



محبوبترین کراس اوور «آئودی»
چه در چننه دارد؟ ۱۲ صفحه



امید محمدی
سر دبیر

کاهش مصرف سوخت از مسیر حمل و نقل اشتراکی

چندی پیش در سرمقاله‌ای به ضرورت کاهش پیمایش خودروها در کلانشهرهایی مانند تهران پرداختیم و روز گذشته نیز در گزارشی، تفاوت مصرف سوخت و ترکیب ناوگان خودرویی ایران و ترکیه را بررسی کردیم. کنار هم قرار دادن این دو موضوع...

تیتراهای امروز

نایب رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعهسازان خودرو استان تهران اعلام کرد:

حذف قیمت گذاری دستوری باید در اولویت قرار گیرد

برگزاری قرعه کشی پیش فروش «چانگان» و «سیتروئن» و فروش فوق العاده «کویک S» ۱۰ صفحه

وزارت صمت نقشه راه ندارد

واردات خودرو دچار هرج و مرج شد

هیاتی از مدیران معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش بنیان رئیس جمهور از کارخانه «کویر تایر» بازدید کردند:

ایده‌هایی برای حضور در فضای آفرود

۱۳ صفحه

در گفت‌وگو با عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت مطرح شد:

خصوصی سازی سایپا بدون اصلاح حکمرانی صنعت چاره ساز نیست

صنعت خودرو به سمت شکل گیری گروه‌های بزرگ حرکت کرده است؛ چراکه برای تامین هزینه‌های طراحی، توسعه و تولید، به مقیاسی بزرگ‌تر و همکاری گسترده‌تر نیاز دارند

۹۸ صفحات

بر اساس گزارش مرکز آمار، خودرو مشمول تورم ۱۳۵ درصدی شد:

حمل و نقل در جمع پرهزینه‌ترین بخش‌های سبد خانوار

۵ صفحه

زنجیره تامین قطعات خودرو زیر فشار نوسانات ارزی و تحریم‌های جدید:

هنوز اثر تحریم‌ها بر هزینه تولید خودرو را می‌توان کاهش داد

۳۲ صفحات

وعده کاهش تصادفات و هزینه حمل و نقل، پرسش‌های جدی مطرح کرده است؟

کامیون‌های خودران آزمون تازه برای صنعت بیمه اروپا

۱۴ صفحه



خودرو ۵ هزار دلاری «تاتا» از زیر ۲۰ تن مصالح ساختمانی سالم بیرون آمد! ۶ صفحه

تولید خودروهای ارزان در هند با استانداردهای بالای کیفی و ایمنی

در حالی که در آمریکا خودرو ۲۰ هزار دلاری ارزان به حساب می‌آید تعریف خودرو ارزان در هند بین ۵ تا ۱۰ هزار دلار است

که اخیرا با یک آزمایش سخت، ایمنی و کیفیت بالای آنها به نمایش در آمده است

اتهابان | آرتابان
حس خوب، خرید مطمئن

ارتباط با ما ۰۲۱-۶۶۵۷۲۶۳۵

پیش پرداخت: ۳/۷۰۰ میلیارد

اقساط ۵ سال / قیمت قطعی



فروش ویژه TOOCA PLUS

XTRIM

BORN FOR MORE

SX

تجربه یک زندگی مدرن





بخشی مخفی از نمایشگر به اندازه ۹۰ میلی‌متر از داشبورد خارج می‌شود و صفحه کامل ۱۲۴.۶ اینچی را در اختیار سر نشینان قرار می‌دهد. هر چند افزایش اندازه فطری نمایشگر چندان چشمگیر نیست، اما جنسیس اعلام کرده فضای قابل استفاده تصویر در این حالت حدود ۷۰ درصد افزایش پیدا می‌کند. نمایشگر بزرگ‌تر به‌طور خاص برای تماشای فیلم، استفاده از سرویس‌های استریم و سرگرمی‌های دیجیتال طراحی شده و با یک سیستم صوتی ۲۵ بلندگوی Bang & Olufsen همراه می‌شود. برای ساخت این سامانه، مهندسان از یک موتور بدون جاروبک، مکانیزم دنده شانه‌ای و مجموعه‌ای از ریل‌های هدایت‌کننده استفاده کرده‌اند. جنسیس می‌گوید مکانیزم مذکور بیش از ۱۰۰ هزار چرخه باز و بسته شدن را پشت سر گذاشته و حتی در شرایط دمایی مختلف نیز سطح صدای آن کمتر از ۴۰ دسی‌بل باقی مانده است.

شرکت Genesis جزئیات بیشتری از یکی از جالب‌ترین فناوری‌های به کارفته در شاسی بلند پرچمدار GV90 را منتشر کرده است: خودرویی که از همان زمان معرفی به دلیل تجهیزات لوکس و راهکارهای غیرمتعارف خود خبر ساز شد. اکنون مشخص شده نمایشگر مرکزی این خودرو هنگام توقف می‌تواند از داخل داشبورد بالا بیاید و فضای نمایشی بسیار بزرگ‌تری را در اختیار سر نشینان قرار دهد. GV90 بیش از این نیز به دلیل ویژگی‌هایی مانند صندلی‌های چرخان، حذف ستون میانی در برخی نسخه‌ها و تجهیزات الهام‌گرفته از کابین هواپیما مورد توجه قرار گرفته بود؛ اما نمایشگر متحرک آن یکی از متفاوت‌ترین فناوری‌های خودرو محسوب می‌شود. در حالت عادی، صفحه نمایش OLED خودرو دارای ابعاد ۲۲.۶ اینچی است و اطلاعات رانندگی، ناوبری و سیستم چندرسانه‌ای را نمایش می‌دهد. اما زمانی که خودرو در حالت پارک قرار می‌گیرد،

«جنسیس» مانیتورهای بزرگ کابین را توجیه می‌کند



زنجیره تامین قطعات خودرو زیر فشار نوسانات ارزی و تحریم‌های جدید:

هنوز اثر تحریم‌ها بر هزینه تولید خودرو را می‌توان کاهش داد



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

صرفاً با تغییر مسیر واردات امکان‌پذیر نیست و توسعه ظرفیت داخلی تولید قطعات راهبردی، تامین مالی پایدار و اصلاح سیاست‌های صنعتی اهمیت تعیین‌کننده‌ای دارد.

مهم‌ترین گلوگاه‌های زنجیره تامین قطعات خودرو چیست و کدام بخش بیش از همه به خودروسازان فشار وارد می‌کند؟

دو مساله اصلی، وابستگی به واردات قطعات و فناوری‌های راهبردی و کمبود نقدینگی در زنجیره تولید است. محدودیت در تامین برخی قطعات و تجهیزات می‌تواند روند تولید را مختل کند؛ از سوی دیگر، تاخیر در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان، توان آن‌ها برای خرید مواد اولیه و ادامه تولید را کاهش می‌دهد. بنابراین، حل مشکل زنجیره تامین نیازمند توجه هم‌زمان به وابستگی‌های فنی و مشکلات مالی است.

افزایش نرخ ارز چگونه بر هزینه تمام‌شده خودرو اثر می‌گذارد؟

تأثیر نرخ ارز فقط به قطعات وارداتی محدود نیست. مواد اولیه، ماشین‌آلات و تجهیزات تولید نیز ممکن است به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم از تغییرات ارزی تأثیر بپذیرند. حتی در تولید قطعات داخلی، اگر مواد اولیه یا فناوری مورد نیاز از خارج تامین شود، افزایش نرخ ارز می‌تواند هزینه تولید را بالا ببرد. شدت این اثر نیز بستگی به میزان وابستگی ارزی هر خودرو و قطعات مورد استفاده در آن متفاوت است.

کاهش مصرف سوخت از مسیر حمل‌ونقل اشتراکی

غافل‌ماند، راهکار عملی در کلانشهرها، توسعه هم‌زمان حمل‌ونقل عمومی و سفرهای اشتراکی است. مترو و اتوبوس زمانی می‌توانند جایگزین واقعی خودرو شخصی شوند که از نظر پوشش مسیر، فاصله حرکت، دسترسی به ایستگاه، ایمنی و زمان سفر، پاسخگوی نیاز شهروندان باشند. صرف افزایش تعداد اتوبوس یا افتتاح چند ایستگاه، بدون اتصال مناسب خطوط و تنظیم برنامه حرکت، لزوماً به کاهش استفاده از خودرو منجر نمی‌شود. در کنار آن، باید برای حمل‌ونقل اشتراکی برنامه مشخص داشت. هم‌مسیر شدن کارکنان سازمان‌ها، سرویس‌های گروهی شرکت‌ها و مراکز صنعتی، سامانه‌های معتبر هم‌سفری و تقویت ناوگان تاکسی در مسیرهای پرتردد می‌توانند تعداد خودروهای در حال حرکت را کاهش دهند. البته این سیاست باید با مشق‌های اقتصادی، زیرساخت مناسب و نظارت بر کیفیت خدمات همراه باشد؛ توصیه اخلاقی به مردم برای کمتر رانندگی کردن، بدون فراهم کردن جایگزین قابل‌اتکا، اثر پایداری نخواهد داشت. از منظر اقتصادی، کاهش پیمایش غیرضروری به معنای کاهش فشار بر تامین بنزین، هزینه‌های حمل‌ونقل خانوار و اتلاف وقت در ترافیک است. حتی اگر میزان صرفه‌جویی هر سفر کوچک باشد، تکرار آن در مقیاس میلیون‌ها سفر روزانه می‌تواند به نتیجه‌ای معنادار برسد. در این میان، ارزیابی سیاست‌ها باید بر پایه داده‌هایی مانند تعداد سفرهای حذف‌شده، میزان تغییر سهم حمل‌ونقل عمومی و مصرف سوخت به ازای هر مسافر انجام شود، نه صرفاً آمار ناوگان خریداری‌شده یا بودجه تخصیص‌یافته. ناترازی سوخت مساله‌ای چندبعدی است و راه‌حل آن نیز باید از مرز صنعت خودرو فراتر برود. بهبود فناوری خودروها، توسعه خودروهای برقی و گازسوز و اصلاح کیفیت ناوگان ضروری است؛ اما بدون مدیریت سفر، بخشی از ظرفیت این اقدامات هدر می‌رود. سیاست‌گذار باید کاهش پیمایش غیرضروری را در کنار افزایش بهره‌وری خودروها قرار دهد و توسعه حمل‌ونقل عمومی و اشتراکی را از یک برنامه شهری به اولویتی ملی تبدیل کند. هدف فقط مصرف بنزین کمتر نیست؛ باید هر لیتر سوخت، تعداد بیشتری از شهروندان را به مقصد برساند.

چندی پیش در سرمقاله‌ای به ضرورت کاهش پیمایش خودروها در کلانشهرهایی مانند تهران پرداختیم و روز گذشته نیز در گزارشی، تفاوت مصرف سوخت و ترکیب ناوگان خودرویی ایران و ترکیه را بررسی کردیم. کنار هم قرار

دادن این دو موضوع، یک واقعیت مهم را آشکار می‌کند: حل مساله ناترازی سوخت را نباید فقط در افزایش تولید، واردات بنزین یا تغییر فناوری خودروها جست‌وجو کرد؛ بخشی از راه‌حل، به شیوه جابه‌جایی شهروندان و میزان استفاده از خودرو شخصی بازمی‌گردد. در شرایطی که بخش قابل‌توجهی از سفرهای شهری با خودروهای انجام می‌شود که تنها یک سر نشین دارند، ظرفیت حرکتی خیابان‌ها و انرژی مصرف‌شده برای جابه‌جایی هر نفر با یکدیگر تناسب ندارند. خودرو ممکن است از نظر فنی کم‌مصرف باشد، اما وقتی برای انتقال یک نفر در مسیرهای پرترافیک استفاده می‌شود، همچنان بخشی از ظرفیت شبکه معابر و منابع انرژی را به خود اختصاص می‌دهد. بنابراین، کاهش مصرف سوخت تنها با اصلاح موتور و بهبود استاندارد خودرو و محقق نمی‌شود؛ مدیریت تقاضای سفر نیز باید به بخشی از سیاست انرژی کشور تبدیل شود. نگاهی به تجربه ترکیه نشان می‌دهد که تحلیل بازار سوخت بدون توجه به ساختار ناوگان و الگوی جابه‌جایی، تصویری ناقص ارائه می‌دهد. سهم بالای گازوئیل در مصرف سوخت این کشور، در کنار ترکیب متفاوت خودروهای سواری و تجاری، یادآور این نکته است که مصرف انرژی تابع یک عامل منفرد نیست. در ایران نیز نمی‌توان تمام بار کاهش مصرف را بر دوش خودروساز یا مصرف‌کننده گذاشت و از نقش سیاست‌های حمل‌ونقل شهری



امید محمدی

سر دبیر

دانلود کاتالوگ

KMC EAGLE HEV



«لندروور» قدیمی به خودرویی نیم‌میلیون دلاری تبدیل می‌شود



بازار رستومادهای Land Rover Defender در سال‌های اخیر به یکی از داغ‌ترین پخش‌های صنعت خودروهای کلاسیک تبدیل شده است. شرکت‌های مختلفی تلاش می‌کنند با ترکیب ظاهر اصیل دیفندرهای قدیمی و فناوری‌های مدرن، محصولاتی منحصر به فرد برای کلکسیونرها و مشتریان ثروتمند خلق کنند. حالا شرکت Helderburg نیز با معرفی یکی از جاه‌طلبانه‌ترین پروژه‌های خود وارد این رقابت شده است؛ خودرویی که قیمت آن به مراتب از مدل‌های تولیدی فعلی لندروور نیز فراتر می‌رود. پایه این پروژه یک Defender 110 کلاسیک است که تقریباً از نو ساخته شده و بسیاری از اجزای آن بازطراحی یا جایگزین شده‌اند. هلدربرگ تلاش کرده ضمن حفظ هویت نمادین دیفندر، کیفیت ساخت، راحتی و عملکرد خودرو را به سطحی برساند که با استانداردهای امروزی همخوانی داشته باشد. در ظاهر، خودرو همچنان یک دیفندر اصیل به نظر می‌رسد، اما

جزئیات متعدد نشان می‌دهند با یک پروژه معمولی طرف نیستیم. بدنه بازسازی شده، رنگ آمیزی اختصاصی، تجهیزات سفارشی و استفاده گسترده از متر یال با کیفیت باعث شده محصول نهایی بیشتر به یک خودرو دست‌ساز محدود شباهت داشته باشد تا یک بازسازی عادی. کابین نیز دگرگونی گسترده‌ای را تجربه کرده است. استفاده از چرم‌های لوکس، تجهیزات رفاهی مدرن، سیستم‌های چندرسانه‌ای به‌روز و جزئیات سفارشی، فضای داخلی را از یک خودرو کاری سنتی به محیطی نزدیک به شاسی‌بلندهای لوکس امروزی تبدیل کرده است. اما آن چه بیش از همه جلب توجه می‌کند، قیمت خودرو است. بهای این رستوماده به حدی بالاست که حدود ۲/۵ برابر بیشتر از Land Rover Defender Octa جدید تمام می‌شود؛ مدلی که خود یکی از گران‌ترین محصولات تولیدی لندروور به‌شمار می‌رود.



تحریم‌های جدید آمریکا علیه خودروسازان و برخی تامین‌کنندگان چه پیامدهایی برای صنعت خودرو دارد؟

تحریم‌ها می‌توانند هزینه و ریسک همکاری با تامین‌کنندگان خارجی را افزایش دهند و دسترسی به مسیرهای پرداخت، خدمات فنی و حمل‌ونقل را دشوارتر کنند. در چنین شرایطی، احتمال طولانی‌تر شدن زمان تامین قطعات و افزایش هزینه واسطه‌گری نیز وجود دارد. البته برای ارزیابی دقیق آثار این محدودیت‌ها باید میان ریسک‌های احتمالی و پیامدهایی که در عمل و در داده‌های تولید و تامین مشاهده می‌شوند، تفاوت قائل شد

تاخیر در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان چه اثری بر استمرار تولید دارد؟

قطعه‌ساز برای ادامه فعالیت به نقدینگی نیاز دارد تا مواد اولیه بخرد، دستمزدها را پرداخت کند و تجهیزات خود را فعال نگه دارد. وقتی مطالبات او از خودروساز با تاخیر پرداخت می‌شود، ناچار است تولید را با منابع مالی محدودتری ادامه دهد یا برای تامین نقدینگی به منابع پر هزینه متوسل شود. این وضعیت در نهایت می‌تواند ظرفیت تولید قطعه را کاهش دهد و احتمال اختلال در خطوط تولید خودروسازان را افزایش دهد

آیا داخلی‌سازی قطعات می‌تواند وابستگی صنعت خودرو به واردات و تحریم‌ها را کاهش دهد؟

داخلی‌سازی زمانی مؤثر است که به تولید واقعی قطعات راهبردی و توسعه دانش فنی،

تولید دارد، شناسایی و برای تامین آن‌ها برنامه مشخص تدوین شود. هم‌زمان، سازوکار پرداخت مطالبات قطعه‌سازان و دسترسی آن‌ها به سرمایه در گردش باید بهبود یابد. در میان‌مدت نیز سرمایه‌گذاری در فناوری‌های داخلی، تولید قطعات راهبردی و استفاده از پلت‌فرم‌های مشترک می‌تواند وابستگی‌های پر هزینه را کاهش دهد. تحقق این اقدامات به سیاست‌گذاری باثبات و محیطی نیاز دارد که امکان برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری بلندمدت را برای تولیدکنندگان فراهم کند

زنجیره تولید و پرهیز از تصمیم‌های ناگهانی و غیرقابل پیش‌بینی است. در چنین شرایطی می‌توان بخشی از فشار هزینه‌ها را مهار کرد، هر چند خنثی‌سازی کامل آن‌ها در همه شرایط واقع‌بینانه نیست

چه اقداماتی باید در کوتاه‌مدت برای کاهش آسیب‌پذیری زنجیره تامین انجام شود؟

در گام نخست باید قطعات و مواد اولیه‌ای که کمبود آن‌ها بیشترین خطر را برای استمرار

آیا خودروسازان می‌توانند افزایش هزینه‌های تولید را بدون بالا بردن قیمت خودرو مدیریت کنند؟

این موضوع به میزان افزایش هزینه‌ها، وضعیت مالی خودروساز و امکان بهبود بهره‌وری بستگی دارد. اگر هزینه‌های اضافی به قیمت فروش منتقل نشود، حاشیه سود و نقدینگی تولیدکننده تحت فشار قرار می‌گیرد؛ اما افزایش قیمت نیز در بازاری با قدرت خرید محدود می‌تواند تقاضا را کاهش دهد. راهکار پایدار، کاهش هزینه‌های غیرمولد، ارتقای بهره‌وری، تامین مالی مناسب

تجهیزات و فناوری منجر شود؛ صرف مونتاژ یا ساخت قطعاتی که همچنان به نهاده‌های وارداتی وابسته هستند، آسیب‌پذیری صنعت را به‌طور اساسی برطرف نمی‌کند. اولویت باید با قطعاتی باشد که نبود آن‌ها می‌تواند تولید را متوقف کند. همچنین استفاده از پلت‌فرم‌های مشترک و افزایش تیراژ تولید می‌تواند توجیه اقتصادی سرمایه‌گذاری در ساخت داخل را تقویت کند. البته داخلی‌سازی به معنای قطع ارتباط با بازارهای جهانی نیست، بلکه باید وابستگی‌های پرریسک را کاهش دهد

اف ایکس برقی

FX EV

در مسیر آینده

فونیکس

NEW

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات مشتریان

۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official

MVM SUPER HYBRID



سابقه طولانی و اعتبار تاریخی بوده است. اکنون BYD قصد دارد وارد همین قلمرو شود. بر اساس اطلاعات منتشر شده، این خودرو قرار است در بالاترین سطح محصولات گروه BYD قرار گیرد و به نمادی از توانایی‌های مهندسی، فناوری و طراحی این شرکت تبدیل شود. ابعاد بزرگ، کابین بسیار لوکس و استفاده از پیشرفته‌ترین فناوری‌های موجود از جمله ویژگی‌هایی هستند که انتظار می‌رود در این پروژه مورد توجه قرار گیرند. ورود BYD به چنین بخشی از بازار نشان می‌دهد اعتماد به نفس خودرو سازان چینی به سطحی رسیده که دیگر تنها به رقابت در حوزه خودروهای برقی یا محصولات میان‌رده فکر نمی‌کنند. آن‌ها اکنون به دنبال تصاحب بخشی از بازاری هستند که تا همین چند سال پیش ورود به آن تقریباً غیر ممکن به نظر می‌رسید.

شرکت BYD که طی سال‌های اخیر با توسعه سریع خودروهای برقی و هیبریدی به یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان جهان تبدیل شده، حالا چشم به یکی از انحصاری‌ترین بخش‌های بازار خودرو دوخته است. گزارش‌های جدید نشان می‌دهد این خودروساز چینی در حال توسعه یک سدان پرچمدار فوق‌لوکس است؛ محصولی که مستقیماً برندهایی مانند Rolls-Royce و به‌ویژه مدل Phantom را هدف قرار داده است. طی سال‌های گذشته خودروسازان چینی موفق شده‌اند در بسیاری از بخش‌های بازار، از خودروهای اقتصادی گرفته تا محصولات برقی پیشرفته، جایگاه قابل توجهی به دست آورند. باین حال، کلاس سدان‌های فوق‌لوکس همچنان یکی از دشوارترین بخش‌های صنعت خودرو محسوب می‌شود؛ بخشی که سال‌ها تحت سلطه برندهای اروپایی با

سدان پرچمدار جدید چینی‌ها در راه است



نایب رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان تهران اعلام کرد؛

حذف قیمت‌گذاری دستوری باید در اولویت قرار گیرد

در شرایط فعلی امکان تامین مواد و قطعات بدون انتقال ارز و با حداقل موانع اداری فراهم شود تا توقف در زنجیره تامین به توقف خطوط تولید منجر نشود

پیگیری يك موضوع Follow up

ضرورت تامین نقدینگی و سرمایه در گردش قطعه‌سازان



«دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با تأکید بر ضرورت شناسایی ریشه‌های کاهش تولید خودرو در ۶ ماه نخست امسال گفت: «سه پیش شرط اصلی برای تولید از جمله اصلاح شیوه قیمت‌گذاری، تامین نقدینگی متناسب با نیاز صنعت و تسهیل فرآیند تامین ارز و واردات مواد اولیه و قطعات ضروری است.» آرش محبی‌نژاد اضافه کرد: «تولید اقتصادی و پرتیراژ با دستور و بخشنامه محقق نمی‌شود و اگر به دنبال افزایش تولید و ارتقای کیفیت هستیم، باید عوامل ریشه‌ای مشکلات صنعت خودرو را شناسایی و برطرف کنیم.» وی با بیان این که استمرار تولید خودرو نیازمند فراهم‌سازی پیش‌نیازهاست، گفت: «صنعت خودرو تحت تأثیر عوامل متعددی در داخل و خارج کشور قرار دارد و نمی‌توان با تصمیمات دستوری انتظار داشت تولید افزایش پیدا کند.» دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور عنوان کرد: «وقتی فرآیند تصمیم‌گیری وارد امور دولتی می‌شود، طبیعتاً با تأخیر همراه خواهد شد و سرعت تصمیم‌گیری دیگر با سرعت تغییر متغیرهای پیرامونی صنعت خودرو همخوانی ندارد. در چنین شرایطی برندهای در داخل کشور وجود ندارد؛ بازنده اصلی مردم هستند و پس از آن زنجیره تامین. قطعه‌سازان و در نهایت خودروسازان متضرر می‌شوند.» این مقام صنفی، تامین نقدینگی و سرمایه در گردش متناسب با شرایط اقتصادی کشور را از مهم‌ترین اولویت‌ها در صنعت خودرو عنوان کرد و گفت: «در شرایط تورمی، نمی‌توان انتظار داشت حجم نقدینگی مورد نیاز صنعت ثابت بماند و در عین حال تیراژ تولید نیز حفظ شود.» محبی‌نژاد افزود: «بانک‌ها باید به دو خودروساز بزرگ کشور و همچنین قطعه‌سازان، تسهیلات متناسب با نیاز واقعی تولید اختصاص دهند و نگاه انقباضی را دست‌کم در قبال صنایع مولد و اشتغال‌زا کنار بگذارند.» وی ادامه داد: «هر چه تولید داخلی افزایش پیدا کند، به کاهش فشار تورمی کمک خواهد کرد. بنابراین حمایت از سرمایه در گردش صنایع تولیدی، صرفاً حمایت از یک صنعت نیست، بلکه به حفظ اشتغال، افزایش تولید داخلی و کنترل آثای تورمی نیز کمک می‌کند.» دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور بر تسهیل فرآیند تامین ارز، واردات مواد اولیه و قطعات مورد نیاز صنعت تأکید کرد و گفت: «مقررات و فرآیندهای موجود باید به گونه‌ای اصلاح شوند که تولیدکننده بتواند نیازهای خود را از مسیرهای قانونی و با حداقل تسهیلگری تامین کند.»

نایب رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان تهران با اشاره به تشدید فشارهای تحریمی بر صنعت خودرو، خواستار مجموعه‌ای از اقدامات فوری از جمله حذف قیمت‌گذاری دستوری، ادغام دو خودروساز بزرگ، کاهش تنوع محصولات و تسهیل فرآیند تامین ارز و ترخیص قطعات شد. امیرحسین جلالی، نایب رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان تهران با بیان این که صنعت خودرو در شرایط فعلی نیازمند تصمیم‌های فوری و ساختاری است، نسبت به اثر بخشی جلسات مقطعی و هم‌اندیشی در شرایط بحرانی ابراز تردید کرد. جلالی گفت: «معتقدم این گونه جلسات هم‌اندیشی فوری و فووتی، حتی برای موضوعات به‌مراتب آسان‌تر نیز در گذشته نتیجه مشخصی نداشته و این بار هم بدون تغییر در سیاست‌های اصلی، نتیجه‌ای نخواهد داشت.» او در عین حال، مجموعه‌ای از پیشنهادها را برای افزایش تاب‌آوری صنعت خودرو و قطعه‌سازی را مطرح کرد.

حذف قیمت‌گذاری دستوری به گفته جلالی، حذف سریع قیمت‌گذاری دستوری و واگذاری مدیریت منابع و مصارف شرکت‌ها به هیأت‌مدیره بر اساس قانون تجارت، باید در اولویت قرار گیرد. او تأکید کرد که در شرایط دشوار اقتصادی، ادامه فعالیت بنگاه‌ها با محدودیت‌های موجود در قیمت‌گذاری، امکان ایجاد تاب‌آوری مالی را کاهش می‌دهد.

پیشنهاد ادغام ایران خودرو و سایپا نایب رئیس انجمن قطعه‌سازان استان تهران همچنین ادغام دو خودروساز بزرگ کشور را یکی دیگر از پیشنهادها برای خود عنوان کرد و گفت هدف از این اقدام باید جمع‌توانمندی‌ها، استفاده مشترک از ظرفیت‌های تولیدی و دستیابی به مقیاس اقتصادی باشد. جلالی همچنین خواستار کاهش جدی تنوع محصولات شد و پیشنهاد کرد هر خودروساز در شرایط بحرانی حداکثر روی دو محصول با بیشترین عمق ساخت داخل تمرکز کند.

تسهیل تامین ارز و ترخیص قطعات او در بخش دیگری از پیشنهادها، خود، بر مقررات‌زدایی از فرآیند تخصیص ارز و تشریفات گمرکی تأکید کرد و گفت مسیر تامین و ترخیص قطعات و مواد اولیه باید تا حد امکان کوتاه باشد.



و تسهیل شود. جلالی خواستار آن شد که در دوره بحران، امکان تامین مواد و قطعات بدون انتقال ارز و با حداقل موانع اداری فراهم شود تا توقف در زنجیره تامین به توقف خطوط تولید منجر نشود.

تعلیق برخی مقررات در دوره بحران به گفته او، در یک دوره بحرانی می‌توان اجرای بخشی از مقررات و الزامات اداری غیر ضروری در حوزه‌های کار، بهداشت و محیط زیست و ... را به صورت موقت بازنگری یا تعلیق کرد؛ اقدامی که به اعتقاد او می‌تواند فشار عملیاتی بر واحدهای تولیدی را کاهش دهد. او همچنین از بانک‌های عامل خواست حمایت مالی از صنعت خودرو و قطعه‌سازی را افزایش دهند؛ مشروط بر این که سیاست قیمت‌گذاری دستوری در فروش محصولات اصلاح شود.

توقف واردات خودرو و حمایت از تولید داخلی جلالی توقف کامل واردات خودرو را نیز از دیگر

پیشنهادهای خود در شرایط فعلی عنوان کرد و گفت منابع ارزی باید با اولویت نیازهای تولید و زنجیره تامین داخلی مدیریت شود. او همچنین بر ضرورت تسهیل فروش نهاده‌های تولید داخلی از جمله ورق فولادی، فولاد، مس، شمش و محصولات پتروشیمی به صنایع خودرو و قطعه‌سازی تأکید کرد.

به گفته جلالی، مجموعه این اقدامات باید در کنار کاهش تنوع محصولات، افزایش عمق ساخت داخل، جمع‌تولیدهای تولیدی و تسهیل جریان نقدینگی دنبال شود تا زنجیره تامین صنعت خودرو بتواند در برابر اختلالات ناشی از محدودیت‌های تجاری، ارزی و لجستیکی مقاومت بیشتری داشته باشد. او در پایان اعلام کرد انجمن قطعه‌سازان استان تهران آمادگی دارد دیدگاه‌ها و پیشنهادها را خود را در جلسات تخصصی با مدیران صنعت و سیاست‌گذاران تشریح و برای تدوین برنامه عملیاتی تاب‌آوری زنجیره خودرو مشارکت کند.

نگاه View

هشدار درباره تبدیل موتورسیکلت‌های انژکتوری به کاربراتوری

رضایزاد، کارشناس صنعت خودرو با اشاره به دشوارتر شدن تامین قطعات موتورسیکلت در شرایط فعلی کشور گفت: «یکی از مشکلاتی که اکنون در بازار مشاهده می‌شود، کمبود یا دشواری دسترسی به برخی قطعات یدکی مربوط به سامانه سوخت‌رسانی موتورسیکلت‌های انژکتوری است. در چنین شرایطی، تعدادی از راکبان برای جلوگیری از توقف وسیله نقلیه خود به تبدیل سیستم انژکتوری به کاربراتوری می‌آورند.»

این کارشناس صنعت خودرو با بیان این که هشدار جدی برای صنعت موتورسیکلت باید در نظر گرفته شود، اظهار داشت: «راهکاری که در ظاهر باهدف کاهش هزینه تعمیر و بازگرداندن وسیله نقلیه به چرخه استفاده انجام می‌شود، می‌تواند در بلندمدت هزینه‌های دیگری را به مصرف‌کننده و کشور تحمیل کند.»



برنابادی با تأکید بر پیامدهای این تغییر با توجه به وضعیت فعلی کشور در زمینه سوخت بیان کرد: «برآورد مطرح‌شده درباره موتورسیکلت‌های کاربراتوری نشان می‌دهد که مصرف سوخت آن‌ها می‌تواند حدود ۱۵ درصد بیشتر از نمونه‌های انژکتوری باشد و میزان آلایندگی نیز افزایش پیدا کند. البته میزان دقیق این تفاوت به نوع موتور، وضعیت نگهداری، تنظیمات سیستم سوخت‌رسانی و تجهیزات کنترل آلایندگی بستگی دارد.» وی افزود: «اهمیت این موضوع زمانی بیشتر می‌شود که آن را در مقیاس ناوگان موتورسیکلت کشور بررسی کنیم. افزایش مصرف سوخت در یک وسیله نقلیه ممکن است در نگاه نخست چندان قابل توجه نباشد، اما تکرار همین اختلاف در تعداد زیادی موتورسیکلت و در طول یک سال، به مصرف اضافی قابل توجهی منجر می‌شود. در شرایطی که کشور با محدودیت منابع انرژی و ضرورت مدیریت مصرف بنزین مواجه است، هر اقدامی که بازدهی ناوگان را کاهش دهد، می‌تواند فشار به تراز سوخت را بیشتر کند.»

زاپاس Spare Tire

پیشنهاد تشکیل معاونتی برای پیوند صنایع با صنعت حمل و نقل کشور



صنعت حمل و نقل ایجاد کند.» تسوکی تأکید کرد: «باید در ساختار وزارت راه و شهرسازی، معاونتی با مأموریت مشخص برای ارتباط با بخش‌های صنعتی و تولیدی کشور شکل گیرد که بتواند پیوند بین صنایع با صنعت حمل و نقل باشد؛ به این معنا که ظرفیت بار صنایع معدنی، فولادی، پتروشیمی و سایر صنایع را شناسایی کند و برای انتقال آن از ظرفیت شبکه ریلی، جاده‌ای، دریایی و هوایی کشور استفاده شود.»

کند.» وی تصریح کرد: «صنعت حمل و نقل وابستگی جدی به تامین کالا و بار دارد. اگر شبکه‌ای از زیرساخت و ناوگان ایجاد شود اما جریان پایدار بار برای آن وجود نداشته باشد، بخشی از ظرفیت ایجادشده بلااستفاده یا کم‌بازده باقی خواهد ماند؛ به همین دلیل وزارت راه و شهرسازی باید در کنار مأموریت توسعه زیرساخت، به موضوع «تامین و تسهیل بار» نیز نگاه جدی‌تری داشته باشد و ارتباط سازمان یافته‌ای میان صاحبان بار و فعالان

اظهار کرد: «صنایع معدنی، فولادی، پتروشیمی، صنایع بزرگ تولیدی و سایر بخش‌های اقتصادی هستند که جریان کالا و در نتیجه تقاضا برای حمل و نقل را شکل می‌دهند؛ بنابراین اگر به دنبال رونق صنعت حمل و نقل هستیم، نمی‌توانیم تنها به توسعه جاده، ریل، بندر، فرودگاه یا ناوگان فکر کنیم؛ باید هم‌زمان به این سوال پاسخ دهیم که این ظرفیت حمل و نقل قرار است چه باری را، از چه مبدایی و به چه مقصدی منتقل

نماینده مردم خواف و رشتخوار در مجلس شورای اسلامی با اشاره به این که اساس اقتصاد حمل و نقل بر وجود بار و کالا استوار است، گفت: «حمل و نقل زمانی معنا و اهمیت اقتصادی پیدا می‌کند که کالایی چه در حمل و نقل زمینی و ریلی، چه در بخش دریایی و چه در حمل و نقل هوایی برای جابه‌جایی وجود داشته باشد.» تسوکی با بیان این که منبع اصلی ایجاد بار در شبکه حمل و نقل، بخش‌های مختلف صنعتی و تولیدی کشور هستند،



خط تولید «F-150» از حرکت ایستاد

شرکت Ford با یکی از حساس ترین چالش های تولیدی خود در سال جاری مواجه شده است. گزارش های منتشر شده نشان می دهد تولید F-150، پر فروش ترین پیکاپ و مهم ترین محصول تجاری فورد، به دلیل مشکلاتی در فرآیند تولید یا زنجیره تامین با وقفه روبه رو شده است؛ موضوعی که می تواند تأثیر مستقیمی بر عملکرد مالی و فروش این خودرو ساز آمریکایی داشته باشد. F-150 تنها یک محصول عادی در سبد فورد نیست؛ این خودرو دهه ها ست عنوان پر فروش ترین پیکاپ آمریکارا در اختیار دارد و بخش قابل توجهی از درآمد و سودآوری فورد به فروش آن وابسته است. به همین دلیل هر گونه اختلال در تولید این مدل بلافاصله به یکی از مهم ترین دغدغه های مدیران شرکت و فعالان صنعت خودرو تبدیل می شود. براساس گزارش منتشر شده، توقف تولید در یکی از خطوط کلیدی مرتبط با F-150 رخ داده است. هر چند چنین اتفاقاتی در صنعت خودرو

بی سابقه نیست، اما زمانی که پای محصولی با این حجم تقاضا در میان باشد، حتی یک وقفه کوتاه نیز می تواند روی موجودی نمایندگی ها و برنامه های عرضه تأثیر بگذارد. طی سال های اخیر خودرو سازان جهان بارها با مشکلات مشابه روبه رو شده اند. از کمبود نیمه های ها گرفته تا اختلال در تامین قطعات و مشکلات لجستیکی، عوامل مختلفی باعث شده اند بر نامه های تولید شرکت ها با چالش مواجه شود. فورد نیز در چند سال گذشته چندین بار ناچار به بازنگری بر نامه های تولیدی خود شده است. اهمیت F-150 برای فورد فراتر از یک مدل پر فروش است. این خودرو واقعه ستون اصلی حضور شرکت در بازار پیکاپ های آمریکای شمالی محسوب می شود؛ بازاری که همچنان یکی از سودآور ترین بخش های صنعت خودرو جهان به شمار می رود. علاوه بر نسخه های بنزینی و هیبریدی، مدل تمام برقی F-150 Lightning نیز بخشی از راهبرد آینده فورد در این کلاس را تشکیل می دهد

ویژه ها

پیش پرداخت خودرو هم مشمول افزایش قیمت شد



به دنبال صدور آرای قطعی هیات عمومی دیوان عدالت اداری، بخشنامه رسمی ابطال سه مصوبه کلیدی شورای رقابت به ویژه مصوبه معروف ۴۷۳ پیرامون ممنوعیت افزایش قیمت روی سهم پیش پرداخت خودرو رسماً به تمامی خودروسازان تولیدی و مونتاژی ابلاغ شد. این در حالی است که در مصوبه شماره ۴۷۳ آمده است: «چنان چه مبالغی به عنوان پیش پرداخت خودرو به خودروساز واریز شده باشد، سهمی از خودرو که وجه آن پرداخت شده، مشمول هیچ گونه تورم و افزایش قیمت در زمان تحویل نمی شود و افزایش قیمت احتمالی، صرفاً به باقی سهم خودرو تعلق می گیرد.»

دیگه چه خبر؟

سهمیه سوخت مالکان خودروهای فرسوده قطع نمی شود



فرشاد مقیمی، رئیس هیات عامل سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران گفت: «سهمیه خودروهای فرسوده بالای ۲۰ سال قطع نشده است. برای صاحبان خودروهای فرسوده فرصت ۵ ساله ای جهت جایگزینی در نظر گرفته شده است.» وی افزود: «این افراد کافی است با ثبت نام در «سامانه اسقاط کشور» از محدودیت های تردد معاف شوند.» مقیمی گفت: «سرعت اسقاط خودرو در کشور از روزانه ۳۵۰ دستگاه به یک هزار و ۴۰۰ دستگاه افزایش یافته است.»

توئیتر!

ضرورت انجام تحقیق و تفحص از صنعت خودرو



رئیس فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد مجلس ضمن برشمردن چالش های حوزه خودرو گفت: «لازم است یک تحقیق و تفحص از صنعت خودرو با لحاظ تمامی جوانب انجام دهیم تا مشخص شود چه اتفاقی برای این صنعت افتاده است.» حسنعلی محمدی تصریح کرد: «ما در مجلس بارها اعلام کردیم سیاست ما حرکت دولت به سمت تسهیلگری و واگذاری خودرو سازی ها در چار چوب قانونمند بر اساس اهلیت است.»

پایان سوخت گیری بی هویت



به نقل از شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران کارت اضطراری جایگاه ها سال هاست به عنوان یکی از ابزارهای خدمت رسانی به افرادی که به هر دلیل به کارت سوخت شخصی خود دسترسی ندارند، مورد استفاده قرار می گیرد؛ با این حال، در شیوه قبلی استفاده از این کارت ها، اطلاعات هویتی مصرف کننده به صورت موثر در فرآیند سوخت گیری ثبت نمی شد و همین موضوع، در طول سالیان، بخشی از فرآیند توزیع و مصرف سوخت را از شفافیت لازم دور کرده بود. براساس آخرین آمار در شهر یورماه سال جاری، حدود ۴۰ درصد از سوخت گیری بنزین کشور، از طریق کارت های اضطراری جایگاه ها انجام شده است؛ سهمی قابل توجه از توزیع منابع ملی که ضرورت ایجاد سازوکاری برای ثبت و تحلیل دقیق تر این تراکنش ها را بیش از پیش نمایان می کند.

اکنون با اجرای آزمایشی طرح شناسه دار شدن تراکنش های کارت اضطراری در تهران، این روند در حال تغییر است و سوخت گیری با کارت اضطراری از یک تراکنش فاقد اطلاعات کافی درباره مصرف کننده، به تراکنشی قابل شناسایی و پایش تبدیل می شود. در سازوکار جدید، تراکنش سوخت گیری از طریق کارت اضطراری به مصرف کننده متصل می شود و به این ترتیب، سوخت گیری انجام شده، دیگر یک تراکنش ناشناس نخواهد بود.

این تغییر همچنین می تواند بخشی از مشکلاتی را که در گذشته در نحوه ارائه کارت اضطراری در برخی جایگاه ها ایجاد می شد، کاهش دهد؛ از جمله اعلام اتمام کارت در برخی ساعات، محدودیت در دسترسی به کارت و حتی دریافت وجه از مردم در قبال در اختیار گذاشتن کارت اضطراری.

یکی از اهداف مهم اجرای طرح، تسهیل دسترسی مردم به کارت اضطراری است؛ همچنین تخصیص سوخت به سکوهای اینترنتی براساس عملکرد و خودروهای امدادی از این طریق تسهیل خواهد شد. بر اساس سازوکار جدید، امکان سوخت گیری با کارت اضطراری در طول شبانه روز فراهم می شود و استفاده از آن کمتر به فرآیندهای داخلی و تصمیم های موردی جایگاه ها وابسته خواهد بود.

درواقع، کارت اضطراری همچنان به عنوان یک ابزار خدمت رسانی باقی می ماند، اما استفاده از آن در چار چوبی شفاف و قابل رصد انجام خواهد شد. یکی از مهم ترین آثار اجرای این طرح، امکان رصد و پایش دقیق تر تراکنش های سوخت گیری است. ثبت اطلاعات مربوط به زمان، مکان و مصرف کننده، امکان تحلیل الگوهای مصرف و شناسایی رفتارهای غیرعادی را افزایش می دهد.

بر اساس گزارش مرکز آمار، خودرو مشمول تورم ۱۳۵ درصدی شد:

حمل و نقل در جمع پرهزینه ترین بخش های سبد خانوار



عکس جبهه ترافیکی دارد

می دهد هزینه تهیه خودرو و سایر وسایل نقلیه با سرعتی بالاتر از بسیاری از اقلام مصرفی افزایش یافته و خرید وسیله نقلیه جدید را برای بخش بیشتری از خانوارها به تصمیمی دشوارتر تبدیل کرده است. تورم نقطه به نقطه ۱۳۵.۷ درصدی به این معناست که سطح قیمت ها در بخش خرید وسایل نقلیه نسبت به ماه مشابه سال قبل بیش از دو برابر شده است. چنین افزایشی، در شرایطی که درآمد



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

افزایش هزینه های مرتبط با حمل و نقل، از خرید خودرو تا استفاده روزمره از وسایل نقلیه، به یکی از جلوه های پررنگ رشد قیمت ها در اقتصاد خانوار تبدیل شده است. تازه ترین آمار منتشر شده در خصوص شاخص قیمت مصرف کننده منتهی به شهریورماه سال جاری از سوی مرکز آمار ایران نشان می دهد تورم در این بخش نه تنها در مقیاس سالانه و ماهانه بالاست، بلکه در مقایسه با دوره مشابه سال قبل نیز شتاب قابل توجهی داشته است؛ روندی که می تواند دسترسی خانوارها به خودرو را دشوارتر کند و هم زمان هزینه رفت و آمد و جابه جایی را افزایش دهد. براساس این آمار، نرخ تورم سالانه شاخص کل به ۷۳.۶ درصد رسیده و تورم نقطه به نقطه نیز ۸۹.۸ درصد ثبت شده است. تورم ماهانه شاخص کل هم ۴.۲ درصد گزارش شده است. در این میان، گروه حمل و نقل عملکردی بالاتر از میانگین تورم عمومی داشته؛ به طوری که تورم سالانه آن به ۷۸.۴ درصد و تورم نقطه به نقطه آن به ۱۱۵.۲ درصد رسیده است. تورم ماهانه این گروه نیز ۷.۹ درصد اعلام شده که از رشد محسوس هزینه های مرتبط با جابه جایی در دوره مورد بررسی حکایت دارد. در میان اجزای مختلف حمل و نقل، خرید وسایل نقلیه بیشترین افزایش قیمت را تجربه کرده است. تورم سالانه این بخش ۸۸.۶ درصد اعلام شده؛ در حالی که تورم نقطه به نقطه آن به ۱۳۵.۷ درصد رسیده است. همچنین قیمت خرید وسایل نقلیه در مقایسه با ماه قبل ۱۱.۴ درصد افزایش داشته است. این ارقام نشان

اینفوگرافش

Infography

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

درآمد شهر یورماه

۱,۰۸۲

میلیارد تومان



سازه پویش

میزان افزایش

۱۳۳

درصد

میزان درآمد ۶ ماهه

۶,۴۴۴

میلیارد تومان

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

چند تندی؟

وزارت صمت نقشه راه ندارد

سیداحسان قاضی زاده هاشمی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس ضمن انتقاد از ترک فعل مسئولان در حوزه خودرو که باعث آشفته گی بازار شده است، گفت: «وزیر صمت باید گزارشی مکتوب مبنی بر ترک فعل بانک مرکزی به کمیسیون صنایع و معادن مجلس ارائه دهد و اعلام کند که این بانک برای اجرای قانون واردات خودرو همکاری نکرده؛ این در حالی است که وزارت صمت برای حوزه خودرو، نقشه راه واحدی ندارد؛ کمالین که کمیته های متعددی در این حوزه در این وزارتخانه فعال هستند و یک سامانه اتونوین و یک سامانه مگفا برای ثبت نام خودروهای وارداتی راه اندازی شده است.»

چرا؟

واردات خودرو دچار هرج و مرج شد

وی با اشاره به ضوابطی که برای خودروهای برقی و هیبریدی ایجاد کرده اند، یادآور شد: «ما مبنای ۲۰ هزار دلار را در قانون واردات خودرو مشخص کردیم؛ اما برای خودروهای کار کرده مشخص نیست بر چه مبنایی ۱۳ هزار دلار تعیین شده است؛ آیا قانون مجلس یا آیین نامه دولت مبنای تعیین تعرفه این بخش بوده است یا نوع خودروهای وارداتی در سامانه های مختلف متفاوت بوده و یک هرج و مرج مطلق در حوزه واردات خودرو ایجاد شده است.»

برای چه؟

دلایل کاهش تولید خودرو

قاضی زاده هاشمی در مورد وضعیت تولید خودروهای داخلی افزود: «ما شاهد کاهش محسوس تولید خودروهای داخلی هستیم که به دلیل تغییر پلتفرم ها ایجاد شده است و قطع سازان هم به دلیل این تغییر با کاهش تولید و فعالیت مواجه هستند. معاونت صنایع ماشین آلات و تجهیزات وزارت صمت باید پیرامون میزان ارزبری خودروها نیز یک جدول ارائه دهد که تاکنون انجام نداده است. در هر صورت برای تعدیل بازار، باید به جای خودرو لوکس، خودرو با قیمت اقتصادی وارد شود.»



دستیابی به آن‌ها هستند، مرسدس معتقد است این فناوری می‌تواند محدودیت‌های فعلی خودروهای برقی را تا حد زیادی برطرف کند. در صورت موفقیت تجاری، خودروهای مجهز به باتری‌های حالت جامد قادر خواهند بود مسافت بیشتری را با هر بار شارژ طی کنند و هم‌زمان سطح ایمنی بالاتری ارائه دهند. همین مزایا باعث شده تقریباً تمام خودروسازان بزرگ جهان در حال سرمایه‌گذاری روی این حوزه باشند با این حال، مسیر تجاری‌سازی چنین باتری‌هایی ساده نیست. چالش‌های فنی، هزینه‌های تولید و دشواری تولید انبوه موجب شده است بسیاری از پروژه‌های مرتبط هنوز در مرحله توسعه قرار داشته باشند. به همین دلیل، توافق جدید مرسدس اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا نشان می‌دهد شرکت آماده عبور از مرحله تحقیقات صرف و حرکت به سمت کاربردهای عملی تر است.

شرکت Mercedes-Benz کام‌مهم دیگری در مسیر توسعه باتری‌های حالت جامد برداشته است؛ فناوری‌ای که بسیاری از کارشناسان آن را نسل آینده ذخیره‌سازی انرژی در خودروهای برقی می‌دانند. این خودروساز آلمانی با امضای یک توافق جدید و گسترده، تلاش می‌کند فرآیند توسعه و تجاری‌سازی این نوع باتری‌ها را سرعت ببخشد و جایگاه خود را در رقابت فشرده خودروهای الکتریکی تقویت کند. باتری‌های حالت جامد سال‌هاست به عنوان یکی از امیدوارکننده‌ترین فناوری‌های صنعت خودرو مطرح هستند. برخلاف باتری‌های لیتیوم-یونی متداول که از الکترولیت مایع استفاده می‌کنند، در این فناوری از مواد جامد برای انتقال یون‌ها استفاده می‌شود. نتیجه این تغییر می‌تواند افزایش چشمگیر چگالی انرژی، کاهش وزن، بهبود ایمنی و کاهش زمان شارژ باشد؛ مزیت‌هایی که خودروسازان سال‌هاست به دنبال

تمرکز «مرسدس بنز» روی باتری‌های حالت جامد



«ریویان» وعده یک شاسی‌بلند برقی ارزان‌تر را داد



شرکت Rivian که طی سال‌های اخیر به یکی از شناخته‌شده‌ترین استارت‌آپ‌های خودروسازی برقی آمریکا تبدیل شده، اعلام کرده مدل جدید R3 با قیمتی «به‌طور قابل توجهی پایین‌تر» از R2 روانه بازار خواهد شد. این موضوع نشان می‌دهد ریویان در حال حرکت به سمت بخش گسترده‌تری از بازار خودروهای برقی است؛ بخشی که قیمت مناسب‌تر نقش تعیین‌کننده‌ای در موفقیت محصولات دارد. R2 تاکنون به عنوان مهم‌ترین پروژه آینده ریویان شناخته می‌شد. این شاسی‌بلند متوسط قرار است پلی میان محصولات گران‌قیمت فعلی شرکت و بازار انبوه‌تر خودروهای برقی ایجاد کند. با این حال، مدیران ریویان اکنون تایید کرده‌اند که R3 حتی یک گام فراتر خواهد رفت و با قیمت‌گذاری پایین‌تر، مشتریان بیشتری را هدف قرار خواهد داد. اهمیت این تصمیم از آن جهت است که بازار خودروهای برقی در سال‌های اخیر وارد مرحله تازه‌ای شده است. در حالی که نسل نخست خودروهای برقی عمدتاً بر فناوری و عملکرد تمرکز داشتند، امروز بسیاری از خودروسازان متوجه شده‌اند که رشد واقعی بازار در گرو ارائه محصولات ارزان‌تر و قابل دسترسی‌تر خواهد بود. به همین دلیل شرکت‌هایی مانند تسلا، فولکس‌واگن، هیوندای و ریویان همگی در حال توسعه خودروهایی با قیمت رقابتی‌تر هستند

در حالی که در آمریکا خودرو ۲۰ هزار دلاری ارزان به حساب می‌آید تعریف خودرو ارزان در هند بین ۵ تا ۱۰ هزار دلار است که اخیراً با یک آزمایش سخت، ایمنی و کیفیت بالای آنها به نمایش درآمده است

در بازاری که خودروهای اقتصادی معمولاً با معیار قیمت پایین، مصرف سوخت مناسب و هزینه نگهداری اندک شناخته می‌شوند، خودروسازان به ندرت فرصت پیدا می‌کنند درباره استحکام و دوام محصولات خود مانور تبلیغاتی بزرگی بدهند. اما Tata Motors با تصمیم گرفته برای معرفی نسل جدید سدان اقتصادی خود، مسیر متفاوتی را انتخاب کند؛ مسیری که پیش‌تر به آزمایش‌های خودروهای آف‌رودی یا کامیون‌های سنگین شباهت دارد تا یک سدان شهری ارزان قیمت، خودروساز هندی برای اثبات توانایی‌های محصول جدید خود، آزمایشی غیر معمول را ترتیب داده است: آزمایشی که در آن خودرو زیر حجم عظیمی از مصالح و شن مدفون می‌شود تا مقاومت ساختاری آن به نمایش گذاشته شود. در نگاه نخست ممکن است این اقدام یک نمایش تبلیغاتی اغراق آمیز به نظر برسد، اما در واقع بخشی از رقابت فشرده‌ای است که امروز میان خودروسازان فعال در بازارهای نوظهور جریان دارد؛ بازارهایی که مشتریان آن‌ها بیش از هر چیز به دوام، استحکام و قابلیت تحمل شرایط سخت جاده‌ای اهمیت می‌دهند. اهمیت این پروژه تنها به معرفی یک مدل جدید محدود نمی‌شود. تا تا در سال‌های اخیر خودروسازان قیمت به شرکتی با استانداردهای بالاتر کیفیت و ایمنی را تقاده‌اند. بنابراین خودرو جدید این شرکت را می‌توان نمادی از همین تغییر رویکرد دانست؛ تلاشی برای اثبات این که یک سدان اقتصادی نیز می‌تواند از نظر استحکام و مهندسی، فراتر از انتظارات رایج بازار ظاهر شود.



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

خودرو ۵ هزار دلاری «تاتا» از زیر ۲۰ تن مصالح ساختمانی سالم بیرون آمد!

تولید خودروهای ارزان در هند با استانداردهای بالای کیفی و ایمنی

در حالی که در آمریکا خودرو ۲۰ هزار دلاری ارزان به حساب می‌آید تعریف خودرو ارزان در هند بین ۵ تا ۱۰ هزار دلار است

که اخیراً با یک آزمایش سخت، ایمنی و کیفیت بالای آنها به نمایش درآمده است



بازارهای نوظهور هنوز خودروهایی وجود دارند که با کسری از این مبلغ به فروش می‌رسند. یکی از تازه‌ترین نمونه‌ها، محصول جدید Tata Motors است؛ سدانی کوچک که با نام Aeris وارد بازار هند شده و قیمت پایه آن تنها ۵.۲۹ لاک روپیه، معادل حدود ۵ هزار و 500 دلار تعیین شده است. اگرچه نام Aeris کاملاً تازه رو به رو نیستیم، این خودرو نسخه‌ای یک محصول کاملاً تازه رو به رو نیستیم. این خودرو نسخه‌ای به روز شده و بازطراحی شده از Tata Tigor محسوب می‌شود؛ سدانی که نخستین بار در سال ۲۰۱۷ معرفی شد و پیش از این در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۵ نیز مورد فیس لیفت قرار گرفته بود. اکنون تاتا با تغییر نام، طراحی تازه و مجموعه‌ای از بهبودهای فنی و تجهیزاتی تلاش می‌کند عمر تجاری این محصول را برای چند سال دیگر تمدید کند. اهمیت Aeris تنها به قیمت بسیار پایین آن محدود نمی‌شود. این خودرو نماینده بخش مهمی از بازار خودرو هند است؛ بازاری که در آن میلیون‌ها مشتری هنوز به دنبال خودروهایی اقتصادی، کم‌هزینه و مناسب استفاده روزمره هستند. برخلاف بازارهای توسعه یافته که عمده توجه به خودروهای برقی، کراس‌اوورها و فناوری‌های پیشرفته معطوف شده، در هند همچنان بخش بزرگی از رقابت در رده خودروهای اقتصادی زیر ۱۰ هزار دلار جریان دارد.

از نظر طراحی Aeris، کماکان ساختار اصلی Tigor را حفظ کرده است. با طول ۳۹۹۵ میلی‌متر و فاصله محوری ۲۴۵۰ میلی‌متری، این خودرو در کلاس سدان‌های کامپکت زیر

چهار متر قرار می‌گیرد؛ کلاسی که در هند از مزایای مالیاتی قابل توجهی برخوردار است و به همین دلیل اهمیت ویژه‌ای برای خودروسازان دارد. با وجود حفظ ابعاد کلی، طراحی بخش بزرگی از ظاهر خودرو را بازنگری کرده‌اند. نمای جلو اکنون از چراغ‌هایی باریک‌تر و تهاجمی‌تر بهره می‌برد که شباهت زیادی به نسخه به‌روزسانی شده Tata Tiago دارند. جلو پنجره سنتی جای خود را به یک پنل مشکی براق بسته داده و سپر جدید با ورودی‌های هوای مدرن‌تر، چهره‌ای امروزی‌تر به خودرو بخشیده است.

در نمای جانبی تغییرات محدودتر هستند، اما استفاده از پوشش‌های پلاستیکی اطراف گلگیرها و طراحی جدید رینگ‌های ۱۴ و ۱۵ اینچی باعث شده خودرو ظاهری متفاوت‌تر نسبت به گذشته پیدا کند. در بخش عقب نیز مهم‌ترین تغییر به چراغ‌های باریک‌تر و گرافیک افقی آن‌ها مربوط می‌شود که در کنار سپر بازطراحی شده، هویت تازه‌ای برای Aeris ایجاد کرده‌اند.

اما شاید مهم‌ترین بخش داستان به کمپین معرفی این خودرو مربوط باشد. تاتا برای اثبات استحکام ساختاری محصول جدید خود، دست به نمایش تبلیغاتی کم‌سابقه‌ای زد و با استفاده از یک کامیون کم‌رسی، حجم عظیمی از شن، سنگ و مصالح ساختمانی را روی خودرو تخلیه کرد؛ است؛ اقدامی که قرار است دوام و مقاومت بدنه Aeris را در یکی از رقابتی‌ترین بازارهای خودرو جهان به نمایش بگذارد

اما مهم‌ترین بخش کمپین معرفی Aeris به امکانات یا طراحی آن مربوط نمی‌شود، بلکه به آزمایشی بازمی‌گردد که تاتا برای نمایش استحکام این خودرو ترتیب داده است. در شرایطی که خریداران هندی بیش از پیش به موضوع ایمنی و دوام خودروها توجه می‌کنند، تاتا تلاش کرده با یک نمایش غیر معمول، پیام خود را به بازار منتقل کند.

برای اثبات مقاومت ساختاری خودرو و همچنین تاکید بر ایمنی نسخه‌های مجهز به سوخت CNG، مهندسان شرکت مجموعه‌ای از آزمایش‌های دوام را روی Aeris انجام دادند. خودرو پیش از آزمایش نهایی از مسیرهای شن و سنگ عبور داده شد و توانایی حرکت در آب را نیز به نمایش گذاشت. اما بخش اصلی نمایش زمانی آغاز شد که یک کامیون کم‌رسی حجم عظیمی از شن، سنگ و مصالح ساختمانی را روی سقف خودرو تخلیه کرد.

در مجموع حدود ۲۰ تن مصالح روی بدنه Aeris ریخته شد؛ اتفاقی که باعث شد خودرو تقریباً به‌طور کامل زیر توده‌ای از سنگ و شن مدفون شود. هر چند این بار به‌صورت تدریجی روی خودرو تخلیه شد و نه به شکل یکباره، اما هدف اصلی نمایش، نشان دادن استحکام ساختار کابین و مقاومت کلی بدنه بود. نتیجه آزمایش برای تاتا مطلوب‌ارزیابی شد. پس از خارج کردن خودرو از زیر آوار، سقف دچار تغییر شکل شده بود و برخی شیشه‌ها نیز آسیب دیده بودند، اما ساختار اصلی اتاق سر نشینان همچنان دست‌نخورده باقی ماند. علاوه بر این، درهای خودرو باز شدند و Aeris توانست با نیروی خود از محل آزمایش خارج شود؛ موضوعی که به مهم‌ترین پیام تبلیغاتی تاتا تبدیل شد.

در نهایت این خودرو اکنون در بازار هند قابل سفارش است و نخستین تحویل‌ها از ۱۱ اکتبر آغاز خواهد شد. قیمت پایه Aeris از ۵.۲۹ لاک روپیه، معادل حدود ۵ هزار و 500 دلار برای نسخه Smart مجهز به گیربکس دستی آغاز می‌شود و در کامل‌ترین نسخه Accomplished مجهز به موتور CNG و گیربکس اتوماتیک به ۹.۷۴ لاک روپیه یا حدود ۱۰ هزار و ۲۰۰ دلار می‌رسد.

این قیمت‌گذاری باعث شده Aeris عنوان ارزان‌ترین سدان سه‌جعبه‌ای بازار هند را بدست آورد و رقبایی مانند Hyundai Suzuki Dzire و Aura-Honda Amaze را پشت سر بگذارد.

نمایش تلویزیونی جنجالی درباره امنیت سایبری خودروهای «BYD»

است که در نگاه نخست به نظر می‌رسد. کارشناسان امنیت سایبری خودرو تاکید می‌کنند چنین آزمایش‌هایی معمولاً در محیط‌های کنترل شده و با دسترسی‌هایی انجام می‌شوند که برای افراد عادی یا مهاجمان اینترنتی به راحتی قابل دستیابی نیست. به عبارت دیگر، موفقیت یک پژوهشگر در نفوذ به بخشی از سامانه خودرو لزوماً به معنای امکان تکرار همان حمله در شرایط روزمره نیست.

در سال‌های اخیر تقریباً تمام خودروسازان بزرگ جهان با چالش‌های مشابه روبه‌رو شده‌اند. از Tesla گرفته تا برندهای آلمانی، ژاپنی و کره‌ای، همگی سرمایه‌گذاری گسترده‌ای برای مقابله با تهدیدهای سایبری انجام داده‌اند. دلیل این موضوع روشن است؛ خودروهای امروزی دیگر تنها وسیله‌ای مکانیکی نیستند و به شبکه‌ای از رایانه‌ها، حسگرها و سامانه‌های ارتباطی تبدیل شده‌اند.

با افزایش استفاده از نرم‌افزارها، ارتباطات اینترنتی و سامانه‌های کنترل الکترونیکی در خودروهای مدرن، موضوع امنیت سایبری به یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های صنعت خودرو تبدیل شده است. حالا انتشار گزارشی درباره هک شدن یک دستگاه BYD در یک برنامه تلویزیونی بار دیگر این بحث را به صدر اخبار بازگردانده و پرسش مهمی را مطرح کرده است: آیا مالکان خودروهای متصل باید نگران باشند؟ ماجرا از جایی آغاز شد که یک متخصص امنیت سایبری در قالب یک برنامه رسانه‌ای موفق شد به برخی سامانه‌های یک خودرو BYD دسترسی پیدا کند. ویدئوهای منتشر شده به سرعت در فضای مجازی باز نشر شدند و همین موضوع باعث شد بسیاری از کاربران تصور کنند خودروهای این برند به آسانی قابل هک هستند. اما بررسی دقیق‌تر نشان می‌دهد شرایط واقعی پیچیده‌تر از آن چیزی



خبر

News

لامبورگینی آینده «تمراریو» را ترسیم کرد

شرکت Lamborghini به تازگی تولید Temerario را آغاز کرده، اما به نظر می‌رسد برنامه‌های بسیار گسترده‌تری برای جانشین Huracan در نظر گرفته است. مدیران لامبورگینی تایید کرده‌اند که این مدل تنها در یک نسخه عرضه نخواهد شد و در سال‌های آینده خانواده‌ای کامل از نسخه‌های مختلف آن شکل خواهد گرفت؛ خانواده‌ای که علاوه بر مدل‌های قابل پیش‌بینی، چند غافلگیری نیز در خود خواهد داشت. Temerario یکی از مهم‌ترین محصولات جدید لامبورگینی محسوب می‌شود؛ زیرا وظیفه جانشینی یکی از موفق‌ترین مدل‌های تاریخ شرکت را بر عهده دارد. این خودرو با یک پیش‌رانه V8 ۷۸ تونین توربو و سامانه



هیبریدی پیشرفته معرفی شده و نشان‌دهنده مرحله تازه‌ای از تحول فناوری در برند ایتالیایی است. به همین دلیل، مدیران لامبورگینی آن را صرفاً یک مدل جدید نمی‌دانند، بلکه به عنوان پایه‌ای برای توسعه چندین محصول آینده به آن نگاه می‌کنند.

تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد لامبورگینی معمولاً از یک مدل اصلی نسخه‌های متنوعی تولید می‌کند. در مورد هوراکان نیز نسخه‌هایی مانند Evo+ Tecnica STO و Sterrato شکل گرفتند که هر یک شخصیت و مخاطبان متفاوتی داشتند. به همین دلیل انتظار می‌رود Temerario نیز روندی مشابه را دنبال کند.

یکی از گزینه‌های تقریباً قطعی، معرفی نسخه‌های سبک‌تر و متمركزتر بر عملکرد است؛ خودروهایی که احتمالاً برای استفاده در پیست توسعه خواهند یافت و با کاهش وزن، ارتقای آپرو دینامیک و افزایش توان خروجی همراه می‌شوند. علاوه بر این، احتمال عرضه نسخه رولان نیز وجود دارد؛ مدلی که می‌تواند نقش جانشین مستقیم Huracan Spyder را ایفا کند. اما نکته‌ای که بیش از همه جلب توجه کرده، اشاره مدیران لامبورگینی به چند نسخه «غافلگیرکننده» است.

بشتیبانی از ایل کاربلی و اندروید اتو، سیستم تهویه مطبوع و مجموعه‌ای از دستیارهای رانندگی نیز از امکانات قابل توجه این کوپه هستند. قوای محرکه از یک موتور ۲ لیتری 4 سیلندر تویین-توربو تأمین می‌شود که ۲۵۵ اسببخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. انتقال نیرو از طریق جعبه‌دنده 8 سرعته اتوماتیک انجام می‌شود. نسخه دیفرانسیل عقب ظرف ۵.۶ ثانیه به‌سرعت 100 کیلومتر بر ساعت می‌رسد. قیمت پایه این خودرو در بازار آمریکا حدود ۵۳ هزار و ۳۰۰ دلار است؛ البته تجهیزات سفارشی و هزینه‌های جانبی می‌توانند قیمت نهایی را افزایش دهند.

بامو 430i کوپه مدل ۲۰۲۶، یکی از محصولات اسپرت لوکس باواریایی‌ها است که طراحی پویا را با فناوری‌های مدرن و عملکرد فنی قابل توجه ترکیب می‌کند. در نمای خارجی، جلو پنجره کلیوی عمودی، چراغ‌های باریک LED، خطوط برجسته کاپوت و سقف شیب‌دار، ظاهری تهاجمی و آیرودینامیک به‌خودرو می‌بخشند. چراغ‌های عقب و رینگ‌های آلایزی نیز بر هویت اسپرت آن تأکید دارند. در کابین، نمایشگرهای دیجیتال، داشبورد مدرن و استفاده از مواد باکیفیت، فضایی لوکس ایجاد کرده‌اند. نمایشگر خمیده بامو با سیستم عامل iDrive، صفحه‌آمبر دیجیتال و نمایشگر مرکزی لمسی را در مجموعه‌ای یکپارچه قرار می‌دهد.



بامو «430i» چه ویژگی‌هایی دارد؟



افزایش ماهانه قیمت خودرو، خریداران را بلاتکلیف کرده است؛

آیین‌نامه ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو و هم‌موجب افزایش قیمت‌ها شد



تصویری کامل از آنچه در بازار خودرو می‌گذرد ارائه نمی‌دهد. مساله اصلی این است که در شرایط تورمی اقتصاد ایران، قیمت خودرو دیگر تنها از یک مسیر و به تصمیم یک بازیگر تعیین نمی‌شود. هزینه مواد اولیه، دستمزد، قطعات، تأمین مالی، حمل‌ونقل و نوسانات نرخ ارز، در کنار هزینه‌های ناشی از مقررات و الزامات قانونی، بر قیمت تمام‌شده اثر می‌گذارند. در چنین شرایطی، سیاست تثبیت قیمت فروش بدون توجه به تغییر هزینه‌ها می‌تواند به افزایش زیان بنگاه، کاهش انگیزه تولید یا انتقال فشار مالی به بخش‌های دیگر فعالیت خودروساز منجر شود.

از سوی دیگر، افزایش قیمت‌ها نیز بدون توضیح روشن درباره مبنای آن، می‌تواند پیش‌بینی‌پذیری بازار را کاهش دهد و برنامه‌ریزی مالی مصرف‌کنندگان را دشوارتر کند. از این منظر، بحث بر سر قیمت خودرو را نمی‌توان تنها به دوگانه افزایش قیمت یا تثبیت آن محدود کرد. آن‌چه اهمیت دارد، سازوکار تعیین قیمت، شفافیت در اعلام اجزای آن و چگونگی مدیریت آثار تغییرات قیمت بر مصرف‌کننده است. اگر دولت با وضع مقررات جدید، هزینه‌ای را به‌فرآیند تولید اضافه می‌کند، باید سهم این هزینه در قیمت نهایی قابل شناسایی باشد. اگر خودروساز نیز به‌دلیل افزایش هزینه‌های تولید، قیمت محصولات خود را اصلاح می‌کند، ضروری است مبنای این تغییرات برای مشتریان روشن باشد.

جدید مرتبط با گواهی اسقاط خودروهای فرسوده، در چارچوب آیین‌نامه ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو به افزایش قیمت محصولات ایران خودرو و منجر شد. براساس فهرست قیمت‌های اعلام‌شده در آن مقطع، تمام محصولات این شرکت حدود ۴۲ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان افزایش قیمت داشتند؛ افزایشی که علاوه بر نوسانات ارزی، با انتقال هزینه‌های جدید به قیمت تمام‌شده تولیدات همراه بود. قیمت‌های اعلامی نیز هزینه‌های جانبی را در بر می‌گرفتند. این نمونه نشان می‌دهد که بخشی از افزایش قیمت خودرو، نه لزوماً از تصمیم مستقل خودروساز برای بالا بردن حاشیه سود، بلکه از تغییر هزینه‌هایی ناشی می‌شود که در فرآیند تولید و عرضه خودرو به بنگاه تحمیل می‌شوند.

با این حال، منشأ افزایش قیمت هرچه باشد، اثر نهایی آن بر قدرت خرید مصرف‌کننده تفاوت چندانی ندارد؛ خریدار برای تهیه همان خودرو باید مبلغ بیشتری بپردازد. در هفته گذشته نیز اعلام قیمت محصولات ایران خودرو در همراه با افزایش‌هایی در محدوده ۱۰۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان برای خودروهای مختلف همراه بود. فاصله این افزایش‌ها با تغییر قیمت ماه قبل، بار دیگر موضوع نحوه محاسبه قیمت خودرو و سهم عوامل مختلف در آن را مطرح می‌کند. البته برای ارزیابی دقیق این تغییرات، باید مشخص شود که چه میزان از افزایش قیمت به تغییر هزینه‌های تولید و چه میزان به سایر عوامل مرتبط با سیاست قیمت‌گذاری شرکت مربوط است. بدون تفکیک این عوامل، نسبت دادن تمام افزایش قیمت‌ها به تصمیم خودروساز یا دولت،

تغییرات مکرر قیمت کارخانه‌ای خودرو که از بهار سال جاری کلید خورد، به‌نظر می‌رسد قیمت‌گذاری دستوری را از سیاست‌گذاری خودرو خارج کرده است. به‌گزارش «دنیای اقتصاد» از بهار سال جاری به‌طور ماهانه شاهد رشد کارخانه‌ای برخی از محصولات خودروسازی هستیم؛ هر چند افزایش قیمت‌ها تنها از تصمیم خودروسازان ناشی نمی‌شود و تغییر هزینه‌های تولید، نوسانات ارزی و هزینه‌های قانونی نیز در تعیین بهای نهایی خودرو نقش دارند. با این حال، تداوم این روند، به‌ویژه در شرایطی که برخی مشتریان پیش‌تر در طرح‌های فروش و مشارکتی ثبت‌نام کرده‌اند، پرسش‌هایی درباره نحوه تعیین قیمت نهایی و میزان پیش‌بینی‌پذیری هزینه خرید ایجاد کرده است. از این منظر، اگرچه اصلاح قیمت‌ها می‌تواند بخشی از الزامات فعالیت اقتصادی خودروسازان باشد، اما شفافیت در اعلام قیمت‌ها و تعیین تکلیف تعهدات فروش همچنان اهمیت دارد.

در حال حاضر فردی که برای خرید خودرو ثبت‌نام کرده، باید بتواند بر آوردی از هزینه نهایی داشته باشد. وقتی قیمت‌ها در فاصله‌های کوتاه تغییر می‌کنند، این برآورد برای خریدار دشوارتر می‌شود. بنابراین بهتر است که خودروساز یا سیاست‌گذار شفاف‌سازی را در دستور کار قرار دهند و این اطمینان را به مشتریان خودرو بدهند که خصوصی‌سازی این صنعت در جهت حفظ منافع مشتریان است. آن‌چه مشخص است خصوصی‌سازی زمانی به اصلاح رابطه خودروساز و مصرف‌کننده کمک می‌کند که در کنار افزایش اختیار بنگاه در تصمیم‌گیری اقتصادی، شفافیت و پاسخگویی آن نیز تقویت شود. قیمت‌گذاری دستوری را حل پایدار نیست؛ اما صرف واگذاری اختیار قیمت‌گذاری نیز به‌تنهایی همه مسائل بازار خودرو را حل نمی‌کند.

واقعیت این است که تورم و نوسانات ارزی و هزینه‌های تولید، بنگاه‌های خودروساز را به اصلاح قیمت‌ها سوق داده و از سوی دیگر، هزینه‌های ناشی از مقررات دولتی نیز به بهای تمام‌شده خودرو اضافه می‌شود. به این ترتیب، هم دولت و هم خودروسازان در شکل‌گیری قیمت نهایی خودرو نقش دارند؛ در حالی که مصرف‌کننده در نهایت باید هزینه این تغییرات را بپردازد. این وضعیت، در کنار تکرار افزایش قیمت‌ها و ابهام در هزینه نهایی خرید برای برخی مشتریان، این پرسش را مطرح می‌کند که آیا قیمت‌گذاری دستوری عملاً جایگاه پیشین خود را در صنعت خودرو از دست داده است؟ در شرایطی که آزادسازی قیمت‌ها می‌تواند بخشی از مسیر اصلاح اقتصاد خودروسازی باشد، نحوه اجرای آن و میزان شفافیت در اعلام قیمت‌ها نیز به مساله‌ای مهم در رابطه میان خودروساز و مصرف‌کننده تبدیل شده است.

تغییرات قیمت خودرو در ماه‌های اخیر نشان می‌دهد که عوامل متعددی در تعیین بهای نهایی محصولات خودروسازان نقش دارند. در شهریورماه، اعمال هزینه‌های

مقررات کشورهای اروپایی برای سلامت فنی، اصالت کیلومتر و مدارک فروش چیست؟

خرید خودرو کار کرده در اروپا؛ از کنترل کارکرد تا ضمانت قانونی

نمایندگان، ثبت عدد کیلومتر خودروها و وانت‌ها هنگام برخی تعمیرات و انتقال اطلاعات خودروهای متصل به پایگاه‌های ملی مورد توجه قرار گرفته است. این موارد بخشی از روند اصلاح قانون هستند و نباید همه آن‌ها را مقررات لازم‌الاجرای فعلی دانست.

مدارک خودرو؛ معامله بدون سند معتبر پریسک است
خریدار در اروپا باید از اصالت مدارک خودرو و امکان ثبت آن در کشور محل سکونت خود اطمینان حاصل کند. راهنمای اتحادیه اروپا بر دریافت اسناد اصلی و بررسی مدارک مورد نیاز برای شماره‌گذاری تأکید دارد. در معاملات برون‌مرزی، موضوع پیچیده‌تر می‌شود؛ زیرا ممکن است خودرو برای انتقال یا ثبت در کشور مقصد به مدارک تکمیلی، بیمه معتبر یا پلاک موقت نیاز داشته باشد.

در نتیجه، پرداخت وجه پیش از بررسی مدارک می‌تواند ریسک معامله را افزایش دهد. تطبیق شماره شناسایی خودرو با اسناد، بررسی وضعیت مالکیت و اطمینان از امکان قانونی شماره‌گذاری، باید پیش از نهایی شدن خرید انجام شود.

درس اروپا برای بازار خودروهای کار کرده ایران
تجربه اروپا نشان می‌دهد ساماندهی بازار خودرو کار کرده صرفاً با بازرسی ظاهری یا تعیین قیمت انجام نمی‌شود. حمایت حقوقی از خریدار، ثبت سوابق کارکرد، معاینه فنی معتبر و الزام فروشنده به ارائه اطلاعات روشن، اجزای مکمل یک بازار قابل اعتماد هستند.

برای ایران نیز ایجاد پرونده قابل رهگیری برای هر خودرو، ثبت منظم کیلومتر در مراکز معاینه فنی و تعمیرگاه‌های مجاز، شفاف‌سازی سابقه تصادف و تعمیرات اساسی و تفکیک مسئولیت فروشنده حرفه‌ای از فروشنده شخصی می‌تواند زمینه کاهش اختلافات و تقلب را فراهم کند. البته اجرای چنین الگویی به پایگاه داده قابل اتکا، سازوکار رسیدگی به شکایت و ضمانت اجرایی نیاز دارد.



دستکاری کیلومتر؛ یکی از محورهای نظارت جدید
کم کردن عدد کیلومتر شمار می‌تواند قیمت خودرو را به‌طور مصنوعی بالا ببرد و خریدار را با هزینه‌های پیش‌بینی‌نشده تعمیر و نگهداری روبه‌رو کند. به همین دلیل، ثبت و تطبیق سابقه کارکرد در بعضی کشورهای اروپایی به ابزار مهمی برای کاهش تقلب تبدیل شده است. در هلند، سازمان ثبت خودرو این کشور امکان بررسی اطلاعات کارکرد را از طریق گزارش خودرو و سوابق ثبت‌شده فراهم کرده است. این سازمان به خریداران توصیه می‌کند عدد کیلومتر شمار را با اطلاعات نگهداری، فاکتورهای تعمیر و سوابق قبلی تطبیق دهند. وارداتی بودن خودرو نیز اهمیت بررسی سوابق را بیشتر می‌کند؛ زیرا اطلاعات ثبت‌شده در کشور مبدأ ممکن است برای خریدار به‌سادگی در دسترس نباشد. در سطح اتحادیه اروپا نیز موضوع دستکاری کیلومتر در دستور کار اصلاح مقررات قرار گرفته است. پارلمان اروپا در مه ۲۰۲۶ از آغاز مذاکرات درباره بازنگری ضوابط معاینه فنی خبر داد. در موضع مورد حمایت

در کشورهای عضو تفاوت‌هایی دارد. فرانسه نمونه روشنی از این رویکرد است. طبق راهنمای وزارت اقتصاد این کشور در اوت ۲۰۲۶، هنگام فروش خودرو سواری با بیش از چهار سال عمر به خریدار حقیقی، فروشنده باید گزارش معاینه فنی ارائه کند که در زمان معامله بیش از ۶ ماه از صدور آن نگذشته باشد. اگر خودرو به بازرسی مجدد نیاز داشته باشد، مهلت اعتبار گزارش مربوطه کوتاه‌تر خواهد بود. این گزارش وضعیت بخش‌هایی مانند ترمز، فرمان، تعلیق، محورها، چراغ‌ها و چرخ‌ها را بررسی می‌کند. در فرانسه، مشخصات خودرو، زمان نخستین شماره‌گذاری، کارکرد اعلام‌شده و قیمت نهایی نیز باید به‌صورت روشن در اطلاعات فروش درج شود. قرارداد، فاکتور یا سند تحویل باید اطلاعات اصلی معامله را ثبت کند تا امکان اختلاف درباره مشخصات و مبلغ پرداختی کاهش یابد. البته این ضوابط نمونه‌ای از قانون ملی فرانسه است و نباید آن را بدون بررسی، به تمام کشورهای اروپایی تعمیم داد.

بازار خودرو کار کرده در اروپا تنها بر پایه قیمت و ظاهر خودرو شکل نمی‌گیرد. سابقه فنی، اصالت کیلومتر، اعتبار مدارک، نتیجه معاینه فنی و مسئولیت فروشنده، از جمله موضوعاتی هستند که می‌توانند بر قانونی بودن معامله و حقوق خریدار اثر بگذارند. با این حال، برخلاف تصور رایج، اروپا یک مقررات یکسان و کاملاً هماهنگ برای تمام مراحل خرید خودرو دست‌دوم ندارد؛ اتحادیه اروپا چارچوب‌هایی برای حمایت از مصرف‌کننده و کنترل فنی تعیین کرده و جزئیات مهم در قوانین کشورهای عضو مشخص می‌شود.

ضمانت قانونی؛ تفاوت خرید از نمایشگاه و شخص حقیقی
بر اساس راهنمای رسمی اتحادیه اروپا که در سال ۲۰۲۶ نیز به‌روزرسانی شده، در خرید خودرو از فروشنده حرفه‌ای، اگر خودرو معیوب باشد یا با مشخصات اعلام‌شده مطابقت نداشته باشد، خریدار از حمایت‌های قانونی برخوردار است. قاعده عمومی، حداقل دوسال ضمانت قانونی برای کالای معیوب است؛ با این حال، در برخی کشورهای عضو می‌توان با توافق طرفین، دوره ضمانت خودرو کار کرده را به حداقل یک سال کاهش داد. این حمایت با خرید از یک فرد عادی تفاوت مهمی دارد. مقررات حمایت از مصرف‌کننده اتحادیه اروپا اصولاً بر معاملات میان مصرف‌کننده و فروشنده حرفه‌ای متمرکز است و فروش خصوصی را به همان شکل پوشش نمی‌دهد. بنابراین، خریدار در معامله با شخص حقیقی باید با دقت بیشتری سابقه خودرو، وضعیت فنی و مفاد قرارداد را بررسی کند. خرید از نمایشگاه به معنای تضمین بی‌عیب بودن خودرو نیست، اما مسئولیت حقوقی فروشنده حرفه‌ای را پررنگ‌تر می‌کند.

معاینه فنی؛ شرط مهم در بازار خودروهای قدیمی
کنترل فنی دوره‌ای یکی دیگر از پایه‌های نظارت بر خودروهای کار کرده است. دستورالعمل اتحادیه اروپا درباره معاینه فنی، چارچوب مشترکی برای ارزیابی سلامت خودروها ایجاد کرده، اما زمان‌بندی و جزئیات اجرا



در بازه ۲۲۵۰ تا ۴۵۰۰ آری ام (دور در دقیقه)، کشش قابل توجهی را برای این شاسی بلند فراهم می‌کند. انتقال نیرو و نیز از طریق جعبه‌دنده ۸ سر عته اتوماتیک و سامانه چهار چرخ محرک انجام می‌شود. در اوروس پر فور مانت، این مجموعه امکان شتاب‌گیری صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت حدود ۳.۳ ثانیه را فراهم می‌کند. با وجود عملکرد چشمگیر، مدیریت حرارت، مصرف سوخت و کنترل آلاینده‌های از چالش‌های مهم چنین پیشرفته بر قدرت می‌هستند. در مجموع، موتور ۱۷۸ اوروس نشان می‌دهد که چگونه توربوشارژرها و مهندسی دقیق می‌توانند عملکردی نزدیک به خودروهای اسپرت را در قالب یک شاسی بلند ارائه دهند.

لامبورگینی اوروس با بیش‌ترانه ۸ سیلندر خورجینی، ترکیبی از مهندسی پر فور منس و کاربردپذیری یک شاسی بلند لوکس است. این موتور ۴ لیتری مجهز به توین-توربو (توربوشارژر دو فلو)، بایپره‌گیری از فناوری تزریق مستقیم سوخت و طراحی فشرده، برای تولید گشتاور بالا در دورهای میانی و شتاب‌گیری سریع توسعه یافته است. جانمایی توربوشارژرها در نزدیکی مجموعه سیلندرها نیز به پاسخ‌دهی مناسب پیش‌ترانه کمک می‌کند. در نسخه اولیه اوروس، این موتور ۶۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کرد؛ اما در نسخه‌های قدرتمندتر، مانند اوروس پر فور مانت، خروجی به ۶۶۶ اسب‌بخار رسیده است. حداکثر گشتاور ۸۵۰ نیوتون‌متری



نگاهی به قلب تپنده
لامبورگینی «اوروس»

در گفت‌وگو با عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت مطرح شد؛

خصوصی‌سازی سایپا بدون اصلاح حکمرانی صنعت چاره‌ساز نیست

صنعت خودرو به سمت شکل‌گیری گروه‌های بزرگ حرکت کرده است؛ چراکه برای تامین هزینه‌های طراحی، توسعه و تولید، به مقیاسی بزرگ‌تر و همکاری گسترده‌تر نیاز دارند



سابقه مالکیت مشترک ایران خودرو و سایپا افزود: «در دهه ۱۳۷۰، این دوشرکت از نظر مالکیت به سازمان گسترش وابسته بودند و می‌شد برای همکاری موثرتر آن‌ها برنامهریزی کرد. اما به‌جای استفاده از این امکان، رقابتی میان‌شان شکل گرفت که در مواردی بیش از آن که واقعی و سازنده باشد، به تضعیف ظرفیت‌های مشترک انجامید.»

وی ادامه داد: «در همان دوره، پژو با ایران خودرو همکاری می‌کرد و سیتروئن با سایپا در حالی که پژو و سیتروئن خود در یک گروه قرار داشتند. این وضعیت نشان می‌داد که مادر داخل، ظرفیت‌های نزدیک به هم را در برابر یکدیگر قرار داده‌ایم. از نظر من، پیش از تکرار چنین تصمیمی باید پیامدهای آن تجربه را جدی گرفت.»

تجربه همکاری ناموفق

این استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران درباره تجربه پلتفرم تندر ۹۰ اظهار داشت: «قرار بود ورود این پلتفرم در دهه ۱۳۸۰ زمینه همکاری مشترک را فراهم کند. انتظار این بود که خودروسازان از ظرفیت مشترک برای افزایش مقیاس تولید و بهبود محصول استفاده کنند؛ اما در عمل بخشی از این فرصت به رقابت میان آن‌ها تبدیل شد.» وی افزود: «وقتی در یک پروژه مشترک، همکاری جای خود را به رقابت غیرضروری بدهد، هزینه‌هایی می‌رود و امکان بهبود کیفیت محدود می‌شود. بنابراین مخالفت من با تفکیک سایپا صرفاً یک بحث نظری نیست؛ صنعت خودرو و مانومنهایی از فرصت‌های از دست‌رفته بر اثر پراکندگی و رقابت نادرست را تجربه کرده است.»

کاکایی با اشاره به پیشینه برخی شرکت‌های گروه سایپا تأیید کرد:

کاکایی درباره تفاوت نام تجاری و ساختار تولید تصریح کرد: «یک گروه ممکن است در برابر مشتری با چند نام و چهره متفاوت حاضر شود، اما در پشت صحنه آن موتور، گیربکس، دانش فنی یا امکانات تولید مشترک استفاده کند. حتی ممکن است برای فعالیت در بازارهای مختلف، شرکت‌های متفاوتی ایجاد کند.»

وی افزود: «از این ظاهر متنوع نباید نتیجه گرفت که هر برند، پشتوانه‌ای کاملاً جداگانه دارد. بسیاری از فعالیت‌های مهم خودروسازی با تیراژ پایین صرفه اقتصادی ندارند. طراحی و توسعه محصول، ساخت مجموعه‌های اصلی و سرمایه‌گذاری در فناوری به مقیاسی نیاز دارد که از توان یک شرکت کوچک خارج است. به همین دلیل، بحث درباره سایپا را نباید صرفاً به تعداد شرکت‌های زیرمجموعه آن محدود کرد؛ باید دید کوچک کردن این مجموعه چه اثری بر توان تولید و توسعه آن دارد.»

مخالفت با تفکیک سایپا

کاکایی درباره پیشنهاد واگذاری جداگانه شرکت‌های زیرمجموعه سایپا از سوی برخی کارشناسان به «دنیای خودرو» گفت: «به اعتقاد من، تکه‌تکه کردن سایپا یکی از نادرست‌ترین تصمیم‌هایی است که می‌توان گرفت. مشکل ساختاری صنعت خودرو کشور کمبود تعداد شرکت نیست؛ همین حالا هم تعداد زیادی شرکت خودروساز داریم. مساله این است که نتوانستیم یک گروه صنعتی بزرگ با توان رقابت بین‌المللی بسازیم. اگر مجموعه‌ای را که ظرفیت فعالیت در مقیاس بزرگ دارد به واحدهای کوچک‌تر تقسیم کنیم، از هدف تقویت صنعت خودرو دورتر می‌شویم.»

استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران با اشاره به

بزرگ‌تر و همکاری گسترده‌تر نیاز دارند.»

وی در توضیح روند ادغام خودروسازان افزود: «پژو و سیتروئن پیش‌تر در یک گروه قرار گرفته بودند و فیات و کرایسلر نیز به یکدیگر پیوسته بودند. با این حال، همین گروه‌ها در مرحله‌ای به این جمع‌بندی رسیدند که برای ادامه فعالیت و حفظ توان رقابتی باید با هم ادغام شوند. حاصل این فرآیند، شکل‌گیری اسلانتیس با نام و هویتی جدید بود. نمونه دیگر، همکاری راهبردی رنو و نیسان است؛ هرچند شکل حقوقی آن با ادغام تفاوت دارد.» این کارشناس صنعت ادامه داد: «تکه‌تکه شدن این نمونه‌ها آن است که خودروسازان بزرگ، منابع و توانایی‌های خود را پراکنده نمی‌کنند. وقتی جهت حرکت صنعت به سوی مقیاس بزرگ‌تر است، پیشنهاد کوچک کردن یک گروه خودروسازی در ایران باید با دقت بسیار بیشتری بررسی شود.»

پشتوانه برندها

این استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران با اشاره به ساختار صنعت خودرو در چین اظهار داشت: «همکن است کسی با دیدن شمار زیاد برندهای خودرویی در چین تصور کند که آن صنعت بر پایه شرکت‌های کوچک و مستقل شکل گرفته است؛ اما ظاهر بازار، همه واقعیت را نشان نمی‌دهد. در پشت بسیاری از این برندها، شبکه‌های بهم‌پیوسته‌ای از تولید، طراحی و توسعه قرار دارد. دولت چین نیز این شبکه را به گونه‌ای مدیریت کرده که مجموعه‌های متعدد از توان چند گروه بزرگ صنعتی بهره‌مند می‌شوند. بنابراین تعداد نام‌ها و شرکت‌ها لزوماً به معنای پراکندگی ظرفیت صنعتی نیست.»



خصوصی‌سازی سایپا در صورت طراحی صحیح می‌تواند نقطه عطفی برای بازآرایی زنجیره تامین خودرو باشد؛ اما واگذاری شتاب‌زده و بدون تعهدهای روشن، خطر انتقال بحران‌های مالی و مدیریتی به قطعه‌سازان را افزایش می‌دهد. سرنوشت هزاران پناهگاه فعال در این زنجیره، به نحوه تعیین مالک، ساختار مدیریت، شیوه پرداخت مطالبات و تضمین تداوم قراردادها و وابسته است.

مقیاس صنعت خودرو

امیر حسن کاکایی، استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران با تأکید بر این که شیوه واگذاری سایپا را باید در چارچوب تحولات صنعت خودرو بررسی کرد، به «دنیای خودرو» گفت: «برای این که درباره خصوصی‌سازی سایپا نظر دقیقی بدهیم، ابتدا باید ببینیم صنعت خودرو در جهان به چه سمتی می‌رود. نمی‌توان در ایران تصمیمی گرفت که برخلاف منطق حاکم بر این صنعت باشد و انتظار داشت نتیجه مطلوبی به دست آید. در دو دهه گذشته، صنعت خودرو فقط شاهد ادغام شرکت‌ها نبوده، بلکه به سمت شکل‌گیری گروه‌های بسیار بزرگ حرکت کرده است. شرکت‌ها در یافتن آن که برای تامین هزینه‌های طراحی، توسعه و تولید، به مقیاسی

«ولوو FH» الکتریکی؛ کشنده سال اروپا در ۲۰۲۴



مساله اختيار مدیریت

کاکایی درباره تقدم واگذاری سهام نیز بیان داشت: «به نظر من، واگذاری سهام حدود ۴۲ درصدی می تواند مسیر مناسب تری برای انتقال مدیریت باشد. در این حالت، سهام حدود ۱۷ درصدی دولت باقی می ماند و دولت نیز می تواند در جایگاه سهامدار حضور داشته باشد. اگر گفته می شود هدف دولت حفظ امکان نظارت است، ماندن این سهم می تواند یکی از راه های حضور آن باشد؛ البته نظارت بر صنعت را نباید فقط به سهامداری محدود کرد. نکته اصلی این است که پیش از عرضه سهام، باید اثر هر بخش بر ترکیب هیات مدیره و اختیار اداره شرکت مشخص شود.»

این استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران برای توضیح دغدغه خریدار احتمالی تصریح کرد: «کسی که برای خرید سایپا برنامه دارد، باید بداند با خرید کدام سهام می تواند برنامه خود را اجرا کند. اگر فقط سهام حدود ۱۷ درصدی را بخرد و اختیار مدیریت نداشته باشد، انگیزه و امکان او برای اصلاح شرکت با حالتی که اختیار اداره مجموعه را به دست می آورد، یکسان نیست. حتی جمع شدن این سهم با سهام یک سهامدار دیگر نیز لزوما به معنای دستیابی به کنترل مدیریتی نیست. بنابراین ترتیب واگذاری و ساختار حقوقی آن، بخشی از اصل تصمیم است، نه جزئیاتی که بتوان بعدا به آن پرداخت.»

وی درباره ضرورت هماهنگی نهادهای تصمیم گیر اظهار داشت: «سازمان خصوصی سازی بر تکلیفی که برای واگذاری سهام دولت دارد تمرکز می کند؛ اما سهم بزرگ تر تودلی نیز در تعیین آینده شرکت اثر گذار است. اگر هر بخش فقط مسئولیت حقوقی خود را ببیند و درباره نتیجه مجموع این واگذاری ها تصمیم مشترک گیرفته نشود، ابهام مدیریتی باقی می ماند. ابتدا باید تکلیف مالکیت و کنترل شرکت روشن شود.»

قرارداد واگذاری

این استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران، درباره الزامات فروش یک مجموعه بزرگ صنعتی افزود: «واگذاری نباید به فروش سهام بدون شرط و برنامه محدود شود. در معاملات بزرگ، می توان توافقی تنظیم کرد که تعهدهای خریدار را مشخص کند. پرداخت بهای چنین معاملاتی نیز ممکن است مرحله ای باشد و خریدار بخشی از مبلغ را ابتدا و باقی را در دورهای توافق شده بپردازد. این شیوه فرصت می دهد که تعهدهای مربوط به آینده شرکت در متن قرارداد دیده شود و اجرای آن هانیز پیگیری شود.»

کاکایی درباره نمونه تعهدهای قابل درج در قرارداد گفت: «می توان از خریدار بر نامه ای چندساله خواست و درباره استمرار فعالیت تولیدی، وضعیت نیروی کار و شیوه اداره زنجیره تامین شرط گذاشت. برای مثال، باید مشخص باشد که مالک جدید چه برنامه ای برای حفظ و توسعه تولید دارد، با کارکنان چگونه رفتار می کند و دسترسی تامین کنندگان به قراردادها بر چه مبنایی خواهد بود. البته این شرط ها باید روشن، قابل اجرا و قابل ارزیابی باشند. این که فقط گفته شود شرکت را به بخش خصوصی واگذار کردیم، برای حفاظت از منافع صنعت، کارکنان و مصرف کنندگان کافی نیست.»

وی با اشاره به تفاوت مسیر انتقال مالکیت در ایران خودرو تصریح کرد: «باید هر تغییر در ترکیب سهامداران را با اجرای یک برنامه خصوصی سازی

کسی که برای خرید سایپا برنامه دارد باید بداند با خرید کدام سهام می تواند برنامه خود را اجرا کند. اگر فقط سهام حدود ۱۷ درصدی را بخرد، اختیار مدیریت ندارد

الکتریکی، انتقال نیرو را با صدای کمتر و پاسخ دهی سریع تر گشتاور همراه می سازد؛ ویژگی هایی که به خصوص در مسیرهای پر تردد و حمل و نقل منطقه ای اهمیت دارند. هیات داوران این رقابت، علاوه بر نوآوری فناوریانه، معیارهایی مانند ایمنی، راحتی راننده، قابلیت رانندگی، بهره وری انرژی و هزینه مالکیت را از زبانی می کند. انتخاب FHElectric بیانگر اهمیت روزافزون راهکارهای برقی در حمل و نقل سنگین اروپاست؛ هرچند بر د عملیاتی، ظرفیت حمل بار و زمان شارژ همچنان به شرايط مسير، وزن محموله و پیکربندی خودرو وابسته هستند.

ولوو FH الکتریکی در سال ۲۰۲۳ عنوان معتبر «کامیون بین المللی سال ۲۰۲۴» International Truck of the Year را دریافت کرد؛ جایزه ای که به دلیل پیشرفت های فنی و سهم این محصول در بهبود بهره وری حمل و نقل جاده ای به آن اعطا شد. این کشنده الکتریکی نشان دهنده حرکت صنعت خودروهای تجاری سنگین به سوی کاهش آلایندگی و استفاده از سامانه های محرکه پاک است. در بخش فنی، FHElectric از موتورهای الکتریکی و مجموعه باتری های قابل شارژ استفاده می کند که امکان حمل بارهای سنگین را بدون انتشار آلایندگی از آگروز فراهم می کنند. طراحی قوای محرکه

پارس خودرو و زامیاد در گذشته مجموعه هایی جداگانه بودند و بعد در ساختار سایپا قرار گرفتند. پارس خودرو زمانی یک قطب تولیدی بود و پس از گرفتار شدن در مشکلات جدی، به سایپا واگذار شد.»

این کارشناس صنعت خودرو ادامه داد: «حالا این پرسش مطرح است که چرا باید دوباره همان مجموعه را از یک گروه بزرگ جدا کنیم، بی آن که روشن باشد در بیرون از آن گروه چگونه می تواند پایدار بماند؟ سایپا دیزل هم پیش تر جزو این مجموعه نبود. مشکلاتی که امروز در برخی از این شرکت ها وجود دارد، لزوما ناشی از بزرگ بودن گروه سایپا نیست؛ بخشی از آن ها به سیاست گذاری و شیوه اداره صنعت مربوط می شود. با جدا کردن شرکت ها، علت آن مشکلات خود به طرف نخواهد شد.»

هزینه کوچک سازی

کاکایی درباره سرنوشت شرکت ها پس از تفکیک تصریح کرد: «اگر شرکتی مانند سایپا دیزل را از گروه جدا کنیم، باید ببینیم در کنار شمار زیادی شرکت کوچک دیگر چه جایگاهی خواهد داشت و برای سرمایه گذاری، توسعه محصول و حضور در بازار به چه پشتوانه ای تکیه خواهد کرد؟ تجربه نشان داده است که صرف واگذاری یک شرکت، تصمیمی برای تقویت فعالیت صنعتی آن نیست. در برخی موارد، شرکت کوچک شده و مالک جدید به جای توسعه تولید، به استفاده از دارایی هایی مانند زمین آن توجه کرده است.»

این استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران، با یادآوری وضعیت شهاب خودرو افزود: «شهاب خودرو در دهه ۱۳۷۰ از اتوبوس سازان مهم کشور بوده؛ اما امروز آن جایگاه سابق را ندارد. نمونه های دیگری هم از شرکت هایی داریم که زمانی نسبتا بزرگ بودند و به تدریج توان خود را از دست دادند. نگرانی من این است که به جای تقویت گروه های صنعتی، مجموعه هایی کوچک ایجاد کنیم که برای ادامه کار به حمایت ها و امتیازهای دولتی وابسته باشند. چنین ساختاری قدرت رقابت و توسعه فناوری ایجاد نمی کند.»

وی درباره شکل مناسب واگذاری سایپا گفت: «سایپا به عنوان یک مجموعه یکپارچه ارزش دارد و به اعتقاد من باید یکپارچه واگذار شود. این که مالک یا مدیر جدید بعدا چه اصلاحاتی در ساختار داخلی آن انجام دهد، بحث دیگری است و باید بر اساس برنامه صنعتی بررسی شود. اما نباید پیش از واگذاری، گروه را از مقیاسی که مزیت آن محسوب می شود، خارج کرد. این پرسش هم مهم است که با وجود بدیهی های سایپا، برای واحدهای کوچک شده آن چه کسانی و با چه برنامه ای حاضر به سرمایه گذاری خواهند بود.»

دو مسیر واگذاری

این کارشناس صنعت خودرو با تاکید بر لزوم روشن شدن معنای خصوصی سازی سایپا اظهار داشت: «وقتی از واگذاری این شرکت صحبت می کنیم، باید میان دو موضوع تفاوت بگذاریم. یک موضوع، سهمی است که واگذاری آن در حوزه اقدام سازمان خصوصی سازی قرار می گیرد و حدود ۱۷ درصد است. موضوع دیگر، حدود ۴۲ درصد سهام تودلی یا سهمی است که در ساختار مالکیت شرکت قرار دارد.»

کاکایی اضافه کرد: «این بخش در اختیار سازمان خصوصی سازی نیست، اما بنا بوده واگذار شود و اقدام برای واگذاری آن به ساختار مدیریتی سایپا مربوط است. اگر این دو مسیر را از هم جدا نکنیم، معلوم نمی شود دقیقا در باره انتقال چه میزان سهم و چه نوع اختیاری حرف می زنیم.»

این استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران درباره اثر این دو دسته سهم بر مدیریت افزود: «فرض کنید ابتدا سهم حدود ۴۲ درصدی واگذار شود. در ساختار کنونی مالکیت، خریدار این بخش می تواند به قدرت تعیین کنندهای در مدیریت برسد.»

وی ادامه داد: «در مقابل، ممکن است خریدار سهام حدود ۱۷ درصدی دولت، با وجود پرداخت هزینه خرید آن، نتواند هیات مدیره را تعیین کند. پس پرسش فقط این نیست که «کدام سهام زودتر فروخته شود؟» باید روشن کنیم قرار است اختیار اداره شرکت از چه مسیری منتقل شود. بدون پاسخ به این پرسش، ممکن است عنوان خصوصی سازی به کار برود، اما نتیجه آن باتصوری که خریدار یا افکار عمومی از انتقال مدیریت دارند، متفاوت باشد.»

درس تجربه چین

کاکایی با اشاره به مالکیت دولتی در صنعت خودرو چین گفت: «همه خودروسازان موفق دنیا خصوصی نیستند. در چین، بخشی از خودروسازان همچنان دولتی هستند و در عین حال توانسته اند در بازارهای جهانی حضور قدرتمندی پیدا کنند. بنابراین نمی توان گفت دولتی بودن به تنهایی علت ضعف است. مشکل زمانی پدید می آید که دولت نتواند میان اداره مستقیم بنگاه و مسئولیت حکمرانی خود مرز بگذارد یا قواعد روشنی برای رقابت و توسعه صنعت ایجاد کند.»

این استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران درباره تحول تدریجی صنعت خودرو چین افزود: «اگر وضعیت چند دهه پیش چین را با امروز مقایسه کنیم، می بینیم بسیاری از شرکت هایی که اکنون شناخته شده اند، در دورهای تولید محدود و توان فنی بسیار کمتری داشتند. تغییر جایگاه آن ها یک شبه رخ نداد؛ اصلاحات اقتصادی و صنعتی به تدریج پیش رفت و از دورهای به بعد، توان تولید و توسعه آن ها رشد قابل توجهی پیدا کرد. آن چه برای بحث ما اهمیت دارد، توجه به مجموعه سیاست هاست. چین فقط مالکیت شرکت ها را تغییر نداد؛ درباره شبکه تولید، فناوری، مقیاس و حضور در بازار نیز تصمیم گرفت.»

وی در توضیح شیوه برخورد با واگذاری سایپا تصریح کرد: «باید یک جزء از راحل را اجرا کنیم و اجزای دیگر را کنار بگذاریم. واگذاری یکپارچه سایپا، تعیین تکلیف سهام موثر بر مدیریت، انتخاب خریدار برای برنامه، تنظیم قرارداد، توجه به وضعیت کارکنان و قطعه سازان و اصلاح نظارت دولت باید در کنار هم دیده شوند. اگر تنها به فروش سهام بسنده کنیم، مسائل مربوط به تولید، زنجیره تامین و اداره صنعت همچنان باقی می ماند.»

همراه با قرارداد و شروط مشخص یکسان دانست. بخشی از تغییرات مدیریتی ایران خودرو از مسیر خرید سهام رخ داده است. از این رو، اگر درباره پیامدهای آن تجربه بحث می کنیم، باید دقیق باشیم که چه قراردادی بسته شده و چه تعهدهایی از پیش تعیین شده بود. به باور من، در واگذاری سایپا باید این موضوع از ابتدا روشن باشد.»

منافع مالک جدید

کاکایی درباره انگیزه خریدار بخش خصوصی اظهار داشت: «طبیعی است کسی که سرمایه خود را برای خرید یک مجموعه صنعتی به کار می گیرد، به دنبال منفعت باشد. نمی توان از سرمایه گذار انتظار داشت بدون توجه به سود و زیان فعالیت کند. وظیفه دولت این است که قواعد و تعهدها را به گونه ای تنظیم کند که منفعت مالک جدید به تولید بهتر، افزایش بهره وری و رقابت در زنجیره تامین گره بخورد. بحث بر سر حذف انگیزه سود نیست؛ بحث بر سر این است که سودآوری از چه راهی حاصل شود.»

این استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران درباره رقابت میان قطعه سازان افزود: «اگر قرار است زنجیره تامین رقابتی باشد، نمی توان تضمین کرد که همه تامین کنندگان در هر شرایطی سفارش یکسانی بگیرند. ممکن است شرکتی قطعه ای با کیفیت بهتر، قیمت مناسب تر یا توان طراحی بالاتر ارائه کند و در رقابت جلو بیفتد. شرکت ضعیف تر نیز باید برای بهبود عملکرد خود تلاش کند. در عین حال، خودروسازان معمولی برای کاهش خطر وابستگی به یک منبع، چند تامین کننده را برای قطعات و مجموعه های مهم حفظ می کنند. بنابراین حمایت از قطعه سازی به معنای کنار گذاشتن رقابت نیست؛ باید قواعد رقابت منصفانه و امکان حضور تامین کنندگان توانمند برقرار باشد.»

وی درباره نسبت رقابت و منافع مصرف کننده تأیید کرد: «وقتی تامین کننده برای کیفیت، قیمت و توان فنی رقابت می کند، خودروساز امکان انتخاب بهتری دارد و مصرف کننده هم می تواند از نتیجه آن بهره ببرد. اما اگر روابط زنجیره تامین بدون قاعده باشد، صرف تغییر مالکیت خودروساز چنین نتیجه ای ایجاد نمی کند. باید هم در قرارداد واگذاری و هم در نظام نظارت، به این موضوع توجه شود.»

مرز تصدی گری و حکمرانی

این استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران با انتقاد از محدود شدن بحث به فروش سهام گفت: «خصوصی سازی بدون اصلاح تنظیم گری و حکمرانی صنعت خودرو، راه حل کاملی نیست. دولت نمی تواند شرکتی را واگذار کند و سپس تصور کند مسئولیتش پایان یافته است. اگر قرار است اداره بنگاه به بخش خصوصی سپرده شود، دولت باید توان خود را برای وضع قواعد، نظارت بر اجرای آن ها و تقویت رقابت بالا ببرد. به جای آن که پس از تصمیم مالک جدید فقط اعتراض شود، باید از ابتدا حدود اختیار او و تکالیف نهاد ناظر روشن باشد.»

کاکایی با اشاره به تفکیک نقش هادر سیاست گذاری اظهار داشت: «منطق واگذاری این است که تصدی گری بنگاه از حکمرانی دولت جدا شود. بخش خصوصی باید بتواند در چارچوب قانون شرکت را اداره کند و دولت نیز باید بر بازار، رقابت و تعهدهای عمومی نظارت کند. اگر دولت همچنان بخواهد در تصمیم های روزمره بنگاه دخالت کند، اما مسئولیت تنظیم گری خود را تقویت نکند، تغییر مالکیت به تنهایی مساله را حل نخواهد کرد. برای واگذاری موفق، دو کار باید همزمان انجام شود: قرارداد روشنی با خریدار بسته شود و ظرفیت نهادهای ناظر نیز افزایش یابد.»

وی درباره پیامدها کردن شرکت پس از فروش افزود: «فرض کنید مجموعه ای بدون شروط موثر واگذار شود و مالک جدید به جای توسعه محصول، بخشی از دارایی ها و زمین های آن را بفروشد. شاید از این راه برای او درآمدی ایجاد شود، اما با هدف سیاست گزار که تقویت تولید خودرو بوده تحقق یافته است؟ پاسخ منفی است. خصوصی سازی زمانی معنا دارد که در کنار انتقال مالکیت، مسیر فعالیت صنعتی شرکت نیز مورد توجه قرار گیرد.»

هدف از واگذاری

این کارشناس صنعت خودرو درباره معیار ارزیابی خصوصی سازی تصریح کرد: «هدف این نیست که فقط نام مالک یک خودروساز عوض شود. ما خودروسازی می خواهیم که محصول با کیفیت به مردم بدهد، دوام





نمایندگان دستگاه‌های نظارتی برگزار شد. نتایج قرعه‌کشی از طریق پیامک به منتخبان اعلام خواهد شد. همچنین متقاضیان می‌توانند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی گروه خودروسازی سایپا به نشانی Saipa.com، از وضعیت ثبت‌نام و نتیجه قرعه‌کشی خود مطلع شوند.

به گزارش «سایپانیوز» قرعه‌کشی طرح پیش‌فروش خودروهای چانگان 441P و 421P و سیتروئن C3-XR-VI در سه طرح عادی، جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده و همچنین فروش فوق‌العاده کوئیک S با استاندارد ۸۵ گانه و SBR ویژه متقاضیان طرح جایگزینی خودروهای فرسوده، ساعت ۱۰ صبح روز شنبه، ۱۸ مهرماه با حضور



برگزاری قرعه‌کشی پیش‌فروش «چانگان» و «سیتروئن» و فروش فوق‌العاده «کوئیک S»

شرایط پیش‌فروش «پارس نوآ» (تندر ۹۰ ایرانی) اعلام شد

را به‌خرج دهند.

پیش‌شرانه پارس نوآ ۱٫۶ لیتر حجم دارد و با چیدمان ۴ سیلندر و ۱۶ سوپاپ تولید می‌شود. این پیش‌شرانه فناوری زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌های ورودی را دارد. نسل جدید دینام‌ها و پمپ روغن هم برای ME16 استفاده شده است و در نهایت می‌بینیم که این خودرو قدرت ۱۱۱ اسب‌بخار را با گشتاور ۱۵۰ نیوتون‌متر دارد. همچنین جعبه‌دنده ۵ سرعته دستی توان را به چرخ‌های جلوان سدان می‌رساند و در نسخه اتوماتیک، جعبه‌دنده ۶ سرعته اتوماتیک AT برند DAE وظیفه انتقال قدرت را برعهده دارد.

طبق اعلام شرکت پارس خودرو علاقه‌مندان به خرید این سدان تولیدی و جدید در ۲ طرح عادی و تعویض خودروهای فرسوده می‌توانند از ساعت ۱۰ روز یکشنبه ۱۹ مهرماه تا زمان تکمیل ظرفیت نسبت به ثبت‌نام و شرکت در طرح مشارکت در تولید پارس نوآ (Pars Nova) از طریق سایت saipa-iranecar.com اقدام کنند. لازم به‌ذکر است که در این طرح فروش به‌پیش پرداخت ۷۴۶ میلیون تومانی اشاره شده و قیمت نهایی نشده است؛ اما موعد تحویل بهمن و اسفندماه سال ۱۴۰۶ خواهد بود. لازم به‌ذکر است که موعد تحویل این خودرو قرار است بیش از یک سال آینده باشد و به‌همین دلیل مشتریان باید نسبت به ثبت‌نام و خرید این سدان دقت لازم

شرکت پارس خودرو شرایط پیش‌فروش رسمی پارس نوآ را که به‌نوعی تندر ۹۰ یا ال ۹۰ داخلی‌سازی شده است بدون نیاز به بلوکه کردن پول و با پیش‌پرداخت ۷۴۶ میلیون تومانی ویژه مهر ۱۴۰۵ اعلام کرد. پارس نوآ که جدیدترین خودرو داخلی‌سازی‌شده و تولیدی پارس خودرو است سال گذشته در نمایشگاه خودرو تبریز حاضر شد و امکان تست درایون توسط خبرنگاران حوزه خودرو به‌وجود آمد. حال پس از معرفی کامل تندر ۹۰ داخلی‌سازی‌شده نوبت به عرضه رسمی آن توسط پارس خودرو رسیده است. به‌این ترتیب شرایط فروشی برای عرضه خودرو توسط شرکت تولیدکننده‌اش اعلام شد.

تحلیل
analysis

احسان ناصر بابلی
کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام PRO X۲۲ دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
ام‌وی‌ام X۳۳ کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۳ میلیون و ۲۱	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
ام‌وی‌ام PRO X۵۵ اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیون و ۸۸۸	۴ میلیون و ۶۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X۷۷ الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیون و ۳۴۶	۵ میلیون و ۵۰۰	۰	
چری آریزو ۵T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۰۷	۴ میلیون و ۴۰۰	۰	
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۵)	۵ میلیون و ۱۷۰	۶ میلیون و ۵۰۰	۰	
فونیکس آریزو ۶GT (۱۴۰۵)	۴ میلیون و ۳۰۲	۵ میلیون و ۶۰۰	۰	
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۵)	۷ میلیون و ۲۴۵	۷ میلیون و ۷۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۷ میلیون و ۱۴۸	۹ میلیون و ۵۰۰	۰	
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیون و ۲۴۲	۷ میلیون و ۱۰۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیون و ۶۴۲	۹ میلیون و ۵۰۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیون و ۴۶۸	۱۲ میلیون و ۴۵۰	۰	
جک J۴ اتوماتیک (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
کی‌ام‌سی SR۳ (۱۴۰۵)	۳ میلیون و ۱۴۱	۴ میلیون و ۱۰۰	۰	
پک X۳ (۱۴۰۵)	۳ میلیون و ۱۰	۳ میلیون و ۶۵۰	۰	
کی‌ام‌سی A۵ (۱۴۰۴)	۰	۴ میلیون و ۷۰۰	۰	
کی‌ام‌سی J۷ (۱۴۰۵)	۴ میلیون و ۵۷۲	۵ میلیون و ۸۰۰	۰	
کی‌ام‌سی T۸ (۱۴۰۵)	۵ میلیون و ۴۰۰	۵ میلیون و ۷۰۰	۰	
کی‌ام‌سی T۹ (۱۴۰۵)	۰	۸ میلیون	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
آئودی A۳ توربو ۵/۱ لیتر (۲۰۲۵)	۹ میلیون و ۲۰۰	۱۰ میلیون و ۲۰۰	۰	
آئودی e-tron Q۴ (۲۰۲۵)	۱۲ میلیون و ۳۸۰	۱۴ میلیون و ۲۰۰	۰	
اوتار EREV ۱۲ ولترا (۲۰۲۵)	۰	۲۶ میلیون و ۶۰۰	۰	
ایرس EREV HM۵ نیمه برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیون و ۴۴۹	۱۲ میلیون و ۴۰۰	۰	
بامو iX۱ eDrive برقی (کی‌ت M) (۲۰۲۶)	۰	۱۴ میلیارد	۰	
بامو X۲ iDrive ۱۸s (۲۰۲۶)	۰	۲۳ میلیارد	۰	
بامو X۲ iDrive ۲۵s (۲۰۲۶)	۰	۱۸ میلیارد و ۳۰۰	۰	
بامو iX۳ Leading (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد	۲۱ میلیارد	۰	
بنز GLB۲۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز C۲۰۰ L (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز EQE Sedan ۵۰۰ تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۶ میلیارد	۰	
بنز EQE SUV ۵۰۰ تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	۰	
بنز E۲۰۰ (۲۰۲۶)	۰	۱۶ میلیارد	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیون و ۹۵	۱۱ میلیارد و ۶۰۰	۰	
بی‌وای‌دی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۴۷۵	۹ میلیارد	۰	
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تانک ۷۰۰-۳۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۶)	۲۶ میلیون و ۵۰۰	۲۸ میلیارد	۰	
تویوتا لند کروز ۳٫۵ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۵۷ میلیون	۶۶ میلیارد	۰	
تویوتا پرادو ۲٫۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۵ میلیارد	۰	
تویوتا Pro b۷۰ (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد	۰	
تویوتا آوالون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۴۰۰	۰	
تویوتا رافور ۲٫۰ لیتر تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۸ میلیون و ۹۹۰	۱۰ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا رافور هیبرید ۲٫۵ لیتر دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۱۲ میلیون و ۶۰۰	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۰	
تویوتا کمری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۱۲ میلیون و ۵۰۰	۱۴ میلیارد	۰	
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۶)	۹ میلیون و ۲۳۳	۹ میلیون و ۳۰۰	۰	
هوندا سیویک ۱٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیون و ۳۲۴	۹ میلیون	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید GX۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک‌میلیارد و ۵۲۰	۵	▼
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۶۹۰	۵	▲
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۲	یک‌میلیارد و ۹۰۵	۱۰	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۵	▼
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به‌زودی	۲ میلیون و ۴۲۰	۲۰	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱	یک‌میلیارد و ۷۳۰	۵	▲
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۰۳	یک‌میلیارد و ۸۲۰	۰	
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۳۷	یک‌میلیارد و ۹۳۰	۵	▲
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیون و ۸۹۰	۱۰	▲
کوئیک GX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۶۵۰	۱۰	▼
کوئیک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۶۷۷	۷	▲
کوئیک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۷۲۵	۵	▲
کوئیک S (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیارد و ۶۲۵	۱۰	▼
کوئیک RS (سفید مشکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۱۰	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیون و ۵۹۵	۵	▼
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیون و ۷۹۰	۰	
شاهین اتومات (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیون و ۹۰۵	۱۰	▲
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیون و ۵۲۵	۵	▲
شاهین اتومات پلاس (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیون و ۵۵۰	۰	
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۲۹۰	۱۰	▼
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیون و ۳۰۰	۲ میلیون و ۲۷۰	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیون و ۲۱۵	۰	
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیون و ۴۴۰	۰	
سورن پلاس XU۷P (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیون و ۱۴۰	۱۰	▲
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیون و ۶۵۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیون و ۸۴۵	۲۰	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیون و ۷۴۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیون و ۶۰۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	۲ میلیون و ۱۷۵	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیون و ۴۳۵	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیون و ۵۱۰	۳۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیون و ۷۱۵	۲۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیون و ۷۶۰	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیون و ۱۳۴	۳ میلیون و ۶۹۵	۲۵	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیون و ۱۸۳	۳ میلیون و ۸۲۰	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیون و ۶۷۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۷۲۰	۵	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیون و ۵۳۰	۳ میلیون و ۵۴۰	۵	▲
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیون و ۷۰۰	۱۵	▲
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیون و ۴۷۰	۳ میلیون و ۵۷۰	۰	
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیون و ۷۴۰	۳ میلیون و ۷۶۵	۲۰	▼
رانا پلاس (ترمز عقب کلسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۵	۲ میلیون و ۱۵۵	۲۰	▼
رانا پلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	۲ میلیون و ۱۹۰	۱۰	▼
ری‌ا ۱٫۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیون و ۲۳۰	۴ میلیون و ۶۱۰	۱۵	▼
وانت آریسان (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	۲ میلیون و ۲۵	۱۰	▼



شناسایی انبار ۱۲۰ میلیاردی روغن موتور خارج از شبکه توزیع



استان قرار گرفت. وی افزود: «ماموران پس از انجام تحقیقات لازم و کسب اطمینان از صحت موضوع پس از هماهنگی با مرجع قضایی به محل مورد نظر اعزام و در بازرسی از آن ۱۴ هزار و ۲۹۵ لیتر روغن موتور را که در سامانه جامع تجارت ثبت نشده بود، کشف کردند. در پی این اقدام انبار مورد نظر پلمب و متصدی آن با تشکیل پرونده به مراجع قضائی معرفی شد. ارزش محموله کشف شده ۱۲ میلیارد تومان برآورد شده است.»

فرمانده انتظامی استان قزوین از کشف بیش از ۱۴ هزار لیتر روغن موتور قاچاق و خارج از شبکه توزیع به ارزش ۱۲۰ میلیارد ریال در شهرستان تاکستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز قزوین، سردار محمدقاسم طرهای گفت: «در پی کسب خبری مبنی بر نگهداری و عرضه روغن موتور خارج از شبکه توزیع در انبار یکی از واحدهای صنعتی شهرستان تاکستان، بررسی موضوع به صورت ویژه در دستور کار ماموران پلیس امنیت اقتصادی

برای دومین دوره متوالی توسط «بهران» کسب شد؛

گواهینامه ملی رعایت حقوق مصرف کنندگان به بزرگ ترین روانکار ساز رسید



به رضایت مصرف کننده، ارتقای کیفیت محصولات و حفظ پایداری عرضه می تواند علاوه بر تقویت جایگاه برندها، به توسعه پایدار صنعت روانکار کشور نیز کمک کند. از این منظر، دریافت مجدد گواهینامه ملی رعایت حقوق مصرف کنندگان را می توان نشانه ای از اهمیت روزافزون این رویکرد در میان شرکت های فعال صنعت روانکار ایران دانست.

نیز در آن مورد توجه قرار گرفته است. در بسیاری از نظام های ارزیابی مشتری محور، توانایی حفظ استانداردها در طول زمان یکی از مهم ترین شاخص های سنجش عملکرد شرکت ها محسوب می شود. فعالان صنعت معتقدند حرکت به سمت مشتری مداری و ارتقای استانداردهای خدمات، یکی از ضرورت های رقابت در بازار روانکارهای امروز است. در چنین شرایطی، توجه

جمله کیفیت پایدار، دسترسی آسان به محصول، ارائه اطلاعات فنی صحیح، مبارزه با کالای تقلبی، خدمات پس از فروش و پاسخگویی به مشتری را در بر می گیرد. از این منظر، شرکت هایی که بتوانند در تمامی این حوزه ها عملکرد قابل قبولی ارائه دهند، شانس بیشتری برای حفظ اعتماد بازار خواهند داشت.

در سال های اخیر، بازار روانکار ایران نیز همانند بسیاری از بازارهای جهانی با چالش های متعددی روبه رو بوده است. نوسانات اقتصادی، مشکلات تامین برخی مواد اولیه، محدودیت های ناشی از تحریم ها و افزایش هزینه های حمل و نقل و توزیع، فشار زیادی را بر تولیدکنندگان وارد کرده است. در چنین فضایی، حفظ روند تولید و توزیع مستمر محصولات یکی از مهم ترین دغدغه های فعالان این صنعت به شمار می رود.

به همین دلیل، عملکرد واحدهای تولیدی در دوره های بحرانی بیش از گذشته مورد توجه نهادهای نظارتی و مصرف کنندگان قرار می گیرد. استمرار تولید در شرایط سخت و حفظ زنجیره تامین، علاوه بر جنبه اقتصادی، از منظر امنیت عرضه نیز اهمیت دارد. روغن موتور و سایر روانکارها از جمله کالاهایی هستند که نقش مهمی در ادامه فعالیت ناوگان حمل و نقل، صنایع تولیدی و بخش های مختلف اقتصادی ایفا می کنند و هرگونه اختلال در تامین آن ها می تواند بر بخش های گسترده ای از اقتصاد اثر بگذارد. از سوی دیگر، کسب این گواهینامه برای دومین سال متوالی نشان می دهد ارزیابی های صورت گرفته صرفاً مبتنی بر یک عملکرد مقطعی نبوده و موضوع تداوم کیفیت و پاسخگویی

ایشان، با وجود خطرات حمله دشمن، مشکلات تامین خوراک و موانع لجستیکی، ستودنی است و نفت بهران کمک شایانی به تولید و وضعیت اقتصادی کشور در آن مقطع کرد.» وی کسب این گواهینامه را حاصل تداوم تعهد این شرکت به کیفیت، شفافیت و پاسخگویی دانست و افزود: «امیدواریم شاهد جوایز دیگری در این زمینه از شرکت نفت بهران باشیم.»

به گفته علی کاظمی، مدیرعامل شرکت نفت بهران، کسب این گواهینامه برای دومین دوره متوالی، نشان دهنده آن است که تعهد نفت بهران به حقوق مصرف کننده، رویه ای موردی و مقطعی نیست، بلکه بخشی از ساختار و فرهنگ سازمانی این شرکت است. ایستادگی این مجموعه در سخت ترین شرایط ممکن موبد همین رویکرد است که نفت بهران کیفیت و تعهد خود را نه فقط در شرایط عادی بلکه در شرایط بحرانی نیز حفظ کرده است. اهمیت دریافت گواهینامه ملی رعایت حقوق مصرف کنندگان زمانی بیشتر آشکار می شود که صنعت روانکار کشور با حساسیت بالایی در حوزه کیفیت، اصالت محصول و پایداری عرضه مواجه است. در این صنعت، اعتماد مصرف کننده یکی از مهم ترین سرمایه های برندها به شمار می رود؛ زیرا مشتریان نهایی، از صاحبان خودروهای سواری گرفته تا ناوگان های حمل و نقل و صنایع بزرگ، مستقیماً عملکرد و دوام تجهیزات خود را به کیفیت روانکارها گره می زنند.

کارشناسان حوزه روانکار معتقدند مفهوم حقوق مصرف کننده در این صنعت تنها به قیمت یا نحوه فروش محصول محدود نمی شود، بلکه مجموعه ای از عوامل از

شرکت نفت بهران در مراسمی برای دومین دوره متوالی موفق به کسب گواهینامه و تندیس ملی رعایت حقوق مصرف کنندگان شد؛ دستاوردی که در کنار ستایش ایستادگی این شرکت در دوران جنگ ۴۰ روزه، جایگاه نفت بهران را به عنوان یکی از مطمئن ترین بازیگران صنعت روانکار کشور تثبیت کرد.

در این مراسم که احمد شانیان، معاون بازرسی و نظارت بر کالاهای سرمایه ای و سایر مدیران سازمان حمایت حضور داشتند، رویا عزیزی، مدیر کل دفتر صنایع غیرفلزی سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولیدکنندگان درباره فرآیند ارزیابی این گواهینامه عنوان کرد: «در ممیزی ها و آزمون های سخت سازمان حمایت از مصرف کنندگان، شرکت نفت بهران موفق به پاس کردن شاخص ها و آزمون های مربوطه شده است.»

عزیزی در ادامه با اشاره به عملکرد نفت بهران در جنگ ۴۰ روزه گفت: «شرکت نفت بهران از جمله شرکت هایی بود که در دوران جنگ ارتباط خوبی با سازمان ما داشت و در بحث تولید، عرضه و توزیع محصولات خود در زمان موشک باران و شرایط جنگی همکاری بسیار خوبی به عمل آورد.»

وی تصریح کرد: «در زمان جنگ و بر اساس پروتکل های پدافند غیرعامل و با توجه به قرار گرفتن پالایشگاه بهران در همسایگی پالایشگاه تهران که مورد حمله ناجوانمردانه دشمن نیز قرار گرفت، پالایشگاه بهران تعطیل نکرد و حتی با وجود دستور تخلیه، مدیریت و کارکنان آن به ایستادن پای کار ادامه دادند.» عزیزی در پایان این بخش از سخنان خود اظهار داشت: «این تلاش و غیرت مدیریت عامل و همکاران

فروش

اته خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن

LAMARI NEO

با سه طرح ویژه

۱

اقساط بلند مدت

قیمت قطعی

۲

اقساط بدون بهره

تحويل ۳۰ روزه

۳

خرید نقدی



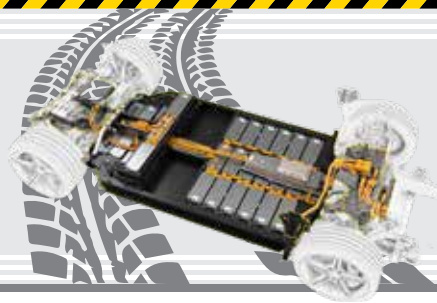
LAMARI

نمایندگی کد ۵۱۰۵۳۰ آرتین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰



مدیریت می‌کند. نکته مهندسی متمایز تایکان، جعبه‌دنده دو سر عتہ روی محور عقب است. دنده نخست با نسبت انتقال کوتاه، شتاب‌گیری اولیه را تقویت می‌کند و دنده دوم با نسبت بلندتر، بازده و عملکرد مناسب را در سرعت‌های بالاتر بهبود می‌بخشد. این خودرو همچنین از سامانه باز یابی انرژی تر مز بهره می‌برد که انرژی جنبشی را به برق تبدیل کرده و به باتری بازمی‌گرداند. در نسل به‌روز شده، توان باز یابی انرژی در برخی شرایط به ۴۰۰ کیلووات می‌رسد. ترکیب مدیریت حرارتی باتری، الکترونیکی قدرت پیشرفته و کنترل دقیق موتور، تایکان را به نمونه‌ای شاخص از فناوری خودروهای برقی پر فورمنس تبدیل کرده است.

پورشه تایکان، نخستین خودرو اسپرت تمام برقی تولید انبوه پورشه، نمونه‌ای از تلفیق مهندسی خودروهای اسپرت با فناوری محرکه الکتریکی است. یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های فنی این خودرو، معماری الکتریکی ۸۰۰ ولتی است که امکان شارژ سریع تر، کاهش تلفات انتقال انرژی و استفاده از کابل‌هایی با سطح مقطع کوچک تر را فراهم می‌کند. تایکان از موتورهای الکتریکی سنکرون با آهنربای دائم بهره می‌برد که به دلیل چگالی توان بالا و بازده مناسب، برای تولید قدرت قابل توجه در ابعادی فشرده طراحی شده‌اند. در نسخه‌های دومو توره، یک موتور روی هر محور قرار دارد و سامانه چهار چرخ محرک، توزیع نیرو را متناسب با شرایط رانندگی

«تایکان»؛ نسل جدید مهندسی برقی پورشه

تلگرام

Telegram

کنترل کیفیت؛

حلقه مفقوده مونتاژ خودرو

کیفیت خودرو فقط به طراحی مهندسی، فناوری پیشرفته یا تجهیزات ایمنی وابسته نیست؛ بلکه دقت در مونتاژ و کنترل کیفیت قطعات نیز نقشی تعیین‌کننده در عملکرد، دوام و ایمنی محصول نهایی دارد. حتی اگر یک خودرو از بهترین قطعات ساخته شده باشد، خطا در اتصالات الکتریکی، گشتاور بستن پیچ‌ها، نصب اجزای سیستم ترمز یا آب‌بندی مجموعه‌های مختلفی می‌تواند به بروز نقص‌های فنی منجر شود. به همین دلیل، خودروسازان پیشرو از روش‌هایی مانند بازرسی مرحله‌ای، کنترل آماری فرآیند و آزمون‌های نهایی استفاده می‌کنند. اما پرسش اصلی این است که آیا کنترل کیفیت در انتهای خط تولید کافی است یا باید از نخستین مراحل مونتاژ آغاز شود؟ در ادامه، دیدگاه کارشناسان را مرور می‌کنیم:

کنترل کیفیت نباید صرفاً به بازرسی خودرو پس از اتمام مونتاژ محدود شود. اگر قطعه‌ای از ابتدا خارج از محدوده استاندارد باشد یا اتصالی با گشتاور نامناسب بسته شود، شناسایی دیر هنگام آن می‌تواند هزینه اصلاح را افزایش دهد. استفاده از ابزارهای کالیبره، ثبت دیجیتال اطلاعات مونتاژ و پایش مستمر فرآیند، امکان شناسایی خطا پیش از رسیدن خودرو به مشتری را فراهم می‌کند. بنابراین، کیفیت باید در تمام مراحل تولید ساخته شود، نه این که فقط در پایان خط مورد ارزیابی قرار گیرد.

بهلولتی

کیفیت مونتاژ تنها به عملکرد نیروی انسانی وابسته نیست؛ کیفیت قطعات تامین‌شده، آموزش کارکنان، نگهداری تجهیزات و نظارت بر فرآیند نیز اهمیت دارند. خودروساز باید علاوه بر آزمون‌های نهایی، داده‌های خرابی، شکایت مشتریان و مراجعات تعمیرگاهی را تحلیل کند تا منشأ مشکلات مشخص شود. فراخوان‌های ایمنی نیز نشان می‌دهند که نقص‌های تولیدی می‌توانند پس از عرضه خودرو آشکار شوند. به همین دلیل، کنترل کیفیت موثر باید پیشگیرانه، مستمر و مبتنی بر داده باشد.

عباسی

Message

صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

کیفیت پایین

قطعه نو!

خودرو خارجی دارم و چندی پیش حین رانندگی با آن، موتور خودرو دچار لرزش شد. با مراجعه به تعمیرگاه، تکنسین مربوطه ضمن بررسی وضعیت خودرویم تشخیص داد که مشکل با تعویض شمع‌های موتور برطرف می‌شود. به رغم جابه‌جایی این قطعات با نمونه‌های نو، متأسفانه با گذشت مدت زمان اندکی مشکل دوباره ایجاد شد. با مراجعه مجدد به تعمیرگاه مشخص شد قطعات نو از کیفیت مطلوبی برخوردار نیستند و به همین دلیل مشکل مذکور دوباره ایجاد شده است.

۰۹۱۱***۳۵۴۱

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۵۸۶

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۵۸۷

گسترش کدام یک از سیستم‌های الکتریکی پیشرفته در خودرو منجر به کاهش سوانح رانندگی می‌شود؟

- ۱- گسترش سیستم ADAS در خودروها
- ۲- استفاده از سیستم ترمز اضطراری هوشمند



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما کدام یک از موارد زیر در تقویت فرهنگ دوچرخه‌سواری در کشور نقش بیشتر و موثرتری دارد؟ در پاسخ به این پرسش ۳۷ درصد به گزینه یک یعنی آموزش و تبلیغات رسانه‌ای و ۶۳ درصد به گزینه دوم یعنی ارائه بسته‌های تشویقی به شهروندان برای خرید دوچرخه رأی داده بودند.

پیامک

SMS

عیب‌یابی صحیح

خودرو پژو پارس دوگانه‌سوز مدل ۱۳۹۷ دارم و مدتی است خودرویم توان خوب و مناسبی برای حرکت ندارد؛ آیا خودرویم واشر سرسیلندر زده است؟

۰۹۱۶***۲۵۸۷

«خیر؛ کم آوردن یا عدم کشش خودرو برای حرکت به پارامترهای بسیاری وابسته است. بنابراین نمی‌توان به‌صورت دقیق بیان کرد که خودرو شما واشر سرسیلندر زده است. به‌صورت کلی یکی از رایج‌ترین مشکلات و خرابی‌های عمده برای موتورهای احتراق داخلی بنزینی، به اصطلاح سوختن واشر سرسیلندر است. اما راه‌های تشخیص سوختن واشر سرسیلندر چیست و چگونه می‌توان مانع از بروز آن شد؟ در ادامه به چهار مورد اشاره می‌شود؛ ۱- موتورهای بنزینی دارای چهار زمان برای سیکل کاری هستند و در مرحله سوم، در اتاق محبوس شده توسط سیلندر و بخش فوقانی، انفجاری صورت می‌گیرد که حاصل آن محترق شدن سوخت و هوا و در نتیجه افزایش دمای لحظه‌ای است که این امر منجر به، به‌وجود آمدن حرارت در موتور می‌شود. با توجه به این که متریال موتور از مواد فلزی و آلیاژهای فلزی بوده و باتوجه به ماهیت این مواد، حرارت ناشی از کار کردن و اصطکاک قطعات متحرک و محرک، اگر کاهش نیابد، سبب خرابی‌های بسیاری و خارج کردن قطعات از حالت استاندارد خود می‌شود. بنابراین در نخستین مرحله باید سیستم خنک کاری موتور اعم از ترموستات و لوله‌های انتقال آب به‌موتور و همچنین رادیاتور بررسی شود. با در نظر گرفتن این موضوع که ترموستات قطعه‌ای مکانیکی است و مکانیزم آن به‌گونه‌ای است که پس از مدتی عمر مفید آن کاهش می‌یابد، بنابراین اگر این قطعه معیوب شود، منجر به افزایش دمای کاری موتور و در نهایت انبساط بیش از حد قطعات و سوختن واشر فوقانی موتور می‌شود. بر این اساس باید لوله‌های انتقال آب و رادیاتور و همچنین وضعیت ترموستات خودرو هر ۶ ماه یکبار و به‌صورت مرتب بررسی شود. ۲- یکی از دلایلی که نشان‌دهنده سوختن واشر سرسیلندر است، کاهش قدرت و به‌اصطلاح افت توان خودرو است. این حالت زمانی ایجاد می‌شود که در پی خرابی واشر سیلندر، کمپرس درونی به‌اصطلاح نشت کرده و فرار کمپرس موتور یا هوای فشرده‌ای که به‌منظور متراکم‌سازی هوا و سوخت انجام می‌شود، منجر به کاهش قدرت می‌شود. براین اساس مواردی چون عدم کارکرد صحیح سیستم خنک کاری، فشار بیش از حد استاندارد در زمان تعویض دنده و عدم توجه به نگهداری صحیح منجر به چنین اشکالاتی می‌شود. ۳- عدم توجه به میزان سطح دمای موتور و گازهای مکرر در هوای گرم منجر به معیوب شدن واشر سرسیلندر و نهایتاً مخلوط شدن این دو سیال مهم در موتور می‌شود. برای آن که از چنین مشکلی جلوگیری کنید، تعویض دنده در دورهای استاندارد، تعویض قطعات مصرفی سیستم خنک کاری و توجه به وضعیت روغن موتور می‌تواند در جلوگیری از سوختن واشر سرسیلندر موثر باشد. ۴- خروج بخار آب از اگزوز از سوختن و معیوب شدن این واشر مهم در موتور خبر می‌دهد. زیرا اگر واشر سرسیلندر که از جنس کاغذ یا اغلب فلز با متریال خاص بوده در اثر تنش‌های حرارتی معیوب شود، مقداری از آب موجود در مدار به محفظه احتراق راه پیدا می‌کند و سبب سوختن آب در ترکیبات سوخت و نهایتاً خروجی بخار آب از اگزوز می‌شود. در این حالت بهتر است برای عیب‌یابی و رفع مشکل خودرو به نمایندگی مربوطه مراجعه شود.

«Q5»، ظرافت آلمانی با اوج مهندسی؛

محبوب‌ترین کراس‌اوور «آئودی» چه در چنته دارد؟



«آئودی Q5 مدل ۲۰۲۶، به‌عنوان نسل سوم شاسی‌بلند محبوب این خودروساز آلمانی، با زبان طراحی تازه، کابینی دیجیتال تر و فناوری‌های پیشرفته‌تر وارد بازار شده است.

این دو نمایشگر در قالب یک مجموعه خمیده و یکپارچه طراحی شده‌اند تا دسترسی راننده به اطلاعات خودرو، سامانه مسیریابی و تنظیمات سرگرمی آسان‌تر شود. نمایشگر اختصاصی ۱۰٫۹ اینچی سرنشین جلویی به‌صورت سفارشی در دسترس است. این نمایشگر با قابلیت حفظ حریم بصری، به سرنشین اجازه می‌دهد از امکانات سرگرمی و برخی قابلیت‌های اطلاعاتی استفاده کند، بدون آن که محتوای نمایشگر به‌سادگی توجه راننده را منحرف کند. طراحی داشبورد، درچه‌های تهویه یکپارچه و استفاده از تزئینات فلزی یا مواد با ظاهر لوکس، فضای کابین را از نظر بصری منسجم کرده‌اند. در برخی پیکربندی‌ها، نورپردازی محیطی و نور نور تعاملی نیز ارائه می‌شود که علاوه بر زیبایی، می‌تواند اطلاعاتی درباره برخی وضعیت‌های خودرو در اختیار سرنشینان قرار دهد. صندلی‌های راحت، فضای مناسب برای سر و پا و صندلی عقب با قابلیت جابه‌جایی طولی در نسخه‌های مربوط، کاربرپذیری خودرو را افزایش می‌دهند. ظرفیت محفظه بار نیز با توجه به وضعیت صندلی‌های عقب و نسخه بدنه متفاوت است؛ در مدل اروپایی Q5، حجم بار با خواباندن صندلی‌های عقب می‌تواند به حدود ۱۴۷۳ لیتر برسد. در بازار آمریکا، آئودی Q5 مدل ۲۰۲۶ به پیش‌رانه ۲ لیتری 4 سیلندر توربوشارژ TFSI مجهز است که ۲۶۸ اسب‌بخار قدرت و حدود ۴۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. نیروی موتور از طریق جعبه‌دنده هفت‌سرعت دو کلاچه S tronic به سامانه چهارچرخ‌محرک quattro منتقل می‌شود. بر اساس قیمت‌های اعلام‌شده برای بازار آمریکا، قیمت پایه آئودی Q5 مدل ۲۰۲۶ در تیپ Premium حدود ۵۴ هزار و ۹۵ دلار است. قیمت تیپ‌های Premium Plus و Prestige به‌ترتیب حدود ۵۶ هزار و ۹۹۵ دلار و ۶۱ هزار و ۹۹۵ دلار اعلام شده است.



کشف محموله ۱۷۰ میلیارد ریالی لاستیک قاچاق در اهواز



ایده‌هایی برای حضور در فضای آفرود



از این منظر، تعامل میان نهادهای حاکمیتی فعال در حوزه فناوری و شرکت‌های صنعتی می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری پروژه‌های مشترک تحقیقاتی، توسعه فناوری‌های بومی و تجاری‌سازی دستاوردهای علمی شود. بازدید اخیر نیز در همین چارچوب، فرصتی برای معرفی توانمندی‌های کوپرتایر و بررسی زمینه‌های همکاری‌های آینده در حوزه نوآوری، دانش‌بنیان‌سازی و توسعه فناوری‌های مورد نیاز صنعت تایر کشور به‌شمار می‌رود؛ مسیری که می‌تواند به افزایش رقابت‌پذیری تولیدکنندگان داخلی و ارتقاء جایگاه صنعت تایر ایران در سال‌های آینده کمک کند.

در چنین شرایطی، شرکت‌هایی که بتوانند میان تولید صنعتی و توسعه فناوری پیوند برقرار کنند، از مزیت رقابتی بیشتری برخوردار خواهند بود. کویر تایر نیز در سال‌های اخیر تلاش کرده بخشی از راهبرد توسعه خود را بر همین محور

همچنین بررسی زمینه‌های تعامل و همکاری بیشتر با معاونت علمی و فناوری رئیس جمهور بود. اهمیت این بازدید را باید در چارچوب سیاست‌های کلان توسعه اقتصاد دانش‌بنیان در کشور ارزیابی کرد. صنعت تأیر طی سال‌های اخیر به یک حوزه‌هایی تبدیل شده که نقش فناوری، تحقیق و توسعه و داخلی سازی در آن بیش از گذشته پررنگ شده است. اگر در گذشته رقابت میان تولیدکنندگان بین راه پاره ظرفیت تولید و قیمت تمام‌شده شکل می‌گرفت،

ظرفیت‌های تولیدی و فناوریانه شرکت ادامه یافت. در بخش پاپانی، هیات معاونت علمی و فناوری رئیس جمهور از نزدیکان و مشاوران خود، تیمی را به نام «تیم ملی سازهایی با ظرفیت تولید ۱۰۰ هزار تن در سال» تشکیل داد. این تیم با همکاری شرکت‌های پاپانی و سایر شرکت‌های تولیدی، اقدام به خرید و فروش سازهایی با ظرفیت تولید ۱۰۰ هزار تن در سال کرد. این تیم با همکاری شرکت‌های پاپانی و سایر شرکت‌های تولیدی، اقدام به خرید و فروش سازهایی با ظرفیت تولید ۱۰۰ هزار تن در سال کرد.

سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

این نشست با طرح پرسش‌های تخصصی و تبادل نظر درباره

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۳
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی وینارا-BYDS۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراندا
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورت تیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون







تسهیل ترده و تعویض ریل قطارها در خط ۴ مترو تهران



در مدت زمان ۲ هفته عملیاتی شد. این امر البته ملاحظات دیگری نیز به دنبال داشت که از جمله مهم ترین آن ها سیستم سیگنالینگ و مونتاژ مجدد ریل سوم خط ۴ بود. «ایزنلود در بخش دیگری از صحبت های خود عنوان کرد: «کل هزینه صورت گرفته برای این عملیات فشرده و حساس ۱۵ میلیارد تومان بود که به موجب اجرایی شدن آن، در واقع ۱۵۰ میلیارد تومان تجهیزات موجود در انبار (به ارزش امروز) احیاء و مورد استفاده قرار گرفت.»

مجری خط ۴ در پایان از تسهیل شرایط مانور قطارها در پایانه شهید کلاهدوز و افزایش ایمنی و سرعت انتقال واگن ها در تغییر خطوط ریلی این پایانه خبر داد و اقدام صورت پذیرفته را یک ارزش افزوده قابل ملاحظه برای پایانه مذکور قلمداد کرد.

«به نقل از روابط عمومی شرکت راه آهن شهری تهران و حومه، فاز نخست پایانه شهید کلاهدوز اوایل سال ۱۳۹۶ به بهره برداری رسید و در آن زمان یک کراس اور ساده به منظور سهولت تردد قطارها در ورودی پایانه از سمت ایستگاه شهید کلاهدوز اجرا شده بود. حسن ایزنلود، مجری خط ۴ مترو تهران در این رابطه گفت: «از ابتدا هم طراحی های صورت گرفته برای نصب و راه اندازی یک کراس اور دابل برای پایانه شهید کلاهدوز انجام شده بود؛ اما با یک کراس اور ساده هم امکان راه اندازی فاز نخست پایانه میسر بود. حالا پس از بیش از ۹ سال، قطعات کراس اور دابل که در انبار موجود بوده و ارزش ریالی آن به قیمت امروز ۱۵۰ میلیارد تومان است، جایگزین کراس اور ساده قبلی شده و این امر به رغم پیچیدگی های فنی و اجرایی، با یک برنامه ریزی دقیق و حساب شده،

ترویج حمل و نقل پاک و میکروموبیلیتی در تهران آغاز شد؛

تسهیلات ۱۵۰ میلیونی شهرداری برای حمل و نقل پاک



وی ادامه داد: در این کمپین تلاش شده است همه شهروندان به چالش دعوت شوند که در آن سفر پاک و سفر بدون خودرو خود را اعلام کنند و ما نیز آن ها را برای مشارکت در این چالش تشویق کنیم.

علیمردانی با اشاره به انتخاب عنوان «اسکوتر کن» برای این کمپین گفت: «در این طرح می گویم تا باشگاه، اسکوتر کن، تا دانشگاه، اسکوتر کن، تا مدرسه، اسکوتر کن و تا مترو، اسکوتر کن؛ یعنی شهروندی می تواند با اسکوتر به مترو بیاید، آن را در فضای در نظر گرفته شده پارک کند، با مترو به مقصد خود برود و هنگام بازگشت دوباره اسکوتر خود را بردارد.»

وی هدف اصلی این کمپین را ترویج حمل و نقل پاک و میکروموبیلیتی در تهران دانست و گفت: «هدف این است که سفرهای کوتاه مقیاس با استفاده از مدهای حمل و نقل پاک توسعه پیدا کند و اسکوتر به عنوان نماد این شیوه سفر مورد استفاده قرار گیرد.»

مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران درباره امکان تردد اسکوتر نیز گفت: «اسکوتر با اسکیت متفاوت است و در واقع نوعی وسیله شبیه دوچرخه محسوب می شود. همان طور که دوچرخه در مسیرهایی که برای تردد پیاده مناسب و ایمن است امکان استفاده دارد، اسکوتر نیز می تواند در چنین مسیرهایی مورد استفاده قرار گیرد.»

وی افزود: «اسکوتر در همراهی با ترافیک خودروها و در بزرگراه ها قابل استفاده نیست، اما در محله هایی که تردد پیاده مجاز است، امکان استفاده از اسکوتر نیز وجود دارد و می تواند به عنوان یک مد سفر مورد استفاده قرار گیرد.»

«به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «مهر»، اسکوتر به عنوان یکی از شیوه های حمل و نقل پاک و کوتاه مقیاس، در سال های اخیر در بسیاری از شهرهای جهان مورد استقبال قرار گرفته و حالا مدیریت شهری تهران نیز توسعه این مد حمل و نقلی را دنبال می کند؛ موضوعی که با راه اندازی کمپین «اسکوتر کن» وارد مرحله تازه ای شده است.

پوریا علیمردانی، مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در گفت و گو با «مهر» درباره اهداف این کمپین، توسعه زیرساخت های مورد نیاز برای تردد اسکوتر و تسهیلات در نظر گرفته شده برای شهروندان توضیح داد علیمردانی با اشاره به جایگاه اسکوتر در حمل و نقل شهری گفت: «اسکوتر در کشورهای مختلف دنیا طی دهه اخیر به عنوان نماد میکروموبیلیتی یا حمل و نقل پاک کوتاه مقیاس جا افتاده است. نسل جوان استفاده از این وسیله را آغاز کردند و امروز بخشی از همان افراد که به سنین میانسالی رسیده اند نیز همچنان از آن استفاده می کنند.»

وی افزود: «اسکوتر برای شهرهایی که دارای شیب هستند، مانند تهران، می تواند وسیله نقلیه و مد حمل و نقلی مناسبی باشد و همانند دوچرخه، در جابه جایی های کوتاه مقیاس مورد استفاده قرار گیرد.»

مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران درباره راه اندازی کمپین «اسکوتر کن» اظهار کرد: «این کمپین با هدف ترویج این شیوه حمل و نقل و ارائه تسهیلات حمل و نقل پاک به شهروندانی که سفرهای خود را به صورت پاک و بدون خودرو انجام می دهند، راه اندازی شده است.»

علیمردانی با اشاره به استقبال نسل جوان از این وسیله گفت: «نسل جوان به شدت از اسکوتر استقبال می کند و در کشورهای دیگر نیز این اتفاق افتاده و استفاده از آن در حال گسترش است. در کشور ما و تهران نیز این موضوع آغاز شده و امیدواریم به تدریج جایبفتد.»

وی درباره زیرساخت های مورد نیاز برای توسعه اسکوتر در تهران نیز اظهار کرد: «زیرساخت اصلی، مسیر «سرزندگی» و شبکه سرزندگی است که از دو سال پیش کار آن را آغاز کرده ایم.»

مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران گفت: «در حال حاضر حدود ۴۷ کیلومتر از این مسیرها را

داریم و این شبکه در تهران تقریباً به ۱۰۰ کیلومتر رسیده است. تلاش می کنیم پیوستگی این مسیرها نیز انجام شود و تا پایان امسال افتتاح شود و این شبکه به ۲۰۰ کیلومتر برسد.» وی افزود: «توسعه این زیرساخت ها کمک می کند مد و شیوه حمل و نقل پاک در تهران و استفاده از میکروموبیلیتی ترویج پیدا کند.»

علیمردانی درباره فعالیت بخش خصوصی در حوزه اسکوترهای اشتراکی نیز گفت: «همکاران زیادی از بخش خصوصی داریم که با ضوابطی که در شهر طراحی شده، امکانات اشتراکی ارائه می کنند. خود شهرداری نیز در مسیر سرزندگی این کار را انجام می دهد و اسکوتر در

این مسیر در حال حاضر فعال است.»

وی درباره نحوه مشارکت شهروندان در کمپین «اسکوتر کن» گفت: «شهروندان می توانند از طریق ستاره ۱۳۷ مربع ۰۱۲۳ یا نرم افزار شهرداد وارد بخش مربوط به «اسکوتر کن» شوند و در این چالش شرکت کنند.»

مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران ادامه داد: «برای افرادی که در این چالش به عنوان منتخب انتخاب شوند، به قید قرعه جوایزی در نظر گرفته شده است. همچنین اسکوتر و تجهیزات آن و تسهیلات اسکوتر نیز به شهروندان ارائه می شود.»

وی درباره میزان تسهیلات در نظر گرفته شده برای خرید اسکوتر گفت: «این تسهیلات تا سقف ۱۵۰ میلیون تومان است و با نرخ نزدیک به قرض الحسنه و در حدود سه درصد ارائه می شود.» علیمردانی درباره نحوه دریافت اسکوتر نیز توضیح داد: «در حال حاضر در مسیر سرزندگی اسکوتر اشتراکی وجود دارد که از طریق نرم افزار شهرداد قابل استفاده است و نرم افزارهای بخش خصوصی نیز در سطح شهر فعال هستند. برای تسهیلات نیز در فاز نخست در حال انجام اقدامات لازم هستیم و امیدواریم استقبال مردم بیشتر شود.»

مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در پایان گفت: «به هر حال استقبال خوبی از این موضوع شده است و به زودی شاهد حضور هزاران اسکوتر در سطح شهر به عنوان یک مد حمل و نقل خواهیم بود و امیدواریم استفاده از این شیوه حمل و نقل پاک در تهران توسعه پیدا کند.» با توجه به توسعه شبکه مسیرهای سرزندگی، فعالیت اسکوترهای اشتراکی و پیش بینی تسهیلات برای شهروندان، مدیریت شهری تهران در تلاش است استفاده از اسکوتر را به عنوان یکی از شیوه های حمل و نقل پاک و کوتاه مقیاس در سفرهای درون شهری ترویج کند؛ مسیری که در صورت توسعه زیرساخت ها و استقبال شهروندان می تواند به گسترش میکروموبیلیتی در پایتخت کمک کند.





Autoworld.ir

یکشنبه ۱۹ مهرماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۸۷

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
مفتوحنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشیار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۱ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ اهواز ۴۴ ۲۷ شهرکرد ۲۹ ۶ بندرعباس ۳۹ ۲۶ کرمان ۳۰ ۱۲ یزد ۳۳ ۱۷ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلپورد
Billboard

EQE؛ عصر مدرن مرسدس بنز

«مرسدس بنز در کمپین تبلیغاتی «Showcasing Innovations» با محوریت EQE، بر تلفیق لوکس گرایی و فناوری الکتریکی تمرکز کرد. این کمپین با فضایی خلاقانه، چهار نوآوری شامل آبرودینامیک بدنه، نمایشگر MBUXHyperscreen، چراغ‌های دیجیتال DIGITALLIGHT و برد حرکتی مناسب را برجسته می‌کرد. هدف، معرفی EQE به عنوان نمادی از آینده حمل و نقل لوکس و برقی بود.



آیا بامو به طراحی جذاب خود بازمی‌گردد؟

«نسل تازه بامو سری ۳ با کد G50، زبان طراحی «Neue Klasse» را به یکی از مهم‌ترین سدان‌های ایسن برند می‌آورد؛ رویکردی که می‌کوشد میان آینده‌گرایی و هویت کلاسیک بامو تعادل برقرار کند. پس از سال‌هایی که جلوپنجره‌های بزرگ و جزئیات بحث‌برانگیز بعضی محصولات این شرکت واکنش‌های متفاوتی برانگیخت، G50 نشانی از بازنگری در اولویت‌های طراحی است. در نمای جلو، جلوپنجره کلیوی باریک‌تر شده و با چراغ‌های دوقلو در قالب گرافیکی یکپارچه‌تری قرار می‌گیرد. سطوح ساده‌تر، چراغ‌های باریک، خطوط کنترل شده بدنه و تناسب‌اسپرت، ظاهر خودرو را منسجم‌تر نشان می‌دهند. دماغه متمایل به جلو یادآور برخی مدل‌های تاریخی بامو است؛ در حالی که فاصله محوری بلند، پیش‌آمدگی‌های کوتاه و گلگیرهای برجسته، بر پویایی بصری سدان تأکید دارند. این زبان طراحی، از کانسپت Vision Neue Klasse سرچشمه می‌گیرد و قرار است هویت محصولات آینده‌برند را شکل دهد. با این حال، جذابیت طراحی موضوعی کاملاً سلیقه‌ای است. ساده‌تر شدن چهره ممکن است برای علاقه‌مندان به تناسب کلاسیک خبر خوشی باشد، اما برخی مشتریان احتمالاً طراحی جسورانه و متفاوت نسل‌های اخیر را ترجیح می‌دهند. بنابراین نمی‌توان تنها بر پایه تصاویر و مشخصات ظاهری، درباره موفقیت قطعی G50 داوری کرد؛ واکنش بازار و مشاهده خودرو در دنیای واقعی نیز تعیین‌کننده خواهد بود. نکته مهم آن است که بامو ظاهر ا به جای تکرار گذشته، در پی بازتفسیر نشانه‌های آشنای خود است: جلوپنجره کلیوی، چهره چهارچشمی، تناسب‌های دیگر انسیل عقب‌محور و فرم پویا اگر این عناصر با کیفیت اجرا و هویت منسجم همراه شوند، G50 می‌تواند فاصله میان نوآوری و اصالت را کمتر کند. آیا بامو به طراحی جذاب خود بازمی‌گردد؟ پاسخ هنوز قطعی نیست؛ اما سری ۳ جدید نشان می‌دهد این برند دست کم مسیر تازه‌ای را برای آشتی دادن میراث خود با آینده آغاز کرده است.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

نکته آموزشی

نشانه‌های نیاز به بررسی این قطعه هستند. زمان تعویض به نوع لنت، سبک رانندگی و شرایط مسیر بستگی دارد؛ بنابراین، بازرسی دوره‌ای و تعویض لنت مطابق حد سایش اعلام‌شده سازنده، برای حفظ ایمنی ضروری است. بنابراین نیاز است که به‌منظور افزایش ایمنی سرنشینان، وضعیت لنت‌ترمز را هر ۳ ماه یکبار بررسی کنید.

لنت‌ترمز از مهم‌ترین قطعات مصرفی سامانه ترمز است که با ایجاد اصطکاک با دیسک، سرعت خودرو را کاهش می‌دهد. با فرسایش مواد اصطکاک‌ی، توان ترمزگیری ممکن است افت کند و در صورت بی‌توجهی، دیسک ترمز نیز آسیب ببیند. صدای غیرعادی هنگام ترمزگیری، روشن شدن چراغ هشدار سایش و کاهش عملکرد ترمز از

تضمین ایمنی
خودروBMW 225L
GRAN COUPEعرضه توسط پرشیا خودرو
(گروه پرشیا موبیلیتی)PMG
Persia Mobility GroupPersia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۴۵۹۱-۰۲۱

www.Persiakhodro.ir