیست؛ بلکه بزرگترین حمایت دولت از بخش خصوصی این است که موانع موجود بر سر راه کسب و کار را بردارد و دست و پای صنعتگر را برای فعالیت و توسعه باز بگذارد.»

رئیس اتاق بازرگانی تهران با اشاره به چالش های تولیدکنندگان در زمینه ثبت سفارش و تخصیص ارز تصریح کرد: «بخش خصوصی باید این اختیار را داشته باشد که از حاصل از صادرات خود را به سهولت برای تامین مواد اولیه به کار گیرد.»

نجفی عرب افزود: «در حال مذاکره با وزارت صنعت، معدن و تجارت برای اصلاح قوانین هستیم تا ضوابط اداری دست و پاگیر مانع فعالان صنعتگران نشود.»

وی با تأکید بر اهمیت رفع بلاتکلیفی های ارزی برای صنایع تولیدی اظهار کرد: «رفع موانع ارزی و تسهیل دسترسی تولیدکنندگان به منابع ارزی، از الزامات فعالیت و توسعه صنایع پلیمر و پتروشیمی و به ویژه صنایع پایین دستی این زنجیره است.»

نجفی عرب در ادامه با انتقاد از حاکمیت «اقتصاد دستوری» و «قیمت گذاری های دستوری» تأکید کرد: «تا زمانی که اقتصاد از این ساختار دستوری رها نشود، بسیاری از مشکلات حل نخواهد شد.»

وی گفت: «دولت باید از فرصت کنونی برای تکنرخی کردن ارز استفاده کند؛ چرا که این اقدام یکی از گام های کلیدی برای رفع بلاتکلیفی صنعت و تسهیل فرآیندهای تولید است.»

رئیس اتاق بازرگانی تهران درباره نقش اتاق در پیگیری مشکلات فعالان اقتصادی نیز خاطر نشان کرد: «اتاق عملیات اجرایی ندارد و وظیفه ما راینی با مسئولان برای حل و فصل چالش های بخش خصوصی است.» وی افزود: «بسیاری از گشایش های جزئی که امروز در فضای کسب و کار دیده می شود، نتیجه همین رایزنی های مستمر اتاق است؛ هرچند برای حل کامل مشکلات ساختاری همچنان مسیر طولانی در پیش است.»

توئیتر!

دستورالعمل حمایت از بنگاه های آسیب دیده از جنگ ابلاغ شد



دستورالعمل اجرایی حمایت از اشتغال و استمرار تولید بنگاه های اقتصادی متحمل آسیب فیزیکی ناشی از جنگ تحمیلی از سوی معاونت برنامه ریزی و توسعه محیط کسب و کار وزارت صنعت، معدن و تجارت ابلاغ شد.

براساس این دستورالعمل، بنگاه های اقتصادی واجد شرایط می توانند متناسب با میزان خسارت و براساس ارزیابی های انجام شده، از تسهیلات حمایتی تا سقف ۱۰۰ میلیارد ریال بهره مند شوند. براساس اعلام اتاق بازرگانی تهران، همچنین تسهیلاتی تا سقف ۱۰ میلیارد ریال از محل منابع نهادهای تسهیلمر به صورت قرض الحسنه و بازخود ۴ درصد در نظر گرفته شده است. دوره بازپرداخت تسهیلات حداکثر ۲۶ ماه خواهد بود که از این مدت، حداکثر ۶ ماه به دوره تنفس اختصاص دارد و بازپرداخت ۳۰ ماهه انجام می شود.

برای چه؟

کف قیمت خودروهای وارداتی تعیین کننده سقف قیمتی محصولات داخلی است

معاون صنایع ماشین آلات و تجهیزات وزارت صنعت، معدن و تجارت با بیان این که کف قیمت خودروهای وارداتی تعیین کننده سقف قیمتی خودروهای داخلی است، تلاش برای واردات خودروهای اقتصادی را وظیفه قانونی وزارت صمت برشمرد و بر واردات خودروهای کار کرده نیز تأکید کرد. عاملی در ارتباط با میزان ارزی واردات خودرو اعلام کرد: «به طور قطع میزان ارز مورد نیاز برای این واردات بسیار کمتر از میزان است که بتواند تاثیرات نوسانی جدی بر قیمت ارز در کشور داشته باشد. از سویی دیگر، منشأ ارز برای واردات خودرو صرفاً از با منشأ خارجی در نظر گرفته شده است. بنابراین دلایل نوسانات ارزی را باید در جاهای دیگر جستجو کرد که شاید عده ای علاقه یادی به روشن شدن این موضوعات ندارند.»

چرا؟

وزارت صمت مکلف است بازار خودرو را تنظیم کند

وی افزود: «براساس قانون ساماندهی خودرو، وزارت صمت مکلف است به صورت سالانه نسبت به تنظیم بازار خودرو از طریق تولید داخلی و تسهیل واردات اقدام کند تا بتواند از شکل گیری انحصار در بازار خودرو جلوگیری به عمل آورد.» معاون صنایع ماشین آلات و تجهیزات وزارت صنعت، معدن و تجارت با اشاره به مطالبی که درباره تاثیر واردات خودرو بر افزایش نرخ ارز منتشر شده، آن را فراقتنی مجموعه هایی دانست که وظایف جدی در کنترل نرخ ارز دارند. همچنین جریان هایی در کشور وجود دارد که قصد دارند انحصار بازار خودرو را صرفاً در اختیار مجموعه خاصی قرار دهند تا خودروهای خود را به قیمت های نجومی به مردم بفروشند.

چین تلند؟

واردات خودروهای اقتصادی نوو کار کرده برای تنظیم بازار داخلی ادامه دارد

معاون صنایع ماشین آلات و تجهیزات وزارت صنعت، معدن و تجارت با اشاره به این که در سال گذشته ۷۱ هزار خودرو وارد کشور شده است، گفت: «واردات خودروهای اقتصادی نوو و کار کرده جهت تنظیم بازار داخلی ادامه دارد.» سید حامد عاملی واردات خودرو را انجام تکلیف قانونی وزارت صمت دانست و افزود: «در قانون بودجه سال گذشته، تامین بخشی از درآمدهای دولت از محل واردات خودرو پیش بینی شده بود که تاکنون بیش از ۵۰ همت درآمد برای دولت حاصل شده است.»

شرکت «نور ایستا پلاستیک» در ۶ ماهه منتهی به شهریورماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۱۰۲۵۱ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

رشد درآمد شرکت «نور ایستا پلاستیک» در ۶ ماهه نخست سال جاری

اینفوگرافیک

Infography

میزان درآمد ۶ ماهه

۱,۲۵۱

میلیارد تومان

میزان افزایش

۱۳۱

درصد

درآمد شهریورماه

۲۷۳

میلیارد تومان



NIPCO



می تواند به یک موتور ۷۸ مجهز شود؛ پیشرانهای که سال هاست در برخی محصولات پرפורمنس گروه فولکس واگن و پورشه مورد استفاده قرار می گیرد. هر چند جزئیات فنی خودرو هنوز به صورت رسمی اعلام نشده، اما گفته می شود مهندسان شرکت در حال بررسی راهکارهایی هستند که بتوانند عملکرد سوپراسپرتی در سطح بالاترین محصولات پورشه را ارائه کنند. چنین خودرویی در صورت ورود به خط تولید، جایگاهی متفاوت از مدل های فعلی خواهد داشت. خانواده ۹۱۱ همچنان نقش ستون اصلی محصولات اسپرت پورشه را ایفا می کند؛ اما یک پرچمدار جدید می تواند فناوری های پیشرفته تر، قدرت بیشتر و قیمت بالاتری داشته باشد. این دقیقاً همان نقشی است که ۹۱۸ اسپایدر در دهه گذشته برای برند آلمانی بر عهده داشت.

«در شرایطی که بسیاری از خودروسازان لوکس و اسپرت به سرعت به سمت برقی سازی حرکت می کنند، گزارش های تازه نشان می دهد Porsche ممکن است در حال توسعه یک سوپراسپرت پرچمدار جدید با موتور ۸ سیلندر باشد؛ خودرویی که در صورت تولید، بالاتر از خانواده ۹۱۱ قرار خواهد گرفت و می تواند به جانشین معنوی ۹۱۸ Spyder تبدیل شود. پورشه در سال های اخیر تمرکز گسترده ای بر توسعه محصولات برقی و هیبریدی داشته و مدل هایی مانند Taycan و نسخه های هیبریدی ۹۱۱ بخش مهمی از استراتژی آینده شرکت را تشکیل می دهند. با این حال، شواهد جدید نشان می دهد مدیران این برند آلمانی هنوز علاقه خود به توسعه خودروهای عملکردمحور مجهز به موتورهای درون سوز را به طور کامل کنار نگذاشته اند. بر اساس گزارش منتشر شده، پروژه جدید

پورشه در فکر جانشین معنوی «۹۱۸ اسپایدر»



یک برند تاریخی آمریکایی دوباره احیای می شود



مریثت تاریخی REO و نیازهای حمل و نقل آینده را بنا برقرار کنند. در طراحی آن هانشانهایی از کامیون های کلاسیک آمریکایی دیده می شود، اما در عین حال فرم بدنه، آیرودینامیک و فناوری های پیش بینی شده کاملاً مدرن هستند. همین ترکیب باعث شده پروژه جدید بیش از آن که یک بازسازی نوستالژیک باشد، به بازتعریف هویت برند شباهت داشته باشد. استفسون معتقد است بسیاری از برندهای قدیمی در صورت برخورداری از استراتژی مناسب می توانند دوباره به بازار بازگردند. به همین دلیل در این پروژه تلاش شده از ارزش تاریخی REO به عنوان یک مزیت استفاده شود، نه صرفاً یک یادگار از گذشته.

«نام Frank Stephenson برای علاقه مندان صنعت خودرو نامی آشناست. طراح سرشناسی که سابقه خلق خودروهای مانند McLaren P1، enl و چندین محصول مهم Maserati و Ferrari را در کارنامه دارد. حالا در پروژه ای متفاوت به سراغ احیای یک برند تاریخی آمریکایی رفته است. استفسون به تازگی سه طرح مفهومی جدید را برای برند REO طراحی کرده؛ نامی که روزگاری یکی از شناخته شده ترین تولیدکنندگان کامیون در آمریکا بود اما دهه ها است از صحنه اصلی صنعت خودرو کنار رفته است. هدف این پروژه، بازگرداندن هویت REO به بازار مدرن و نشان دادن مسیری است که این برند می تواند در آینده دنبال کند. سه کانسپت جدید تلاش می کنند میان میراث تاریخی REO و نیازهای حمل و نقل آینده ارتباط برقرار کنند. در طراحی آن هانشانهایی از کامیون های کلاسیک آمریکایی دیده می شود، اما در عین حال فرم بدنه، آیرودینامیک و فناوری های پیش بینی شده کاملاً مدرن هستند. همین ترکیب باعث شده پروژه جدید بیش از آن که یک بازسازی نوستالژیک باشد، به بازتعریف هویت برند شباهت داشته باشد. استفسون معتقد است بسیاری از برندهای قدیمی در صورت برخورداری از استراتژی مناسب می توانند دوباره به بازار بازگردند. به همین دلیل در این پروژه تلاش شده از ارزش تاریخی REO به عنوان یک مزیت استفاده شود، نه صرفاً یک یادگار از گذشته.

اتحادیه کارگری کانادا «استانتیس» را به اعتصاب تهدید کرد



«تنش میان Stellantis و اتحادیه کارگری Unifor در کانادا وارد مرحله تازه ای شده است. بزرگترین اتحادیه فعال در صنعت خودرو کانادا هشدار داده در صورت پیشروی بر نامه های احتمالی برای فروش یکی از تاسیسات تولیدی استانتیس، امکان آغاز اقدامات اعتراضی و حتی اعتصاب وجود خواهد داشت. ریشه اختلاف به گزارش هایی بازمی گردد که از احتمال واگذاری برخی دارایی ها یا کارخانه های استانتیس در آمریکای شمالی خبر می دهند. اگر چه هنوز تصمیم نهایی در این زمینه اعلام نشده، اما اتحادیه یونیتفور نسبت به هر اقدامی که امنیت شغلی کارکنان را تهدید کند، ابراز نگرانی کرده است. از نگاه

رهبران این اتحادیه، فروش یک کارخانه می تواند به تغییر شرایط استخدامی، کاهش فرصت های شغلی یا تضعیف تعهدات پیشین شرکت در قبال نیروی کار منجر شود. موضوع از آن جهت اهمیت دارد که استانتیس یکی از بزرگترین کارفرمایان صنعت خودرو در کانادا محسوب می شود و هزاران نفر به طور مستقیم یا غیر مستقیم به فعالیتهای این شرکت وابسته هستند. به همین دلیل هر گونه تغییر در ساختار مالکیت یا برنامه های تولیدی آن با حساسیت زیادی از سوی اتحادیه ها، سیاستمداران و جوامع محلی دنبال می شود.

تغییر استراتژی در غول های برقی چین؛

مسیر جدید «ژپنگ» برای سودآوری چیست؟



وجود رشد قابل توجه فروش خودروهای برقی Xpeng و تبدیل شدن آن به یکی از شناخته شده ترین برندهای نوظهور صنعت خودرو چین، شرکت هنوز به سودآوری پایدار دست پیدا کرده است. اما راه های مالی نشان می دهد درآمد حاصل از فروش خودروها در سه ماهه دوم سال تغییر چشمگیری نداشته، اما درآمد ناشی از خدمات و سایر فعالیتهای تجاری شرکت تقریباً دو برابر شده است. همین موضوع توضیح می دهد که چرا مدیران Xpeng با جدیت به دنبال فروش و صدور فناوری های خود هستند. از نظر آن ها، تبدیل شدن به یک تامین کننده فناوری می تواند نه تنها موقعیت شرکت را در صنعت خودرو تقویت کند، بلکه راه رسیدن به سودآوری رانیز هموارتر سازد. هدفی که هنوز یکی از مهم ترین چالش های استارت آپ های بزرگ خودروسازی چین محسوب می شود

«ربات هایی با فناوری ژپنگ

فروش تکنولوژی تنها حوزه ای نیست که مسیر سودآوری شرکت Xpeng را هموار می کند؛ این خودروساز چینی تولید آزمایشی روبات انسان نمای IRON را کلید زده و برنامه ریزی کرده است تا قبل از اتمام سال، خط تولید انبوه آن را فعال کند. طبق اظهارات هی شیائوپنگ (مدیرعامل شرکت)، روبات های انسان نمای پیشرو می توانند سودآوری و حاشیه سود بیشتری نسبت به بخش خودرویی برای این کمپانی به همراه داشته باشند. فروش لیسانس و واگذاری فناوری های اکس پنگ تنها به خودروسازان و قطعه سازان محدود نمی شود؛ این شرکت می تواند تکنولوژی خود را در اختیار فعالان حوزه روباتیک و تاکسی های خودران (Robotaxi) نیز قرار دهد. در همین راستا، فولکس واگن از ماه مارس امسال تولید نخستین محصول مشترک خود با اکس پنگ را آغاز کرده است. این خودرو ۸۰۸ ID. Unyx نام دارد، از نظر ظاهری کاملاً با محصولات غربی فولکس واگن متفاوت است. این مدل بر پایه معماری الکتریکی ۸۰۰ ولتی ساخته شده و با پکیج های باتری ۸۵ و ۹۲ کیلووات ساعتی عرضه می شود. نکته جالب این جاست که فولکس واگن به جای سامانه های خود، از سیستم دستیار رانندگی سطح ۲ (Level ۲) اکس پنگ در این خودرو استفاده کرده است

«تاتا» ارزان ترین سدان خود را نونوار می کند

«شرکت Tata Motors در حال آماده سازی نسخه ای به روز شده از یکی از ارزان ترین سدان های بازار هند است؛ خودرویی که علاوه بر تغییرات ظاهری و فنی، با نامی جدید نیز عرضه خواهد شد. این اقدام بخشی از راهبرد تاتا برای حفظ رقابت پذیری محصولات اقتصادی در بازاری است که هر روز شاهد ورود رقبای جدید و افزایش انتظارات مشتریان است.

سدان مورد نظر که در حال حاضر یکی از ارزان ترین خودروهای بازار هند محسوب می شود، سال هاست نقش مهمی در سبد محصولات تاتا ایفا می کند. با این حال، رشد سریع فناوری، تغییر سلیقه خریداران و افزایش سطوح تجهیزات در خودروهای اقتصادی باعث شده خودروساز هندی به فکر بازنگری گسترده در این محصول باشد. به همین دلیل، پروژه جدید صرفاً



یک فیس لیفت ساده نیست و با تغییر هویت تجاری خودرو نیز همراه خواهد بود. تصاویر تیزری منتشر شده نشان می دهد طراحی بخش جلو و عقب خودرو نسبت به گذشته مدرن تر شده است. استفاده از چراغ های بازنگری شده، جلوپنجره جدید و برخی جزئیات به روز سبب شده خودرو چهره ای هماهنگ تر با نسل جدید محصولات تاتا پیدا کند. این تغییرات به ویژه در بازاری مانند هند اهمیت زیادی دارند؛ بازاری که مشتریان آن به ظاهر مدرن خودروها بیش از گذشته توجه می کنند. انتظار می رود فضای داخلی نیز اصلاحاتی انجام شود. نمایشگرهای جدیدتر، امکانات ارتباطی به روز و برخی تجهیزات رفاهی که پیش از این در خودروهای ارزان قیمت کمتر دیده می شدند، احتمالاً به فهرست امکانات خود اضافه خواهند شد. تاتا طی سال های اخیر تلاش کرده فاصله محصولات اقتصادی خود با استانداردهای روز بازار را کاهش دهد و این مدل نیز از همین رویکرد پیروی خواهد کرد. اهمیت این پروژه تنها به یک خودرو محدود نمی شود. تاتا در سال های اخیر به یکی از مهم ترین بازیگران صنعت خودرو هند تبدیل شده و موفق شده در برخی بخش های بازار، رقبایی مانند Hyundai و Maruti Suzuki dai را تحت فشار قرار دهد. به همین دلیل نوسازی محصولات اقتصادی برای حفظ این موقعیت اهمیت ویژه ای دارد.

سپهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

«صنعت خودرو و چین دیگر تنها به دنبال فروش خودرو نیست. شرکت هایی که تا چند سال پیش برای رقابت با برندهای اروپایی، آمریکایی و ژاپنی تلاش می کردند، اکنون در حال ورود به مرحله ای تازه هستند؛ مرحله ای که در آن هدف صرفاً تولید خودرو نیست، بلکه تبدیل شدن به تامین کننده فناوری برای کل صنعت خودرو جهانی است. در این میان، Xpeng یکی از جاه طلب ترین بازیگران این تحول به شمار می رود. این خودروساز چینی که طی سال های اخیر سرمایه گذاری سنگینی در حوزه نرم افزار، هوش مصنوعی، سامانه های کمک راننده و معماری های الکتریکی انجام داده، حالا به دنبال آن است که فناوری های توسعه یافته خود را در اختیار سایر شرکت ها نیز قرار دهد. از نگاه مدیران Xpeng، آینده صنعت خودرو تنها به تعداد خودروهای فروخته شده وابسته نیست، بلکه شرکت هایی موفق خواهند بود که بتوانند پلت فرم های فناوریانه، نرم افزارها و سامانه های هوشمند خود را به استانداردی برای دیگر خودروسازان تبدیل کنند.

اهمیت این تغییر رویکرد زمانی بیشتر می شود که بدانیم یکی از حوزه های مورد نظر Xpeng، سامانه های پیشرفته کمک راننده است؛ بخشی که امروز به میدان اصلی رقابت میان خودروسازان، شرکت های فناوری و توسعه دهندگان هوش مصنوعی تبدیل شده است. اگر برنامه های این شرکت به نتیجه برسد، Xpeng می تواند از یک خودروساز صرف به شرکتی شبیه تامین کنندگان بزرگ فناوری خودرو تبدیل شود؛ تغییری که پیامدهای آن تنها به بازار چین محدود نخواهد ماند و می تواند بر توازن قدرت در صنعت خودرو جهانی نیز اثر بگذارد.



«شرکت McLaren از هویت بصری جدید خود رونمایی کرده است؛ تغییری که اگر چه در نگاه اول ساده به نظر می رسد، اما ریشه های آن به نخستین سال های شکل گیری این برند بریتانیایی بازمی گردد. برخلاف بسیاری از شرکت ها که برای طراحی نشان های جدید به سراغ سبک های کاملاً مدرن می روند، مکلارن این بار تصمیم گرفته نگاهی به گذشته خود داشته باشد و از یکی از قدیمی ترین نمادهای تاریخ برند الهام بگیرد. بر اساس اطلاعات منتشر شده، طراحی لوگوی جدید از تابلویی قدیمی الهام گرفته که سال ها پیش در یکی از گاراژهای مرتبط با Bruce McLaren، بنیان گذار افسانه ای شرکت نصب شده بود. به همین دلیل هویت بصری تازه تنها یک تغییر گرافیکی نیست، بلکه نوعی ادای احترام به ریشه های مسابقه ای و تاریخ برند

«مکلارن» از هویت بصری جدید خود رونمایی کرد

محسوب می شود. این اقدام در شرایطی انجام می شود که مکلارن وارد دورهای تازه از فعالیت خود شده است. طی سال های اخیر این شرکت علاوه بر توسعه سوپراسپرت های جدید، با تغییرات مدیریتی، سرمایه گذاری های تازه و برنامه های بلندمدت برای گسترش جایگاه جهانی خود همراه بوده است. در چنین شرایطی، بازطراحی لوگو بخشی از تلاش گسترده تر برای بازتعریف تصویر برند و امدادسازی به فعالیت ها به شمار می رود. مدیران مکلارن معتقدند یک برند موفق باید میان گذشته و آینده خود تعادل برقرار کند. به همین دلیل نشان جدید در عین حفظ برخی المان های آشنا برای هواداران قدیمی، بازبان طراحی مدرن تری ارائه شده تا بتواند در محیط های دیجیتال، رسانه های جدید و محصولات آینده شرکت نیز عملکرد بهتری داشته باشد



شاهکار مهندسی ایتالیایی

باگانی هویرا یکی از شاخص ترین هایپر کارهای ایتالیایی است که طراحی آن تلفیقی از فرم های سیال، آپرودینامیک فعال و جزئیات دست ساز محسوب می شود. بدنه با خطوط نرم و عضلانی، گلگیرهای برجسته، ورودی های هوای مهندسی شده، چهار خروجی اکزوز مرکزی و پاله های آپرودینامیکی متحرک، ظاهری منحصر به فرد ایجاد می کند. ساختار شاسی نیز بر پایه مونوکوک پیشرفته کرین-تیتانیوم شکل گرفته است.

کابین هویرا بیش از آن که شبیه فضای داخلی یک خودرو تولید انبوه باشد، مانند یک اثر هنری مهندسی شده است. استفاده گسترده از چرم، آلومینیوم ماشین کاری شده،

فیبر کربن و مجموعه نشانگرهای آنالوگ، در کنار مکانیزم نمایان تعویض دنده، فضای بسیار خاصی ایجاد می کند. قلب تپنده هویرا یک موتور ۶ لیتری V۱۲ توپین-توربو ساخت مرسدس-AMG است که در نسخه استاندارد ۷۲۰ اسب بخار قدرت و ۱۰۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند و با گیربکس هفت سرعته تر تیبی و سامانه انتقال قدرت عقب همراه است. وزن خشک خودرو حدود ۱۳۵۰ کیلوگرم اعلام شده است. قیمت هویرا بسته به نسخه و سطح سفارشی سازی تفاوت زیادی دارد؛ برای نمونه، هویرا BC Roadster با قیمت پایه حدود ۳.۴ میلیون دلار عرضه شد.

گزارش «دنیای اقتصاد» از آنچه در ۶ ماه اخیر رخ داد:

تولید خودرو نصف شد؛ عرضه به شدت افت کرد



جریان ورود خودرو به بازار در نیمه نخست سال جاری کاهش یافته است؛ به طوری که تولید و فروش سه خودروساز بزرگ در کنار کاهش تیراژ و عرضه شرکت های مونتاژی و محدودیت های موجود در مسیر واردات، سه مسیر اصلی تامین خودرو در بازار را تحت فشار قرار داده است

تازه ترین آمار منتشر شده در سامانه کدال نشان می دهد فروش ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در نیمه نخست سال نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲۹ درصد کاهش یافته و مجموع فروش این سه شرکت به ۲۷۰ هزار و ۷۴۴ دستگاه رسیده است. این در حالی است که تولید سه خودروساز بزرگ نیز در همین مدت ۳۱ درصد کاهش یافته است. به این ترتیب، بازار خودرو در شرایطی وارد نیمه دوم سال شده که یکی از مهم ترین کانال های عرضه آن کوچک تر شده و دو مسیر دیگر، یعنی تولید مونتاژی و واردات نیز با محدودیت هایی برای افزایش عرضه مواجه هستند. این وضعیت یک پرسش مهم را پیش روی بازار خودرو قرار می دهد، اگر عرضه خودرو در نیمه نخست سال کاهش یافته، بازار در نیمه دوم سال از چه مسیری باید خودرو تامین کند؟

به گزارش «دنیای اقتصاد» افت فروش خودروسازان البته جدا از افت تولید آن ها نیست. تولید سه شرکت بزرگ در نیمه نخست سال حدود ۳۱ درصد کاهش یافته و بنابراین بخشی از کاهش فروش را می توان ناشی از کوچک شدن ظرفیت عرضه دانست. با این حال، اهمیت موضوع در شرایطی بیشتر می شود که سایر مسیرهای تامین خودرو نیز با محدودیت روبرو هستند. تولید مونتاژی ها در ماه های گذشته تحت تاثیر مشکلات تامین قطعات، محدودیت های حمل و نقل و دشواری دسترسی به برخی نهادهای تولید قرار داشته و از سوی دیگر، واردات خودرو نیز با وجود افزایش نسبت به برخی دوره های گذشته، همچنان با محدودیت های ارزی، ثبت سفارش و تامین منابع مواجه است.

در چنین شرایطی، کاهش عرضه سه خودروساز بزرگ را نمی توان صرفا یک اتفاق در صورت های مالی شرکت ها دانست؛ این کاهش مستقیما به میزان خودروهای مربوط می شود که امکان ورود به بازار را پیدا می کنند. اهمیت این موضوع زمانی بیشتر مشخص می شود که بازار خودرو با تقاضای انباشته و نیاز سالانه قابل توجهی مواجه است. حتی با کنار گذاشتن تقاضای کاذب و تقاضایی که صرفا با انگیزه حفظ ارزش پول یا کسب سود شکل می گیرد، برآورد نیاز واقعی بازار در سطحی بالاتر از میزان عرضه فعلی قرار دارد. بنابراین، هرچه جریان ورود خودرو به بازار محدودتر شود، فاصله میان ظرفیت عرضه و نیاز بازار نیز می تواند افزایش پیدا کند. در واقع،



ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در شهر یورماه نسبت به مردادماه با رشد ۱۷ درصدی مواجه شده است. این در حالی است که فروش خودروسازان در پنج ماهه نخست امسال با افت ۳۰.۴ درصدی و در مردادماه نسبت به تیرماه با رشد ۸ درصدی مواجه شده بود. بررسی داده های آماری درج شده در وبسایت کدال از حجم تولید خودروسازان نیز نشان می دهد که در حالی آن ها در نیمه نخست سال جاری ۳۱ درصد کمتر از ۶ ماهه سال گذشته تولید کردند که رقم تولید ماهانه آن ها با افزایش حدود ۷۵ درصدی نسبت به مردادماه مواجه شده است. بررسی جزئیات آمار منتشر شده در وبسایت کدال همچنین نشان می دهد که خودروسازان در حالی در نیمه نخست سال قبل، ۳۸۳ هزار و ۴۵۰ دستگاه خودرو به فروش رساندند که در ۶ ماهه امسال این رقم به ۲۷۰ هزار و ۷۴۴ دستگاه کاهش یافته است.

همچنین در حالی خودروسازان ۲۸۰ هزار و ۲۷۷ دستگاه خودرو در نیمه نخست امسال تولید کردند که ۲۷۰ هزار و ۷۴۴ دستگاه به فروش رسیده است؛ این یعنی تفاوت ۹ هزار و ۵۳۳ دستگاهی معادل کاهش ۳.۴ درصدی فروش نسبت به تولید. در عین حال، در حالی این سه خودروساز در شهریورماه ۶۲ هزار و ۲۲۶ دستگاه فروختند که در مردادماه ۵۳ هزار و ۱۶۱ دستگاه توسط آن ها به فروش رفته بود. در این میان، ایران خودرو به عنوان بزرگ ترین خودروساز کشور در حالی در نیمه نخست سال گذشته ۲۵۲ هزار و ۷۱۲ دستگاه خودرو فروخته بود که در نیمه نخست امسال این رقم به ۱۹۲ هزار و ۹۷۸ دستگاه کاهش یافته است. این یعنی حجم فروش این خودروساز با افت ۲۴ درصدی در ۶ ماهه اول سال جاری همراه شده است.

مساله اصلی در نیمه نخست سال تنها این نیست که خودروسازان کمتر فروخته اند؛ پرسش مهم تر آن است که با کاهش عرضه داخلی، افت تولید مونتاژی ها و دشواری افزایش واردات، بازار در نیمه دوم سال قرار است خودرو مورد نیاز خود را از کجا تامین کند؟

بنابراین، برای ارزیابی وضعیت عرضه در نیمه دوم سال، صرف افزایش تولید یک ماه کافی نیست و باید دید آیا این رشد می تواند در ماه های آینده تداوم پیدا کند و به افزایش واقعی خودروهای عرضه شده به بازار منجر شود یا خیر؟ در این میان، کاهش ۲۴ درصدی فروش ایران خودرو، افت ۳۴ درصدی سایپا و کاهش ۶۰ درصدی فروش پارس خودرو در ۶ ماهه نخست سال، تصویر متفاوتی از فشار وارد شده بر کانال عرضه ارائه می کند. افت فروش پارس خودرو به مراتب شدیدتر از دو خودروساز دیگر بوده و نشان می دهد کاهش عرضه در میان شرکت ها نیز یکسان نبوده است.

اما کاهش عرضه در چنین شرایطی می تواند پیامدهایی فراتر از صورت های مالی خودروسازان داشته باشد. محدود شدن خودروهای صفر کیلومتر در بازار می تواند قدرت چانه زنی فروشندگان را افزایش دهد، انتخاب مصرف کننده را محدودتر کند و در صورت تداوم، بخشی از تقاضا را به سمت خودروهای کارکرده سوق دهد. همچنین، هرگونه شوک جدید در نرخ ارز و واردات، تامین قطعات یا تولید داخلی، در بازاری که حاشیه عرضه آن کاهش یافته است، می تواند اثر بیشتری بر قیمت ها و رفتار معامله گران داشته باشد. به بیان دیگر، هرچه فاصله میان عرضه و تقاضا بیشتر شود، بازار نسبت به عوامل بیرونی حساس تر خواهد شد. بررسی ها نشان می دهد کارنامه عملکرد خودروسازان حکایت از افت ۲۹.۳ درصدی فروش در نیمه نخست سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل دارد. در عین حال، حجم فروش سه خودروساز یعنی

برنامه فروش «لاماری نئو» ۱۴۰۵ با قیمت قطعی اعلام شد



شرکت آرین پارس موتور در تازه ترین اقدام برای فروش محصولات مونتاژی، بخشنامه جدیدی را برای عرضه کراس اوور «لاماری نئو» با مدل ۱۴۰۵ منتشر کرد. طبق این اطلاعیه رسمی فرآیند ثبت نام برای متقاضیان از ساعت ۱۰ صبح روز سه شنبه، ۱۴ مهرماه ۱۴۰۵ آغاز شده و تا زمان تکمیل ظرفیت در سامانه اختصاصی فروش این شرکت به نشانی sales@lamari-ir ادامه خواهد داشت

این طرح فروش که در قالب «لیزینگی» با قیمت قطعی تعریف شده، تلاشی از سوی این خودروساز برای مدیریت نوسانات احتمالی قیمت در بازار و تسهیل خرید برای متقاضیان با توان نقدینگی متفاوت است

جزئیات طرح های اقساطی:

بازپرداخت ۳۶ و ۶۰ ماهه

در این دوره از عرضه، آرین پارس موتور دوباره زمانی بازپرداخت را برای خریداران در نظر گرفته است که هر دو با پیش پرداخت ثابت ۲ میلیارد و ۹۴۰ میلیون تومان آغاز می شوند. رنگ بندی خودروهای قابل عرضه شامل سفید، مشکی و نقره ای است

۱. طرح ۳۶ ماهه (کد NEO-L-۵۰۵):

در این طرح، خریدار باید ماهانه مبلغ ۹۵ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان بپردازد. با پایان دوره ۳۶ ماهه، مجموع اقساط به بیش از ۳ میلیارد و

۴۳۰ میلیون تومان می رسد که در نهایت بهای تمام شده خودرو را برای مشتری به ۶ میلیارد و ۳۷۰ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان افزایش می دهد

۲. طرح ۶۰ ماهه (کد NEO-L-۵۰۶): برای متقاضیانی که به دنبال مدیریت فشار مالی ماهانه هستند، اقساط ۵ ساله با مبلغ ماهانه ۷۲ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان در نظر گرفته شده است. در این حالت، مجموع اقساط به ۴ میلیارد و ۳۶۸ میلیون تومان می رسد و بهای نهایی خودرو با احتساب پیش پرداخت، ۷ میلیارد و ۳۰۸ میلیون تومان محاسبه می شود

نکات کلیدی برای متقاضیان

- تحویل خودرو: موعد تحویل خودرو ۶۰ روز کاری پس از تایید نهایی پرونده تسهیلات تعیین شده است. متقاضیان باید توجه داشته باشند که سرعت فرآیند اعتبارسنجی لیزینگ، نقش مستقیمی در زمان تحویل نهایی خواهد داشت

- ضمانت اجرایی: آرین پارس موتور در قرارداد این طرح، جریمه دیرکرد ۲.۵ درصد ماهانه را برای مواردی که با تاخیر در تحویل مواجه شوند، پیش بینی کرده است



اسمارت استریم قدرتمند و باکیفیت

«کیا K5 GT Line مدل ۲۰۲۶ در بازار آمریکا بر خلاف نسخه اسپرت GT، از یک موتور ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری تنفس طبیعی خانواده اسمارت استریم استفاده می‌کند. این پیشران به حجم دقیق ۲۴۹۷ سی‌سی، سیستم تزریق مستقیم سوخت GDI، سرسیلندر و بلوک آلومینیومی و آرایش DOHC با چهار سوپاپ برای هر سیلندر، قادر به تولید ۱۹۱ اسب‌بخار قدرت در ۶۱۰۰ دور آری‌ام (دور در دقیقه) و ۲۴۶ نیوتون‌متر گشتاور در ۴۰۰۰ دور در دقیقه است. نسبت تراکم موتور نیز ۱۲ به یک اعلام شده است. انتقال نیروی این موتور

از طریق یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک انجام می‌شود و GT-Line به صورت استاندارد دیفرانسیل جلو دارد؛ سامانه چهار چرخ محرک نیز برای این تیپ قابل سفارش است. از نظر عملکرد، این پیشران به پیشتر بر تعادل میان پاسخ‌گویی، مصرف سوخت و نرمی کارکرد تمرکز دارد و نباید آن را با موتور ۲.۵ لیتری توربوشارژ GT K5 اشتباه گرفت؛ موتور GT با سیستم تزریق ترکیبی GDI و MPI، قدرت ۲۹۰ اسب‌بخار و ۴۲۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند.



«کیا K5»، ترکیب چابکی و آرامش در رانندگی؛

سدان کره‌ای «هرمس خودرو» چه جذابیت‌هایی دارد؟



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

«اوپتیمایام سدان محبوب باکیفیت کره‌ای است که در بازار جهانی و ایران از جایگاه خاصی برخوردار است. این خودرو که در سه نسل وارد کشورمان شد، با استقبال بسیار خوبی نیز همراه شد. شرکت «هرمس خودرو» به عنوان واردکننده فعال در این زمینه، نسل پنجم اپتیمایاموسوم به K5 را به ایران آورد. این سدان میان‌سایز کره‌ای با طراحی جذاب و منحصر به فرد خود با کیفیت سواری و شتاب مطلوب، یکی از بهترین گزینه‌های حال حاضر در بازار خودرو کشورمان است. در ادامه با ما همراه باشید تا کیا K5 وارد شده توسط «هرمس خودرو» را بررسی کنیم

طراحی زیبای بدنه فست‌بک

کیا K5 نسل پنجم که با کد DL3 شناخته می‌شود، نوامبر سال ۲۰۱۹ میلادی بود که به صورت رسمی از سوی این کمپانی کره‌ای به جهان معرفی شد. کیا K5 با همان اپتیمایام نسل پنجم شاهکار طراحی کریم حبیب است که بر پایه و پلتفرم هیوندای-کیا N3 شکل گرفته که مزین به زبان جدید طراحی این خودرو ساز است. با نگاهی به پروفیل بدنه K5 شاهد استفاده از خطوط نسبتاً تیز و سطوح تخت هستیم که در کنار تناسب‌های بدنه و استفاده از رینگ‌های ۱۸، ۱۷ و ۱۹ اینچی استایل جذاب و باوقاری دارد. از همه مهم‌تر ستون C کشیده و حالت فست‌بک‌مانند بدنه و کاپوت کشیده حس اسپرت بودن خاصی را به نمایش می‌گذارد. در نمای جلو شاهد کاپوت کشیده با خطوط تیز و چراغ‌های کشیده با فرم Z مزین به LED و جلو پنجره پوزه‌بری (Tiger Nose) کاملاً تهاجمی و جسورانه هستیم. در نمای عقب شاهد استفاده از چراغ‌های به هم پیوسته مزین به LED هستیم که با حجم پرازی روی در صندوق عقب کوتاه زیبا و چشم‌نواز است. یکی دیگر از جذابیت‌های طراحی خارجی کیا K5 طراحی آینه‌روی در هاست که جزو ترندهای روز طراحی خودرو به‌شمار می‌رود. ناگفته نماند که کیفیت ساخت و رنگ در سطح بالایی قرار دارد که نسبت به سایر خودروهای چینی هم سطح خود در بازار ایران یک سر و گردن بالاتر است. همین موضوع سبب برتری شرکت «هرمس خودرو» نیز می‌شود. نکته دیگری که در زمینه طراحی بدنه K5 وجود دارد، طراحی دو اگزوز مجزا است که چاشنی اسپرت بودن این سدان را دوچندان می‌کند

کابین مدرن با ویژگی‌های اسپرت

با ورود به کابین کیا K5 شاهد زبان جدید طراحی این کمپانی هستیم که با دو نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر و سیستم مولتی‌مدیا و پنل الکترونیکی سیستم تهویه مطبوع کاملاً فضای مدرنی را ایجاد کرده است. ناگفته نماند که طراحی کلیت داشبورد مینیمال و ساده بوده که با درجه‌های افقی کشیده برای سیستم تهویه مطبوع جذاب به نظر می‌رسد. طراحی غریب‌گرا فرمان سه‌شاخه خوش‌دست سبک جدید کیا به همراه دسته‌دنده اسپرت و دو پدال شیفتر پشت فرمان هیجان‌راندگی را دوچندان می‌کند. نکته بسیار مهم درباره کیا K5 وارد شده توسط «هرمس خودرو» به کشورمان این است که کیفیت ساخت داشبورد و قطعات و ادوات داخلی نسبت به هم‌کلاس‌های چینی آن در سطح بالاتری قرار دارد. این نکته سبب افزایش رضایت‌مندی مشتریان می‌شود. چرا که عایق‌بندی کابین از نظر صدا و حرارت نیز بسیار مناسب بوده که در این بخش امتیاز قابل قبولی را نیز دریافت می‌کند. همچنین به لطف فاصله محوری ۲۹۰۰ میلی‌متری، طول ۴۹۸۰ میلی‌متری، عرض ۱۸۶۰ میلی‌متری و ارتفاع ۱۴۴۵ میلی‌متری شاهد فضای به مراتب راحت و جادارتر از رقبای چینی K5 در ایران هستیم. این سدان محبوب کره‌ای که توسط «هرمس خودرو» به کشور وارد شده در بالاترین سطح امکانات در دسترس مشتریان

قرار دارد؛ زیرا از مهم‌ترین آپشن‌های ایمنی و رفاهی آن می‌توان به کیسه‌های هوای جلو، کیسه‌های هوای جانبی، کیسه‌های هوای جانبی پرده‌ای، سیستم نظارت بر فشار تایر TPMS، رادار عقب، رادار جلو، دوربین عقب با زاویه دید گسترده AHD، تصویر پانورامای ۳۶۰ درجه SVM، دوربین‌نمایش نقاط‌گور BVM، سیستم جلوگیری بر خورد از جلو FCA عابر/خودرو)، سیستم جلوگیری بر خورد از جلو FCA دو چرخه/تقاطع)، سیستم حفظ خودرو در بین خطوط LKA، سیستم دنبال کردن خطوط جاده LFA، تنظیم نور بالا و نور پایین HBA، سیستم هشدار توجه راننده DAW، کروز کنترل هوشمند مبتنی بر مسیریابی NSCC، کمک به جلوگیری از برخورد در نقاط کور، دستیاب رانندگی در بزرگراه HDA، سیستم خاموش و روشن شدن خودکار موتور در توقف ISG، ترمز پارک الکترونیکی EPB، پارک خودکار Autohold، تهویه هوای دوگانه و دارای کانال‌های مجزا برای سرنشینان عقب، سیستم تصفیه‌هوا، کلید هوشمند و استارت دکمه‌ای، کلید بلوتوث موبایل، تنظیم برقی صندلی راننده در ۸ جهت، تنظیم برقی صندلی سرنشین در ۴ جهت، شارژر بی‌سیم گوشی موبایل، کروز کنترل، چراغ‌های جلو LED، چراغ‌های جلو LED پیشرفته، چراغ‌های روشنایی در روز LED، چراغ مه‌شکن LED، چراغ عقب یکپارچه LED، رینگ آلومینیومی ۱۸ اینچی، سسانروف پانوراما، آنتن کوسه‌ای، اگزوز دوگانه، فرمان با کنترل‌های چندگانه، شیفتر پشت فرمان، صندلی چرمی، شیشه دو چداره جلو، شیشه دو چداره پنجره‌های جانبی، تکیه‌گاه میانی صندلی عقب، نمایشگر لمسی ۱۲.۳ اینچی چندرسانه‌ای با قابلیت Carlife، سیستم ارتباط هوشمند بایدو ۲.۰ کنترل صوتی، مسیریابی، کنترل از راه دور، کلید بلوتوث موبایل، پورت شارژ C Type-USB عقب و سیستم صوتی لوکس JBL با ۶ بلندگو اشاره کرد.



قلبی که پر توان می‌تپد

زیر کاپوت کشیده کیا K5 وارد شده توسط «هرمس خودرو» یک موتور ۴ سیلندر ۱۴۹۷ سی‌سی مزین به تکنولوژی پر خوران توربوشارژ-سیستم پاشش سوخت مستقیم قرار گرفته که حداکثر می‌تواند ۱۷۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۳ نیوتون‌متر گشتاور را فراهم آورد. نکته بسیار مهم این است که قلب تپنده کیا K5 پیشران نسل جدید اسمارت استریم هیوندای-کیا است که به لطف سیستم تایمینگ متغیر پیوسته هوشمند سوپاپ‌ها و سیستم پر خوران توربوشارژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم GDI چنین قدرت و گشتاوری تولید می‌شود. باتوجه به حجم موتور توان خروجی در سطح مناسبی قرار دارد که این مهم سبب کاهش استهلاک و خرابی موتور نیز می‌شود. چرا که کیفیت سوخت این روزها نامرغوب بوده و بر عملکرد پیشران‌های توربوشارژ اثر منفی می‌گذارد. بر این اساس گیربکس ۷ سرعته دوکلاجه-اتوماتیک قدرت و گشتاور را به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. جالب است بدانید که به لطف گیربکس ۷ سرعته دوکلاجه این خودرو شتاب به مراتب بهتر و هیجان‌انگیزتری نسبت به هم‌کلاس‌های چینی خود دارد. همین موضوع سبب رضایت‌مندی مشتریان نیز خواهد شد که برگ برنده دیگر «هرمس خودرو» است.



کیفیت سواری و عملکرد هندلینگ

مهندسان کمپانی کیا به منظور حفظ کیفیت سواری و عملکرد هندلینگ مطمئن نسل قبلی اپتیمایام در نسل پنجم یا K5 در محور جلو از سیستم مک‌فرسون و در محور عقب از ساختار مولتی‌لینک (چند اتصالی) بهره گرفته‌اند. موضوعی که در اکثر خودروهای چینی هم‌کلاس کیا K5 شاهد نصب سیستم ترشن‌بیم یا میله پیچشی هستیم که سواری خشک و ناراضی‌را به سرنشینان می‌دهد؛ اما در این سدان کره‌ای محبوب شاهد نصب سیستم مولتی‌لینک هستیم که به لطف سایز تایرها ۲۲۵/۴۵ با رینگ ۱۸ اینچی کیفیت سواری سطح بالایی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. همچنین باتوجه به توزیع وزن مناسب میان محورهای جلو و عقب و فرمان برقی EPS حداقل شعاع چرخش ۵.۱ میلی‌متر بوده که همین مساله سبب هندلینگ مطمئن و با عملکرد بهتری از سدان‌های چینی شده است. ناگفته نماند که به لطف سیستم کنترل پایداری الکترونیکی پایداری و تعادل در این سدان فست‌بک در سطح بسیار خوبی قرار دارد.



چرا کیا K5 «هرمس خودرو»؟

کیا K5 وارد شده توسط «هرمس خودرو» از نظر طراحی یک سدان بسیار جذاب، متفاوت و خاص است که در بازار ایران حضور دارد. در مقابل کیفیت ساخت، ایمنی بالا و سازگاری با شرایط سختی و جوی ایران به دلیل تنفس طبیعی بودن پیشران، سبب می‌شود این خودرو در اولویت خرید قرار گیرد. از آن‌جا که تامین قطعات و گارانتی و ارائه خدمات تعمیرات که همگی در قالب خدمات پس از فروش معرفی می‌شوند، برای خریداران مهم است، «هرمس خودرو» به لطف دارا بودن بیش از ۵۰ نمایندگی فعال و به سابقه در سراسر کشور و نمایندگی رسمی هیوندای، کیا و کی‌جی در ایران، اطمینان و اعتماد بالایی را برای مشتریان خود فراهم آورده تا به راحتی از هیوندای و کیا‌های وارداتی «هرمس خودرو» لذت ببرند.

حمل بارهای سنگین اهمیت زیادی دارد. در نسخه‌های جدید، توربوشارژر هندسه ثابت با پتان‌های ساجمه‌ای خنک‌شونده با آب به کار رفته و سامانه خنک‌کاری هوای ورودی نیز به بهبود عملکرد احتراق کمک می‌کند. کنترل آلایندگی موتور بر پایه فناوری SCR انجام می‌شود و پیش‌رانه قابلیت استفاده از سوخت HVO را نیز دارد. این موتور معمولاً با گیربکس‌های سنگین اپتی کروز، از جمله GYACH یا GYACH همراه می‌شود که برای انتقال این حجم بالای گشتاور و کاهش مصرف سوخت در مسیرهای طولانی توسعه یافته‌اند.

اسکانیا R۷۷۰ به یکی از قدرتمندترین پیش‌رانه‌های دیزلی ۷۸ در بخش کامیون‌های سنگین مجهز است؛ موتور ۱۶.۴ لیتری DC۱۶ که با آرایش ۷۸ و زاویه ۹۰ درجه طراحی شده و برای حمل بارهای سنگین و عملیات طولانی مدت توسعه یافته است. این موتور با چهار سوپاپ در هر سیلندر و سامانه تزریق سوخت پر فشار Scania XPI، توانایی تولید ۷۷۰ اسب‌بخار قدرت، معادل ۵۶۶ کیلووات در ۱۸۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) را دارد. گشتاور عظیم ۳۷۰۰ نیوتون‌متر نیز از دور ۱۰۰۰ تا ۱۴۵۰ دور در دقیقه در دسترس است؛ محدوده‌ای که برای حفظ گشتش در مسیرهای شیب‌دار و هنگام



چرا اسکانیا
«R770» قوی است؟



سرمایه‌گذاران در بخش خودروهای کار و تجاری با چالش استانداردهای جدید مواجه شدند

هزینه تولید کامیون در اروپا افزایش یافت

یکی از مهم‌ترین تحولات، استاندارد یورو ۷ است که برای خودروهای سنگین، حدود آلایندگی سختگیرانه‌تری را در نظر گرفته و دامنه آزمون‌ها را افزایش می‌دهد



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

تحولات صنعت خودروهای تجاری در اروپا دیگر تنها محدود به تغییر موتور یا کاهش مصرف سوخت نیست. کامیون، اتوبوس، کشنده و حتی خودروهای تجاری کار کرده در حال ورود به دوره‌ای هستند که در آن ایمنی فعال، کنترل آلایندگی، اطلاعات الکترونیکی، امنیت سایبری، ثبت اطلاعات کارکرد، کنترل از راه دور و قابلیت باز یافت به اندازه توان موتور اهمیت پیدا کرده‌اند. در چنین شرایطی، تولیدکنندگان خودروهای تجاری با یک معادله پیچیده مواجه هستند؛ از یک سو باید محصولات جدید را با استانداردهای سختگیرانه‌تر منطبق کنند و از سوی دیگر، بازار کار کرده را نیز با الزامات جدید معاینه‌فنی و کنترل آلایندگی مواجه می‌بینند.

اروپا در سال جاری میلادی بخش قابل توجهی از این تغییرات را وارد مرحله اجرایی یا قانونگذاری کرده است. با این حال، نباید این تغییرات را به معنای اعمال مستقیم استاندارد یورو ۷ بر تمام خودروهای موجود دانست. استاندارد یورو ۷ عمدتاً چارچوب تأیید نوع و تولید خودروهای جدید را تغییر می‌دهد و برای خودروهای سنگین جدید از سال ۲۰۲۸ وارد مرحله اجرایی می‌شود. در کنار آن، قوانین معاینه فنی و بازرسی جاده‌ای خودروهای در حال تردد نیز در حال بازنگری است.

یورو ۷: استاندارد یورو ۷ فراتر از موتور

یکی از مهم‌ترین تحولات، استاندارد یورو ۷ است که برای خودروهای سنگین، حدود آلایندگی سختگیرانه‌تری را در نظر گرفته و دامنه آزمون‌ها را افزایش می‌دهد. در این استاندارد، تنها آلایندگی اگرز مورد توجه نیست و انتشار ذرات ناشی از سایش ترمز و تایر نیز وارد چارچوب ارزیابی شده است.

برای خودروهای سنگین، آزمون‌های آلایندگی در شرایط رانندگی واقعی و آزمون‌های آزمایشگاهی موتور نیز مورد توجه قرار گرفته‌اند. همچنین مصرف سوخت و انرژی الکتریکی و دوام باتری در خودروهای برقی و برقی‌سازی شده باید در فرآیند تأیید محصول مورد ارزیابی قرار گیرد. این تغییر به آن معناست که خودرو ساز تجاری دیگر نمی‌تواند استاندارد را صرفاً با ارتقای موتور پاس کند؛ بلکه باید مجموعه خودرو را به عنوان یک سامانه یکپارچه توسعه دهد.

برای خودروهای سنگین، اجرای الزامات یورو ۷ برای گونه‌های جدید از ۲۹ مه ۲۰۲۸ و برای خودروهای جدید از سال پس از آن پیش‌بینی شده است. بنابراین تولیدکنندگان اروپایی از هم‌اکنون باید سرمایه‌گذاری لازم برای انطباق محصولات خود را انجام دهند.

خودروهای کار کرده زیر ذره‌بین جدید

در بخش خودروهای کار کرده، مسیر تحول کمی متفاوت است. خودروهای قدیمی قرار نیست صرفاً به دلیل ورود استاندارد جدید، به شکل کار مشمول استاندارد آلایندگی خودروهای نو شوند. اما نحوه ارزیابی سلامت فنی آن‌ها در حال تغییر است.

اتحادیه اروپا در قالب بسته بازنگری معاینه‌فنی و بازرسی جاده‌ای، پیشنهاد کرده است کنترل خودروهای تجاری از نظر آلایندگی، سامانه‌های ایمنی الکترونیکی و برخی تجهیزات جدید دقیق‌تر شود. در این چارچوب، کامیون‌ها و اتوبوس‌ها همچنان در مرکز بازرسی‌های جاده‌ای قرار دارند و موضوعاتی مانند مهار بار، سامانه‌های ولتاژ بالا، آلایندگی و سامانه‌های ایمنی الکترونیکی نیز در فرآیند بازرسی مورد توجه قرار گرفته‌اند.

از سوی دیگر، یکی از تغییرات مهم مربوط به مقابله با دستکاری کیلومتر خودروهای کار کرده است. پیشنهادهای جدید اروپایی بر ثبت اطلاعات کیلومتر در تعمیرگاه‌ها و انتقال دوره‌ای اطلاعات خودروهای متصل



نگهداری خودروهای قدیمی می‌تواند مالکان ناوگان را به سمت نوسازی سوق دهد. این موضوع برای بازار اروپا یک مزیت زیست‌محیطی و ایمنی محسوب می‌شود، اما برای شرکت‌های حمل‌ونقل کوچک می‌تواند فشار مالی ایجاد کند؛ زیرا خرید کامیون جدید سرمایه زیادی می‌خواهد و قیمت تمام‌شده ناوگان را افزایش می‌دهد.

چالش بزرگ‌تر: هم‌زمانی چند تحول

تولیدکنندگان خودروهای تجاری اکنون باید چند تحول را هم‌زمان مدیریت کنند: کاهش آلایندگی، برقی‌سازی، توسعه خودروهای هیدروژنی، افزایش سامانه‌های ایمنی، امنیت سایبری، دیجیتالی شدن، الزامات داخلی‌سازی و تغییر مقررات خودروهای کار کرده. این حجم از تغییرات نشان می‌دهد استاندارد آینده کامیون دیگر تنها یک جدول از حدود آلایندگی موتور نیست. استاندارد جدید در واقع به یک چارچوب جامع برای کل چرخه عمر خودرو تبدیل شده است؛ از طراحی و تولید تا تعمیر، کارکرد، بازرسی و حتی باز یافت. برای صنعت خودروهای تجاری، چالش اصلی در سال‌های پیش رو نه صرفاً عبور از یک آزمون فنی، بلکه تأمین منابع مالی و فناوری برای ساخت محصولی است که بتواند هم‌زمان الزامات زیست‌محیطی، ایمنی و اقتصادی را برآورده کند. اروپا با سختگیرانه‌تر کردن مقررات، مسیر آینده را مشخص کرده است. اما موفقیت این مسیر به همان اندازه به زیرساخت شارژ، قیمت انرژی، توان مالی شرکت‌های حمل‌ونقل و ظرفیت زنجیره تأمین وابسته خواهد بود. در نهایت، تجربه اروپا یک پیام روشن برای بازارهایی مانند ایران دارد: استاندارد خودروهای تجاری را نمی‌توان جدا از نوسازی ناوگان، توسعه خدمات پس از فروش و توان مالی تولیدکننده دید. هر استاندارد جدیدی که بدون تأمین زیرساخت، منابع مالی و فناوری اجرا شود، می‌تواند به جای ارتقای واقعی کیفیت، صرفاً هزینه تولید و قیمت خودرو را افزایش دهد. استاندارد زمانی به بازار توسعه صنعت تبدیل می‌شود که هم‌زمان با الزام، مسیر رسیدن تولیدکننده به فناوری و مصرف‌کننده به محصول ایمن‌تر و کم‌مصرف‌تر نیز فراهم شود.

و نرم‌افزارهای پیشرفته‌تر است. در خودروهای برقی نیز هزینه باتری و مواد اولیه، توسعه سامانه مدیریت باتری، تجهیزات شارژ و الزامات ایمنی ولتاژ بالا به این هزینه‌ها اضافه می‌شود. هم‌زمان تولیدکنندگان با چالش تأمین زنجیره قطعات مواجه هستند. یک مطالعه جدید درباره صنعت کامیون اروپا نشان داده است که الزامات داخلی‌سازی قطعات نیز می‌تواند برای تولیدکنندگان مشکل ساز شود؛ به‌ویژه در حوزه باتری که بخش قابل توجهی از کامیون‌های متوسط و سنگین تولیدشده در اروپا هنوز در صورت اجرای الزامات پیشنهادی داخلی‌سازی، شرایط لازم را برای بهره‌مندی از برخی مشوق‌ها و خریدهای دولتی نخواهند داشت.

هزینه استاندارد فقط در کارخانه پرداخت نمی‌شود تغییر استاندارد‌ها، شبکه خدمات پس از فروش را نیز تحت فشار قرار می‌دهد. تعمیرکار خودروهای تجاری باید توانایی کار با سامانه‌های برقی، الکترونیکی و نرم‌افزاری را داشته باشد. تجهیزات عیب‌یابی نیز باید به‌روز شوند و دسترسی به اطلاعات تعمیر و نگهداری خودرو اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. حتی در حوزه ثبت اطلاعات نیز قوانین جدید در حال حرکت به سمت دیجیتالی شدن هستند. برای خودروهای تجاری، دستگاه ثبت زمان رانندگی و استراحت راننده همچنان یکی از ابزارهای اصلی کنترل ایمنی و رقابت عادلانه است و از اول ژوئیه ۲۰۲۶ خودروهای تجاری سبک‌تر از ۳.۵ تن که در حمل‌ونقل بین‌المللی فعالیت می‌کنند نیز مشمول الزامات مربوط به دستگاه ثبت دیجیتال زمان حرکت و استراحت شده‌اند.

استاندارد جدید، بازار کار کرده را هم تغییر می‌دهد پیامد دیگر این روند، تغییر ارزش اقتصادی خودروهای کار کرده است. در آینده یک کامیون قدیمی که فاقد سامانه‌های ایمنی جدید، اطلاعات دقیق کارکرد یا امکان تشخیص آلایندگی باشد، احتمالاً با محدودیت بیشتری در بازار روبه‌رو خواهد شد؛ از سوی دیگر، افزایش هزینه

اروپا

این تحول اگرچه می‌تواند سطح ایمنی را افزایش دهد، اما هزینه تولید، تعمیر و نگهداری را نیز بالا می‌برد. تولیدکننده باید هم‌زمان در حوزه مکانیک، برق، الکترونیک، نرم‌افزار و امنیت سایبری سرمایه‌گذاری کند

است؛ زیرساخت شارژ خودروهای سنگین و سوخت‌گیری هیدروژن هنوز با سرعت مورد نیاز توسعه پیدا نکرده است اتحادیه سازندگان خودرو اروپا نیز تأکید کرده است که فاصله میان سرعت سختگیرانه‌تر شدن الزامات و توسعه زیرساخت شارژ و سوخت‌رسانی هیدروژنی همچنان یکی از مشکلات اصلی صنعت است. هزینه انرژی و اقتصادی بودن استفاده از خودروهای بدون آلایندگی نیز از دیگر موانع توسعه بازار محسوب می‌شود.

هزینه استاندارد‌ها به مصرف‌کننده منتقل می‌شود در چنین شرایطی، مهم‌ترین چالش تولیدکنندگان، افزایش هزینه توسعه و تولید است. طراحی یک کامیون منطبق با استانداردهای جدید به معنای استفاده از سامانه‌های کنترل آلایندگی پیچیده‌تر، تجهیزات ایمنی بیشتر، حسگرها، دوربین‌ها، سامانه‌های ارتباطی

به پایگاه‌های ملی تأکید دارند. هدف این است که خریدار خودرو کار کرده بتواند سابقه واقعی کارکرد خودرو را پیش از خرید بررسی کند.

این موضوع برای بازار خودروهای تجاری اهمیت بیشتری دارد؛ زیرا یک کشنده یا اتوبوس ممکن است در طول عمر خود صدها هزار کیلومتر پیمایش داشته باشد و کوچک‌ترین دستکاری در اطلاعات کارکرد می‌تواند ارزش واقعی خودرو و وضعیت فنی آن را تحت تأثیر قرار دهد.

کامیون دیگر فقط یک وسیله مکانیکی نیست بخش مهم دیگری از استانداردهای جدید به ورود فناوری‌های الکترونیکی به خودروهای تجاری مربوط می‌شود. در اروپا بسیاری از سامانه‌های ایمنی جدید از جمله هشدار توجّه و خستگی راننده، ثبت‌کننده اطلاعات حادثه، امنیت سایبری، هشدار اضطراری، شناسایی نقاط کور، هشدار برخورد با عابر و دوچرخه‌سوار و پایش فشار تایر برای خودروهای سنگین در نظر گرفته شده‌اند به این ترتیب، کامیون جدید بیش از گذشته به یک سامانه الکترونیکی متحرک تبدیل شده است. این تحول اگرچه می‌تواند سطح ایمنی را افزایش دهد، اما هزینه تولید، تعمیر و نگهداری را نیز بالا می‌برد. تولیدکننده باید هم‌زمان در حوزه مکانیک، برق، الکترونیک، نرم‌افزار و امنیت سایبری سرمایه‌گذاری کند.

استانداردهای سوختی در کنار برقی‌سازی یکی دیگر از فشارهای واردشده به تولیدکنندگان خودروهای تجاری، کاهش انتشار دی‌اکسید کربن است. قوانین اروپا برای خودروهای سنگین اهداف مشخصی برای کاهش انتشار تعیین کرده‌اند؛ کاهش ۱۵ درصدی از سال ۲۰۲۵، ۴۳ درصدی از سال ۲۰۳۰ و افزایش هدف تا ۹۰ درصد در سال ۲۰۴۰.

شورای اتحادیه اروپا در سال جاری برای کمک به تولیدکنندگان، انعطاف موقتی در نحوه محاسبه اعتبارهای کاهش آلایندگی ایجاد کرد؛ اما اهداف بلندمدت تغییر نکرده‌اند. دلیل این انعطاف نیز روشن



محصولات گروه سایپا به نشانی اینترنتی <https://saipa.iranecar.com>، نسبت به خرید خودرو تا زمان تکمیل ظرفیت اقدام کنند. جهت تسهیل در فرآیند خرید، قبل از شروع زمان ثبت نام، در سامانه فروش اینترنتی مذکور نسبت به ثبت و یا به روزرسانی اطلاعات شخصی و دریافت کد کاربری و رمز عبور اقدام کنید.

شرکت پارس خودرو پیش فروش محصول خود ویژه متقاضیان طرح های عادی، حمایت از خانواده، جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده را از روز گذشته (سه شنبه ۱۴ مهرماه) ساعت ۱۱ آغاز کرده و این طرح تا روز پنجشنبه ۱۶ مهرماه ادامه خواهد داشت. متقاضیان محترم می توانند با مراجعه به صفحه فروش اینترنتی



آغاز دور جدید پیش فروش ها توسط پارس خودرو

تحلیل
analysis



احسان
ناصری بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

قیمت جدید محصولات «نیلان خودرو شمس» اعلام شد

در سوی دیگر، قیمت تویوتا کرولا الیت هیبرید ۱.۸ مدل ۲۰۲۶ نیز از ۶ میلیارد و ۵۴۰ میلیون تومان به ۷ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان افزایش یافته است. بنابراین قیمت این خودرو یک میلیارد و ۲۱۰ میلیون تومان بیشتر از نرخ قبلی تعیین شده و رشد قیمتی آن حدود ۱۸.۵ درصد محاسبه می شود. با توجه به ارقام اعلام شده، میزان افزایش قیمت دو محصول یکسان نیست و کرولا الیت هیبرید ۱.۸ افزایش بیشتری را نسبت به کرولا کراس هیبرید تجربه کرده است.

محاسبه شده اند و به همین دلیل امکان مقایسه مستقیم نرخ جدید و قیمت قبلی آن ها وجود دارد. تویوتا کرولا کراس هیبرید مدل ۲۰۲۶ پیش از این با قیمت ۷ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان عرضه می شد که قیمت جدید آن به ۸ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان رسیده است. به این ترتیب، قیمت این خودرو یک میلیارد تومان افزایش داشته که معادل حدود ۱۲.۹ درصد رشد نسبت به نرخ قبلی است.

شرکت نیلان خودرو شمس قیمت جدید تویوتا کرولا کراس هیبرید و کرولا الیت هیبرید مدل ۲۰۲۶ را ویژه مهرماه ۱۴۰۵ اعلام کرد. بر اساس اعلام نیلان خودرو شمس، قیمت جدید محصولات این شرکت برای مهرماه ۱۴۰۵ افزایش یافته است. در این فهرست، دو محصول تویوتا کرولا کراس هیبرید مدل ۲۰۲۶ و تویوتا کرولا الیت هیبرید ۱.۸ مدل ۲۰۲۶ قرار دارند. قیمت های اعلام شده برای این دو خودرو با احتساب کلیه هزینه های جانبی

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی ام سی X5 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۲۹۳	۵ میلیارد	۰	۰
کی ام سی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۸۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	۰
دیگیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	۰
فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۸۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۹۳۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰
هایما X۷ (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	۰
هایما S۵ پرو (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	۰
هایما S۷ پرو (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	۰
لاماری ایما (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	۰
لاماکو اکو ۱.۵ لیتر توربو (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۴۴۹	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	۰
فردا S۱۱ (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
فردا T۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	۰
لوکانو LV (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۱۰	۷ میلیارد	۰	۰
لوکانو L۸ (۱۴۰۵)	۸ میلیارد و ۴۱۰	۹ میلیارد و ۵۵۰	۰	۰
تیگارد تیسان S۵ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۶۹	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	۰
بیجینگ U۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	۰
سانگ یانگ موسو گرند خان ساھارا (۱۴۰۵)	۱۱ میلیارد و ۹۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۴)	۱۲ میلیارد و ۹۹۰	۱۱ میلیارد و ۸۵۰	۰	۰

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ GX بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک میلیارد و ۶۰۰	۴۵	▼
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک میلیارد و ۶۹۵	۲۰	▼
ساینا GX دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک میلیارد و ۹۵۰	۳۰	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	۰
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۸۳۵	۱۰	▼
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	۲ میلیارد و ۴۴۰	۱۰	▼
اطلس S (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱	۰	۰	۰
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۰۳	یک میلیارد و ۸۳۰	۵	▲
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۳۷	یک میلیارد و ۹۴۰	۶۰	▲
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۹۳۰	۲۵	▼
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۳۱	یک میلیارد و ۶۶۵	۵	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۶۷۵	۵	▼
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۷۲۵	۵	▼
کوییک S (۱۴۰۵)	یک میلیارد	یک میلیارد و ۶۵۵	۵	▼
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۲	یک میلیارد و ۶۶۰	۱۰	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۱۸	یک میلیارد و ۶۲۵	۱۵	▼
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۸۱۰	۱۰	▲
شاهین اتومات (بدون ملینیتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳۰	▲
شاهین اتومات پلاس (بدون ملینیتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۵۴۰	۴۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بامالینیتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۵۷۰	۳۵	▼
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۳۲۰	۰	۰
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۴۸۰	۰	۰
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۲۴۰	۱۵	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۴۶۰	۴۵	▼
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۱۴۰	۱۵	▼
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۶۸۰	۸۰	▼
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۸۴۵	۰	۰
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۷۴۸	۲۲	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۹۰۰	۷۰	▼
پژو ۲۰۷ TU۳ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۰۲	۲ میلیارد و ۱۸۵	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده ۳ (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۴۴۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده ۳ (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۵۱۵	۲۵	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۷۰۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۷۴۵	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۳ میلیارد و ۷۳۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۸۶۰	۳۵	▼
دنایلس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۶۸۵	۱۵	▼
دنایلس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۷۳۰	۲۰	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۵۶۵	۲۰	▼
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۶۹۸	۱۲	▼
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۶۱۰	۳۰	▼
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۸۴۰	۶۰	▼
رانایلس (تورم عقب کاسه ای) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴۰	▼
رانایلس (تورم عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۸۰	۲ میلیارد و ۲۳۰	۴۰	▼
ری ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۳۳۰	۴ میلیارد و ۶۴۵	۳۰	▼
وانتا ۲ ریسان (بامالینیتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۷۵۰	۲۵	▼

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	۰
چانگان UNI-T - توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۶ میلیارد و ۵۸۰	۷ میلیارد و ۴۵۰	۰	۰
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۷۶۲	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
کیا EV۵ تیپ ۷۲ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰
کیا K۵ توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۶۳	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	۰
سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد	۰	۰
سوزوکی گراند ویترا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰
فولکس ID CROZZ PURE PLUS ۴۰ (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۰	۰
فولکس ID UNiX اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۱	۱۰ میلیارد	۰	۰
فولکس ID UNiX پیور (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۸ میلیارد	۰	۰
فولکس تیراک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
هیوندای پالیسید ۲ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیارد	۳۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
هیوندای سنتافه توربو تک دیفرانسیل (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
هیوندای سوناتا ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۱۰ میلیارد	۰	۰
هیوندای النترا ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	۰
مزدا EZ۶ مکس ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۱ میلیارد	۰	۰
مزدا EREVEZE ۶۰ (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰
مزدا CX-۵۰ (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
میتسوبیشی اکلیس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
میتسوبیشی اولتندر ۲.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۱۷ میلیارد	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
نیسان آلتیما (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۰	۰
نیسان پاترول ۶ سیلندر ۳.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۰	۶۵ میلیارد	۰	۰
ویا فیری (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۳ میلیارد	۰	۰
هوال H۹ (۲۰۲۶)	۱۰ میلیارد و ۴۰۵	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
ولوو AWDS۹۰ (۲۰۲۶)	۲۹ میلیارد	۳۳ میلیارد	۰	۰
ولوو COREXC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	۰

سررهنگ یعقوبی افزود: «ماموران در بازرسی از کامیون توقیفی تعداد یک هزار و ۲۸۰ لیتر روغن موتور قاچاق را کشف کردند.»
او با بیان این که ارزش کالاهای مکشوفه برابر با ارزیابی صورت گرفته ۲۵ میلیارد ریال برآورد شده است، گفت: «در این رابطه یک متهم با تشکیل پرونده به مراجع قضائی معرفی شد.»

در توقیف یک دستگاه کامیون در شهرستان شازند، ۲۵ میلیارد ریال روغن موتور قاچاق کشف شد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکزی، فرمانده انتظامی شازند گفت: «روز گذشته ماموران انتظامی ایست و بازرسی توره این شهرستان حین کنترل محورهای مواصلاتی این شهرستان یک دستگاه کامیون حامل کالای قاچاق را شناسایی و متوقف کردند.»

کشف روغن موتور قاچاق در شازند



صنعت روانکار با یکی از سخت ترین بحران های دهه اخیر روبه رو شده است؛

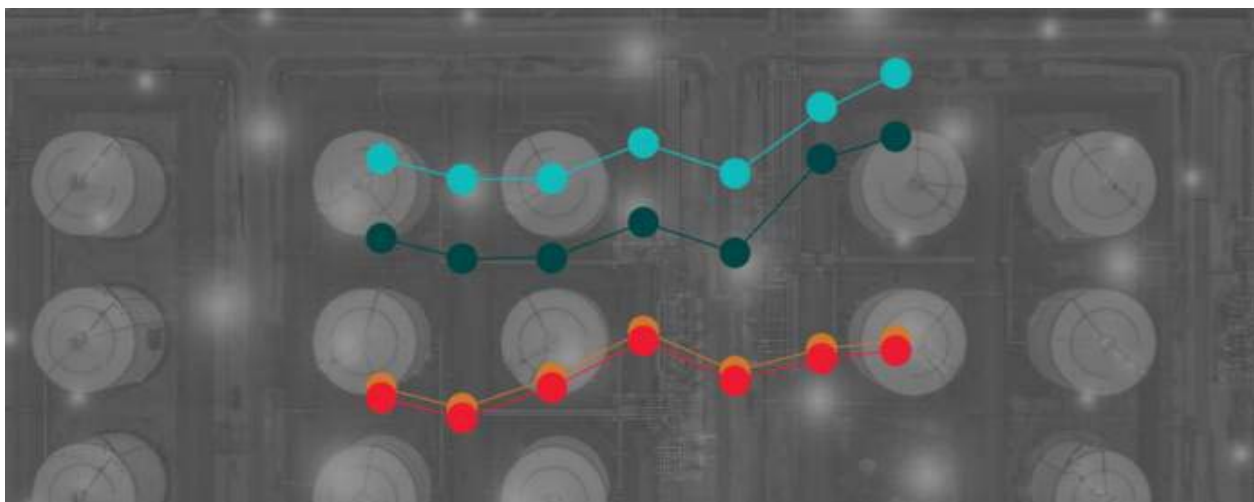
بازار جهانی روغن پایه همچنان زیر سایه بحران خاور میانه

مرحله افزایش قیمت روغن پایه گروه ۳ را اعمال کردند و رشد قیمت هادر برخی موارد بین ۵۰ سنت تا یک دلار در هر گالن گزارش شده است. این در حالی است که بازار پیش از بحران نیز با محدودیت عرضه در برخی گریدها مواجه بود.

صنعت روانکار اکنون با چالشی چندوجهی روبه رو است. از یک سو تولیدکنندگان باید با هزینه های بالاتر مواد اولیه، حمل و نقل و بیمه مواجه شوند و از سوی دیگر مشتریان نیز انتظار دارند قیمت محصولات نهایی تا حد امکان کنترل شود. همین مساله باعث شده بسیاری از شرکت ها به بازنگری در راهبردهای تامین مواد اولیه روی آورند.

کارشناسان معتقدند یکی از پیامدهای بلندمدت این بحران، افزایش توجه به تنوع بخشی منابع تامین خواهد بود. بسیاری از شرکت ها در حال بررسی سرمایه گذاری در ظرفیتهای جدید تولید روغن پایه، توسعه منابع جایگزین و حتی افزایش استفاده از روغن های پایه باز تصفیه شده هستند تا وابستگی خود به مناطق خاص جغرافیایی را کاهش دهند.

در نهایت، گزارش ماه اکتبر نشان می دهد آن چه امروز در بازار روغن پایه رخ می دهد صرفاً یک نوسان مقطعی نیست. بحران اخیر بار دیگر اهمیت امنیت زنجیره تامین را برای صنعت روانکار آشکار کرده است. همان طور که جنگ نفتکش ها در دهه ۱۹۸۰ قواعد تجارت انسرژی را تغییر داد، تنش های امروز نیز می تواند موجب بازنگری گسترده در شیوه تامین، ذخیره سازی و مدیریت ریسک در بازار جهانی روغن پایه شوند؛ بازاری که اکنون بیش از هر زمان دیگری وضعیت آن به تحولات ژئوپلیتیکی گره خورده است.



بعدنبال یافتن منابع جایگزین در آسیا، آمریکای شمالی و سایر مناطق هستند؛ اما حجم محموله های موجود پاسخگوی کل نیاز بازار نیست. واردات از آسیا و کانادا و همچنین تولید داخلی برخی کشورها نتوانسته اند خلأ ایجاد شده را به طور کامل جبران کنند. در نتیجه، برخی تولیدکنندگان روانکار با دشواری در تامین روغن های پایه دارای مشخصات فنی ویژه مواجه شده اند. بازتاب این وضعیت به سرعت در قیمت ها دیده شد. تامین کنندگان آمریکایی در ماه های اوت و سپتامبر چندین

شدت بحران به اندازهای بوده که توزیع کنند رسمی محصولات Adnoc در آمریکا در اواخر ژوئیه مجبور به اعلام وضعیت فورس مازور شد. علت این تصمیم، ناتوانی در دریافت و ارسال محموله های تولیدی ابوظبی عنوان شده است. در همین حال، سایر تامین کنندگان نیز سیاست سهمیه بندی و کنترل فروش را در پیش گرفتند تا موجودی محدود خود را مدیریت کنند. یکی از پیامدهای مهم این بحران، تغییر مسیر جریان تجارت جهانی روغن پایه بوده است. تولیدکنندگان و مصرف کنندگان

محسوب می شوند و کاهش دسترسی به محصولات این منطقه تاثیر مستقیمی بر بازار جهانی گذاشته است.

برآوردها نشان می دهد حدود ۲۵ درصد ظرفیت جهانی تولید روغن پایه گروه ۳ عملاً از دسترس بازار خارج شده است. این موضوع برای تولیدکنندگان روانکار از اهمیت ویژه ای برخوردار است؛ زیرا روغن های پایه گروه ۳ ماده اولیه اصلی بسیاری از روغن های موتور تمام سنتتیک و محصولات دارای تاییدیه های جدید خودروسازان به شمار می روند.

بازار جهانی روغن پایه در ماه های اخیر وارد یکی از بی ثبات ترین دوره های خود شده است؛ وضعیتی که بسیاری از فعالان صنعت روانکار آن را با بحران های بزرگ گذشته مقایسه می کنند. بر اساس گزارش ماه اکتبر Lubes & Greases، تداوم تنش های نظامی میان آمریکا و ایران و محدود شدن تردد دریایی در منطقه خلیج فارس، تاثیر عمیقی بر زنجیره تامین روغن پایه در جهان گذاشته و به ویژه بازار روغن های پایه گروه ۳ را با کمبود عرضه بی سابقه ای مواجه کرده است. تحلیلگران این شرایط را یادآور «جنگ نفتکش ها» در دهه ۱۹۸۰ می دانند؛ دوره ای که در جریان جنگ ایران و عراق، حملات به کشتی های تجاری و زیرساخت های انرژی به یکی از مهم ترین عوامل بی ثباتی بازار جهانی نفت تبدیل شد. تفاوت امروز در آن است که علاوه بر تنگه هرمز، مسیرهای دریایی دیگری نیز با محدودیت و ناامنی روبه رو شده اند. حملات در دریای سرخ و مشکلات تردد در باب المندب باعث شده بسیاری از نفتکش ها و کشتی های حامل فراورده های نفتی ناچار شوند مسیر طولانی دماغه امیدنیک در جنوب آفریقا را انتخاب کنند؛ اتفاقی که هزینه حمل و نقل، زمان تحویل و حق بیمه کشتی ها را به شدت افزایش داده است.

بسا این حال، برای صنعت روانکار آن چه بیش از نفت خام و سوخت اهمیت دارد، اختلال در تجارت روغن پایه است. گزارش یادشده تاکید می کند که ادامه محدودیت های تردد در تنگه هرمز عملاً صادرات بخش بزرگی از ظرفیت تولید روغن پایه گروه ۳ خاورمیانه را مختل کرده است. کشورهای بحرین، قطر و ابوظبی از مهم ترین مراکز تولید روغن پایه گروه ۳ جهان



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

"PERSEVERANCE AT EVERY CROSSROADS, COMPANIONSHIP ON EVERY PATH."



لکسوس LFA یکی از نمونه‌های بر جسته مهندسی آبرودینامیک در نسل سوپراسپرت‌های مدرن است؛ خودرویی که در طراحی آن کاهش مقاومت هوا، افزایش نیروی عمودی و تأمین هوای مورد نیاز برای خنک کاری پیش‌رانه و ترمزها هم‌زمان مورد توجه قرار گرفت. بدنه کپار تفاع و خطوط پیوسته از سقف تا ر کاب، جریان هوا را با آشفتنی کمتر در امتداد خودرو هدایت می‌کنند. استفاده گسترده از پلاستیک تقویت‌شده با الیاف کربن CFRP نیز امکان ایجاد لبه‌های تیز و سطوح پیچیده‌ای را فراهم کرد که به بهبود مدیریت جریان هوا کمک می‌کردند. یکی از مهم‌ترین عناصر

چرا لکسوس «LFA» در مهندسی برتر است؟



نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۵۸۴

گزینه ۱ ۲۹ درصد

گزینه ۲ ۱۱ درصد

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما آیا استفاده از مکمل و اکتان‌های سوخت می‌تواند در افزایش کیفیت سوخت بنزین اثر گذار باشد؟

در پاسخ به این پرسش ۲۹ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۷۱ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رای داده بودند.

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۲۵۸۵

کدام آپشن زیر در خودرو کاربردی تر است؟

۱- سقف پانوراما و تنظیم برقی صندلی‌های جلو
۲- گرم‌کن و سردکن صندلی‌ها و تهویه مطبوع اتوماتیک

تلگرام

Telegram

بلاگین-هیبریدها؛ رقیب جدی خودروهای برقی؟

این روزها در حالی که خودروهای تمام‌برقی بخش قابل توجهی از بازار جهانی را به‌خود اختصاص داده‌اند، پلاگین-هیبریدها نیز در حال تبدیل شدن به یکی از گزینه‌های مهم صنعت خودرو هستند. ترکیب موتور احتراق داخلی با موتور الکتریکی و باتری قابل شارژ، به این خودروها اجازه می‌دهد برای سفرهای روزمره تا حد زیادی با انرژی برق حرکت کنند و در مسیرهای طولانی، وابستگی به زیرساخت شارژ را کاهش دهند. اما پرسش این‌جاست که آیا افزایش فروش پلاگین-هیبریدها می‌تواند روند گذار صنعت خودرو به برقی‌سازی را تغییر دهد؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

آمارهای جهانی نشان می‌دهد PHEVها در برخی بازارها با استقبال قابل توجهی مواجه شده‌اند. طبق گزارش آژانس بین‌المللی انرژی، در سال ۲۰۲۴ فروش خودروهای پلاگین-هیبرید در چین حدود ۸۰ درصد رشد کرده؛ در حالی که فروش خودروهای تمام‌برقی حدود ۲۰ درصد افزایش داشت. این اختلاف نشان می‌دهد بخشی از خریداران، ترکیب برد الکتریکی و موتور احتراقی را راهکاری عملی برای گذار به خودروهای برقی می‌دانند. همچنین بسیاری از کارشناسان تخصصی خودرو بر این باورند که پلاگین-هیبریدها بهترین گزینه برای کشورهای خاورمیانه‌ای و آفریقای هستند؛ چراکه زیرساخت لازم برای تأمین انرژی الکتریکی را ندارند.

موسوی

در سال ۲۰۲۵، رشد پلاگین-هیبریدها در چین تنها حدود ۴ درصد بود و در فرانسه فروش آن‌ها ۲۵ درصد کاهش یافت. بنابراین سیاست‌های دولتی، قیمت سوخت و برق، زیرساخت شارژ و نحوه استفاده مالکان، نقش مهمی در میزان فروش این خودروها دارند. در نهایت به نظر می‌رسد پلاگین-هیبریدها در کوتاه‌مدت می‌توانند یک فناوری گذار مهم باشند؛ اما میزان موفقیت آن‌ها به شرایط هر بازار و سرعت توسعه خودروهای تمام‌برقی وابسته خواهد بود.

اقبالی

Message



صدای منتظر

۸۸۲۰۶۷۶۱

مراقب امداد خودروهای سودجو باشید!

خودرو چینی مونتاژی اتوماتیک مدل ۱۳۹۶ دارم و چندی پیش در زمان حرکت با سرعت ۷۰ تا ۸۰ کیلومتر بر ساعت، دنده آن با تأخیر و به‌سختی تعویض می‌شد. برای رفع مشکل از یک امداد خودرو متفرقه کمک گرفتم. تکنسین آن نیز ضمن تعویض دو قطعه برقی خودرویم، مبلغ ۲ میلیون تومان بابت هزینه قطعه و دستمزد دریافت کرد. با این حال مشکل خودرویم برطرف نشد و با مراجعه به تعمیرگاه تخصصی، مکانیک بعد از بررسی اعلام کرد که گیربکس خودرویم باید باز شود و هیچ نیازی به تعویض قطعات برقی نبوده است.

احمدیان-تهران

«G90»، تعریف فوق کره‌ای از یک سدان؛

آیا «جنسیس» می‌تواند با بزرگان رقابت کند؟



جنسیس G۹۰ مدل ۲۰۲۶ پرچمدار سدان‌های این برند لوکس کره‌ای است؛ خودرویی که مستقیماً در کلاس سدان‌های فول سایز لوکس قرار می‌گیرد و رقبایی مانند مرسدس بنز S کلاس و بام‌و سری ۷ را هدف قرار داده است. نسل فعلی G۹۰ که از مدل ۲۰۲۳ وارد بازار شد، برای مدل ۲۰۲۶ عمدتاً بدون تغییرات اساسی ادامه پیدا می‌کند، اما نسخه جدید Prestige Black به بالاترین سطح خانواده G۹۰ اضافه شده است.

طراحی خارجی

G۹۰ در نمای خارجی ترکیبی از وقار، سادگی و جزئیات دقیق طراحی را ارائه می‌دهد. دماغه خودرو با جلوپنجره بزرگ و الگوی اختصاصی جنسیس شکل گرفته و چراغ‌های باریک دوخطی، یکی از مهم‌ترین عناصر هویتی آن هستند. این ساختار نورپردازی در قسمت عقب نیز ادامه پیدا کرده و باعث شده G۹۰ در مقایسه با بسیاری از سدان‌های سنتی این کلاس، ظاهری متمایز داشته باشد. فرم بدنه با سقف کشیده، کاپوت بلند و خطوط نرم و پیوسته طراحی شده است. طراحان جنسیس تلاش کرده‌اند به‌جای استفاده گسترده از خطوط تیز و پیچیده، بر تناسب بدنه و سطوح یکپارچه تأکید کنند. نسخه Prestige Black برای سال ۲۰۲۶، از همین زبان طراحی با جزئیات مشکی، تریم بیرونی تیره و رینگ‌های ۲۱ اینچی مشکی مات بهره می‌برد تا ظاهر تهاجمی‌تری داشته باشد. G۹۰ حدود ۵۲۷.۶ سانتی‌متر طول و ۳۱۸ سانتی‌متر فاصله محوری دارد؛ بنابراین فضای قابل توجهی برای سرنشینان، به‌خصوص در ردیف دوم فراهم می‌کند. رینگ‌های ۲۰ اینچی در نسخه ۳.۵ TAWD و نمونه‌های ۲۱ اینچی در نسخه E-SC، بخشی از ترکیب ظاهری و فنی خودرو هستند.

طراحی داخلی

کابین G۹۰ مهم‌ترین نقطه‌قوت آن محسوب می‌شود. جنسیس فضای داخلی را با تمرکز بر سکوت، راحتی و کیفیت متریال طراحی کرده و حتی نسخه پایه نیز به صندلی‌های چرمی ناپا، صندلی‌های جلو با قابلیت ماساژ، گرم‌کن و تهویه مجهز است. ردیف دوم نیز از صندلی‌های گرم‌شونده، پرده‌های برقی شیشه‌ها و فضای مناسب برای سرنشینان برخوردار است. در نسخه E-SC، امکانات ردیف دوم افزایش پیدا می‌کند و صندلی‌های عقب علاوه بر تنظیمات برقی، قابلیت تهویه و ماساژ نیز دارند. این موضوع نشان می‌دهد G۹۰ تنها برای راننده طراحی نشده و تجربه سرنشینان عقب، خصوصاً در استفاده تشریفاتی، یکی از اهداف اصلی آن بوده است. در بخش فناوری، یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای سیستم اطلاعات سرگرمی و نمایشگر دیجیتال ۱۲.۳ اینچی دیگری برای مجموعه نشان‌دهنده‌ها استفاده شده است. هدپدیسپلی، شارژر بی‌سیم تلفن همراه، سیستم هشدار نقاط کور، سیستم هشدار انحراف از مسیر، اپل کارپلی و اندروید اتوبی‌سیم و سیستم صوتی Bang & Olufsen

نیز در فهرست تجهیزات قرار دارند. نسخه‌های بالاتر از سیستم صوتی پیشرفته‌تر ۲۳ بلندگوی بهره می‌برند.

مشخصات فنی

تمام نسخه‌های G۹۰ مدل ۲۰۲۶ از موتور ۳.۵ لیتری ۷۶ توپین-توربو استفاده می‌کنند. در نسخه ۳.۵ TAWD این موتور ۳۷۵ اسب‌بخار قدرت و حدود ۵۳۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این پیش‌رانه به گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک و سامانه چهارچرخ‌محرك متصل است. نسخه قدرتمندتر ۳.۵ TE-SC به یک سوپرشارژر برقی مجهز است که از سامانه ۴۸ ولتی استفاده می‌کند. خروجی این مجموعه به ۴۰۹ اسب‌بخار قدرت و حدود ۵۵۰ نیوتون‌متر گشتاور افزایش می‌یابد. سیستم تعلیق تطبیقی الکتریکی با قابلیت پیش‌بینی سطح جاده نیز برای افزایش کیفیت سواری به کار گرفته شده است. از نظر ابعاد، G۹۰ دارای سیستم تعلیق چندانصالی در محورهای جلو و عقب است و ترمزهای دیسکی چهارچرخ نیز وظیفه توقف این سدان بزرگ را برعهده دارند. نسخه‌های مجهز از سیستم تعلیق بادی و حالت رانندگی Chauffeur نیز برای افزایش آسایش سرنشینان استفاده می‌کنند.

قیمت

قیمت پایه ۳.۵ TAWD G۹۰ مدل ۲۰۲۶ در آمریکا ۹۲ هزار و ۷۰۰ دلار اعلام شده و با هزینه حمل به ۹۴ هزار و ۲۴۵ دلار می‌رسد. نسخه SC-3.۵ TE با قیمت پایه ۱۰۳ هزار دلار و نسخه Prestige Black به ۱۰۵ هزار و ۷۵۰ دلار می‌رسد.



پیامک

SMS

کدام روغن موتور مناسب است؟



خودرو کوپه تویوتا GT۸۶ دارم و چند روزی است به‌دنبال روغن موتور مناسب برای خودرویم هستم، با توجه به شرایط فعلی و سوخت نامرغوب کشور چه نوع روغن موتوری برای خودرویم مناسب است؟

گودرزی-تهران

پیش از این که مناسب‌ترین روغن موتور برای پیش‌رانه خودروی تان را به‌شما معرفی کنیم، باید درباره پیش‌رانه خودروی تان اطلاعات نسبتاً کاملی داشته باشید. تویوتا GT۸۶ یا ۸۶، یا سایون FR-S در حقیقت همان سوبارو BRZ هستند. به عبارت ساده‌تر کمپانی تویوتا سال ۲۰۱۳ با استفاده از همان پلت‌فرم و بدنه مشترک سوبارو BRZ، کوپه جدیدی به نام GT۸۶، ۸۶ و یا سایون FR-S را به تولید رساند. این خودرو کوپه که با حجم‌های ماهیچه‌ای روی بدنه توانسته استایل عضلانی و باوقاری داشته باشد، با توجه به طراحی چراغ‌های جلو و برآمدگی‌های روی گل‌گیرهای جلو، چهره کاملاً تهاجمی دارد. برای این اساس از نظر طراحی بسیار مورد توجه و استقبال اسپرت‌دوستان قرار گرفت. قلب تپنده این کوپه جسور تویوتا را یک موتور فوق‌العاده پرتوان و کم‌استهلاک تشکیل می‌دهد. پیش‌رانه تویوتا GT۸۶ همان قوای محرکه سوبارو BRZ است؛ در واقع این موتور موسوم به GSE-U ۴ است. این پیش‌رانه با کد FA۲۰ برای کوپه جسور سوبارو معرفی می‌شود. نکته بسیار مهم برای مالکان خودروهای تویوتا GT۸۶ در داخل کشور این است که این کوپه جسور ژاپنی مجهز به یک موتور خوابیده یا تخت است. به عبارت دیگر برخلاف خودروهای حاضر در بازار که دارای پیش‌رانه‌های خطی هستند، این کوپه ساموایی از پیش‌رانه تخت یا خوابیده برخوردار است که نوع طراحی این پیش‌رانه به‌صورت دوردیف است و زاویه بین سیلندرها ۱۸۰ درجه است. بر این اساس با نام خوابیده یا تخت شناخته می‌شوند. پیش‌رانه‌های تخت از باکیفیت‌ترین مدل‌های بنزینی حاضر در صنعت خودروسازی جهان هستند که کمپانی‌های مطرح مانند پورشه از آن به‌صورت گسترده در سوپراسپرت خود استفاده می‌کند. بر این اساس این پیش‌رانه از نظر خرابی و استهلاک، به‌دلیل ماهیت و نوع طراحی این پیش‌رانه، در سطح پایین‌تری نسبت به سایر مدل‌های موتورهای بنزینی قرار دارد. از سوی دیگر کیفیت ساخت این موتور در سطح بالایی قرار دارد که با توجه به شرایط کیفیت سوخت بنزین کشورمان، استهلاک پایینی دارد. نکته بسیار مهم در انتخاب روغن موتور است. زیرا اگر روغن موتور با کیفیت در موتور ریخته شود، هزینه نگهداری و خرابی موتور را کاهش می‌دهد. اما این نکته را فراموش نکنید که همواره در روزنامه «دنیای خودرو» بر این نکته تأکید شده که مناسب‌ترین و باکیفیت‌ترین روغن موتور برای انواع خودروها در کتابچه یا دفترچه راهنمای آن‌ها ذکر شده و این گزینه باید مورد تأیید کمپانی سازنده خودرو باشد. بنابراین باتوجه به آن چه در کتابچه راهنمای خودرو تویوتا GT۸۶ آمده، استفاده از روغن موتور با درجه گرانی ۰W۲۰ یا ۵W۲۰ برای این خودرو مناسب است. کمپانی تویوتا به مالکان خودروهای GT۸۶ توصیه می‌کند در صورت عدم دسترسی به روغن موتور ۰W۲۰، نوع ۵W۲۰ را انتخاب کنند. اما کمپانی تویوتا برای مالکانی که در مناطقی مانند خاورمیانه و آفریقا حضور دارند، روغن موتور ۵W۳۰ را توصیه می‌کند. بنابراین روغن موتور خارج از این درجه گرانی و یا یسکوزیته، برای پیش‌رانه U-GSE ۴ توصیه نمی‌شود. همچنین این نوع روغن موتور با درجه SN باید مورد استفاده قرار گیرد. بر این اساس کاسترول آچ‌فول سنتتیک یا والوالین SynPower فول سنتتیک و یا توتاجی اکودرایو پرو را تهیه و برای خودروی تان استفاده کنید.



کشف لاستیک‌های سنگین قاچاق در اسفراين



فرمانده انتظامی اسفراين از توقیف یک دستگاه خودرو و نپسان حامل ۱۸ حلقه لاستیک قاچاق میلیاردی در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیماي خراسان شمالی، سرهنگ محمد روئنا گفت: «در راستای مبارزه با قاچاق کالا و کسب خبری مبنی بر بارگیری لاستیک‌های قاچاق، ماموران با هماهنگی قضائی، خودرو حامل لاستیک‌های قاچاق را در محور اسفراين به سبزوار متوقف کردند.» وی افزود: «در بازرسی از این خودرو ۱۸ حلقه لاستیک خودرو سنگین که فاقد هرگونه مدارک و بارنامه بود کشف و ضبط شد.» وی با بیان این‌که در بررسی به عمل آمده کارشناسان،

ارزش این کالا را بیش از ۳ میلیارد ریال برآورد کردند، افزود: «در نهایت متهم پس از تکمیل پرونده به تعزیرات حکومتی معرفی و لاستیک‌های قاچاق به سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی تحویل داده شد.» فرمانده انتظامی اسفراين با تأکید بر این‌که وجود کالای قاچاق به اقتصاد کشور ضربه سنگینی وارد خواهد کرد، از شهروندان خواست برای کمک به اقتصاد و شکوفایی ایران اسلامی، در صورت اطلاع از این‌گونه موارد، بلافاصله مراتب را از طریق پل ارتباطی ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.

دومین نشست هفتمین نمایشگاه لجستیک و حمل‌ونقل کشور برگزار شد

ضرورت اتحاد تایر ساز و خودروساز برای برون‌رفت از بحران کنونی



«صبح روز سه‌شنبه، ۱۴ مهرماه نشست خبری هفتمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته با حضور فعالان این حوزه و روسای انجمن‌ها و تشکلهای فعال در این حوزه از جمله انجمن زنجیره تأمین و تولید تایر و لاستیک استان تهران برگزار شد این نمایشگاه که برای نخستین‌بار میزبان شرکت‌های فعال در حوزه تولید تایر و صنایع وابسته به آن است، قرار است ۲۶ تا ۲۹ آذرماه در محل نمایشگاه‌های بین‌المللی برگزار شود به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «لاستیک‌پرس» رئیس سازمان توسعه تجارت کشور شهریورماه سال جاری با ارسال نامه‌ای به انجمن زنجیره تأمین و تولید تایر و لاستیک استان تهران، از این انجمن خواست در فضایی به متر ۱۲۰۰ متر در یکی از سالن‌های اصلی نمایشگاه، نسبت به حضور اعضا اقدامات لازم صورت بگیرد که این تصمیم با استقبال فعالان حوزه‌های مختلف زنجیره صنعت تایر و لاستیک رویه‌رو شده است در نشست هم‌اندیشی که امروز با حضور دست‌اندرکاران این نمایشگاه برگزار شد، موضوعات جانبی در ارتباط با نحوه برگزاری نمایشگاه مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت. در این جلسه که با حضور معاونت سازمان توسعه تجارت، پیمان سنندجی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق تهران، رئیس اتحادیه لاستیک اتاق اصناف، دبیر انجمن زنجیره تأمین مواد اولیه و تایر و لاستیک استان تهران، قائم‌مقام میلاد نور (برگزارکننده نمایشگاه‌های بین‌المللی)، روسا و دبیران انجمن‌های فعال، مناطق آزاد تجاری و فعالان حوزه حمل‌ونقل و ... برگزار شد، نظرات شرکت‌کنندگان در ارتباط با برگزاری این نمایشگاه مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت

در این جلسه مهندس پیروز نوایی، دبیر انجمن زنجیره تأمین مواد اولیه و تایر و لاستیک استان تهران با انتقاد از برگزاری نمایشگاهی در حوزه حمل‌ونقل بلافاصله پس از برگزاری نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل و لجستیک گفت: «نمایشگاه ۲۶ تا ۲۹ آذرماه که با حضور شرکت‌های بین‌المللی صنعت تایر برگزار می‌شود فرصت فوق‌العاده‌ای برای تبادل و همکاری بین شرکت‌های تایر ساز و خودروساز است و همچنین شرکت‌های فعال در حوزه زنجیره ارزش صنعت تایر نیز فرصتی خواهند یافت تا با برقراری ارتباطات درون‌گروهی همکاری‌های جدیدی را متناسب با شرایط کشور تعریف کنند و همکاری انجمن با شرکت برگزارکننده و سازمان توسعه تجارت فرصتی ایجاد کرده تا با کمترین هزینه و بیشترین بازده، این نمایشگاه برگزار شود و از این منظر فرصتی فوق‌العاده برای فعالان صنعت ایجاد می‌شود؛ درحالی که نمایشگاه دوم که یک نمایشگاه استانی است، چنین ظرفیتی ندارد»

او در بخش دیگر صحبت‌های خود با بیان این‌که ضروری است نمایشگاه استانی برگزار نشود، افزود: «مجموع نمایشگاه دوم که قرار است ۲۹ آذر تا اول دی برگزار شود، استانی است و توسط بخش خصوصی برگزار شود و با آن‌که تقریباً دو برابر نمایشگاه بین‌المللی لجستیک برای شرکت‌کنندگان تمام می‌شود، از بازدهی لازم نیز برخوردار نیست؛ زیرا نمایشگاه بین‌المللی پیش از آن برگزار شده و شرکت‌های مختلف از سراسر کشور و برخی شرکت‌های خارجی نیز در آن حضور دارند و از این منظر وزن بالایی دارد»

امیر روشن، معاون کسب‌وکارهای بین‌المللی سازمان توسعه تجارت در نشست خبری هفتمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته با اشاره به تأثیر جنگ و تحریم بر مسیرهای تجارت خارجی کشور اظهار کرد: «محدودیت‌های ایجادشده در سال گذشته، اهمیت استفاده از مسیرهای جایگزین حمل‌ونقل و توسعه ظرفیت‌های لجستیکی کشور را بیش از گذشته نمایان کرد؛ چراکه ظرفیت موجود در برخی مسیرهای جایگزین پاسخگوی نیاز تجارت خارجی کشور نیست»

وی با بیان این‌که ظرفیت حمل‌ونقل دریایی در آب‌های آزاد با ظرفیت مسیرهای محدودتر مانند دریای خزر قابل مقایسه نیست، افزود: «در شرایطی که بخشی از مسیرهای تجاری کشور با محدودیت مواجه می‌شود، باید از تمام ظرفیت‌های موجود در حوزه حمل‌ونقل، بنادر، مسیرهای ریلی، جاده‌ای و کریدورهای منطقه‌ای استفاده کرد و وابستگی تجارت خارجی به یک مسیر مشخص را کاهش داد»

معاون کسب‌وکارهای بین‌المللی سازمان توسعه تجارت با اشاره به اهمیت برگزاری نمایشگاه حمل‌ونقل و لجستیک ادامه داد: «بخش قابل توجهی از مشکلات امروز کشور در حوزه تجارت و حمل‌ونقل، به هماهنگی و برنامه‌ریزی میان دستگاه‌های مختلف بازمی‌گردد و چنین نمایشگاه‌هایی می‌تواند محلی برای گردهم آمدن فعالان دولتی، بخش خصوصی و تشکلهای تخصصی و طرح مسائل روز صنعت باشد»

روشن با تأکید بر حضور فعال‌تر سازمان توسعه تجارت در نمایشگاه ادامه داد: «در ماه‌های گذشته جلسات متعددی برای افزایش نقش سازمان توسعه تجارت در این رویداد برگزار شده است و تلاش داریم نمایشگاه از یک رویداد صرفاً نمایشگاهی فراتر رفته و به بستری برای حل مسائل واقعی فعالان اقتصادی تبدیل شود»

وی همچنین بر ضرورت حضور دستگاه‌هایی مانند گمرک و سازمان ملی استاندارد در زنجیره لجستیک تأکید کرد و گفت: «نمی‌توان زنجیره حمل‌ونقل و تجارت را بدون در نظر گرفتن نقش گمرک و استاندارد بررسی کرد؛ بنابراین حضور و مشارکت این دستگاه‌ها در برنامه‌های تخصصی نمایشگاه می‌تواند به شناسایی و رفع گلوگاه‌های موجود در مسیر تجارت کمک کند»

معاون سازمان توسعه تجارت از برنامه امضای تفاهم‌نامه همکاری میان بنادر خشک شیان و بندر خشک پیشگامان یزد در جریان برگزاری این نمایشگاه خبر داد و گفت: «توسعه بنادر خشک و ایجاد پیوند میان این مراکز می‌تواند در توزیع بار، کاهش فشار بر مسیرهای اصلی و تقویت شبکه لجستیکی کشور موثر باشد»

روشن همچنین از پیگیری برگزاری نشست میان مسئولان مناطق آزاد ایران و پاکستان خبر داد و افزود: «با توجه به ظرفیت‌های موجود در دو کشور و مشکلاتی که در حوزه تجارت و حمل‌ونقل میان ایران و پاکستان وجود دارد، تلاش شده است این نشست در حاشیه نمایشگاه برگزار شود تا زمینه گفت‌وگوی

مستقیم میان مناطق آزاد و فعالان اقتصادی دو طرف فراهم شود»

وی یکی دیگر از برنامه‌های مورد پیگیری را توسعه همکاری‌های گمرکی ایران و کشورهای منطقه عنوان کرد و گفت: «موضوع تبادل آنلاین اسناد و مستندات گمرکی از جمله محورهایی است که برای تسهیل فرآیندهای لجستیکی دنبال می‌شود. الکترونیکی شدن اسناد گمرکی می‌تواند بخشی از زمان و هزینه مبادلات تجاری را کاهش دهد و روند عبور کالا از مرزها را تسهیل کند»

پیگیری کریدور ریلی ایران، ترکمنستان و چین معاون کسب‌وکارهای بین‌المللی سازمان توسعه تجارت با اشاره به برنامه برگزاری اجلاس فرصت‌ها و چالش‌های مسیر ریلی ایران به چین اظهار کرد: «این موضوع با حضور مقام‌های ارشد حوزه راه‌آهن ایران، ترکمنستان و چین پیگیری خواهد شد و شرکت راه‌آهن نیز برای برگزاری این نشست و حضور فعال در آن اعلام آمادگی کرده است»

روشن ادامه داد: «یکی از مسائل مهم فعالان تجاری و صادرکنندگانی که از مسیر ریلی چین استفاده می‌کنند، افزایش زمان رسیدن کالا به مقصد است؛ به‌گونه‌ای که در برخی موارد زمان انتقال محموله که بیش از این حدود ۱۵ تا ۲۰ روز می‌دود، اکنون به دو تا سه ماه افزایش یافته است»

وی افزود: «بخشی از این مشکل به محدودیت‌ها و ضعف‌های زیرساختی بازمی‌گردد و باید برای رفع آن برنامه‌ریزی شود؛ زیرا طولانی شدن زمان حمل، علاوه بر افزایش هزینه‌های لجستیکی، قدرت رقابت صادرکنندگان و واردکنندگان را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد»

معاون سازمان توسعه تجارت با تأکید بر ضرورت بازنگری در طراحی مسیرهای پایدار تجاری کشور گفت: «در سال‌های گذشته از منظر پدافند غیرعامل، به اندازه کافی به تفکیک و تنوع مسیرهای لجستیکی توجه نشده و بخش قابل توجهی از تجارت کشور به ظرفیت‌های حمل‌ونقل در خلیج فارس وابسته بوده است»

روشن تصریح کرد: «تجربه محدودیت‌های ایجادشده نشان داد که تمرکز بیش از حد بر یک مسیر یا یک شیوه حمل‌ونقل می‌تواند تجارت خارجی کشور را در برابر شوک‌های منطقه‌ای آسیب‌پذیر کند. بنابراین باید مسیرهای جایگزین و کریدورهای متنوع از جمله

نوربان

نمایشگاه ۲۶ تا ۲۹ آذرماه که با حضور شرکت‌های بین‌المللی صنعت تایر برگزار می‌شود فرصت فوق‌العاده‌ای برای تبادل و همکاری بین شرکت‌های تایر ساز و خودروساز است

مسیرهای ریلی، جاده‌ای، بنادر شمالی و مسیرهای ارتباطی با کشورهای منطقه توسعه پیدا کند»

وی از پیگیری مذاکرات میان مسئولان بنادر ایران و پاکستان برای حل مسائل حوزه حمل‌ونقل دریایی خبر داد و گفت: «موضوعات مربوط به همکاری‌های

بندری و تسهیل جریان کالا میان دو کشور در حال بررسی است و تلاش می‌شود از ظرفیت این همکاری‌ها برای تقویت مسیرهای جایگزین استفاده شود»

روشن همچنین به سفر اخیر هیات ایرانی به بلاروس و حضور در اجلاس اقتصادی اوراسیا اشاره کرد و گفت: «در این نشست، موضوع توسعه همکاری‌های حمل‌ونقلی میان ایران و بلاروس مورد توجه قرار گرفت و مقرر شد هیاتی از فعالان حوزه حمل‌ونقل و بلاروس برای بررسی زمینه‌های همکاری به ایران سفر کند»

وی افزود: «توسعه همکاری با کشورهای منطقه و اعضای مسیرهای ترانزیتی می‌تواند به ایجاد مسیرهای متنوع‌تر برای تجارت خارجی و کاهش آسیب‌پذیری زنجیره تأمین کشور کمک کند»

معاون کسب‌وکارهای بین‌المللی سازمان توسعه تجارت با اشاره به نقش بخش خصوصی در توسعه همکاری‌های بین‌المللی اظهار کرد: «اگر کشور از ظرفیت صادراتی برخوردار باشد اما ابزار اتصال به

بازارهای هدف و مسیرهای پایدار حمل‌ونقل را در اختیار نداشته باشد، امکان تحقق کامل ظرفیت تجارت خارجی وجود نخواهد داشت»

روشن گفت: «از انجمن‌ها و تشکلهای تخصصی خواسته شده است شرکای خارجی و طرف‌های تجاری خود را که با آن‌ها مسائل یا زمینه‌های همکاری دارند، برای حضور در این نمایشگاه دعوت کنند تا امکان گفت‌وگوی مستقیم میان فعالان اقتصادی داخلی و خارجی فراهم شود»

وی افزود: «سازمان توسعه تجارت آمادگی دارد هزینه حضور برخی طرف‌های خارجی معرفی شده از سوی تشکلهای را را تقبل کند تا حضور آن‌ها در فضای نمایشگاه امکان‌پذیر شود و مذاکرات تجاری از سطح دیدارهای عمومی فراتر رفته و به تفاهم‌های عملیاتی و همکاری‌های مشترک منجر شود»

معاون سازمان توسعه تجارت تأکید کرد: «هدف این است که نمایشگاه امسال صرفاً محلی برای بازدید و عرضه توانمندی‌ها نباشد، بلکه خروجی مشخص و قابل اندازه‌گیری در حوزه همکاری‌های تجاری، لجستیکی و بین‌المللی داشته باشد»

روشن ادامه داد: «در صورتی که فعالان بخش خصوصی برای توسعه همکاری با مناطق مختلف یا کشورهای هدف نیازمند هماهنگی‌های دولتی باشند، سازمان توسعه تجارت آمادگی دارد این هماهنگی‌ها را انجام دهد»

وی افزود: «همچنین در صورت حضور میهمانان خارجی، سفارتخانه‌ها و رایزنان بازرگانی ایران در کشورهای مختلف می‌توانند در زمینه هماهنگی و برقراری ارتباط میان طرف‌های تجاری نقش آفرینی کنند تا فرصت‌های ایجادشده در نمایشگاه به مذاکرات و قراردادهای اقتصادی تبدیل شود»

معاون کسب‌وکارهای بین‌المللی سازمان توسعه تجارت درباره روند برگزاری این نمایشگاه نیز گفت: «پیشنهاد برگزاری نمایشگاه حمل‌ونقل و لجستیک در هفته حمل‌ونقل از سوی وزارت راه‌وشهرسازی مطرح و پیگیری شد و با وجود محدودیت‌ها و شرایط دشواری که صنعت نمایشگاهی کشور در سال گذشته با آن مواجه بوده، برنامه برگزاری این رویداد دنبال شد»

روشن اظهار کرد: «بخشی از نمایشگاه‌های برنامه‌ریزی شده در سال گذشته و ماه‌های ابتدایی امسال به دلیل شرایط کشور برگزار نشد، اما با همکاری شرکت سه‌سهمی نمایشگاه‌های بین‌المللی، این نمایشگاه در موعد مقرر برنامه‌ریزی شده است»



سیستم ترمز بی نظیر لامبورگینی «آونتادور»

« لامبورگینی آونتادور SVJ برای مهار عملکرد فوق العاده خود به سامانه ترمز کربن-سرامیکی مجهز شده است. این سیستم از مدار هیدرولیکی دوگانه، بوستر خلا و کالیبرهای ثابت آلومینیومی بهره می‌برد؛ کالیبرهای محور جلو ۶ پیستونه و نمونه‌های عقب چهار پیستونه هستند. دیسک‌های کربن-سرامیکی هر دو محور نیز به‌صورت تهویه‌شده و سوراخ‌دار طراحی شده‌اند؛ قطر و ضخامت دیسک‌های جلو به ترتیب ۳۸۰ و ۳۸ میلی‌متر و در عقب ۳۸۰ و ۲۸ میلی‌متر است. استفاده از کربن-سرامیک علاوه بر مقاومت حرارتی بالا، امکان حفظ عملکرد ترمزگیری در

ترمزهای بیابایی و شرایط رانندگی پر فشار را فراهم می‌کند. این ویژگی برای SVJ که ۱۷۷۰ اسب‌بخار قدرت دارد، اهمیت ویژه‌ای دارد. قیمت لنت‌های اصلی نیز مانند خود خودرو بسیار بالا است. در فهرست قطعات انگلیسی‌زبان، مجموعه لنت جلو با شماره قطعه ۶۹۸۱۵۱ حدود یک هزار و ۶۴۸ دلار قیمت دارد؛ مجموعه لنت عقب با شماره ۶۹۸۴۵۱ نیز حدود یک هزار و ۳۵۹ دلار عرضه شده است. بنابراین فقط خرید یک دست لنت برای هر دو محور می‌تواند حدود ۳ هزار دلار هزینه داشته باشد؛ بدون احتساب اجرت، مالیات و حمل‌ونقل.

کاهش شدید تولید قبل از تحریم جدید آمریکا صورت گرفته است!

دست‌های پنهان از قبل توان زنجیره تامین را پایین آورد!



است، از سخنرانی حمایتی بهره‌چندانی نمی‌برد. فشار مالیات و بیمه، تأخیر در تأمین ارز و دشواری دسترسی به تسهیلات، وقتی روی مطالبات پرداخت نشده انباشته می‌شوند، می‌توانند فرصت مقابله با تحریم را از بنگاه بگیرند

مسئولیت‌ها روشن است. قطعه‌ساز باید اقلامی را که نبودشان خط را متوقف می‌کند شناسایی کند، منابع جایگزین را پیش از بحران بیازماید و ذخایر محدودش را هذقمند نگه دارد. تشکلهای باید همکاری در ارزیابی تأمین کنندگان و استفاده مشترک از ظرفیت‌های آزمایشگاهی را تسهیل کنند. خودروساز باید برنامه سفارش قابل اتکا و پرداخت منظم داشته باشد. دولت نیز باید اختلال انرژی و موانع اداری تأمین را کاهش دهد و دسترسی عملی بنگاه به سرمایه در گردش را فراهم کند

آینده به‌همین تصمیم‌ها وابسته است. بازگشت بخشی از مطالبات و ثبات

بیشتر در تأمین می‌تواند فرصت استفاده از تجربه و توان فنی موجود را فراهم کند. ادامه تأخیر پرداخت‌ها همراه با اختلال خارجی، خطر کاهش بیشتر تیراژ، افزایش خودروهایی ناقص و خروج تأمین کنندگان از چرخه تولید را بالا می‌برد. موجودی فعلی ممکن است مدتی اثر فشار را عقب بیندازد؛ آزمون اصلی هنگام خرید و تجدید موجودی بعدی خواهد بود

پیش از آن که از قطعه‌ساز بخواهیم راه عبور از تحریم را پیدا کند، پول قطعاتی را که تحویل داده است بپردازیم. کارخانه با طلب وصول نشده نمی‌تواند مواد بخرد؛ با توصیه به مقاومت هم نمی‌تواند

نوربالا

پیش از آن که از
قطعه‌ساز بخواهیم راه
عبور از تحریم را پیدا
کند، پول قطعاتی را
که تحویل داده است
بپردازیم. کارخانه
با طلب وصول نشده
نمی‌تواند مواد بخرد؛ با
توصیه به مقاومت هم
نمی‌تواند

توان واکنش زنجیره را کاهش داده‌اند. نمی‌توان این فشارها را نادیده گرفت و صرفاً گفت صنعت به تحریم عادت دارد

تحریم تازه، تناقض موضع طرفداران تعطیلی را آشکارتر کرده است. فشار خارجی ادامه کار این شبکه را دشوار می‌کند؛ نسخه تعطیلی نیز به‌از دست رفتن همان ظرفیت تولید می‌انجامد. کسی که چنین نسخه‌ای می‌پیچد، باید هزینه آن را برای اشتغال، دانش فنی، تأمین قطعات و نیاز حمل‌ونقل مردم محاسبه کند. پرداخت حقوق کارکنان، حتی اگر ممکن باشد، جای کارخانه فعال، مهارت انباشته و زنجیره تأمین را نمی‌گیرد

به کسانی که می‌گفتند «خودروسازان هم ما را بیچاره کرده‌اند و مردم مردم را» باید گفت حساب مردم جداست. این صنعت با خرید و اعتماد همین مردم پابرجا مانده است. مردم صاحبان این آب‌و‌خاک و سرمایه

صنعتی آن هستند و حق دارند از قیمت، کیفیت، ایمنی و خدمات شکایت کنند. صنعت نیز موظف است پاسخ بدهد. اما اعتراض خریدار را نمی‌توان مجوز تعطیلی کارخانه دانست. تعطیلی باید نشان دهند پیشنهادشان چگونه این خواسته‌ها را تأمین می‌کند و چرا نسخه‌ای می‌پیچد که نتیجه‌اش فشاری که دشمنان خارجی بر تولید وارد می‌کنند، همسو است، توقف تولید و تعطیلی کارخانه‌ها؟

در مقابل، دفاع از تولید هم باید در عمل دیده شود. کارخانه‌ای که برق ندارد، طلبش وصول نشده و برای خرید مواد گرفتار

آن‌ها وضع تأمین کنندگان را نشان می‌دهد: قطعه‌ساز کالا را تحویل داده، ولی وجه آن هنوز به کارخانه بازنگشته است

این پول باید صرف خرید مواد اولیه، حقوق کارکنان، نگهداری ماشین‌آلات و کنترل کیفیت شود. وقتی وصول نمی‌شود، تولیدکننده ناچار است بدهکار شود، خرید را عقب بیندازد یا مصرف مواد و ناتوانی در جایگزینی آن‌ها، کارخانه به توقف نزدیک می‌شود؛ حتی اگر سفارش، تجهیزات و نیروی متخصص داشته باشد. قطعه‌ساز برای مقابله با تحریم، پیش از درخواست کمک تازه، به پول کالایی نیاز دارد که قبلاً تحویل داده است

تحریم، تأمین را طولانی‌تر و پرهزینه‌تر می‌کند. تخصیص ارز تنها آغاز کار است؛ پول باید منتقل شود، فروشنده همکاری کند و کالا حمل و ترخیص شود. اختلال در هر مرحله می‌تواند برنامه تولید را برهم بزند. گاهی وجه پرداخت شده، اما محموله نرسیده است. گاهی نیز مسیر قبلی بسته می‌شود و یافتن راه تازه، منابع بیشتری می‌خواهد. هر روز تأخیر، سرمایه کارخانه را برای مدت بیشتری درگیر می‌کند؛ در دست زمانی که تولیدکننده از کمبود نقدینگی رنج می‌برد

تأمین کننده جایگزین هم صرفاً یک نشانی تازه نیست. ماده یا قطعه جدید باید آزمایش شود و سازگاری آن با فرآیند تولید بررسی شود. تفاوت در ترکیب ماده، تلورانس یا عملیات حرارتی می‌تواند ضایعات را بالا ببرد و دوام محصول را کاهش دهد. تأیید نمونه اولیه نیز تضمین کننده ثبات کیفیت در سفارش‌های بعدی نیست. اگر برای جلوگیری از توقف خط، ارزیابی شتاب‌زده انجام شود، مشکل تأمین ممکن است به خرابی محصول و نارضایتی مشتری تبدیل شود. عبور از تحریم با حفظ کیفیت، زمان و هزینه دارد

صنعت ایران پیش‌تر برای بسیاری از این گرفتاری‌ها راه پیدا کرده است. همین سابقه، امید به ادامه تولید را تقویت می‌کند؛ اما موفقیت گذشته بدون منابع امروز تکرار نمی‌شود. کمبود سرمایه در گردش، مشکلات قیمت‌گذاری و اقتصاد تولید، دشواری دریافت تسهیلات، ابهام سرمایه‌گذاری، محدودیت ارز، قطع انرژی و مسائل ساختاری خودروسازان،

مهرداد آلان

m.alan@autoworld.ir

« آمریکا مسیر تأمین و تولید خودرو در ایران را دشوارتر می‌کند و عده‌ای در داخل، تعطیلی همین صنعت را راه‌حل می‌دانند. طرفداران تعطیلی با هر انگیزه‌ای، باید به این پرسش پاسخ دهند: «پس از برچیدن کارخانه‌ها و شبکه قطعه‌سازی، چه چیزی جای آن‌ها می‌نشیند و هزینه این تصمیم را چه کسانی می‌پردازند؟»

برای قطعه‌ساز، این بحث تنها یک اختلاف نظر سیاسی نیست. خبر تحریم زمانی معنای واقعی پیدا می‌کند که فروشنده خارجی سفارش را نمی‌پذیرد، وجه خرید منتقل نمی‌شود یا محموله‌ای که باید به خط تولید برسد، در مسیر می‌ماند. مدیر کارخانه باید با موجودی باقی‌مانده تولید را ادامه دهد، تعهداتش را تحویل بدهد و برای خرید بعدی راهی پیدا کند؛ آن هم درحالی که پول قطعات قبلی‌اش هنوز نزد خودروساز مانده است

این بار شرایط شکننده‌تر است. بر اساس «گزارش وضعیت قطعه‌سازان خودرو کشور»، ویرایش ۴۵، منتشر شده در مرداد ۱۴۰۵، تولید انواع خودرو در سه ماهه نخست امسال از ۲۵۳ هزار و ۲۷۰ دستگاه در مدت مشابه سال قبل به ۱۶۶ هزار و ۵۶۶ دستگاه رسیده است؛ حدود ۳۴ درصد کاهش. تولید بخش خصوصی نیز از ۵۲ هزار و ۷۱۸ دستگاه به ۱۹ هزار و ۹۰۷ دستگاه افت کرده است؛ حدود ۶۲ درصد کاهش. این افت پیش از تحریم تازه اتفاق افتاده است. بنابراین فشار جدید به صنعتی وارد می‌شود که از قبل گرفتار کاهش تولید بوده است

همان گزارش، مطالبات تعیین تکلیف نشده زنجیره تأمین داخلی از خودروسازان را ۱۷۰ هزار میلیارد تومان اعلام کرده است. همچنین ۷۰ هزار میلیارد تومان مطالبات معوق سرسید گذشته ثبت شده که حدود ۴۵ هزار میلیارد تومان آن مربوط به گروه سایپا و ۲۵ هزار میلیارد تومان مربوط به سایر خودروسازان است. این دورقم قابل جمع نیستند، اما بزرگی

و پایینی طراحی شده است. کابلینگ محل اتصال تجهیزات سوخت رسان به هواپیمای برای انتقال سوخت است و استفاده از دوارش اتصال. امکان سوخت رسانی به انواع هواپیماها را فراهم می کند. ظرفیت انتقال سوخت از طریق کابلینگ پایینی این واحد ۲ هزار و ۴۰۰ لیتر در دقیقه و ظرفیت سوخت رسانی از طریق سکوی بالایی آن تا ۳ هزار لیتر در دقیقه است طراحی و ساخت این واحد با بهره گیری از توان مهندسی و ظرفیت های داخلی، گامی در مسیر توسعه ناوگان سوخت رسانی هوایی و استفاده از تجهیزات ساخت داخل به شمار می رود.

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران به نقل از شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران، نخستین سوخت رسان ۶۰ هزار لیتری ساخت داخل با هزینه ای بیش از ۴۰ میلیارد تومان و از سوی یک شرکت صاحب نشان داخلی طراحی و ساخته و پس از انجام آزمایش های لازم، به صورت موقت تحویل شد. بر اساس این گزارش، سوخت رسان ۶۰ هزار لیتری پس از انجام بررسی های فنی و کنترل های نهایی در مرکز سوخت گیری هواپیمایی مهرآباد، وارد چرخه عملیاتی می شود این خودرو با قابلیت سوخت رسانی به هواپیماهای پهن پیکر از طریق کابلینگ های بالایی



نخستین سوخت رسان ۶۰ هزار لیتری ساخت داخل آماده ورود به ناوگان هوایی شد



رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی تهران اعلام کرد؛

معطلی هر کامیون در مرز روزانه ۱۷۰ دلار هزینه اضافه دارد!

همه تخم مرغ های لجستیک کشور را در سید خلیج فارس گذاشتیم

در ادامه این نشست، امیر روشن بخش قنبری، معاون سازمان توسعه تجارت با اشاره به اهمیت حمل و نقل و لجستیک در تجارت خارجی کشور اظهار کرد: «مرکز مهم ترین موضوع کشور در عرصه تجارت خارجی، بحث حمل و نقل و لجستیک است و وقایعی که سال گذشته بر اساس جنگ، تحریم و محاصره در کشور ایجاد شد، موضوع لجستیک و حمل و نقل در مسیرهای جایگزین راهی یکی از موضوعات بسیار مهم و حیاتی کشور تبدیل کرد.» وی افزود: «از همان زمان ابتدای جنگ و از سال گذشته که محدودیت هایی برای کشور ایجاد شد، مجبور شدیم کریدورهای تجاری خود را تغییر دهیم و به سراغ مسیرهای جایگزین برویم؛ اما متأسفانه ظرفیت موجود در سایر مسیرها تاکنون پاسخگوی نیازهای ما نبوده است.» روشن بیان کرد: «تمام تلاش خود را انجام دادیم تا از همه ظرفیت های لجستیکی موجود استفاده کنیم. ظرفیت اقیانوس و دریا به هر جهت با ظرفیت ریل، دریای خزر و مسیر جاده قابل مقایسه نیست و تفاوت بسیار زیادی دارد؛ اما تلاش کردیم از تمام ظرفیت های موجود برای جابه جایی کالا و تامین نیازهای تجاری کشور استفاده کنیم.» وی با اشاره به اهمیت هفتمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل، لجستیک و صنایع وابسته گفت: «با توجه به اهمیت موضوع لجستیک در عرصه تجارت خارجی کشور، این ایجاد کرده است.» معاون سازمان توسعه تجارت تصریح کرد: «این نمایشگاه می تواند به عنوان آوردگاهی باشد که همه ذی نفعان حوزه حمل و نقل و لجستیک در آن گرد هم جمع شوند و بر اساس مسائل روز کشور، موارد و مشکلات خود را مطرح کنند.»



استفاده قرار نمی گرفتند؛ این موضوع به نوعی خاصیت ایرانی هاست و خوشبختانه به رغم این که نمی توان گفت این جابه جایی به راحتی و با هزینه پایین انجام می شود، عملیات انتقال کالا در حال حاضر در جریان است.»

لژوم سرمایه گذاری بیشتر در فناوری حمل و نقل رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی تهران با اشاره به وضعیت فناوری در صنعت حمل و نقل خاطر نشان کرد: «واقعیت این است که ما در حوزه فناوری شرکت ها و کسب و کارهای حمل و نقل ضعف داریم. در بخش های دیگر کسب و کار، شاید به اندازه کافی رشد کرده باشیم، اما حوزه حمل و نقل نیازمند سرمایه گذاری بیشتری در بخش فناوری است. خوشبختانه برگزاری هفتمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل، لجستیک و صنایع وابسته فرصت خوبی است تا به موضوع فناوری و ضرورت توسعه آن در صنعت حمل و نقل پرداخته شود.»

توقف کامیون در مرز روزانه ۱۵۰ تا ۱۷۰ دلار هزینه دارد وی تصریح کرد: «در مرز بازرگان، توقف های طولانی مدت و بیش از ۲۳ تا ۲۵ روز نیز وجود دارد که همین توقف ها هزینه های حمل را افزایش می دهد در شرایطی که یک مرز باید امکان عبور کامیون را ظرف حدود دو روز فراهم کند، توقف خود را باعث می شود به ازای هر روز، حدود ۱۵۰ تا ۱۷۰ دلار هزینه جریمه پرداخت شود که این رقم نیز به هزینه جابه جایی کالا اضافه خواهد شد. سندی که با تاکید بر ظرفیت های موجود برای تغییر مسیرهای حمل و نقل اظهار کرد: «حمل و نقل یک موجود زنده است و می توان برای آن راه ها و مسیرهای مختلفی طراحی کرد. فعالان حوزه حمل و نقل مانند معمار هستند و می توانند طراحی های جدیدی برای جابه جایی کالا انجام دهند.» وی افزود: «گر بخواهم یک خبر خوب بدهم، باید بگویم در همین ایامی که با مسائل مربوط به حمل و نقل هوایی مواجه بودیم، توانستیم بارهایی را جابه جا کنیم که پیش از این از طریق پرواز مستقیم منتقل می شد. این موضوع نشان می دهد می توان از مسیرهایی برای واردات کالا بهره برد که پیش از این مورد

حمل و نقل ریلی نیز اظهار کرد: «در حال حاضر برخی از مسیرهای ریلی ما زمان جابه جایی ۲۱ تا ۳۰ روزه دارند و تغییر خاصی در مسیر ریلی ایجاد نشده است؛ بلکه تغییر اصلی در حجم کالا رخ داده است. به هر حال حجم زیادی از کالا باید جابه جا شود و در برخی نقاط نیز عملیات انتقال بار انجام می شود.» وی یادآور شد: «به دلیل موضوعات فنی موجود در حوزه ریلی، قطاری که از چین می آید، باید در برخی نقاط کالا را به قطار دیگری منتقل کند. برای مثال، این قطار پس از حرکت به اینچون می رسد و بار آن باید مجدداً وارد قطار ایران شود. همین فرآیندها زمان هایی را به عملیات حمل اضافه می کند.»

سندی تصریح کرد: «در حوزه ریلی، خوشبختانه مشکل اساسی برای حرکت وجود ندارد و تا امروز، جابه جایی کالا از طریق ریل در حال انجام است. البته در حوزه دریای نیز از برخی مسیرها کالا وارد کشور می شود و در بعضی نقاط این ورود به صورت برنامه ریزی شده انجام می شود.»

عملیات گمرکی به پس کرانه مرزها منتقل می شود وی درباره وضعیت حمل و نقل جاده ای نیز یادآور شد: «در حوزه جاده ای، با وجود مشکلات بسیار زیادی که در مرزها داریم، اقداماتی در حال انجام است. وزیر اقتصاد نیز روز گذشته اعلام کرد که قرار است از ایستایی در مرزها جلوگیری شود و عملیات گمرکی پیش از مرز و در پس کرانه هایی که ایجاد خواهد شد، انجام گیرد.» رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی تهران ادامه داد: «به این ترتیب، مسیر جابه جایی کامیون ها به گونه ای خواهد بود که توقف آن ها در مرز کاهش پیدا کند. در حال حاضر در مرزهایی مانند بازرگان، ریمدان و سایر مرزهای کشور، بسته به وسعت مرز، بیش از ۳ تا ۴ هزار کامیون در انتظار و متوقف شده داریم.»

به نقل از «مهر» پیمان سمنندجی، رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی تهران روز گذشته در نشست خبری هفتمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل، لجستیک و صنایع وابسته وزارت راه و شهرسازی با اشاره به تغییر مسیر جابه جایی کالا در پی تحولات حوزه دریایی اظهار کرد: «بیش از ۷۰ تا ۷۵ درصد کالاهای کشور از طریق دریای جابه جایی شد؛ چرا که حجم بالای کالا را نمی توان در شبکه ریلی و جاده ای جابه جا کرد و بخش عمده این بار به دلیل ظرفیت کشتی های کانتینری از مسیر دریایی منتقل می شود.» وی افزود: «با توجه به اتفاقات اخیر در حوزه دریای، بخشی از این حجم بار به حوزه ریلی و جاده ای منتقل شده و طبیعی است که ورود این حجم کالا به دو بخش مذکور، فشار بیشتری بر شبکه حمل و نقل وارد کند و زمان جابه جایی با ترانزیت تایم کالا را افزایش دهد.»

هزینه حمل کالا از ۳ هزار دلار به ۱۳ هزار دلار رسید سندی بیان کرد: «گر قرار بود کالایی ظرف ۲۰ تا ۳۰ روز جابه جا شود، اکنون زمان انتقال آن به شکل قابل توجهی افزایش پیدا می کند و در کنار آن، هزینه های حمل نیز چند برابر خواهد شد. برای مثال، پیش از این هزینه جابه جایی یک کالا حدود ۲ هزار و ۸۰۰ تا ۳ هزار دلار بود، اما اکنون این هزینه به حدود ۱۳ هزار دلار رسیده است. وی با بیان این که افزایش هزینه های لجستیک پدیدای جهانی است، گفت: «هزینه های لجستیک در تمام دنیا افزایش پیدا کرده و این موضوع مختص ایران نیست؛ افزایش قیمت سوخت و برخی مشکلات موجود، هزینه های لجستیکی را به میزان قابل توجهی افزایش داده است.»

زمان جابه جایی کالا در برخی مسیرهای ریلی ۳۰ روز است رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی تهران درباره وضعیت

فروش

LAMARI NEO

با سه طرح ویژه

۱

اقساط بلند مدت

قیمت قطعی

۲

اقساط بدون بهره

تحویل ۳۰ روزه

۳

خرید نقدی



LAMARI

نماینده گدی کده ۲۱۰۵ آیرین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰



Autoworld.ir

چهارشنبه ۱۵ مهرماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۸۵

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: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلپورد
Billboard

رانندگی جدید به سبک باواریایی

کمپین تبلیغاتی بام و X3 مدل ۲۰۲۵ بر مفاهیمی مانند مدرنیته، پویایی، تجربه و سبک زندگی تمرکز دارد. نسل چهارم X3 با طراحی جدید، کابین دیجیتال، فناوری‌های پیشرفته و قابلیت‌های متنوع معرفی شد تا تصویری از یک خودرو چندمنظوره و لوکس ارائه دهد. پیام ارتباطی کمپین، پیوند میان لذت رانندگی، سفر، زندگی روزمره و تجربه‌های تازه را برجسته می‌کند.

چالش چپ‌های الکترونیکی
حل شد؟

خودروهای امروزی بیش از هر زمان دیگری به نیمه‌های وابسته هستند؛ از واحدهای کنترل موتور و گیربکس گرفته تا سامانه‌های ترمز، ADAS، نمایشگرها، باتری و سیستم‌های ارتباطی. با این حال، چالش صنعت خودرو دیگر فقط کمبود تراشه‌های پیشرفته نیست؛ حتی تراشه‌های به‌ظاهر ساده و اصطلاحاً foundation «a» نیز می‌توانند به گلوگاه تولید تبدیل شوند. تحولات سال ۲۰۲۵ پیرامون Nexperia نشان داد که وابستگی صنعت خودرو به تعداد محدودی تامین‌کننده و مراکز تولید می‌تواند مستقیماً خطوط مونتاژ را تهدید کند. انجمن خودروسازان اروپا هشدار داده بود که موجودی برخی تراشه‌های این شرکت تنها برای چند هفته کافی است؛ در حالی که تأیید یک تامین‌کننده جایگزین برای قطعات خودرویی ممکن است ماه‌ها زمان ببرد. در سال ۲۰۲۶، فشار جدیدی نیز شکل گرفته است: رشد سریع هوش مصنوعی و مراکز داده، ظرفیت تولید تراشه‌های حافظه را به شدت تحت فشار قرار داده و خودروسازان برای منابع محدود نیمه‌هادی با صنایع دیگری رقابت می‌کنند. از سوی دیگر، زنجیره تامین نیمه‌هادی‌ها به شدت جغرافیایی و تخصصی است. ACEA در سپتامبر ۲۰۲۶ تأکید کرد که تمرکز تولید، فرآوری و ظرفیت‌های تخصصی در تعداد محدودی از کشورها، آسیب‌پذیری صنعت خودرو را افزایش داده است. راهکار پایدار، متنوع‌سازی تامین‌کنندگان، افزایش موجودی راهبردی، سرمایه‌گذاری در ظرفیت تولید منطقه‌ای و پایش لحظه‌ای زنجیره تامین است. ناگفته نماند که چالش اصلی که در زمان ویروس همه‌گیری کووید-۱۹ در زمینه چپ‌های الکترونیکی به وجود آمد، همچنان گیرانگیر صنعت خودرو است. بر این اساس بسیاری از تامین‌کنندگان در این بخش سرمایه‌گذاری‌های بسیاری انجام داده‌اند.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

نکته آموزشی

می‌تواند استهلاک سیستم ترمز را تا حد زیادی افزایش دهد. بنابراین بی‌توجهی به این نکته مهم به‌خودی خود سبب کاهش ایمنی خودرو خواهد شد. با توجه به آنچه گفته شد، بهتر است با حفظ و رعایت سرعت مطمئنه و حفظ فاصله با خودروها و موانع احتمالی پیش رو، از پدال ترمز به‌موقع و به‌شکل مناسب استفاده کنید.

سیستم ترمز خودرو بر اساس نیروی اصطکاک عمل می‌کند و بر این اساس بهتر است مالکان خودرو به این نکته توجه داشته باشند که در فصل گرم سال، از ترمزگیری‌های پی‌درپی اجتناب کنند. زیرا در روزهای گرم ترمزگیری‌های پی‌درپی سبب بالا رفتن دمای قطعات می‌شود و در این صورت خودرو عملکرد دقیقی در زمینه ترمزگیری نخواهد داشت. درعین حال این امر

کاهش ایمنی
خودرو با ترمزگیری
پی‌درپی

7 پیردستایر



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 R18new
جدیدYAZD TIRE
www.yric.com