



«لوچه»؛ اسب سرکش بی صدای ایتالیایی

صفحه ۱۲



امید محمدی

سر دبیر

صنعت خودرو بدون راهبرد، در رقابت جهانی جامی ماند

نمایشگاه خودرو پاریس یک پیام روشن برای صنعت خودرو جهان دارد؛ دوران اتکاب به نامهای تجاری، سابقه صنعتی و امکانات بیشتر به پایان نرسیده، اما دیگر هیچ کدام به تنهایی تضمین کننده بقا در بازار نیستند. خودروسازان اروپایی که سالها با تکیه بر مهندسی - صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titiles

سیاستگذاری اقتصادی می تواند مسیر رقابت خودروسازان داخلی، مونتاژکاران و واردکنندگان را تغییر دهد؛

آینده صنعت در گرو تصمیم های ارزی و اقتصادی

صفحه ۴

پانزدهمین همایش بین المللی موتورهای درون سوز در سایپا- سیتروئن

صفحه ۷

تولید «پارس نوآ» شتاب گرفت

صفحه ۱۰

کاهش قدرت خرید و انتظارات قیمتی معادلات جدیدی در بازار خودرو ایجاد کرد؛

رشد قیمت ها زیر سایه انتظارات تورمی

صفحه ۷

ابطال سه مصوبه شورای رقابت، معادلات پیش فروش خودرو را تغییر می دهد؛

آیا پیش فروش خودرو جذابیت خود را از دست می دهد؟

هیأت عمومی دیوان عدالت اداری با صدور رأی، سه مصوبه شورای رقابت به شماره های ۴۷۳، ۵۶۳ و ۷۴۰ را ابطال کرده است. بر اساس مفاد مطرح شده درباره این تصمیم... صفحه ۵

رکستون؛ ابهت، قدرت و اصالت کره ای

«هرمس خودرو» با عرضه «کی ام جی» بازار شاسی بلندهارابه چالش کشید

صفحه ۸

یک کارشناس اقتصادی حوزه خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بازار خودرو در محاصره گرانی، رکود و بی ثباتی سیاست گذاری

صفحات ۳ و ۴

فهرست نامزدهای ۲۰۲۷ پیام روشنی برای صنعت خودرو دارد؛

چین مدعی اصلی دریافت جایزه خودرو سال در جهان است

صفحه ۶

فرا تر از تجربه سنتی با خودرو؛

صفحه ۹

«اکودا»؛ انتخاب نسلی که می خواهد به تمام نیازهایش پاسخ داده شود



اتمسپارانی | حس خوب، خرید مطمئن

ARINA DRIVE

۰۲۱-۲۲۸۱۴۰۴۰

ارتباط با ما

قیمت قطعی

تحويل فوری



فروش ویژه LAMARI NEO

فونیکس F7 PRO

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات مشتریان ۰۲۱-۴۷۶۵۱

F7 PRO PLUG-IN HYBRID

ALL THE WAY WITH YOU



طبق بررسی‌های انجام‌شده، مشکل موردنظر به یکی از نقاط اتصال سیستم تعلیق مربوط می‌شود. در شرایط خاص، این قطعه ممکن است به درستی نصب نشده یا در طول زمان عملکرد مورد انتظار را ارائه نکند. نتیجه چنین اتفاقی می‌تواند تغییر در ویژگی‌های حرکتی خودرو و کاهش دقت فرمان‌پذیری باشد؛ موضوعی که به‌ویژه در مانورهای ناگهانی یا سرعت‌های بالا اهمیت پیدا می‌کند. فولکس‌واگن در واکنش به این موضوع، خودروهای مشمول را برای بازرسی و انجام اقدامات اصلاحی فراخوان کرده است. نمایندگی‌ها وظیفه دارند وضعیت قطعه موردنظر را بررسی کرده و در صورت نیاز، آن را تعویض یا دوباره نصب کنند تا اطمینان حاصل شود خودرو مطابق استانداردهای تعیین‌شده عمل می‌کند.

فولکس‌واگن بار دیگر با یک پرونده فراخوان روبه‌رو شده؛ اما این بار منشأ مشکل نه یک سامانه پیچیده الکتریکی و نه نرم‌افزارهای خودرو، بلکه یک قطعه کوچک مکانیکی است. گزارش‌ها نشان می‌دهد نقص در یک پیچ به‌ظاهر ساده می‌تواند عملکرد بخشی از سیستم تعلیق و فرمان‌پذیری برخی شاسی‌بلندهای این شرکت را تحت تأثیر قرار دهد. در صنعت خودرو، بسیاری از خرابی‌های بزرگ از اجزایی آغاز می‌شوند که در نگاه اول چندان مهم به‌نظر نمی‌رسند. با این حال، مهندسان تأکید می‌کنند قطعات اتصال دهنده مانند پیچ‌ها و بست‌ها نقش بسیار حیاتی در حفظ استحکام و عملکرد مجموعه‌های مختلف خودرو دارند. به همین دلیل کوچک‌ترین نقص در این بخش‌ها می‌تواند پیامدهایی فراتر از انتظار ایجاد کند.

«فولکس‌واگن» با یک پیچ کوچک در دسر بزرگی پیدا کرد!



یک کارشناس اقتصادی حوزه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بازار خودرو در محاصره گرانی، رکود و بی‌ثباتی سیاست‌گذاری



نهاد علی بیگزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

محدود نیست و خدمات پس از فروش، دسترسی به قطعات و هزینه نگهداری خودرو نیز اهمیت فزاینده‌ای یافته‌اند. «نوروزی با بررسی ریشه‌های رکود بازار، آثار سیاست‌های ارزی بر قیمت تمام‌شده، چالش‌های ساختاری خودروسازان و نقش واردات در ایجاد رقابت تأکید کرد: «عبور از وضعیت کنونی نیازمند بازنگری در شیوه حکمرانی صنعت خودرو و هماهنگ کردن سیاست‌های تولید، تجارت و حمایت از مصرف‌کننده است.»

بازار خودرو در ماه‌های اخیر با شرایطی روبه‌رو بوده که در آن افزایش قیمت‌ها لزوماً به رونق معاملات منجر نشده و هم‌زمان، خریداران و فروشندگان از وضعیت موجود رضایت ندارند. این تناقض را چگونه تحلیل می‌کنید؟ آیا بازار با رکود تورمی مواجه است؟

برای تحلیل وضعیت بازار خودرو باید میان افزایش قیمت و افزایش تقاضای موثر تفاوت قائل شویم. در شرایط تورمی، بالا رفتن نرخ ارز و رشد هزینه نهاده‌های تولید می‌تواند قیمت خودرو را افزایش دهد؛ اما این افزایش به معنای بالا رفتن قدرت خرید مردم نیست. در واقع، ممکن است قیمت‌ها همچنان صعودی باشند، ولی تعداد معاملات کاهش پیدا کند؛ زیرا مصرف‌کننده توان همراهی با رشد قیمت‌ها را ندارد. از سوی دیگر، خودرو در اقتصاد ایران علاوه بر کارکرد مصرفی، تا اندازه‌ای نقش دارایی قابل نگهداری را نیز پیدا کرده است. همین موضوع باعث می‌شود بخشی از تقاضا تحت تأثیر انتظارات تورمی شکل بگیرد. با این حال، هنگامی که قیمت‌ها از توان مالی خانوار فاصله زیادی می‌گیرند، حتی تقاضای سرمایه‌ای نیز با احتیاط بیشتری عمل می‌کند. در چنین شرایطی، بازار می‌تواند هم‌زمان با تورم قیمتی و رکود معاملاتی روبه‌رو باشد

«بازار فروش خودرو در شرایطی با افزایش هزینه‌های تولید، نوسانات ارزی و کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان دست‌وپنجه نرم می‌کند که سیاست‌گذار همچنان با مجموعه‌ای از اهداف بغض‌متعارض، از حمایت از تولید داخل و کنترل قیمت‌ها گرفته تا تنظیم بازار از مسیر واردات، روبه‌رو است. در چنین شرایطی، نه افزایش قیمت محصولات خودروسازان الزاماً به بهبود وضعیت مالی آن‌ها منجر می‌شود و نه محدود کردن قیمت‌ها می‌تواند بدون توجه به واقعیت‌های اقتصادی، ثبات پایدار را به بازار بازگرداند. در سوی دیگر، مصرف‌کنندگان نیز با بازاری مواجه هستند که در آن فاصله میان درآمد خانوار و هزینه خرید خودرو به یکی از مهم‌ترین موانع دسترسی به این کالای مصرفی تبدیل شده است.

مسبح نوروزی کلدی، کارشناس اقتصادی حوزه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «وضعیت زنجیره تامین قطعات، دشواری تامین سرمایه در گردش، تغییرات مداوم مقررات تجاری و ارزی و چگونگی اجرای سیاست واردات، آینده صنعت خودرو را با ابهام‌های متعددی روبه‌رو کرده است.» وی افزود: «اختصاص سهمیه ارزی جداگانه برای تامین قطعات یدکی خودروهای وارداتی و ادامه بحث درباره نحوه مدیریت واردات خودرو نیز نشان می‌دهد که سیاست‌گذاری در این بخش دیگر صرفاً به تولید و فروش خودرو

صنعت خودرو بدون راهبرد، در رقابت جهانی جامی ماند

با محدود کردن رقابت، بدون الزام تولیدکننده به ارتقای کیفیت و بهرهوری، انتظار شکل‌گیری صنعتی توانمند را داشت. حمایت موثر باید در کنار ایجاد ثبات در مقررات، به افزایش توان رقابتی بنگاه‌ها منجر شود. در این مسیر، نخستین ضرورت، تدوین نقشه راهی روشن برای تولید خودروهای اقتصادی است. بخش مهمی از بازار داخلی به محصولات نیاز دارد که علاوه بر قیمت متناسب با قدرت خرید خانوار، از ایمنی قابل قبول، مصرف سوخت مناسب و هزینه نگهداری منطقی برخوردار باشند. دسترسی به چنین محصولاتی با افزایش شمار مدل‌ها یا تغییرات ظاهری محدود محقق نمی‌شود؛ بلکه مستلزم بازنگری در معماری خودرو، کاهش تنوع غیر ضروری قطعات، توسعه پلتفرم‌های مشترک و افزایش تیراژ اقتصادی است.

دومین ضرورت، حمایت هدمندان از قطعه‌سازان داخلی است. زنجیره تامین زمانی می‌تواند پشتوانه تولید ملی باشد که بنگاه‌های آن به سرمایه در گردش، فناوری و امکان سرمایه‌گذاری دسترسی داشته باشند. حمایت مالی باید به توسعه ساخت داخل در قطعات راهبردی، ارتقای کیفیت و کاهش وابستگی‌های پرخطر منتهی شود، نه آن که صرفاً بدهی‌های انباشته را برای مدتی جابه‌جا کند.

سومین ضرورت، پذیرش این واقعیت است که حمایت از تولید داخل با نادیده گرفتن رقابت تفاوت دارد. خودرو ساز داخلی باید در محیطی فعالیت کند که امکان برنامهریزی داشته باشد، اما در مقابل، شاخص‌های مشخصی برای کیفیت، بهرهوری، خدمات پس از فروش و قیمت تمام‌شده نیز در برابر او قرار گیرد. واردات هدفمند فناوری و مشارکت‌های صنعتی نیز می‌تواند در خدمت تقویت توان داخلی قرار گیرد؛ مشروط بر آن که به انتقال دانش و ایجاد ارزش افزوده واقعی منجر شود.

صنعت خودرو ایران برای عبور از وضعیت فعلی، بیش از هر چیز به ثبات در تصمیم‌گیری و راهبردی فراتر از عمر دولت‌ها و مدیران نیاز دارد. حمایت از تولید داخل نه به معنای حفظ وضع موجود، بلکه به معنای فراهم کردن شرایطی است که تولیدکننده بتواند محصولی رقابت‌پذیر بسازد، قطعه‌ساز امکان توسعه داشته باشد و مصرف‌کننده نیز از کیفیت و قیمت مناسب برخوردار شود. پیام پاریس روشن است: در رقابت جهانی، حمایت بدون اصلاح ساختار کافی نیست و تولید بدون راهبرد، دیر یا زود هزینه خود را به کل اقتصاد تحمیل خواهد کرد.

نمایشگاه خودرو پاریس یک پیام روشن برای صنعت خودرو جهان دارد؛ دوران اتکا به نام‌های تجاری، سابقه صنعتی و امکانات بیشتر به پایان نرسیده، اما دیگر هیچ کدام به تنهایی تضمین‌کننده بقا در بازار نیستند. خودروسازان اروپایی که سال‌ها با تکیه بر مهندسی پیشرفته و کیفیت محصولات خود رقابت می‌کردند، اکنون برای تولید خودروهای اقتصادی و کاهش قیمت تمام‌شده به بازنگری در راهبردهای صنعتی خود روی آورده‌اند. این تغییر نشان می‌دهد حتی اقتصادهای برخوردار فناوری و زیرساخت گسترده نیز برای حفظ جایگاه خود، ناگزیر از اصلاح ساختار تولید هستند. تمرکز گروه استلانتیس بر توسعه خودروهای برقی از زمان قیمت‌ها، از جمله طرح مفهومی سیتروئن ۲ سی‌وی با قیمت هدف حدود ۱۵ هزار یورو، تنها یک تصمیم محصولی نیست؛ بلکه نشانه‌ای از تغییر اولویت‌های صنعتی است. در این الگو، طراحی، فناوری باتری، مقیاس تولید، تامین قطعات و هزینه نهایی باید در قالب یک برنامه هماهنگ مدیریت شوند. همکاری این گروه با شرکت چینی لیپ‌موتور نیز نشان می‌دهد رقابت جهانی، حتی خودروسازان بزرگ اروپا را به استفاده از ظرفیت شرکای خارجی برای کاهش هزینه و تسریع توسعه محصول سوق داده است. این تحولات برای صنعت خودرو کشورمان نیز حامل یک هشدار جدی است؛ صنعتی که با وجود برخورداری از ظرفیت تولید، شبکه قطعه‌سازی و نیروی انسانی متخصص، همچنان از فقدان یک راهبرد جامع و پایدار رنج می‌برد. مسأله اصلی فقط فرسودگی فناوری یا افزایش هزینه تولید نیست، بلکه نبود پیوند منسجم میان سیاست‌ارزی، برنامه تولید، توسعه قطعات، سرمایه‌گذاری و قدرت خرید مصرف‌کننده است. حمایت از تولید داخل زمانی می‌تواند به توسعه صنعتی منجر شود که از سیاست‌های مقطعی و تصمیم‌های کوتاه‌مدت فاصله بگیرد. نمی‌توان از خودروساز انتظار کاهش قیمت داشت، اما هم‌زمان دسترسی او به مواد اولیه، منابع مالی و قطعات راهبردی را با محدودیت‌های پیش‌بینی‌ناپذیر مواجه کرد. همچنین نمی‌توان



امید محمدی

سر دبیر

XTRIM
BORN FOR MORE

SX

تجربه یک زندگی مدرن





پلیس دویی «منصوری» را به کمک فراخواند!



«ناوگان پلیس دویی سال هاست به ویتربنی از گران ترین وسرعی ترین خودروهای جهان تبدیل شده است. از Lamborghini و Bugatti گرفته تا Ferrari و Aston Martin، این نیرو همواره به خودروهایی مجهز شده که بیشتر به نمایشگاه سوپر اسپرت ها شباهت دارند تا خودروهای پلیسی. اما به نظر می رسد مسئولان دویی این بار تصمیم گرفته اند حتی یک قدم فراتر بروند. جدیدترین عضو ناوگان پلیس دویی بر پایه Superfast ۸۱۲ Ferrari شکل گرفته است؛ اما این خودرو یک فراری استاندارد نیست. برای تبدیل آن به محصولی خاص تر، از تیونر مشهور Mansory کمک گرفته شده؛ شسر کتی که به خاطر پروژه های افراطی و طراحی های جنجالی خود شهرت جهانی دارد. نتیجه این همکاری، خودرویی است که از نظر ظاهری تفاوت های قابل



نوربان

نمی توان برای کل بازار خودرو یک سقف قیمتی واحد در نظر گرفت؛ زیرا رفتار خریداران در گروه های مختلف خودرویی متفاوت است. در بعضی بخش ها، خریدارانی وجود دارند که به دلیل نیاز شغلی یا خانوادگی ناچار به خرید هستند، اما در بخش دیگری از بازار، تقاضا به شدت به درآمد، شرایط اعتباری و انتظارات اقتصادی وابسته است

در شرایط محدودیت مالی بتوان از آن صرف نظر کرد. ضعف کیفیت می تواند هزینه های بیشتری را در مراحل بعدی در تولید کننده و مصرف کننده تحمیل کند؛ از هزینه تعمیرات و تعویض قطعات گرفته تا کاهش رضایت مشتری و افت ارزش خودرو در بازار دست دوم. بنابراین، ارتقای کیفیت بخشی از منطق اقتصادی تولید پایدار است.

برای بهبود کیفیت، باید نظام ارزیابی عملکرد خودروسازان از شاخص های کمی تولید فراتر برود. تعداد خودروهای تولیدشده در اختیار داشته باشد و سازو کار پاسخ گویی باشد. میزان خرابی، هزینه گارانتی، فراوانی مراجعه به تعمیرگاه، دسترسی به قطعات، عملکرد ایمنی و رضایت مشتری نیز باید در ارزیابی عملکرد جایگاه مشخصی داشته باشند.

همچنین رقابت می تواند به ارتقای کیفیت کمک کند؛ به شرط آن که مصرف کننده اطلاعات کافی برای مقایسه محصولات در اختیار داشته باشد و سازو کار پاسخ گویی تولید کننده نیز موثر باشد. اگر خریدار امکان انتخاب محدود نداشته باشد، انگیزه بازار برای بهبود کیفیت کاهش می یابد. از این رو، شفافیت اطلاعات، نظارت فنی مستقل و اجرای واقعی تعهدات گارانتی باید در کنار سیاست های حمایتی از تولید قرار گیرند.

با گسترش فناوری های جدید و حرکت جهانی به سمت خودروهای برقی و هیبریدی، صنعت خودرو ایران تا چه اندازه برای ورود به این مرحله آمادگی دارد؟

حرکت به سمت خودروهای برقی و هیبریدی یک روند فناورانه مهم است، اما نمی توان آن را صرفاً با واردات محصول یا اعلام برنامه تولید محقق کرد. توسعه این بخش به مجموعه ای از زیرساخت ها، از شبکه خدمات و تعمیرات تخصصی گرفته تا دسترسی به قطعات، آموزش نیروی انسانی و مدیریت چرخه عمر باتری نیاز دارد. در خودروهای برقی، هزینه و نحوه تامین باتری، زیرساخت شارژ و امکان تعمیر تخصصی از عوامل تعیین کننده در پذیرش بازار هستند.

از سوی دیگر، انتخاب فناوری باید متناسب با شرایط

گزینه های پیش روی مصرف کننده و ایجاد فشار رقابتی بر تولید کنندگان داخلی، به اصلاح بازار کمک کند. با این حال، اثر آن به حجم واردات، ترکیب خودروهای وارد شده، هزینه های گمرکی، نرخ ارز، محدودیت های تجاری و قدرت خرید مشتریان بستگی دارد. واردات محدود خودروهای گران قیمت الزاماً تأثیر مستقیمی بر بازار خودروهای اقتصادی نخواهد داشت.

اگر هدف تنظیم بازار است، باید به ترکیب عرضه توجه کرد. عرضه خودروهایی که از نظر قیمت، هزینه نگهداری و کاربری با نیاز بخش بزرگی از جامعه تناسب دارند، می تواند اثر بیشتری بر بازار داشته باشد. در مقابل، اگر هزینه های واردات و ضوابط اجرایی به گونه ای باشند که قیمت نهایی خودرو و فاصله زیادی با ارزش اولیه آن پیدا کند، مزیت رقابتی واردات کاهش می یابد.

نکته دیگر آن است که واردات نباید به عنوان جایگزین اصلاحات ساختاری صنعت خودرو تلقی شود. بازار رقابتی به تولید کننده داخلی نیز انگیزه می دهد تا کیفیت، بهره وری و خدمات خود را ارتقا دهد. درعین حال، حمایت از تولید داخل زمانی قابل دفاع است که به بهبود عملکرد منجر شود و برای مصرف کننده نیز نتیجه ملموسی داشته باشد.

حمایت دائمی بدون سنجش کیفیت و بهره وری می تواند به تداوم ناکارآمدی بینجامد؛ همان طور که واردات بدون توجه به محدودیت منابع ارزی نیز می تواند هزینه های اقتصادی قابل توجهی ایجاد کند.

یکی از مشکلات ساختاری صنعت خودرو، وضعیت مالی قطعه سازان و تأخیر در پرداخت مطالبات آن هاست. ادامه این شرایط چه پیامدی برای تولید و بازار خواهد داشت؟

زنجیره قطعه سازی از نظر اقتصادی یکی از حساس ترین بخش های صنعت خودرو است؛ زیرا بسیاری از قطعه سازان برای خرید مواد اولیه، پرداخت دستمزد و حفظ ظرفیت تولید به جریان مستمر نقدینگی نیاز دارند. اگر مطالبات آن ها با تأخیر پرداخت شود، ممکن است ناچار شوند از منابع گران قیمت بانکی استفاده کنند یا بخشی از فعالیت خود را کاهش دهند. این اتفاق در نهایت به افزایش هزینه تولید و کاهش انعطاف پذیری کل زنجیره منجر می شود.

باید توجه داشت که مشکلات یک قطعه ساز لزوماً در همان واحد باقی نمی ماند. در صنعتی که قطعات متعدد باید با زمان بندی مشخص به خط تولید برسند، اختلال در تامین یک قطعه می تواند برنامه تولید محصول نهایی را نیز تحت تأثیر قرار دهد. از این رو، مدیریت نقدینگی و اصلاح نظام پرداخت میان خودروساز و قطعه ساز اهمیت زیادی دارد.

البته تزریق منابع مالی به تنهایی راه حل پایدار نیست. لازم است قراردادها شفاف تر شوند، زمان پرداخت مطالبات قابل پیش بینی باشد، بهره وری و کیفیت قطعه سازان ارتقا یابد و منابع مالی به سمت فعالیت های مولد هدایت شود. همچنین باید میان بنگاه های دارای ظرفیت فنی و اقتصادی و واحدهایی که به اصلاح ساختار نیاز دارند، تفاوت قائل شد. هدف باید حفظ زنجیره تامین کارآمد و رقابت پذیر باشد، نه تامین مالی نامحدود برای هر نوع فعالیتی.

از خارج تامین شده باشند. بنابراین، عنوان داخلی سازی به تنهایی به معنای استقلال کامل از نوسانات ارزی نیست. هنگامی که نرخ ارز افزایش پیدا می کند یا دسترسی به آن دشوارتر می شود، هزینه جایگزینی مواد اولیه و قطعات بالا می رود. طولانی شدن فرآیند تخصیص ارز نیز می تواند برنامه تولید را مختل کند؛ زیرا بنگاه باید برای خرید مواد اولیه و ادامه فعالیت خود منابع مالی بیشتری در اختیار داشته باشد. اگر هم زمان هزینه تامین مالی افزایش پیدا کند، فشار بر نقدینگی تشدید خواهد شد. در نهایت، این فشارها می توانند باوقفه زمانی در قیمت نهایی خودرو منعکس شوند.

البته داخلی سازی همچنان یکی از مسیرهای مهم کاهش آسیب پذیری صنعت خودرو است؛ اما باید آن را با شاخص های دقیق ارزیابی کرد. درصد ساخت داخل به تنهایی کافی نیست؛ باید ارزش افزوده داخلی، میزان وابستگی به مواد و فناوری خارجی، کیفیت قطعات و توان تامین پایدار نیز سنجیده شود. داخلی سازی زمانی مزیت راهبردی ایجاد می کند که به افزایش بهره وری، انتقال فناوری و کاهش وابستگی واقعی منجر شود، نه این که صرفاً جایگزینی اسمی برای واردات باشد.

در هفته های اخیر، موضوع تامین ارز قطعات و مشکلات زنجیره تامین بار دیگر مورد توجه قرار گرفته است. آیا اختصاص سهمیه ارزی جداگانه برای قطعات یدکی می تواند مشکل خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی را برطرف کند؟

اختصاص منابع ارزی مشخص برای قطعات یدکی می تواند گامی در جهت کاهش مشکلات تامین باشد، اما اثر گذاری آن به جزئیات اجرا بستگی دارد. اگر تخصیص ارز با تأخیر انجام شود، فرایند ثبت سفارش و ترخیص طولانی باشد یا وارد کننده نتواند قطعات را به موقع در اختیار شبکه خدمات پس از فروش قرار دهد، صرف تعریف یک سهمیه ارزی تغییر محسوسی در تجربه مصرف کننده ایجاد نخواهد کرد. در بازار خودرو، هزینه خرید تنها بخشی از هزینه مالکیت است. خریدار باید بتواند از دسترسی به قطعات مناسب و تعمیراتی، تعمیر کار آموزش دیده و خدمات مناسب اطمینان داشته باشد. اگر خودرویی وارد کشور شود اما قطعات آن به سختی پیدا شود، هزینه نگهداری افزایش می یابد و حتی ممکن است خودرو برای مدت طولانی از چرخه استفاده خارج شود. این مساله علاوه بر زیان مصرف کننده، اعتماد به سیاست واردات را نیز کاهش می دهد. به همین دلیل، واردات خودرو باید از ابتدا با برنامه تامین قطعات و خدمات پس از فروش همراه باشد. لازم است عملکرد وارد کنندگان در تامین قطعات، پاسخ گویی به مشتریان و رعایت تعهدات خدماتی به صورت شفاف ارزیابی شود. همچنین باید میان میزان واردات خودرو و ظرفیت واقعی شبکه خدمات پس از فروش تناسب وجود داشته باشد. سیاست موفق، سیاستی نیست که فقط تعداد خودروهای وارد شده را افزایش دهد؛ بلکه باید کیفیت تجربه مالکیت را نیز بهبود ببخشد.

دولت از یک سو بر حمایت از تولید داخلی تأکید دارد و از سوی دیگر، واردات خودروهای نو و کارکرده را یکی از ابزارهای تنظیم بازار معرفی می کند. آیا واردات می تواند به کاهش قیمت خودروهای داخلی منجر شود؟

واردات در صورت اجرای موثر می تواند از طریق افزایش

نکته مهم این است که نباید هر افزایش قیمتی را نشانه رونق صنعت خودرو دانست. رونق واقعی زمانی شکل می گیرد که تولید کننده بتواند با برنامه ریزی قابل پیش بینی تولید کند، مصرف کننده امکان خرید داشته باشد و معاملات بر مبنای نیاز واقعی و رقابت اقتصادی انجام شوند. بازاری که در آن قیمت ها افزایش می یابند اما قدرت خرید و حجم معاملات کاهش پیدا می کند، از منظر اقتصادی با وضعیتی شکننده مواجه است.

برخی فعالان بازار معتقدند در شرایط فعلی، افزایش قیمت خودرو دیگر کنشش لازم را ندارد و هر افزایش جدید می تواند به کاهش بیشتر معاملات منجر شود. آیا می توان گفت بازار به سقف قدرت خرید خود رسیده است؟

نمی توان برای کل بازار خودرو یک سقف قیمتی واحد در نظر گرفت؛ زیرا رفتار خریداران در گروه های مختلف خودرویی متفاوت است. در بعضی بخش ها، خریدارانی وجود دارند که به دلیل نیاز شغلی یا خانوادگی ناچار به خرید هستند، اما در بخش دیگری از بازار، تقاضا به شدت به درآمد، شرایط اعتباری و انتظارات اقتصادی وابسته است. بنابراین، ممکن است یک گروه خودرویی همچنان با افزایش قیمت مواجه شود، در حالی که معاملات گروه دیگری تقریباً متوقف شده باشد.

با این حال، اصل اقتصادی روشنی وجود دارد: هرچه قیمت خودرو سریع تر از درآمد قابل تصرف خانوار افزایش پیدا کند، تعداد افرادی که توان خرید دارند محدودتر می شود. در چنین شرایطی، افزایش قیمت ممکن است در کوتاه مدت برای فروشنده ای که موجودی خودرو دارد سود اسمی ایجاد کند، اما در ادامه با کاهش تعداد مشتریان و طولانی شدن زمان فروش، هزینه های نگهداری موجودی و ریسک معامله افزایش می یابد. راهکار خروج از این وضعیت، صرفاً متوقف کردن قیمت ها نیست؛ بلکه باید عواملی را که به افزایش هزینه و بی ثباتی بازار منجر می شوند، شناسایی کرد. افزایش عرضه موثر، بهبود دسترسی به منابع مالی، کاهش هزینه های غیر ضروری زنجیره تولید و ایجاد رقابت واقعی می توانند به تعادل بازار کمک کنند. البته هیچ کدام از این اقدامات به تنهایی تضمین نمی کند که قیمت خودرو فوراً کاهش یابد؛ نتیجه به نحوه اجرا و شرایط عمومی اقتصاد بستگی دارد.

سیاست قیمت گذاری دستوری سال هاست یکی از محورهای اختلاف میان خودروسازان، سیاستگذاران و مصرف کنندگان بوده است. آیا آزادسازی قیمت ها می تواند به حل مشکلات صنعت خودرو منجر شود یا احتمال دارد صرفاً موج جدیدی از گرانی ایجاد کند؟

قیمت گذاری خودرو را نمی توان جدا از ساختار بازار بررسی کرد. اگر در بازار رقابت کافی وجود نداشته باشد، آزادسازی قیمت به تنهایی الزاماً به کاهش قیمت ها منجر نمی شود. در چنین وضعیتی، ممکن است بخشی از افزایش هزینه ها به مصرف کننده منتقل شود، بدون آن که کیفیت، تنوع محصول یا خدمات پس از فروش متناسب با آن بهبود پیدا کند. بنابراین، اصلاح سیاست قیمت گذاری باید همراه با اصلاح ساختار رقابت و سازو کار نظارت بر عملکرد بنگاه ها باشد.

از سوی دیگر، تثبیت دستوری قیمت ها در شرایطی که هزینه مواد اولیه، دستمزد، انرژی، قطعات و تامین مالی تغییر می کند، می تواند میان درآمدهای فروش و هزینه واقعی تولید فاصله ایجاد کند. اگر این فاصله به شکل پایدار ادامه پیدا کند، فشار مالی به خودروساز و سپس به زنجیره قطعه سازی منتقل می شود. پیامد چنین وضعیتی ممکن است در قالب بدهی به تأمین کنندگان، کاهش سرمایه گذاری، تأخیر در پرداخت ها یا محدود شدن منابع لازم برای توسعه محصول ظاهر شود.

به اعتقاد من، مساله اصلی انتخاب میان دو گزینه مطلق قیمت گذاری دستوری و آزادسازی بدون قید و شرط نیست. باید سازوکاری ایجاد شود که قیمت ها بر اساس هزینه های قابل حساس بری، بهره وری و شرایط رقابت شکل بگیرند و در مقابل، خودروسازان نیز در برابر کیفیت محصول، زمان تحویل، هزینه های تولید و تعهدات خود پاسخ گو باشد. حمایت از مصرف کننده هم باید به جای تحمیل زیان پنهان به زنجیره تولید، از مسیر افزایش رقابت، شفافیت و ابزارهای هدفمند حمایتی دنبال شود.

افزایش نرخ ارز چه تأثیری بر قیمت تمام شده خودرو دارد؟ آیا داخلی سازی قطعات توانسته وابستگی صنعت خودرو به ارز را کاهش دهد؟

تأثیر نرخ ارز بر صنعت خودرو بسیار فراتر از قیمت قطعاتی است که مستقیماً وارد می شوند. حتی در قطعاتی که داخل کشور تولید می شوند، ممکن است مواد اولیه، ماشین آلات، تجهیزات تولید، مواد شیمیایی یا برخی اجزای الکترونیکی

اقتصادی و زیرساختی کشور انجام شود. خودروهای هیبریدی، برقی و سایر فناوری های کم مصرف، هر کدام مزایا و محدودیت های خاص خود را دارند. لازم است هزینه مالکیت، مصرف انرژی، دسترسی به خدمات و اثرات زیست محیطی آن ها به صورت جامع بررسی شود تا سیاست گزار بتواند از میان گزینه های موجود، مسیر مناسب تری انتخاب کند.

برای صنعت داخلی نیز این تحول می تواند فرصتی برای توسعه دانش فنی و ورود به زنجیره های جدید تامین باشد. اما دستیابی به این هدف به سرمایه گذاری مستمر در تحقیق و توسعه، همکاری فناورانه و ثبات مقررات نیاز دارد. اگر سیاست ها مرتب تغییر کنند یا بازار از قدرت خرید کافی برخوردار نباشد، حتی فناوری مناسب نیز ممکن است نتواند به تولید اقتصادی و تقاضای پایدار برسد.

خصوصی سازی خودروسازان بزرگ همواره به عنوان یکی از راهکارهای اصلاح صنعت مطرح بوده است. آیا تغییر مالکیت به تنهایی می تواند بهره وری را افزایش دهد و مشکلات این صنعت را برطرف کند؟

خصوصی سازی زمانی می تواند به بهبود عملکرد منجر شود که با اصلاح نظام حکمرانی بنگاه همراه باشد. تغییر سهام دار، بدون شفافیت در تصمیم گیری، استقلال مدیریت، پاسخ گویی مالی و امکان رقابت، الزاماً به افزایش بهره وری منجر نمی شود. باید مشخص باشد که مدیران بر چه مبنایی انتخاب می شوند، اهداف عملکردی آن ها چیست و چه سازو کاری برای ارزیابی نتایج فعالیت شان وجود دارد.

در صنعت خودرو، ساختار هزینه ها، تنوع محصولات، بهره وری خطوط تولید، روابط مالی با قطعه سازان و نحوه تخصیص منابع باید هم زمان مورد توجه قرار گیرند. اگر بنگاه پس از تغییر مالکیت همچنان با مقررات غیر قابل پیش بینی، محدودیت های متعدد و نبود فضای رقابتی مواجه باشد، ظرفیت اصلاح آن محدود خواهد بود. از سوی دیگر، خصوصی سازی بدون نظارت موثر نیز می تواند خطر انتقال ناکارآمدی یا شکل گیری انحصار خصوصی را به همراه داشته باشد.

بنابراین، باید میان خصوصی سازی حقوق مالکیت و اصلاح اقتصادی بنگاه تفاوت قائل شد. هدف نهایی نباید صرفاً انتقال سهام باشد، بلکه باید افزایش بهره وری، ارتقای کیفیت، بهبود وضعیت مالی، سرمایه گذاری در فناوری و پاسخ گویی بهتر به مصرف کننده باشد. تنها در این صورت می توان انتظار داشت که تغییر ساختار مالکیت به نتایج پایدار منجر شود.

اگر بخواهید سه اولویت فوری را برای خروج صنعت و بازار خودرو از شرایط کنونی تعیین کنید، چه اقداماتی باید در دستور کار سیاست گزار قرار گیرد؟

نخستین اولویت، ایجاد ثبات و پیش بینی پذیری در سیاست های ارزی، تجاری و صنعتی است. تولید کننده برای برنامه ریزی به اطلاعات قابل اتکا نیاز دارد. تغییرات مکرر مقررات، تأخیر در تخصیص منابع و نامشخص بودن مسیر تامین قطعات، هزینه تصمیم گیری را افزایش می دهد. ثبات سیاستی به معنای ثبات ماندن همیشگی همه مقررات نیست؛ بلکه به معنای روشن بودن قواعد، اعلام به موقع تغییرات و پرهیز از تصمیم های ناگهانی است.

اولویت دوم، اصلاح سازو کار رقابت و قیمت گذاری همراه با تقویت پاسخ گویی خودروسازان است. اگر قرار است محدودیت های قیمت گذاری تغییر کند، باید هم زمان شاخص های شفاف برای سنجش کیفیت، بهره وری، هزینه تولید و تعهدات فروش تعریف شود. همچنین لازم است واردات رقابتی و دسترسی مصرف کننده به اطلاعات قابل مقایسه تسهیل شود تا منافع اصلاحات فقط به بنگاه تولید کننده محدود نماند.

اولویت سوم، تقویت زنجیره تامین و حمایت هدفمند از تقاضای واقعی است. تسویه به نظام مطالبات قطعه سازان، تسهیل تامین مواد اولیه، کاهش زمان ترخیص قطعات و بهبود خدمات پس از فروش می توانند به پایداری تولید کمک کند. در سمت تقاضا نیز باید به راهکارهایی توجه شود که امکان خرید خودرو را برای خانوارهای نیازمند افزایش دهد؛ بدون آن که به رشد غیر قابل کنترل تعهدات مالی یا تحریک تقاضای سفته بازانه منجر شود.

در نهایت، صنعت خودرو برای عبور از وضعیت فعلی به مجموعه ای از اصلاحات هماهنگ نیاز دارد. نمی توان انتظار داشت با یک تصمیم درباره قیمت، واردات یا تامین ارز، تمام مشکلات این صنعت حل شود. معیار موفقیت باید بهبود هم زمان وضعیت تولید کننده، زنجیره قطعه سازی و مصرف کننده باشد؛ به گونه ای که تولید اقتصادی تر شود، رقابت افزایش یابد و دسترسی مردم به خودرو با کیفیت و خدمات مناسب بهبود پیدا کند.



شده هویت بصری برند حتی در محیط دریایی نیز حفظ شود. یکی از نکات جالب پروژه، استفاده از موتورهای Volvo Penta است. در حالی که بسیاری انتظار دارند یک محصول با نشان لکسوس به‌طور کامل توسط گروه توپوتا توسعه یافته باشد، انتخاب قوای محرکه ولوو نشان می‌دهد سازندگان برای دستیابی به عملکرد و قابلیت اطمینان مورد نظر، از تخصص یکی از شناخته‌شده‌ترین نام‌ها در صنعت دریایی استفاده کرده‌اند. فضای داخلی یات نیز بر راحتی و لوکس گرایی تمرکز دارد. ظرفیت ۱۵ نفره، امکان استفاده خانوادگی و تفریحی را فراهم می‌کند و تجهیزات رفاهی در سطحی ارائه شده‌اند که از یک محصول با نشان لکسوس انتظار می‌رود.

نام Lexus معمولاً با اسدان‌های لوکس، شاسی‌بلندهای خانوادگی و خودروهای هیبریدی گره خورده است؛ اما این برند ژاپنی سال‌هاست تلاش می‌کند فعالیت خود را فراتر از صنعت خودرو گسترش دهد. تازه‌ترین نمونه این رویکرد، معرفی یک یات لوکس جدید است؛ شناوری که می‌تواند تا ۱۵ نفر را در خود جای دهد و نشان می‌دهد لکسوس همچنان به توسعه سبک زندگی لوکس پیرامون برند خود علاقه‌مند است. این قایق جدید که در کلاس یات‌های تفریحی قرار می‌گیرد، برای مشتریانی طراحی شده که به دنبال تجربه‌ای لوکس روی آب هستند. طراحی بیرونی آن از همان زبان طراحی مدرن و خطوط تیز محصولات لکسوس الهام گرفته و تلاش

قایق جدید «لکسوس» با قدرت «ولوو» به آب می‌زند



سیاست‌گذاری اقتصادی می‌تواند مسیر رقابت خودروسازان داخلی، مونتاژکاران و واردکنندگان را تغییر دهد؛

آینده صنعت در گرو تصمیم‌های ارزی و اقتصادی

بازار خودرو ایران در نقطه تغییر قرار دارد، اما جهت این تغییر هنوز به کیفیت تصمیم‌های اقتصادی وابسته است



است. صنعت خودرو و قطعه‌سازی به‌دلیل فاصله زمانی میان خرید مواد اولیه، تولید، تحویل محصول و دریافت مطالبات، نیاز بالایی به سرمایه در گردش دارند. هرگونه افزایش نرخ تامین مالی یا طولانی‌شدن دوره وصول مطالبات، منابع بیشتری را در چرخه تولید قفل می‌کند و توان بنگاه برای سرمایه‌گذاری و نوسازی تجهیزات را کاهش می‌دهد.

در چنین شرایطی، حمایت مالی از صنعت خودرو زمانی اثربخش است که به اصلاح جریان نقدینگی و افزایش بهرهوری منجر شود. تزریق منابع بدون برنامه مشخص برای تسویه مطالبات قطعه‌سازان، کاهش هزینه تولید و ارتقای کیفیت، ممکن است تنها بخشی از فشار کوتاه‌مدت را جابه‌جا کند. در مقابل، تامین مالی هدفمند پروژه‌های داخلی‌سازی، توسعه فناوری و افزایش ظرفیت تولید قطعات راهبردی می‌تواند آثار ماندگارتری بر ساختار هزینه صنعت داشته باشد.

همچنین، سیاست قیمت‌گذاری باید با واقعیت‌های اقتصادی تولید هماهنگ شود. تثبیت دستوری قیمت‌ها در شرایط افزایش مستمر هزینه‌ها، اگر با سازوکار جبران روشن و اصلاح بهرهوری همراه نباشد، می‌تواند منابع مالی تولیدکننده را تضعیف کند. در سوی دیگر، افزایش قیمت بدون توجه به قدرت خرید مردم نیز تقاضای موثر را کاهش می‌دهد. سیاست‌گذار ناگزیر است میان پایداری تولید، دسترسی مصرف‌کننده و جلوگیری از شکل‌گیری رانت تعادل ایجاد کند.

آینده بازار به ثبات تصمیم‌ها وابسته است

بازار خودرو ایران در نقطه تغییر قرار دارد؛ اما جهت این تغییر هنوز به کیفیت تصمیم‌های اقتصادی وابسته است. تداوم بی‌ثباتی در مقررات ارزی، تعرفه‌ها، قیمت‌گذاری و فرآیند واردات، امکان برنامه‌ریزی بلندمدت را از بنگاه‌ها می‌گیرد و هزینه‌ریسک را به تولیدکننده و مصرف‌کننده منتقل می‌کند. راهکار پایدار، انتخاب میان حمایت مطلق از تولید داخلی و آزادسازی بدون برنامه واردات نیست. صنعت خودرو به سیاستی نیاز دارد که هم‌زمان از تولید رقابت‌پذیر حمایت کند، مسیر ورود فناوری را باز نگه دارد، منابع ارزی را به‌صورت شفاف تخصیص دهد و زمینه رقابت سالم میان خودروسازان بزرگ، شرکت‌های خصوصی و واردکنندگان را فراهم آورد.

در نهایت، آینده این صنعت نه با تعداد بخش‌نامه‌ها تعیین می‌شود و نه صرفاً با نرخ ارز. معیار واقعی موفقیت آن است که بنگاه بتواند با هزینه قابل کنترل، محصولی ایمن و باکیفیت تولید کند؛ قطعه‌ساز از جریان نقدینگی پایدار برخوردار باشد؛ واردکننده امکان عرضه و خدمات مستمر داشته باشد و مصرف‌کننده نیز به‌خوردوبی متناسب با توان اقتصادی خود دسترسی پیدا کند. تحقق این اهداف مستلزم ثبات در قواعد بازی و عبور از سیاست‌های مقطعی به سمت برنامه‌ای منسجم برای توسعه صنعتی است.

اگر سیاست‌گذار بخواهد مونتاژ را به بستری برای توسعه صنعتی تبدیل کند، باید مشوق‌های آن را به شاخص‌های قابل سنجش پیوندزند. افزایش سهم قطعات داخلی، سرمایه‌گذاری در ساخت قطعات پیچیده و آموزش نیروی انسانی می‌تواند مبنای مناسبی برای ارزیابی عملکرد شرکت‌ها باشد. در مقابل، اتکا به واردات گسترده قطعات منفصله بدون برنامه‌ار تقای توان داخلی، اقتصاد بنگاه را در برابر نوسان ارز و محدودیت‌های تجاری آسیب‌پذیر نگه می‌دارد.

در این میان، شرکت‌های خصوصی می‌توانند در صورت برخورداری از ثبات مقررات و دسترسی قابل پیش‌بینی به منابع مالی، نقش مهمی در تنوع محصول و توسعه رقابت‌ایفا کنند. با این حال، نباید انتظار داشت که صرف ورود محصولات جدید، بدون اصلاح ساختار هزینه و بهبود قدرت خرید مصرف‌کنندگان، به افزایش پایدار تقاضا منجر شود.

واردات: ابزار تنظیم بازار یا عامل افزایش هزینه؟

واردات خودرو یکی از ابزارهای بالقوه برای افزایش تنوع عرضه و ایجاد فشار رقابتی بر تولیدکنندگان داخلی است؛ اما میسران اثرگذاری آن به نحوه اجرا بستگی دارد. وارداتی که با محدودیت‌های شدید ارزی، تعرفه‌های متغیر، فرآیندهای طولانی ترخیص و عرضه نامنظم همراه باشد، نمی‌تواند به تنهایی تعادل پایدار بازار را برقرار کند.

قیمت نهایی خودرو وارداتی فقط تابع قیمت کارخانه سازنده خارجی نیست؛ هزینه حمل، بیمه، حقوق ورودی، مالیات، تامین ارز، خدمات پس از فروش و هزینه‌های ناشی از خواب سرمایه نیز در تعیین بهای تمام‌شده نقش دارند. در نتیجه، حتی افزایش تعداد خودروهای واردشده نیز لزوماً به کاهش متناسب قیمت‌ها منجر نمی‌شود؛ به‌ویژه اگر عرضه محدود باشد یا هزینه‌های واردات در طول فرآیند تغییر کند؛ از سوی دیگر، واردات می‌تواند استانداردهای رقابت را ارتقا دهد. حضور محصولات متنوع، مشتری را در موقعیتی قرار می‌دهد که کیفیت ساخت، مصرف سوخت، ایمنی، فناوری و خدمات پس از فروش را با دقت بیشتری مقایسه کند. این رقابت زمانی به نفع اقتصاد ملی خواهد بود که هم‌زمان با واردات، برنامه‌ای برای تقویت توان تولید داخل نیز وجود داشته باشد.

در حوزه خودروهای وارداتی، «آرین‌موتور» که به‌عنوان نماینده رسمی میتسوبیشی در ایران شناخته می‌شود سابقه فعالیت در خشان در بخش عرضه و خدمات مرتبط با برند مذکور را دارد. اهمیت چنین فعالیت‌هایی را باید در چارچوب دسترسی به محصول، استمرار خدمات پس از فروش و تامین قطعات سنجید؛ حوزه‌هایی که در شرایط محدودیت‌های تجاری، به برنامه‌ریزی بلندمدت و شبکه تامین قابل اتکا نیاز دارند.

تأمین مالی: حلقه مغفول زنجیره تولید یکی دیگر از عوامل تعیین‌کننده آینده بازار، هزینه تامین مالی

بازار خودرو ایران در مقطعی قرار گرفته است که تصمیم‌های اقتصادی و ارزی، بیش از گذشته در تعیین مسیر تولید، عرضه و قدرت خرید مصرف‌کنندگان نقش دارند. در چنین شرایطی، نمی‌توان آینده این بازار را صرفاً با بررسی روند قیمت‌ها یا میزان فروش خودروسازان پیش‌بینی کرد؛ چرا که متغیرهایی همچون دسترسی به ارز، هزینه تامین مواد اولیه، نرخ تامین مالی، سیاست‌های وارداتی و شیوه قیمت‌گذاری، به‌صورت هم‌زمان بر اقتصاد بنگاه‌های خودروسازی اثر می‌گذارند. صنعت خودرو از محدود بخش‌هایی است که تغییرات سیاست ارزی را به سرعت در چند حلقه زنجیره تولید منعکس می‌کند. افزایش هزینه واردات قطعات و مواد اولیه، فشار بر سرمایه در گردش قطعه‌سازان را تشدید می‌کند و در ادامه، هزینه تمام‌شده تولید خودرو و افزایش می‌یابد. این روند در شرایطی اتفاق می‌افتد که قدرت خرید خانوارها نیز با محدودیت مواجه است و انتقال کامل افزایش هزینه‌ها به قیمت نهایی، لزوماً به معنای فروش بیشتر یا بهبود وضعیت مالی خودروسازان نخواهد بود.

سیاست ارزی: متغیری فراتر از قیمت دلار

در تحلیل آینده صنعت خودرو، توجه صرف به نرخ ارز نمی‌تواند تصویر کاملی از وضعیت تولید ارائه دهد. آن‌چه برای خودروساز اهمیت دارد، علاوه بر نرخ تبدیل ارز، زمان تخصیص، امکان تامین واقعی منابع، هزینه انتقال پول و قابلیت برنامه‌ریزی برای واردات قطعات است. حتی اگر نرخ ارز در یک دوره ثبات نسبی داشته باشد، تاخیر در تامین منابع ارزی می‌تواند برنامه تولید را مختل کند و هزینه‌های مالی بنگاه را افزایش دهد.

این مسأله برای شرکت‌هایی که به واردات مجموعه‌های فنی، تجهیزات الکترونیکی، سامانه‌های ایمنی و قطعات تخصصی وابستگی دارند، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. در مقابل، خودروسازانی که توانسته‌اند شبکه تامین داخلی خود را توسعه دهند، در برخی بخش‌ها از انعطاف بیشتری برخوردارند؛ هرچند داخلی‌سازی نیز بدون دسترسی به مواد اولیه، فناوری و ماشین‌آلات مورد نیاز، به تنهایی تضمین‌کننده کاهش هزینه نیست.

بنابراین، سیاست ارزی موثر باید میان نیازهای ضروری تولید، تامین قطعات راهبردی و واردات محصول نهایی توازن برقرار کند. تخصیص منابع بدون توجه به زمان‌بندی تولید و تعهدات بنگاه‌ها، می‌تواند به افزایش هزینه‌های پنهان و کاهش بهرهوری منجر شود. از سوی دیگر، محدودیت واردات خودرو نیز اگر بدون برنامه‌ای روشن برای افزایش عرضه و ارتقای رقابت اجرا شود، ممکن است فضای رقابتی بازار را محدودتر کند.

مونتاژکاری یا توسعه صنعتی؟

یکی از مهم‌ترین پرسش‌های پیش روی بازار خودرو، آینده شرکت‌های مونتاژکننده و جایگاه آن‌ها در ساختار تولید کشور است. مونتاژ خودرو با استراتژی هدف‌مندی می‌تواند توسعه صنعتی ایجاد کند؛ معیار اصلی، میزان ارزش افزوده محسوبی ارزی، عمق ساخت داخل، انتقال دانش فنی، توسعه شبکه قطعه‌سازی و ظرفیت ایجادشده برای صادرات است.

شرکت‌های فعال در این حوزه، از جمله «آرین پارس موتور» با محصولات مانند «لاماساری»، در بازاری فعالیت می‌کنند که رقابت در آن دیگر صرفاً به عرضه یک محصول جدید محدود نیست. استمرار تامین قطعات، برنامه عمق ساخت داخل، کیفیت خدمات پس از فروش، دسترسی مشتری به تعمیرگاه و قطعات مصرفی و حفظ ارزش خودرو در بازار دست‌دوم، هم‌اندازه مشخصات فنی محصول در تصمیم خریدار اهمیت دارد.

پیگیری يك موضوع Follow up

مقابله با تحریم‌ها علیه صنعت خودرو نیازمند تصمیم‌های فوری است



امیرحسین جلالی، نایب‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان تهران با بیان این‌که صنعت خودرو در شرایط فعلی نیازمند تصمیم‌های فوری و ساختاری است، اظهار داشت: «افزایش تاب‌آوری در صنعت خودرو و قطعه‌سازی نیازمند اقداماتی از جمله حذف سریع قیمت‌گذاری دستوری و واگذاری مدیریت منابع و مصارف شرکت‌ها به هیأت‌مدیره بر اساس قانون تجارت است.» وی افزود: «بی‌تردید در شرایط دشوار اقتصادی، ادامه فعالیت بنگاه‌ها با محدودیت‌های موجود در قیمت‌گذاری، امکان ایجاد تاب‌آوری مالی را کاهش می‌دهد.» نایب‌رئیس انجمن قطعه‌سازان استان تهران همچنین ادغام دو خودروساز بزرگ کشور را یکی دیگر از پیشنهادهاى خود عنوان کرد و گفت: «هدف از این اقدام باید تجمع توانمندی‌ها، استفاده مشترک از ظرفیت‌های تولیدی و دستیابی به مقیاس اقتصادی باشد.» جلالی خواستار کاهش جدی تنوع محصولات خودروسازان داخلی شد و گفت: «در شرایط کنونی بهتر است خودروسازان روی چند محصول با بیشترین عمق ساخت داخل تمرکز کنند تا کمترین آسیب را از نوسانات ارزی و محدودیت‌های واردات ببینند.» وی 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 و تسهیل شود تا چرخ تولید متوقف نشود.» جلالی خواستار آن شد که در دوره کنونی، 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. وی تعلیق موقت و یا بازنگری در برخی مقررات غیرضروری در حوزه‌های کار، بهداشت و محیط‌زیست را یکی دیگر از روش‌های کمک به تولید دانست و از بانک‌های عامل خواست تا در صورت اصلاح سیاست قیمت‌گذاری دستوری حمایت مالی از صنعت خودرو و قطعه‌سازی را افزایش دهند. جلالی با تأکید بر این‌که منابع ارزی محدود کشور باید با اولویت‌های بخش تولید و زنجیره تامین مدیریت شود، گفت: «در چنین شرایطی توقف واردات خودرو یکی از راه‌های مدیریت منابع ارزی به‌شمار می‌رود.» این فعال صنعت خودرو بر ضرورت تسهیل فروش نهادهای تولید داخلی از جمله ورق فولادی، مس و محصولات پتروشیمی به صنایع خودرو و قطعه‌سازی تأکید کرد و گفت: «مجموعه این اقدامات باید در کنار کاهش تنوع محصولات، افزایش عمق ساخت داخل، تجمع ظرفیت‌های 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.»

نگاه View

انتقاد از افزایش ۳ برابری قیمت محصولات ایران خودرو

به نقل از خانه ملت، رضاتقی‌پور انوری در انتقاد به افزایش بیش از ۳ برابری قیمت محصولات ایران خودرو در طول مدت کمتر از دو سال گفت: «وضعیت افزایش قیمت خودروها نشان می‌دهد که اعداد و ارقامی که توسط ایران خودرو ارائه می‌شود، از منظر فشار به مردم و گران‌فروشی به‌دست آمده است؛ آن هم در شرایطی که میزان تولید نه تنها افزایش نداشته، بلکه کاهش محسوسی داشته است و این گروه نقش مهمی در محدود کردن میزان تولید سایر خودروسازان از جمله سایپا نیز داشته‌اند.»

نماینده مردم تهران، ری، شمیرانات، اسلامشهر و پردیس در مجلس شورای اسلامی با اشاره به عددسازی و ادعای عدم آینده‌فروشی توسط مدیران ایران خودرو یادآور شد: «آینده‌فروشی در یک برهه سیاست دولت بود و قرار نبود شرایط تورم به این صورت باشد؛ ضمن این‌که اگر ریشه آن را بررسی کنیم نشان می‌دهد مافیای خودرو همیشه تعداد عرضه را کنترل می‌کند.»



وی تصریح کرد: «اگر مافیا اجازه بدهد که میزان تولید به‌صورت رقابتی در داخل متناسب با نیاز کشور باشد، پیش‌فروش و قرعه‌کشی منتفی خواهد شد.»

این نماینده مردم در مجلس دوازدهم اظهار کرد: «تقریباً مدت ۸ سال است که ما فریاد می‌زنیم مافیا تعداد عرضه را از طریق رصد واردات و میزان تولید داخلی کنترل می‌کند و همیشه این وضعیت را در یک شرایطی نگه می‌دارد که نرخ ارز خودرو از نرخ ارز در بازار هم بیشتر باشد.»

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: «وضعیت کنونی حوزه خودرو نشان می‌دهد که دست‌هایی پشت پرده است و در چنین شرایطی دولت است که باید با اعمال حاکمیت، خلأ حکمرانی را که به‌دلیل تشتت آرا بین وزارت صمت و شورای رقابت ایجاد شده و مافیای این فضا سوءاستفاده کرده است، رفع کند و تا این روند اصلاح و حکمرانی دولت در حوزه خودرو تقویت نشود، همچنان مردم در این آشفته‌بازار متضرر خواهند شد.»

زاپاس

Spare Tire

حق‌الزحمه جایگاه‌داران عرضه بنزین تعیین شد



حضور روسای کشورهای حاشیه دریای خزر ارائه شد. در این نشست سه مصوبه با هدف پشتیبانی از ماموریت‌های اجرایی، سامان‌دهی امور مرزی و تعیین ضوابط مرتبط با خدمات جایگاه‌های عرضه سوخت از جمله تعیین حق‌العمل جایگاه‌داران عرضه بنزین به تصویب هیأت دولت رسید.

به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی ریاست جمهوری، در نشست یکشنبه (۱۹ مهر) هیأت وزیران که به ریاست مسعود پزشکیان برگزار شد، گزارش رئیس جمهوری از سفر به ترکمنستان، حضور و سخنرانی در نشست سران کشورهای مستقل مشترک‌المنافع به‌عنوان میهمان ویژه و دیدارها، ملاقات‌ها و نشست‌های برگزارشده با



لامبورگینی روی «روئلتو» تمرکز ویژه دارد

«تنها مدت کوتاهی از معرفی Lamborghini Revuelto SV گذشته است؛ اما به نظر می‌رسد مهندسان لامبورگینی همزمان روی بهبود و توسعه نسخه استاندارد این سوپراسپرت نیز کار می‌کنند. تصاویر و گزارش‌های جدید نشان می‌دهد خودرو ساز ایتالیایی قصد دارد تمام توجه خود را صرف نسخه SV کند و برای مدل پایه Revuelto نیز برنامه‌های تازه‌ای در نظر گرفته است. روئلتو یکی از مهم‌ترین محصولات تاریخ معاصر لامبورگینی محسوب می‌شود. این خودرو جانشین مستقیم Aventador است و نخستین سوپراسپرت ۷۱۲ پلاگین -هیبریدی تولید انبوه شرکت به‌شمار می‌رود. به همین دلیل هر گونه تغییر یا ارتقای آن از اهمیت ویژه‌ای برای آینده برند پر خوردار است. بر اساس گزارش‌های منتشر شده، نمونه‌های جدیدی از Revuelto در حال انجام آزمایش‌های جاده‌ای مشاهده شده‌اند. هر چند تغییرات ظاهری در نگاه نخست محدود به نظر می‌رسند، اما نشان‌هایی از بازنگری در بخش‌های

آیرودینامیکی و برخی اجزای بدنه دیده می‌شود. این موضوع باعث شده گمانه‌زنی‌هایی درباره معرفی یک بسته ارتقای باتسعه میانی جدید از این خودرو شکل بگیرد. لامبورگینی در سال‌های اخیر بارها نشان داده که از یک مدل پایه، نسخه‌های متعددی توسعه می‌دهد. تجربه خودروهایی مانند Aventador و Huracan ثابت کرده که شرکت معمولاً از طریق عرضه نسخه‌های جدید، جذابیت محصولات خود را برای سال‌ها حفظ می‌کند. به همین دلیل ارتقای Revuelto نیز چندان دور از انتظار نیست. نکته مهم این جاست که روئلتو هم‌اکنون یکی از قدرتمندترین محصولات تولیدی لامبورگینی است و ترکیب موتور ۷۱۲ با سامانه هیبریدی، عملکردی فراتر از بسیاری از رقبای ارائه می‌دهد. بنابراین هدف اصلی ارتقای احتمالی احتمالاً بهبود آیرودینامیک، افزایش چابکی یا ایجاد تمایز بیشتر میان نسخه‌های مختلف خودرو خواهد بود. نه صرفاً افزایش قدرت موتور.

ویژه‌ها

شماره گذاری خودروهای ایرانیان مقیم خارج متوقف شد



«گمرک جمهوری اسلامی ایران در بخشنامه‌ای جدید جزئیات نحوه ارزش‌گذاری و ترخیص خودروهای متعلق به ایرانیان مقیم خارج از کشور را ابلاغ کرد. بر اساس مفاد این ابلاغیه که پیرو دستورالعمل‌های پیشین و هماهنگی با وزارت صنعت، معدن و تجارت صادر شده است، موضوع ارزش‌گذاری این خودروها در دستور کار و اولویت جلسات کارگروه ارزش‌گذاری (موضوع تبصره ۶ قانون خودرو) قرار گرفته است. طبق اعلام وزارت صمت، فرآیند تعیین ارزش این خودروها حداکثر ظرف یک ماه آینده نهایی و تکمیل می‌شود. در این بخشنامه تأکید شده است که گمرکات اجرایی باید تا زمان تعیین و نهایی شدن ارزش خودروها توسط کارگروه مذکور و ایجاد شناسه در بانک اطلاعات ارزش (TSC)، از ارسال اطلاعات اظهارنامه‌های گمرکی به منظور شماره‌گذاری خودداری کنند.

دیگه چه خبر؟

فروش فقط در آگهی؛ معاملات خودرو نوبه زیر ۵ درصد رسید



«بررسی‌های میدانی از وضعیت بازار خودرو حاکی از ایجاد فاصله معنادار میان قیمت‌های اعلامی در پلت‌فرم‌های فروش و نرخ نهایی معاملات است. در حالی که قیمت‌های درج‌شده در آگهی‌ها روند صعودی دارند، حجم مبادلات واقعی به شدت کاهش یافته و بازار بارکود مواجه شده است. بر اساس گزارش‌های غیررسمی، سهم خودروهای صفرکیلومتر از کل معاملات انجام‌شده در بازار به کمتر از ۵ درصد رسیده است و عمده‌ای از تقاضای موجود به سمت بازار خودروهای کارکرده و اقتصادی سوق پیدا کرده است. خریداران به دلیل کاهش قدرت خرید، ناچار شده‌اند به مدل‌های قدیمی‌تر و با کارکرد بالاتر روی آورند تا امکان تأمین وسیله نقلیه برای آن‌ها فراهم شود.

ابطال سه مصوبه شورای رقابت، معادلات پیش‌فروش خودرو را تغییر می‌دهد؛ آیا پیش‌فروش خودرو جذابیت خود را از دست می‌دهد؟



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«هیات عمومی دیوان عدالت اداری با صدور رأی، سه مصوبه شورای رقابت به شماره‌های ۴۷۳، ۵۶۳ و ۷۴۰ را ابطال کرده است. بر اساس مفاد مطرح‌شده درباره این تصمیم، قاعده معافیت سهم پیش‌پرداخت از افزایش قیمت ناشی از تورم کنار گذاشته می‌شود و خودروسازان می‌توانند هنگام تحویل خودرو، افزایش قیمت را بر مبنای کل بهای آن اعمال کنند؛ موضوعی که پیامدهای اقتصادی پیش‌فروش خودرو و نحوه تقسیم ریسک میان تولیدکننده و مصرف‌کننده را در کانون توجه قرار می‌دهد. پیش‌فروش خودرو در شرایط تورمی، معمولاً با این انتظار همراه است که پرداخت بخشی از بهای خودرو در زمان ثبت‌نام، دست‌کم بخشی از هزینه نهایی خرید را برای مشتری قابل پیش‌بینی کند. در چنین مدلی، خریدار در ازای پرداخت زودهنگام وجه، بخشی از ریسک افزایش قیمت در آینده را مدیریت می‌کند. با تغییر سازوکار یادشده، این مزیت بالقوه می‌تواند کاهش یابد و مبلغی که مشتری ماه‌ها پیش از تحویل پرداخت کرده است، لزوماً از افزایش قیمت‌های بعدی مصون نماند. در صورت اعمال افزایش قیمت بر کل بهای خودرو، خریدار ممکن است پس از

اینفوگرافش

Infographu

رشد درآمد «تولید محور خودرو» در ۶ ماهه نخست سال جاری

درآمد شهریورماه



میزان افزایش

میزان درآمد ۶ ماهه

۶۶۲

میلیارد تومان

۱۶۴

درصد

۱,۱۰۲

میلیارد تومان

«تولید محور خودرو» در ۶ ماهه منتهی به شهریورماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۱,۱۰۲ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

برای چه؟

فاصله اسقاط با هدف برنامه هفتم

«با وجود افزایش سرعت اسقاط خودروهای فرسوده در سال‌های اخیر، عملکرد این بخش همچنان با هدف‌گذاری برنامه هفتم توسعه فاصله دارد. بر اساس آمارهای اعلام‌شده، در سال ۱۴۰۳ حدود ۳۴۹ هزار دستگاه خودرو فرسوده اسقاط شد؛ اما این رقم در سال ۱۴۰۴ به ۲۰۴ هزار و ۴۹۹ دستگاه کاهش یافت؛ در حالی که هدف برنامه هفتم، اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو است. همچنین برآوردها نشان می‌دهد که تا سال ۱۴۰۸ حدود ۵.۲ میلیون خودرو سواری و وانت دیگر به سن فرسودگی می‌رسند. حتی در صورت تحقق هدف اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه، پیش‌بینی شده است که در پایان برنامه هفتم حدود پنج میلیون خودرو فرسوده باقی بماند.

چرا؟

۱۱ میلیون موتورسیکلت فرسوده در کشور

«ابعاد فرسودگی ناوگان به کلان‌شهرها محدود نیست. بر اساس آمار سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، حدود ۴۲ میلیون وسیله نقلیه در کشور تردد می‌کنند که ۲۲ میلیون دستگاه آن خودرو سواری و ۱۳ میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت است. سهم وسایل نقلیه فرسوده از کل ناوگان نیز حدود ۳۵ درصد اعلام شده است. از مجموع موتورسیکلت‌های کشور، حدود ۱۱ میلیون دستگاه فرسوده هستند. در بخش حمل‌ونقل عمومی نیز وضعیت قابل توجهی است؛ به‌طوری‌که حدود ۵۹ هزار دستگاه از مجموع ۶۶ هزار اتوبوس فعال کشور فرسوده هستند و بیش از نیمی از ناوگان کشنده‌ها نیز در همین گروه قرار دارند.

چین تلند؟

نقشه فرسودگی و آلودگی ناوگان در ۷ کلانشهر

«تهران با سهم ۲۰ درصدی از فرسودگی ناوگان کشور (یک‌پنجم فرسودگی ناوگان کشور) در صدر شهرهای اولویت‌دار برای نوسازی قرار دارد؛ درحالی‌که مشهد و اصفهان نیز به ترتیب ۷.۸ و ۸.۴ درصد از فرسودگی کشور را به خود اختصاص داده‌اند.

هم‌زمانی سهم بالای این کلان‌شهرها از ناوگان فرسوده با مصرف قابل توجه سوخت، ضرورت شتاب‌بخشی به برنامه‌های جایگزینی خودروها را برجسته می‌کند.

حمایت از تولیدکنندگان نباید در حد شعار باقی بماند



«به نقل از خانه ملت، روح‌اله ایزدخواه با تأکید بر این که رونق تولید تنها راه عبور از چالش‌های اقتصادی است، اظهار داشت: «بدون رشد پایدار تولید داخلی، هیچ برنامه توسعه‌ای به نتیجه نخواهد رسید.»

به گفته وی، تجربه سال‌های اخیر نشان داده که تمرکز بر تولید، اشتغال را پایدار و تورم را کنترل‌پذیر می‌کند. این نماینده مجلس تصریح کرد: «شکوفایی اقتصاد زمانی محقق می‌شود که زنجیره تولید از تأمین مواد اولیه تا عرضه در بازارهای داخلی و خارجی به‌درستی عمل کند.»

وی افزود: «حمایت از تولیدکنندگان نباید در حد شعار باقی بماند و باید در قالب قوانین پایدار و قابل پیش‌بینی دنبال شود.»

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس با اشاره به نقش مجلس در تسهیل رونق تولید گفت: «اصلاح قوانین مالیاتی، تسهیل دسترسی به تسهیلات بانکی و کاهش بوروکراسی اداری از اولویت‌های نمایندگان است.» وی بیان کرد: «هر قانونی که هزینه تولید را افزایش دهد و بهره‌وری را کاهش دهد، باید بازنگری شود.»

این نماینده مجلس همچنین بر ضرورت توجه به تولید دانش‌بنیان تأکید کرد و اظهار داشت: «اقتصاد مدرن بدون نوآوری و فناوری بومی نمی‌تواند رقابتی بماند. حمایت از تولیدکنندگان نباید در حد شعار باقی بماند و باید در قالب قوانین پایدار و قابل پیش‌بینی دنبال شود.»

نماینده مردم تهران، ری، شمیرانات، پردیس و اسلامشهر در مجلس گفت: «شکوفایی اقتصادی زمانی پایدار است که تولید داخلی به بازارهای صادراتی متصل شود و ارزش‌آوری برای کشور به همراه داشته باشد.»

ایزدخواه در ادامه به نقش مردم و بخش خصوصی اشاره کرد و گفت که دولت به‌تنهایی نمی‌تواند اقتصاد را شکوفا کند. اعتمادسازی، شفافیت و مشارکت واقعی بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها، از پیش‌شرط‌های اصلی رونق تولید و رشد اقتصادی محسوب می‌شود. این نماینده مجلس در پایان خاطر نشان کرد: «اگر رونق تولید به یک گفتمان ملی تبدیل شود و همه‌قوا در عمل به آن پایبند باشند، شکوفایی اقتصاد نه یک آرزو، بلکه یک نتیجه قطعی خواهد بود. آینده اقتصادی کشور به میزان جدیت امروز در حمایت از تولید بستگی دارد.»



هویت‌بصری کاملاً متفاوت بوده‌است. طراح با سازنده خودرو و تلاش کرده مرزهای معمول طراحی را نادیده بگیرد و محصولی خلق کند که در میان اتوبه خودروهای سفارشی نیز به سرعت قابل تشخیص باشد. همین ویژگی باعث شده واکنش‌ها به پروژه کاملاً دو قطبی باشد. برخی آن را نمونه‌ای جسورانه از خلاقیت و هنر خودرویی می‌دانند و معتقدند شخصی‌سازی باید دقیقاً برای ایجاد تفاوت باشد. در مقابل، گروهی دیگر معتقدند نتیجه نهایی بیش از حد اغراق آمیز است و تناسبات اصلی خودرو را از بین برده‌است. چنین پروژه‌هایی اگر چه همیشه مورد پسند همه قرار نمی‌گیرند، اما بخش مهمی از فرهنگ خودرویی را تشکیل می‌دهند. در بسیاری از موارد، هدف سازندگان ثبت رکورد یادستایی به عملکرد بهتر نیست، بلکه جلب توجه، خلق یک اثر منحصر به فرد و نمایش توانایی‌های سفارشی‌سازی است.

«پروژه‌های عجیب و غیرمنتظره در دنیای تیونینگ و شخصی‌سازی کم نیستند، اما گاهی برخی خودروها چنان متفاوت ساخته می‌شوند که تشخیص واقعیت از تصویر ویرایش شده دشوار می‌شود. یکی از تازه‌ترین نمونه‌ها یک دستگا Lexus است که ظاهر آن به اندازه‌ای غیرعادی است که در نگاه اول بیشتر به نتیجه استفاده از ابزار Warp در نرم‌افزار فتوشاپ شباهت دارد تا یک خودرو واقعی. این پروژه با تغییرات گسترده در تناسبات بدنه، توجه کاربران شبکه‌های اجتماعی و علاقه‌مندان خودرو را به خود جلب کرده‌است. مهم‌ترین ویژگی خودرو، فرم غیر معمول بخش‌های جانبی و کشیدگی عجیب برخی خطوط بدنه است که باعث شده کل خودرو ظاهری نامتعارف و حتی تاحدی سورئال پیدا کند. برخلاف بسیاری از پروژه‌های تیونینگ که بر افزایش قدرت موتور یا بهبود عملکرد تمرکز دارند، در این جا هدف اصلی ایجاد یک

نسخه‌ای کاملاً خاص و سفارشی از «لکسوس»

کاخ سفید استانداردهای مصرف سوخت را کاهش داد



«دولت ترامپ بار دیگر سیاست‌های خود در قبال صنعت خودرو را در کانون توجه قرار داده و این بار به سراغ استانداردهای مصرف سوخت رفته است. تصمیم جدید دولت آمریکا برای کاهش الزامات مربوط به بهرهوری سوخت خودروها، با استقبال بخشی از خودروسازان مواجه شده، اما هم‌زمان انتقاد کارشناسان و طرفداران سیاست‌های کاهش مصرف انرژی را نیز به دنبال داشته است. استانداردهای مصرف سوخت یا MPG طی دهه‌های گذشته یکی از مهم‌ترین ابزارهای دولت آمریکا برای کاهش مصرف بنزین، محدود کردن انتشار آلاینده‌ها و تشویق خودروسازان به توسعه فناوری‌های کارآمدتر بوده‌اند. با این حال، منتقدان این مقررات معتقدند اجرای الزامات سخت‌گیرانه هزینه‌های سنگینی را به صنعت خودرو تحمیل می‌کند و قیمت محصولات را برای مصرف‌کنندگان افزایش می‌دهد. حامیان تصمیم جدید دولت ترامپ می‌گویند کاهش این الزامات می‌تواند فشار روی خودروسازان را کمتر کند و به آن‌ها اجازه دهد خودروهایی را تولید کنند که با تقاضای واقعی بازار هماهنگی بیشتری داشته باشند. این موضوع به‌ویژه برای شرکت‌هایی که فروش قابل توجهی در بخش شاسی‌بلندها و پیکاپ‌های بزرگ دارند، اهمیت پیدا می‌کند؛ بخش‌هایی که معمولاً دستیابی به ارقام مصرف سوخت پایین در آن‌ها دشوارتر است.

فهرست نامزدهای ۲۰۲۷ پیام روشنی برای صنعت خودرو دارد؛

چین مدعی اصلی دریافت جایزه خودرو سال در جهان است



«بسیاری از برندهای چینی طی یک دهه اخیر تلاش می‌کردند از سایه خودروسازان ژاپنی، کره‌ای، آلمانی و آمریکایی خارج شوند و جایگاهی برای خود در بازارهای جهانی به‌دست آورند. اما امروز شرایط به‌طور کامل تغییر کرده است. چین دیگر صرفاً بزرگ‌ترین بازار خودرو جهان نیست؛ بلکه به یکی از تعیین‌کننده‌ترین بازیگران صنعت خودرو تبدیل شده و محصولات آن در حال رقابت مستقیم با معتبرترین برندهای بین‌المللی هستند. یکی از نشانه‌های این تحول را می‌توان در فهرست نامزدهای جایزه World Car of the Year مشاهده کرد؛ رقابتی که همواره به‌عنوان یکی از معتبرترین جوایز صنعت خودرو شناخته می‌شود و برندگان آن از میان ده‌ها محصول جدید بازارهای جهانی انتخاب می‌شوند. حضور گسترده برندهای چینی در میان نامزدهای این دوره، تنها یک موفقیت آماری نیست، بلکه بازتاب تغییر توازن قدرت در صنعت خودرو است؛ تغییری که نشان می‌دهد شرکت‌های چینی اکنون نه در جایگاه تعقیب‌کننده، بلکه در نقش رقیبانی جدی برای نام‌های با سابقه جهان ظاهر شده‌اند.

این اتفاق همچنین بیانگر موفقیت راهبردی خودروسازان چینی در حوزه‌هایی مانند خودروهای برقی، نرم‌افزارهای خودرو، فناوری باتری و توسعه محصولات جهانی است. روندی که می‌تواند در سال‌های آینده، چهره رقابت در صنعت خودرو را بیش از پیش دگرگون کند و جایگاه برندهای سنتی را با چالش‌های تازه‌ای مواجه سازد.

«نفوذی که پایدار خواهد بود فهرست اولیه نامزدهای جایزه World Car of the Year برای سال ۲۰۲۷ تصویری روشن از تغییرات عمیق صنعت خودرو جهان ارائه می‌دهد؛ تصویری که در آن



«در شرایطی که بسیاری از خودروسازان اسپرت و لوکس به سمت پیشرفته‌های هیبریدی، سیستم‌های الکترونیکی پیشرفته و گیربکس‌های اتوماتیک حرکت کرده‌اند، Alfa Romeo ظاهراً در حال بررسی ایده‌ای متفاوت است؛ ساخت یک خودرو تولید محدود و بسیار گران‌قیمت که شاید هنوز به گیربکس دستی وفادار بماند. موفقیت پروژه Stradale باعث شده مدیران آلفارومئو بیش از گذشته به تولید خودروهای خاص و کلکسیونی فکر کنند. این مدل که در تعداد بسیار محدود تولید شد، نه تنها توانست توجه علاقه‌مندان برنادر را جلب کند، بلکه نشان داد همچنان برای خودروهای احساسی و دست‌ساز بازار قابل توجهی وجود دارد؛ به‌ویژه در میان مشتریانی که حاضرند برای یک محصول منحصر به فرد مالیاتی در حد یک میلیون دلار یا بیشتر پرداخت کنند.

«آلفارومئو» در فکر ساخت یک سوپراسپرت یک میلیون دلاری است

گزارش‌ها حاکی از آن است که مدیران آلفارومئو در حال بررسی پروژه ویژه دیگری هستند که می‌تواند بر پایه یک پلتفرم اسپرت پیشرفته شکل بگیرد. اما نکته جالب ماجرا، احتمال استفاده از گیربکس دستی است؛ گزینه‌ای که این روزها تقریباً از دنیای سوپراسپرت‌های مدرن حذف شده و تنها تعداد محدودی از خودروهای عملکردمحور هنوز آن را حفظ کرده‌اند. دلیل چنین تصمیمی کاملاً روشن است. مشتریان خودروهای تولید محدود اغلب به دنبال ثبت بهترین زمان در پیست با سریع‌ترین شتاب ممکن نیستند، بلکه خواهان تجربه‌ای متفاوت و احساسی‌تر هستند. برای این گروه خریداران، تعویض دستی دنده‌ها و ارتباط مستقیم‌تر با خودرو بخشی از جذابیت مالکیت یک سوپراسپرت محسوب می‌شود.

«نیسان» در باره موج بعدی نفوذ چین هشدار داد



«مدیران نیسان معتقدند موج جدید توسعه جهانی خودروسازان چینی، به‌زودی به آمریکای شمالی خواهد رسید و ورود آن‌ها به این بازار تنها به صادرات محدود نخواهد ماند. براساس اظهارات اخیر یکی از مدیران ارشد نیسان، شرکت‌های خودروسازی چین احتمالاً ظرف دو تا سه سال آینده تولید خودرو در آمریکای شمالی را آغاز خواهند کرد. این پیش‌بینی در شرایطی مطرح می‌شود که خودروسازان چینی طی سال‌های اخیر حضور خود را در بازارهای بین‌المللی به‌شکل چشمگیری گسترش داده‌اند. برندهایی مانند Chery، Geely و BYD، چندین شرکت دیگر توانسته‌اند در اروپا، آمریکای لاتین، خاورمیانه و آسیایسهم بازار قابل توجهی به‌دست آورند و اکنون به بازیگران مهم صنعت خودرو جهانی تبدیل شده‌اند. به اعتقاد نیسان، مرحله بعدی این گسترش می‌تواند انتقال بخشی از تولید به آمریکای شمالی باشد. چنین اقدامی نه تنها هزینه‌های لجستیکی را کاهش می‌دهد، بلکه راهی برای مقابله با تعرفه‌ها و محدودیت‌های تجاری نیز محسوب می‌شود. بسیاری از تحلیلگران معتقدند همان‌گونه که خودروسازان ژاپنی و کره‌ای دهه‌ها پیش با رانندازی کارخانه در آمریکا جایگاه خود را تثبیت کردند، برندهای چینی نیز ممکن است مسیر مشابهی را دنبال کنند.

خبر

News

لکسوس با «TZ» به جنگ برقی‌های لوکس رفت

«لکسوس سرانجام جزئیات کامل شاسی‌بلند برقی جدید TZ را منتشر کرد؛ محصولی که به‌عنوان پرچمدار خانواده کراس‌اوورهای الکتریکی این برند معرفی شده و قرار است رقیبی جدی برای شاسی‌بلندهای لوکس س‌ر‌دیفه بازار باشد. این خودرو از مدل سال ۲۰۲۷ با قیمت پایه حدود ۶۴ هزار دلار عرضه می‌شود و در بهترین شرایط می‌تواند تا ۳۱۵ مایل، معادل حدود ۵۰۷ کیلومتر، با یک بار شارژ حرکت کند. TZ را می‌توان نسخه لوکس‌تر و متفاوت‌تر از Toyota bZ س‌ر‌دیفه دانست؛ اما لکسوس تلاش کرده هویتی مستقل برای آن ایجاد کند. طراحی خودرو مطابق زبان جدید محصولات برقی لکسوس شکل گرفته و برخلاف بسیاری از شاسی‌بلندهای بزرگ،



خطوط بدنه نسبتاً ساده، سطوح یکپارچه و آپ‌رودینامیک بهینه‌ای دارد. نتیجه این رویکرد، خودرویی است که هم‌مدن به‌نظر می‌رسد و هم تلاش می‌کند از ظاهر حجیم و سنگین رایج در این کلاس فاصله بگیرد. مهم‌ترین نقش TZ در سبد محصولات لکسوس، جذب خانواده‌هایی است که به‌فضای کابین گسترده نیاز دارند؛ اما می‌خواهند به سمت خودروهای برقی حرکت کنند. به‌همین دلیل خودرو با سه ردیف صندلی عرضه می‌شود و ظرفیت حمل سرنشین بیشتری نسبت به بسیاری از محصولات برقی فعلی برنندارد.

در داخل کابین نیز تمرکز اصلی روی لوکس‌گرایی و فناوری بوده است. نمایشگرهای بزرگ، تجهیزات رفاهی گسترده، سامانه‌های پیشرفته کمک‌راننده و کیفیت ساخت بالا از جمله ویژگی‌هایی هستند که لکسوس برای رقابت در بخش پریمیوم به آن‌ها تکیه کرده است. این شرکت امیدوار است تجربه آرام و راحت رانندگی که سال‌ها یکی از نقاط قوت محصولانش بوده، در عصر خودروهای برقی نیز حفظ شود.

اهمیت TZ فراتر از معرفی یک مدل جدید است. لکسوس سال‌ها در بازار جهانی خودروهای هیبریدی یکی از پیشگامان صنعت بوده، اما در حوزه خودروهای تمام‌برقی با احتیاط بیشتری حرکت کرد.

نمونه، یک دستگاه کانئیننتال GTV۸ نزدیک به ۱۸۰ هزار دلار قیمت گذاری شده بود؛ در حالی که نسخه قدرتمندتر اسپید با موتور ۶ لیتری W۱۲ می‌تواند بیش از ۲۲۰ هزار دلار قیمت داشته باشد. افت ارزش این خودرو در بازار دست دوم، فرصت خرید یک گرند تورر لوکس را با قیمتی کمتر از بهای اولیه فراهم می‌کند؛ با این حال، هزینه نگهداری، قطعات تخصصی، بیمه و تعمیرات احتمالی همچنان قابل توجه است. بنابراین، بررسی سوابق سرویس، سلامت فنی و اصالت تجهیزات پیش از خرید اهمیت ویژه‌ای دارد.

بنتلی کانئیننتال GT مدل ۲۰۲۳ همچنان یکی از کوبه‌های لوکس و گران قیمت بازار خودروهای دست دوم محسوب می‌شود. براساس اطلاعات وبسایت آمریکایی Kelley Blue Book، قیمت خرید منصفانه این خودرو بسته به تیپ، از حدود ۱۷۸ هزار دلار برای نسخه ۷۸ Azure تا ۲۳۹۶ هزار دلار برای مدل مولینر W۱۲ متغیر است. نسخه پایه ۷۸ نیز حدود ۱۹۷ هزار دلار ارزش گذاری شده است. بررسی آگهی‌های فروش در CarGurus نیز نشان می‌دهد که قیمت نمونه‌های کار کرده به میزان پیمایش، وضعیت بدنه، تجهیزات سفارشی و مشخصات فنی وابستگی زیادی دارد. برای

بنتلی «کانئینتال» جی تی دست دوم گران قیمت!



کاهش قدرت خرید و انتظارات قیمتی معادلات جدیدی در بازار خودرو ایجاد کرد؛

رشد قیمت‌ها زیر سایه انتظارات تورمی

بخش مهمی از هزینه تولید خودروهای مونتاژی به قطعات وارداتی، مجموعه‌های فنی و تجهیزات الکترونیکی وابسته است. تغییرات نرخ ارز، هزینه انتقال پول، زمان تخصیص منابع و دشواری‌های زنجیره تامین می‌تواند بر قیمت تمام‌شده این خودروها اثر بگذارد. در کنار این عوامل، میزان عرضه، برنامه تحویل شرکت‌ها و انتظارات فروشندگان نیز در شکل‌گیری قیمت بازار نقش دارد. شرکت‌های فعال در این بخش، از جمله آریین پارس موتور، با محصولات لاماری، در بازاری فعالیت می‌کنند که رقابت در آن به تدریج از معرفی محصول جدید فراتر رفته است. استمرار تامین قطعات، کیفیت خدمات پس از فروش، هزینه نگهداری و حفظ ارزش خودرو در بازار دست دوم، از عواملی هستند که در تصمیم خریداران اهمیت دارند. در شرایط افزایش قیمت، مشتری بیش از گذشته هزینه مالکیت خودرو را در کنار امکانات و مشخصات فنی آن می‌سنجد.

با وجود این، افزایش قیمت لاماری اکو با دیگر خودروهای مونتاژی رانمی‌توان تنها به نوسان ارز نسبت داد. برای مشخص شدن سهم هر عامل، باید تغییرات هزینه واردات، وضعیت عرضه و میزان معاملات در همین بازه زمانی بررسی شود. آن چه روشن است، رشد قیمت در نمونه‌های منتخب این گروه و افزایش فاصله اسمی آن‌ها با خودروهای داخلی است؛ فاصله‌ای که انتخاب مصرف‌کننده را بیش از گذشته به توان مالی و هزینه‌های آتی مالکیت وابسته می‌کند.

خودروهای وارداتی؛ رشد میلیاردری در سطوح بالای بازار

در گروه خودروهای وارداتی، افزایش قیمت‌ها از نظر مبلغ اسمی چشمگیر تر است. کیاکی ۳ پرمیوم که ابتدای هفته ۷ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان قیمت داشت، اکنون به ۷ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان رسیده است. در همین حال، بهای لکسوس آرایکس هیبرید از ۴۳ میلیارد تومان به ۴۵ میلیارد تومان افزایش یافته است.

رشد ۲۰۰ میلیون تومانی کیاکی ۳ و افزایش ۲ میلیارد تومانی لکسوس آرایکس هیبرید از تفاوت دامنه نوسان در بخش‌های مختلف بازار حکایت دارد. البته مبلغ افزایش به‌تنهایی معیار مناسبی برای مقایسه شدت رشد نیست؛ زیرا سطح قیمت اولیه این خودروها تفاوت زیادی دارد. بر مبنای ارقام اعلام‌شده، کیاکی ۳ حدود ۲۶ درصد و لکسوس آرایکس هیبرید حدود ۴۷ درصد افزایش قیمت داشته‌اند. این ارقام نشان می‌دهد که رشد قیمت در بخش وارداتی، به‌ویژه در نمونه گران قیمت مورد بررسی، از نظر درصدی نیز قابل توجه بوده است. با این حال، نمی‌توان از تغییر قیمت دو محصول نتیجه گرفت که تمام خودروهای وارداتی با همین شدت افزایش قیمت مواجه شده‌اند.

بازار خودروهای وارداتی بیش از بسیاری از بخش‌های دیگر به هزینه تامین ارز، تعرفه‌ها، فرآیند واردات، زمان ترخیص و میزان عرضه وابسته است. در خودروهای گران قیمت نیز محدود بودن تعداد نمونه‌های موجود و تفاوت مشخصات و شرایط عرضه می‌تواند دامنه تغییر قیمت‌های پیشنهادی را افزایش دهد. در نتیجه، افزایش نرخ این خودروها ممکن است علاوه بر انتظارات تورمی، از محدودیت عرضه یا ویژگی‌های خاص معاملات نیز تأثیر بگیرد.

از سوی دیگر، رشد قیمت خودروهای وارداتی می‌تواند بر انتظارات فروشندگان در بخش‌های دیگر بازار اثر بگذارد. زمانی که خریدار با افزایش بهای خودروهای وارداتی مواجه می‌شود، ممکن است بخشی از تقاضای سمت محصولات مونتاژی یا داخلی منتقل شود؛ البته این جابه‌جایی به فاصله قیمت، امکانات، دسترسی به خودرو و توان پرداخت مشتری بستگی دارد و نمی‌توان آن را بدون داده‌های معاملاتی قطعی دانست.



تصمیم خرید اثر بگذارد.

از سوی دیگر، محدود بودن رشد قیمت در این گروه ممکن است نشان‌دهنده احتیاط خریداران باشد. هنگامی که قیمت خودرو از توان مالی بخش بزرگی از خانوارها فاصله می‌گیرد، تقاضای واقعی قدرت کمتری برای همراهی با موج‌های افزایشی دارد. در چنین وضعیتی، فروشندگان ممکن است قیمت‌های پیشنهادی را بالا ببرند، اما تداوم این روند به میزان آمادگی خریداران برای پذیرش نرخ‌های جدید وابسته خواهد بود. البته برای نسبت دادن این رفتار به کاهش تقاضا یا محدودیت عرضه، اطلاعات دقیق‌تری از حجم معاملات، میزان تحویل کارخانه‌ها و وضعیت موجودی بازار لازم است. آن چه از ارقام موجود می‌توان نتیجه گرفت، افزایش قیمت در سه محصول منتخب است؛ نه لزوماً رشد یکسان تمام خودروهای داخلی.

خودروهای مونتاژی؛ فاصله بیشتر قیمت‌ها از توان خرید

در گروه خودروهای مونتاژی، روند افزایش قیمت محسوس تر است. چانگان سی‌اس ۵۵ که ابتدای هفته ۷ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان قیمت داشت، اکنون با نرخ ۷ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان معامله یا عرضه می‌شود. قیمت ریسپکت از ۵ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان به ۵ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسیده و لاماری اکو نیز همین میزان افزایش را تجربه کرده است.

افزایش ۵۰ میلیون تومانی چانگان و رشد ۱۰۰ میلیون تومانی ریسپکت و لاماری اکو نشان می‌دهد دامنه تغییرات در این گروه از خودروهای داخلی منتخب بیشتر بوده است. با این حال، برای تحلیل این تفاوت باید به ساختار هزینه و شیوه تامین محصولات مونتاژی توجه کرد.

بازار خودرو را نمی‌توان صرفاً با بالا و پایین شدن قیمت چند محصول تحلیل کرد؛ زیرا هر تغییر در نرخ‌های معاملاتی این بازار، بازتابی از مجموعه‌ای از متغیرهای اقتصادی، انتظارات تورمی، وضعیت عرضه و رفتار سرمایه‌گذاران است. خودرو در اقتصاد ایران، علاوه بر کارکرد مصرفی و صنعتی، به دارایی‌ای تبدیل شده که بخشی از تقاضای آن نه‌از نیاز واقعی به جابه‌جایی، بلکه از نگرانی نسبت به کاهش ارزش پول و انتظار افزایش هزینه جایگزینی ناشی می‌شود. در چنین شرایطی، حتی تغییرات محدود قیمت‌ها نیز می‌تواند نشانه‌ای از تغییر انتظارات فعالان بازار باشد؛ به‌ویژه زمانی که روند افزایشی در چند بخش داخلی، مونتاژی و وارداتی به‌طور همزمان مشاهده می‌شود.

بررسی قیمت‌های اعلام‌شده در ابتدای هفته جاری و مقایسه آن با نرخ‌های امروز نشان می‌دهد بازار خودرو بار دیگر در مسیر افزایشی قرار گرفته است؛ هرچند شدت رشد در همه گروه‌ها یکسان نیست. خودروهای داخلی با افزایش‌های محدودتری مواجه شده‌اند؛ در حالی که برخی محصولات مونتاژی و وارداتی رشد بیشتری را تجربه کرده‌اند. این تفاوت را باید در کنار سطح قیمت، شرایط عرضه، هزینه تامین و حساسیت هر گروه به نوسانات ارزی بررسی کرد.

نکته مهم آن است که افزایش قیمت‌های اعلامی لزوماً به معنای رشد متناسب معاملات نیست. در بازاری که قدرت خرید مصرف‌کننده با محدودیت مواجه است، فاصله میان قیمت پیشنهادی فروشندگان و توان پرداخت خریداران می‌تواند افزایش یابد. بنابراین، برای ارزیابی دقیق وضعیت بازار باید میان رشد قیمت‌های اعلامی، معاملات قطعی و میزان تقاضای موثر تفاوت قائل شد.

خودروهای داخلی؛ افزایش محدود در بازاری با تقاضای محتاط

در بخش خودروهای داخلی، اطلس دنده‌ای تیپ جی‌ال که ابتدای هفته یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان قیمت داشت، اکنون با نرخ یک میلیارد و ۸۲۰ میلیون تومان عرضه می‌شود. بهای پارس نوا نیز از ۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان به ۲ میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان رسیده است. پژو ۱۲۰۷ اتوماتیک هم در همین بازه از ۳ میلیارد و ۷۱۰ میلیون تومان به ۳ میلیارد و ۷۲۰ میلیون تومان افزایش قیمت داشته است.

مقایسه این سه محصول نشان می‌دهد که رشد قیمت در گروه خودروهای داخلی، دست کم در نمونه‌های بررسی‌شده، محدود بوده و بین ۱۰ تا ۲۰ میلیون تومان قرار دارد. با این حال، این افزایش رانمی‌توان بدون توجه به سطح قیمت پایه و شرایط تقاضا ارزیابی کرد. در بازاری که بخش بزرگی از مصرف‌کنندگان برای خرید خودرو به پس‌انداز چندساله یا تأمین مالی نیاز دارند، حتی افزایش چند ده میلیون تومانی نیز می‌تواند بر

با مشارکت گروه خودروسازی سایپا برگزار می‌شود؛

پانزدهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز در سایپا-سیتروئن



پانزدهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز

15th International Conference on Internal Combustion Engines





ضرورت توسعه محصول و بهره‌برداری از خطوط تولید موتورهای تسلا جدید

کاشان (سایپا-سیتروئن) - ۲۱ الی ۲۳ مهر ۱۴۰۵

به گزارش «سایپانیز» پانزدهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز به روای سال‌های گذشته با مشارکت انجمن علمی موتور ایران برگزار می‌شود و امسال شرکت سایپا-سیتروئن در کاشان میزبان این رویداد علمی است. این همایش با حمایت گروه خودروسازی سایپا و با مشارکت دانشگاه‌ها، مراکز علمی، پژوهشگاه‌ها، قطعه‌سازان و شرکت‌های خودروسازی برگزار خواهد شد. در مجموع ۲۱۷ مقاله به دبیرخانه همایش ارسال شد که پس از بررسی و داوری، ۱۵۶ مقاله در دو بخش ارائه شفاهی و پوستر پذیرفته شد؛ از این تعداد، ۷۰ مقاله برای ارائه شفاهی و ۸۶ مقاله در بخش پوستر انتخاب و اعلام شده است. از مجموع مقالات پذیرفته‌شده، حدود ۲۰ مقاله برای ارائه شفاهی و حدود ۳۵ مقاله در بخش پوستر از سوی همکاران گروه خودروسازی سایپا ارائه خواهد شد که بیانگر حضور علمی و تخصصی این گروه در کنار حمایت‌های اجرایی از برگزاری همایش است. اعضای کمیته علمی این همایش را جمعی از استادان دانشگاه‌های مختلف و متخصصان صنعت خودروسازی تشکیل می‌دهند.

شرکت‌های مگاموتور و سایپا-سیتروئن نیز به نمایندگی از گروه خودروسازی سایپا، مسئولیت اجرای این همایش را برعهده دارند. در این همایش و نمایشگاه جانبی آن، گروه خودروسازی سایپا محصولات و دستاوردهای خود در حوزه قوای محرکه، به‌ویژه خانواده موتورهای این گروه را به‌نمایش می‌گذارد. همچنین قطعات موتور مربوط به سیتروئن XR-C۳ نیز در معرض دید بازدیدکنندگان قرار خواهد گرفت.

اطلاعات تکمیلی و اخبار این همایش از طریق سایت iranengine.com در دسترس علاقه‌مندان قرار دارد.



مناسب توربوشارژر، تجربه‌ای هیجان‌انگیز برای راننده رقم می‌زند. نیروی موتور از طریق گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه S-tronic و سامانه چهارچرخ محرک کوآترو به جاده منتقل می‌شود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۳.۸ ثانیه‌ای، توانایی حرکتی چشمگیر برای این هاج‌بک و سدان اسپرت فراهم می‌کند. این پیش‌رانه حاصل دهه‌ها تجربه آنودی در توسعه موتورهای ۵ سیلندر است؛ فناوری‌ای که با وجود گسترش موتورهای کوچک‌تر و برقی‌سازی، همچنان هویت فنی و میراث مسابقه‌ای این برند راننده نگه می‌دارد.

آنودی ۳RS یکی از محدود خودروهای اسپرت کامپکت امروزی است که همچنان به پیش‌رانه ۵ سیلندر وفادار مانده است. موتور ۲.۵ لیتری TFSI این خودرو با آرایش خطی ۵ سیلندر، تزریق مستقیم سوخت و توربوشارژر، در نسخه اروپایی ۴۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. حداکثر قدرت در دور موتور ۵۶۰۰ تا ۷۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و بیشترین گشتاور از ۲۲۵۰ تا ۵۶۰۰ دور در دقیقه در دسترس است. یکی از ویژگی‌های متمایز این موتور، ترتیب احتراق ۱-۲-۴-۵-۳ است که صدای خاص و متفاوت از پیش‌رانه‌های ۴ و ۶ سیلندر ایجاد می‌کند. این ویژگی در کنار پاسخ‌دهی

موتور ۵ سیلندر منحصر به فرد «آنودی»



رکستون؛ ابهت، قدرت و اصالت کره‌ای

«هرمس خودرو» با عرضه «کی‌ام‌جی» بازار شاسی‌بلندها را به چالش کشید



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

سانگ‌یانگ نام خوش‌آوازه‌ای است که همه ما با سدان فول‌سایز «چیرمن» آن را به‌خوبی می‌شناسیم. برند کره‌ای که همواره با مهندسی مرسدس‌بنز سسبی در خاص و متمایز شدن داشت. این برند از سال ۲۰۲۳ تحت مالکیت کمپانی KGM کره در آمد. بنابراین با نام کی‌جی‌ام (KGM) شناخته می‌شود. رکستون یکی از محصولات اصیل و معروف سانگ‌یانگ است که در حال حاضر سومین نسل آن به تولید رسیده است. شرکت «هرمس خودرو» در ابتدای سال جاری با واردات این اس‌یووی میان‌سایز، بازار بلندقامتان کشور را متحول ساخت. از این رو در ادامه به بررسی فنی کی‌جی‌ام رکستون می‌پردازیم.

رانندگی با کی‌جی‌ام رکستون شده است. در بخش فنی به‌لطف مهندسی پیشرفته‌ای که در راستای حفظ مسیر مهندسی مرسدس‌بنز است، باید این بلندقامت کره‌ای با ابهت را در سطح بسیار بالایی دانست که برگ‌برنده «هرمس خودرو» در بازار اس‌یووی‌ها است. ناگفته نماند که رکستون دارای شاسی مستقل بوده که نسبت به چینی‌های هم‌کلاس خود در سطح بالاتری قرار دارد



کیفیت سواری و عملکرد هندلینگ

در بخش سیستم تعلیق، کی‌جی‌ام رکستون هیچ چیز کم ندارد؛ چراکه در محور جلو از سیستم دابل‌ویشبون (دوبل جناغی) و در محور عقب از سیستم فایو لینک (پنج اتصالی) بهره می‌برد تا بالاترین کیفیت سواری نرم را در اختیار شما بگذارد. این ساختار سیستم تعلیق نسبت به هم‌کلاس‌های چینی این خودرو، در سطح بسیار بالاتری قرار دارد؛ چراکه در محور جلو از سیستم دابل‌ویشبون و در محور عقب از سیستم فایو لینک استفاده شده است. در این بخش بسیاری از چینی‌ها ترشن بیم یا میله پیچشی هستند که از این لحاظ رکستون بر رقبای خود برتری دارد. همچنین سایز تایرها ۲۵۵/۶۰ با رینگ‌های ۱۸ اینچی اثر مثبتی روی هندلینگ خودرو داشته و کیفیت سواری را بسیار نرم کرده است. از نظر هندلینگ نیز به‌لطف فرمان برقی و توزیع وزن میان محورهای جلو و عقب، خودرو عملکرد مطمئنی دارد. کیفیت سواری بالا و عملکرد هندلینگ مطمئن همگی سبب شده است رکستون بار دیگر برگ‌برنده «هرمس خودرو» در این بخش از بازار باشد

چرا کی‌جی‌ام رکستون بخریم؟

به‌لطف طراحی با ابهت، مشخصات فنی کارآمد و توانمند، شاسی مستقل، ساختار سیستم تعلیق و کیفیت سواری بسیار عالی، سطح بالای امکانات رفاهی و ایمنی و سازگاری نسبی موتور با شرایط سوختی و جوی ایران، در کنار وجود خدمات پس از فروش و گارانتی «هرمس خودرو»، کی‌جی‌ام رکستون می‌تواند گزینه نخست خرید در میان سایر اس‌یووی‌های میان‌سایز ایران باشد. «هرمس خودرو» با توجه به شبکه گسترده خدمات پس از فروش با بیش از ۵۰ نمایندگی فعال و با سابقه در سراسر کشور، این اطمینان و اعتماد را به مشتریان خود داده تا به راحتی خودرو مدنظر خود را انتخاب کنند. چراکه گارانتی محصولات رسمی کیا، هیوندای و کی‌جی‌ام توسط «هرمس خودرو» در ایران ارائه می‌شود.

کی‌جی‌ام رکستون از نظر سطح عایق‌بندی صدا و حرارت چند سر و گردن از چینی‌های هم‌کلاس خود بالاتر است که یک کابین ایزوله و آرام را به شما هدیه می‌دهد. رکستون وارد شده توسط «هرمس خودرو» به بازار کشورمان از فهرست بلندبالایی از امکانات روز ایمنی و رفاهی برخوردار است که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به قابلیت قفل هوشمند System Lock Smart، سنسور پارک جلو و عقب، کروز کنترل، ترمز پارک برقی و اتو هلد، سیستم ترمز ضد قفل (ABS)، سیستم کنترل پایداری (ESC)، سیستم کنترل خودرو در سراسیم (HDC)، هشدار باز بودن کمر بند ایمنی برای تمام صندلی‌ها (SBR)، سیستم نمایش و پایش فشار باد تایرها (TPMS)، بلوتوث و پشتیبانی از اندروید اتو و اپل کار پلی، مانیتور مالتی مدیا ۱۲.۳ اینچی با مسیر یاب و دوربین دنده عقب HD، کلاستر ۱۲.۳ اینچی تمام‌رنگی با کامپیوتر سفری، ۶ بلندگو، سانروف برقی به همراه سایه‌بان دستی، تنظیم دستی صندلی راننده و سر نشین جلو در ۶ جهت، سنسور باران، صندلی‌های عقب با قابلیت تاشوندگی ۳۰:۴۰:۶۰، ردیف صندلی (۷ نفره)، ترمیم داخلی تک‌رنگ مشکی یا کرم، پورت شارژ B-Type (یک عدد جلو یک عدد عقب)، آینه‌های جانبی تاشونده برقی به همراه گرمکن، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دوگانه، درچه‌های خروجی هوای مجزا برای ردیف عقب، عایق صوتی و حرارتی موتور و خروجی برق ۱۲ ولت در ردیف‌های جلو و عقب و صندوق عقب اشاره کرد.



قلبی پر توان و باکیفیت

رکستون جزو اس‌یووی‌های پرتوان بازار ایران است و از یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ ۲ لیتری مزین به تکنولوژی توربوشارژر-پاشش سوخت مستقیم بهره می‌برد. این پیش‌رانه موسوم به T-e-XGDI ۲۰۰ است که دارای بلوک آلومینیومی و سرسیلندر آلومینیومی است. به‌لطف نصب سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها، سیستم پر خوران توربوشارژر و سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها، این مدل می‌تواند حداکثر ۲۲۵ اسب‌بخار قدرت را بین ۴۷۰۰ تا ۵۸۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۰۰۰ آرپی‌ام به ارغمان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ ترونیک به چهار چرخ منتقل می‌شود. جالب است بدانید که این خودرو در مقایسه با چینی‌های هم‌کلاس خود، به دلیل قدرت و گشتاور نسبتاً پایین‌تر، کمتر با پدیده ناک مواجه می‌شود. چراکه بنزین این روزها بسیار نامرغوب بوده و این مساله سبب شده است تا حد زیادی استهلاک کاهش پیدا کند. همین موضوع منجر به حفظ کیفیت بلندقامت با ابهت همیشگی کی‌جی‌ام شده است. در مقابل گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک بسیار به‌روز و جدید بوده و در این مدل تعویض دنده‌ها به‌هنگام انجام می‌شود و تا حد زیادی با موتور کوپل و هماهنگ است. همین مساله سبب اتقای کیفیت

طراحی عضلانی و با ابهت رکستون



کی‌جی‌ام رکستون در نسل سوم که سال ۲۰۱۷ میلادی به صورت رسمی معرفی شد، زبان جدید طراحی سانگ‌یانگ را به همراه داشت. در حقیقت نسل سوم رکستون موسوم به ۲۴۰۰ به لطف خطوط شکسته و تیز روی بدنه در کنار تناسب بدنه پخته تر استایل اسپرت‌تر و باوقارتری از رکستون را به نمایش گذاشت. در عین حال نصب رینگ‌های ۱۸، ۱۹ و ۲۰ اینچی روی خودرو در این مساله اثر بسزایی داشته است. این اس‌یووی میان‌سایز کره‌ای در نمای جلو با چراغ‌های نسبتاً بزرگ با کریستال‌های چهارگانه مزین به LED و جلوپنجره عریض چهره کاملاً با ابهت و جسورانه‌ای دارد. این سبک طراحی مورد توجه افرادی است که به‌دنبال یک خودرو خانوادگی با طراحی خاص هستند. در نمای عقب نیز شاهد طراحی چراغ‌های نسبتاً بزرگ مزین به LED هستیم که با حجم‌پردازی صریح در این بخش با اضافه شدن دیفیوزر نمای کاملاً زیبا و چشم‌نوازی به رکستون بخشیده است. نکته بسیار مهم درباره طراحی خارجی رکستون این است که نسبت به تمام بلندقامتان حاضر در بازار ایران، از طراحی متفاوت‌تری برخوردار است. اما آن چه سبب برتری عملکرد «هرمس خودرو» در بازار اس‌یووی‌های میان‌سایز شده، کیفیت ساخت بالا و رنگ بدنه این مدل است که چند سر و گردن از چینی‌های هم‌کلاس خود بالاتر است. ناگفته نماند که این خودرو دیگر در کشور چین مونتاژ نشده است.

کابین مدرن با بالاترین سطح کیفیت و آپشن

با باز کردن درهای کی‌جی‌ام رکستون و نشستن در پشت فرمان این اس‌یووی میان‌سایز شاهد سبک طراحی بسیار جذاب و مدرنی هستیم. چراکه کلیت داشبورد ساده و مینیمال بوده؛ اما با طراحی درچه‌های مستطیل شکل افقی و قرارگیری یک کلاستر دیجیتال، صفحه‌نمایش مولتی‌مدیای افقی بزرگ و پنل الکترونیکی سیستم تهویه مطبوع، مدرن بودن را به اوج خود می‌رساند. در عین حال نورپردازی LED در کابین و سقف بزرگ سانروف، ستون‌های A کشیده و ترمیم دو رنگ (کرم یا مشکی) جلوه خاصی به کابین رکستون داده است. ناگفته نماند که استفاده از پلاستیک نرم (Soft Touch) برای داشبورد و متریا ل باکیفیت سبب شده است شاهد یک خودرو با کیفیت مونتاژ سطح بالا باشیم. همچنین این مساله به خوبی در رودری‌ها و سایر ادوات داخلی نیز دیده می‌شود که نسبت به چینی‌های هم‌سطح خود یک سر و گردن بالاتر است. با توجه به فاصله محوری ۲۸۶۵ میلی‌متری، طول ۴۸۵۰ میلی‌متری، عرض ۱۹۶۰ میلی‌متری و قامت ۱۸۲۵ میلی‌متری شاهد یک اس‌یووی ۷ نفره با فضای راحت و جادارتر هستیم. همین مساله به عنوان یک آپشن کاربردی و بسیار مهم شناخته می‌شود که بهترین گزینه برای خرید یک اس‌یووی خانوادگی میان‌سایز است. این نکته را نباید فراموش کرد که



آمار فروش کشنده‌های «مان» در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵



شرکت، شامل کامیون، اتوبوس و ون تجاری TGE، از ۹۶ هزار و ۳۷ دستگاه در سال ۲۰۲۴ به ۱۰۱ هزار و ۶۴۲ دستگاه در سال ۲۰۲۵ افزایش یافت. این آمار نشان می‌دهد که با وجود بهبود مجموع فروش محصولات مان در سال ۲۰۲۵، بخش کامیون همچنان با محدودیت تقاضا مواجه بوده است. البته باید توجه داشت که این آمار به تمام کشنده‌ها و کامیون‌های مان مربوط می‌شوند و آمار اختصاصی فروش کشنده TGX را مشخص نمی‌کند، چرا که این کشنده مان سال‌های زیادی است که در فهرست بهترین کشنده‌ها قرار دارد.

بررسی عملکرد تجاری شرکت مان در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ نشان‌دهنده تداوم چالش‌های بازار خودروهای تجاری سنگین اروپاست. براساس گزارش رسمی این شرکت، مان در سال ۲۰۲۴ در مجموع ۶۳ هزار و ۶۵۵ دستگاه کشنده فروخت؛ رقمی که نسبت به ۸۳ هزار و ۷۰۳ دستگاه سال ۲۰۲۳، کاهش ۲۴ درصدی را نشان می‌دهد. در سال ۲۰۲۵، فروش کشنده‌های مان با افت جزئی به ۶۳ هزار و ۲۹۶ دستگاه رسید؛ یعنی حدود ۰،۶ درصد کمتر از سال قبل. با این حال، مجموع فروش انواع خودروهای این

فراتر از تجربه سنتی با خودرو؛

«اکودا»؛ انتخاب نسلی که می‌خواهد به تمام نیازهایش پاسخ داده شود



نسل تازه‌ای از مصرف‌کنندگان در حال شکل‌گیری است که نمی‌خواهند هویتشان را به یک علاقه، حرفه یا سبک زندگی محدود کنند. آن‌ها به راحتی میان دنیای فناوری و هنر، زندگی شهری و طبیعت و تجربه‌های دیجیتال و دنیای واقعی حرکت می‌کنند. برای این نسل، هویت مفهومی ثابت و از پیش تعریف‌شده نیست؛ بلکه ترکیبی پویا از علایق، بلندپروازی‌ها و تجربه‌های گوناگون است. آن‌ها در انتخاب خودرو نیز به چیزی فراتر از یک وسیله نقلیه فکر می‌کنند؛ به برندی نیاز دارند که با نگاهشان به جهان و شیوه تجربه کردن آن هم‌خوان باشد.

اکودا بر پایه همین نگرش شکل گرفته است؛ نگرش نسلی که نمی‌خواهد برای انتخاب یک مسیر، از بخش‌های دیگر هویت خود چشم‌پوشی کند.

فراتر از تجربه سنتی خودرو

مخاطبان اکودا را نمی‌توان صرفاً بر اساس سن یا سطح درآمد تعریف کرد. آن‌چه این گروه را به هم پیوند می‌دهد، نوعی نگرش است که از کنجکاوی، فردیت‌گرایی و میل به تجربه‌های معنادار شکل می‌گیرد. فناوری، طراحی، موسیقی، مد، بازی‌های دیجیتال و سفر، بخش‌هایی جدا از زندگی آن‌ها نیستند؛ بلکه در کنار یکدیگر قرار می‌گیرند و انتظار آشنای از محصولات و برندها را شکل می‌دهند.

این مخاطبان به کارکرد محصول بسنده نمی‌کنند. برای آن‌ها، طراحی سنجیده، فناوری هوشمند و تجربه‌ای که با سبک زندگی‌شان هماهنگ باشد، اهمیت دارد؛ تجربه‌ای که در عین پاسخ‌گویی به نیازهایشان، جایی برای فردیت و انتخاب‌های شخصی آن‌ها باقی بگذارد.

اکودا نیز با چنین نگاهی به مفهوم جابه‌جایی نزدیک می‌شود. در این رویکرد، خودرو محصولی مستقل و جدا از زندگی روزمره نیست، بلکه بخشی از یک سبک زندگی به هم پیوسته است؛

از آن را تجربه کنند

این نمایشگاه صرفاً محلی برای نمایش محصولات نبود؛ بلکه فرصتی برای نزدیک‌تر شدن چشم‌انداز اکودا به انتظارات مصرف‌کنندگان ایرانی فراهم کرد. در مسیر توسعه حضور این برند در بازار ایران، مدل‌های E5 و E7 نقطه شروعی ملموس برای افزایش شناخت مخاطبان و شکل‌گیری ارتباطی پایدار با آن‌ها به‌شمار می‌روند.

ساختن آینده‌ای به هم پیوسته‌تر

صنعت خودرو در طول سال‌ها عمدتاً بر مهندسی، عملکرد و مشخصات فنی تمرکز داشته است. این عوامل همچنان اهمیت اساسی دارند؛ اما مصرف‌کنندگان امروز بیش از گذشته به تجربه‌ای توجه می‌کنند که یک برند در کلیت خود ارائه می‌دهد؛ تجربه‌ای که از محصول فراتر می‌رود و با سبک زندگی، علایق و انتظارات آن‌ها پیوند می‌خورد.

اکودا با معرفی مدل‌های E5 و E7 در نمایشگاه خودرو تهران، گام مهمی در مسیر تبدیل این چشم‌انداز به حضوری ملموس در بازار برداشته است. مفهوم «ای یونیورس» (E-Universe) نیز همچنان در حال شکل‌گیری و گسترش است و تحقق ظرفیت‌های آن به این بستگی دارد که اکودا تا چه اندازه بتواند فلسفه خود را به تجربه‌هایی معنادار و ملموس برای مصرف‌کنندگان تبدیل کند.

برای نسلی که نمی‌خواهد میان خلاقیت و فناوری، فردیت و ارتباط با دیگران، یا نیازهای روزمره و فرصت‌های تازه یکی را انتخاب کند، اکودا نگاهی گسترده‌تر به مفهوم جابه‌جایی ارائه می‌دهد؛ نگاهی که خودرو را بخشی از تجربه‌ای بزرگ‌تر از زندگی می‌داند.

ای یونیورس صرفاً جهانی نیست که بتوان آن را در ذهن تصور کرد. با معرفی مدل‌های E5 و E7، این چشم‌انداز به تدریج در حال شکل‌گرفتن است؛ با هر تجربه، هر ارتباط و هر سفری که آغاز می‌شود.



اکودا E5 و E7 به نمایش درآمدند

این رویداد برای مدل E5 اهمیت ویژه‌ای داشت؛ چرا که این خودرو برای نخستین بار در ایران به نمایش درآمد و محصولی تازه را به فضای خودرویی کشور معرفی کرد. حضور هم‌زمان این دو مدل، فرصتی فراهم آورد تا بازدیدکنندگان با رویکرد اکودا به طراحی معاصر و جابه‌جایی هوشمند آشنا شوند و فراتر از مفاهیم و ایده‌های مطرح‌شده درباره برند، جلوه‌ای ملموس

سبکی که نیازهای کاربردی، بیان فردیت و ظرفیت‌های فناوری مدرن را در کنار یکدیگر قرار می‌دهد.

از چشم‌انداز تا واقعیت؛ حضور اکودا در نمایشگاه خودرو تهران فلسفه یک برند زمانی ملموس‌تر می‌شود که مخاطبان بتوانند آن را از نزدیک تجربه کنند. نمایشگاه خودرو تهران، گام مهمی در معرفی اکودا به بازار ایران بود؛ رویدادی که در آن دو مدل



داخلی‌سازی شده‌است. افزایش سرعت تولید این محصول، در کنار سهم بالای ساخت داخلی، می‌تواند ظرفیت بیشتری برای توسعه تیراژ و ایفای تعهدات تولیدی در ادامه سال ایجاد کند. روند ثبت‌شده در هفته‌های اخیر نشان می‌دهد پارس‌نوا از یک دوره تولید محدودتر عبور کرده و وارد مرحله‌ای با سرعت تولید بالاتر شده‌است؛ روندی که استمرار آن می‌تواند زمینه‌ساز افزایش تیراژ این محصول در ماه‌های پیش‌رو باشد.

«به گزارش «سایاتیبوز» آمار تولید شرکت پارس خودرو نشان می‌دهد تولید انواع خودرو در این شرکت افزایش داشته و تولید پارس‌نوا نیز با افزایش چشمگیری همراه بوده‌است. بر این اساس ۴۲۰ دستگاه پارس‌نوا ۴۳۰۰ تنهادر ۴۳ روز اخیر تولید شده که این مهم می‌تواند نشانه‌ای روشن از ورود این مدل به مرحله‌ای با ثبات و ظرفیت تولید بالاتر باشد.

پارس‌نوا از محصولات بومی پارس خودرو محسوب می‌شود و حدود ۷۹ درصد قطعات آن



تولید «پارس نوا» شتاب گرفت

تحلیل



احسان ناصر بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

آغاز عرضه خودروهای وارداتی ۵ برند در «اتو نوین» از ۲۱ مهر

نسخه هایپر پرو لینک‌اندکو ۰۳ به موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ از خانواده Drive-E مجهز است که ۱۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۲۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. نیروی موتور از طریق گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه به محور جلو منتقل می‌شود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این خودرو ۷.۲ ثانیه و حداکثر سرعت آن ۲۱۵ کیلومتر بر ساعت اعلام شده‌است. سیستم تعلیق مک‌فرسون جلو و مولتی‌لینک عقب، ترمزهای دیسکی و تایرهای ۱۸۴۵/۲۲۵ نیز از دیگر مشخصات این سدان هستند.

می‌توان به هاوال H۹، ولوو S۹۰ و لینک‌اندکو ۰۳ اشاره کرد. متقاضیان از ۲۰ تا ۲۳ مهر فرصت دارند مبلغ ۵۰۰ میلیون تومان را در حساب و کالتی خود مسدود کنند. همچنین فرآیند ثبت سفارش خودروها از ۲۱ مهر آغاز می‌شود و تا ۲۴ مهر ادامه خواهد داشت. بر این اساس، متقاضیان باید در بازه زمانی اعلام‌شده، مراحل مسدودسازی وجه و ثبت سفارش را انجام دهند. جزئیات مربوط به قیمت و شرایط فروش هر یک از خودروهای عرضه‌شده باید بر اساس اطلاعیه رسمی این مرحله بررسی شود.

مرحله جدید عرضه خودروهای وارداتی پنج برند تویوتا، ولوو، لینک‌اندکو، گک و هاوال از ۲۱ مهر در سامانه اتونوین آغاز می‌شود. مرحله جدید عرضه خودروهای وارداتی در سامانه اتونوین از ۲۱ مهر ۱۴۰۵ آغاز می‌شود و متقاضیان می‌توانند با مسدود کردن مبلغ ۵۰۰ میلیون تومان در حساب و کالتی، برای خرید خودروهای وارداتی اقدام کنند. در این مرحله، خودروهای وارداتی از پنج برند تویوتا، ولوو، لینک‌اندکو، گک و هاوال عرضه می‌شوند. از جمله خودروهای در نظر گرفته شده برای این دوره

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام PRO X۲۲ دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X۳۳ کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۱	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
ام‌وی‌ام PRO X۵۵ اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۸۸۸	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
ام‌وی‌ام XV۷ الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۴۶	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
چری آریزو ۵ T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۰۷	۴ میلیارد	۰	
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۷۰	۶ میلیارد	۰	
فونیکس آریزو GT۶ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۰۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۰	
فونیکس آریزو اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۵	۷ میلیارد و ۲۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۱۴۸	۹ میلیارد و ۱۰۰	۰	
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۲	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۶۴۲	۹ میلیارد و ۳۵۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیارد و ۴۶۸	۱۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	
جک J۴ اتوماتیک (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
کی‌ام‌سی SR۳ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۴۱	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
بک X۳ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کی‌ام‌سی A۵ (۱۴۰۴)	۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کی‌ام‌سی J۷ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۵۷۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۰	
کی‌ام‌سی T۸ (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کی‌ام‌سی T۹ (۱۴۰۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
آئودی A۳ توربو ۱/۵ لیتر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
آئودی e-tron Q۴ (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۳۸۰	۱۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اوتار Y۲۰۲۵ اولترا (۲۰۲۵)	۰	۲۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
ایرس EREVH۵ نیمه‌برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۱۱ میلیارد و ۷۰۰	۰	
بامو iX۱ Drivee برقی (کی‌ت) (M) (۲۰۲۶)	۰	۱۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بامو iX۲ DriveX۱ (۲۰۲۶)	۰	۲۱ میلیارد	۰	
بامو iX۲ DriveX۱ (۲۰۲۶)	۰	۱۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بامو iX۳ Leading (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد	۱۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
بنز GLB۲۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز C۲۰۰ L (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز EQE Sedan (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	۰	
بنز EQE SUV (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	۰	
بنز EQ۲۰۰ (۲۰۲۶)	۰	۴۶ میلیارد	۰	
بی‌وای‌دی سلگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۱۱ میلیارد	۰	
بی‌وای‌دی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۸ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تاتک ۲۰۰۰-۳۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تاتک ۷۰۰-۳۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۶)	۲۶ میلیارد و ۵۰۰	۳۰ میلیارد	۰	
تویوتا لندکروز ۳.۵ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۵۷ میلیارد	۶۵ میلیارد	۰	
تویوتا پرادو ۲.۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۵ میلیارد	۰	
تویوتا Probx۲۰۲۵ (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا رافور ۲.۰ لیتر تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۹۰	۱۰ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا رافور هیبرید ۲.۵ لیتر دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا کم‌ری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۱۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۶)	۹ میلیارد و ۳۳۳	۹ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هونداسیویک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۲۴	۹ میلیارد	۰	
ولوو XC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید GX۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک‌میلیارد و ۵۸۰	۰	
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۷۰۵	۵	▲
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک‌میلیارد و ۸۹۵	۵	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یک‌میلیارد و ۸۱۰	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	۲ میلیارد و ۴۷۰	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱	یک‌میلیارد و ۶۹۵	۲۵	▼
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۰۳	یک‌میلیارد و ۸۳۵	۰	
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۳۷	یک‌میلیارد و ۹۴۰	۱۰	▼
پارس نوا (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۸۸۵	۱۰	▲
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۶۵۰	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک‌میلیارد و ۶۷۵	۱۰	▲
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۵	▲
کوییک S (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیارد و ۶۳۵	۵	▲
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد و ۶۴۵	۱۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۵۸۰	۱۰	▼
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۸۵۵	۴۰	▲
شاهین اتومات (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۹۵۰	۲۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۵۲۰	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۵۳۵	۱۵	▼
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۲۸۰	۱۰	▼
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۴۷۰	۱۰	▼
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۲۳۰	۰	
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۴۴۵	۵	▲
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۲۷۵	۶۰	▲
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۷۳۵	۱۵	▲
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۷۹۰	۲۰	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۹۰۰	۱۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	۲ میلیارد و ۲۸۰	۵۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۶۵۰	۴۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۸۳۰	۴۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۸۹۰	۵۰	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۳ میلیارد و ۷۴۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۹۶۰	۵۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۸۱۰	۴۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۶۰	۴۵	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۷۳۵	۰	
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۸۴۰	۶۰	▲
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۶۸۰	۶۰	▲
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۹۵	▲
راناپلاس (ترمز عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۱۹۰	۱۰	▲
راناپلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	۲ میلیارد و ۲۵۰	۳۵	▲
ری‌آر ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۳۳۰	۴ میلیارد و ۸۳۰	۱۴۰	▲
وانتا آریسان (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۷۰۰	۲۵	▲



کشف ۹۰ هزار لیتر گازوئیل قاچاق در یک شرکت تولید روغن موتور در تربت جام



مدیرکل تعزیرات حکومتی خراسان رضوی از کشف ۹۰ هزار لیتر گازوئیل قاچاق به ارزش بیش از ۷۰ میلیارد ریال در جریان بازرسی از یک شرکت تولید روغن موتور در شهرستان تربت جام خبر داد. سید مرتضی مدنی در گفت‌وگو با «پانا» اظهار کرد: «در پی دریافت اطلاعات و گزارش‌های واصله درباره نگهداری و وجود سوخت قاچاق در یکی از واحدهای تولیدی شهرستان تربت جام، مأموران اداره اطلاعات این شهرستان با هماهنگی تعزیرات حکومتی، موضوع را در دستور کار قرار دادند.»

اطلاعات این شهرستان با هماهنگی تعزیرات حکومتی، موضوع را در دستور کار قرار دادند. وی افزود: «مأموران اداره اطلاعات شهرستان تربت جام پس از انجام بررسی‌های لازم و در جریان بازرسی از یک شرکت تولید روغن موتور، موفق به کشف و شناسایی ۹۰ هزار لیتر گازوئیل قاچاق شدند.»

مدیرکل تعزیرات حکومتی خراسان رضوی با اشاره به ارزش این محموله سوختی بیان کرد: «ارزش گازوئیل کشف‌شده بالغ بر ۷۰ میلیارد ریال برآورد شده است.»

مدنی ادامه داد: «پس از کشف محموله و یادستور رئیس تعزیرات حکومتی شهرستان تربت جام، سوخت مکشوفه توقیف و شرکت مذکور نیز تا تعیین تکلیف قانونی پلمب شد.»

وی تصریح کرد: «اقدام انجام‌شده در راستای مقابله با قاچاق فرآورده‌های نفتی و جلوگیری از خروج غیرقانونی سرمایه‌های ملی صورت گرفته و موضوع برای بررسی ابعاد تخلف در دستور کار مراجع قانونی قرار گرفته است.»

اصیل‌ترین برندهای آلمانی بر روانکارهای نسل آینده و خدمات پس از فروش جهانی متمرکز می‌شوند؛

اتحاد دوباره «فوکس» و «مرسدس بنز»



در شرایطی که صنعت خودرو جهان با شتابی بی‌سابقه به سمت برقی‌سازی، کاهش آلایندگی و افزایش بهره‌وری حرکت می‌کند، نقش روانکارها همچنان به‌عنوان یکی از ارکان اصلی عملکرد و دوام خودروها حفظ شده است. در همین راستا، شرکت راهبردی خود خبر داده‌اند؛ همکاری‌ای که هدف آن توسعه استانداردهای جدید روانکاری، ارتقای عملکرد خودروها و تقویت رویکردهای پایداری در صنعت خودرو عنوان شده است.

بر اساس اعلام دو شرکت، قرارداد جدید ادامه همکاری میان گروه فوکس، بزرگ‌ترین تولیدکننده مستقل روانکار در جهان و مجموعه Mercedes-Benz Global Services & Parts خواهد بود؛ بخشی که مسئولیت پشتیبانی از شبکه خدمات پس از فروش مرسدس بنز در بازارهای مختلف جهان را برعهده دارد. این همکاری با هدف ارائه روانکارهای اختصاصی و متناسب با نیاز محصولات مرسدس بنز در شبکه جهانی خدمات این برند ادامه خواهد یافت.

اهمیت این توافق تنها به تامین روغن موتور محدود نمی‌شود. در سال‌های اخیر خودروسازان بزرگ جهان بیش از گذشته به توسعه روانکارهای اختصاصی روی آورده‌اند؛ محصولاتی که به‌طور ویژه برای معماری موتور، گیربکس و سامانه‌های فنی هر برند طراحی می‌شوند. از این رو همکاری نزدیک میان خودروسازان و شرکت‌های روانکاری به بخشی جدایی‌ناپذیر از

انرژی را کاهش داده و اثرات زیست‌محیطی را نیز محدود کند.

کارشناسان صنعت روانکار معتقدند این رویکرد با تحولات فعلی بازار همخوانی کامل دارد. امروزه روغن موتور تنها یک ماده مصرفی برای کاهش اصطکاک نیست، بلکه بخشی از راهکارهای افزایش

راهبرد توسعه محصول تبدیل شده است. فوکس و مرسدس بنز نیز اعلام کرده‌اند که تمرکز اصلی همکاری جدید بر سه محور نوآوری، فناوری و پایداری خواهد بود. دو طرف قصد دارند با ترکیب دانش فنی و تجربیات خود، راهکارهایی را توسعه دهند که علاوه بر افزایش عملکرد خودروها، مصرف

بازده موتور، بهبود بهره‌وری سوخت، کاهش آلایندگی و افزایش عمر قطعات محسوب می‌شود. به‌همین دلیل خودروسازان بزرگ سرمایه‌گذاری فزاینده‌ای در حوزه توسعه روانکارهای پیشرفته انجام می‌دهند. برای مرسدس بنز نیز اهمیت این موضوع بیش از گذشته شده است. این شرکت در سال‌های اخیر سبد متنوعی از محصولات هیبریدی، پلاگین-هیبریدی و خودروهای نسل جدید را روانه بازار کرده است. هر یک از این خودروها به الزامات فنی خاصی در حوزه روانکاری نیاز دارند و استفاده از محصولات استاندارد و تاییدشده نقش مهمی در حفظ عملکرد و قابلیت اطمینان آن‌ها ایفا می‌کند.

از سوی دیگر، فوکس نیز در موقعیت ویژه‌ای قرار دارد. این شرکت آلمانی که به‌عنوان بزرگ‌ترین تامین‌کننده مستقل روانکار در جهان شناخته می‌شود، طی دهه‌های گذشته همکاری گسترده‌ای با خودروسازان مختلف برقرار کرده است. تمدید همکاری با مرسدس بنز را می‌توان یکی از مهم‌ترین توافقات راهبردی این شرکت در حوزه خودروهای سواری دانست.

Mathias Geisen، عضو هیات‌مدیره مرسدس بنز و مسئول فروش و تجربه مشتری، در این باره تأکید کرده است که همکاری با فوکس بخشی از راهبرد شرکت برای ارائه خدمات باکیفیت به مشتریان در سراسر جهان به‌شمار می‌رود و رضایت مشتری همچنان در مرکز توجه مرسدس بنز قرار دارد.

در مقابل Stefan Fuchs، مدیرعامل فوکس نیز به سابقه طولانی همکاری دو شرکت اشاره کرده و یادآور شده است که این شرکت سال‌ها به‌عنوان شریک برنامه Genuine Oil مرسدس بنز فعالیت کرده است. به گفته او، تمدید این همکاری فرصتی برای توسعه نسل جدید روانکارهای پرپورمنس و افزایش قابلیت اطمینان محصولات مرسدس بنز خواهد بود.

اما فراتر از یک توافق تجاری، این همکاری پیام مهمی برای صنعت روانکار دارد. در شرایطی که بسیاری از نگاه‌ها به سمت خودروهای برقی معطوف شده، توافقی‌هایی از این دست نشان می‌دهد روانکارها همچنان نقش مهمی در آینده صنعت حمل‌ونقل ایفا خواهند کرد. حتی با گسترش خودروهای برقی، نیاز به سیالات تخصصی، روانکارهای جدید و فناوری‌های مرتبط با مدیریت حرارت همچنان پابرجا خواهد ماند.

از این منظر، تمدید همکاری فوکس و مرسدس بنز را می‌توان بخشی از روندی بزرگ‌تر در صنعت خودرو دانست؛ روندی که در آن تولیدکنندگان خودرو و شرکت‌های روانکاری برای دستیابی به اهدافی مانند افزایش بهره‌وری، ارتقای کیفیت خدمات پس از فروش و توسعه راهکارهای پایدار زیست‌محیطی، بیش از گذشته به همکاری‌های راهبردی و بلندمدت روی آورده‌اند. چنین همکاری‌هایی در سال‌های آینده نقش تعیین‌کننده‌ای در شکل‌گیری استانداردهای جدید صنعت روانکار جهان خواهند داشت.

BMW 225L

GRAN COUPE

عرضه توسط پرشیا خودرو

(گروه پرشیا موبیلیتی)

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۰۲۱-۴۵۹۱

www.Persiakhodro.ir



متفاوت هستند. یکی از ویژگی‌های مهندسی لیریک، یکپارچگی ساختاری مجموعه‌باتری باشاسی است. استقرار باتری در بخش زیرین خودرو، مرکز ثقل را پایین می‌آورد و به توزیع وزن نزدیک به ۵۰:۵۰ بین محورهای جلو و عقب کمک می‌کند. سیستم تعلیق مستقل پنج‌تصلایی نیز برای ایجاد تعادل میان پایداری و راحتی سسواری توسعه یافته است. در بخش شارژ، این خودرو از شارژر متناوب و شارژ سریع جریان مستقیم پشتیبانی می‌کند. توان شارژ سریع در برخی نسخه‌ها به حدود ۱۹۰ کیلووات می‌رسد؛ فناوری‌ای که در کنار مدیریت هوشمند انرژی، کاربری روزمره این شاسی‌بلند لوکس برقی را تسهیل می‌کند.

کادیلک لیریک گام‌های مهم این برند آمریکایی در عصر خودروهای تمام‌برقی را با بهره‌گیری از پلت‌فرم پیشرفته Ultium جنرال‌موتورز به نمایش می‌گذارد. ساختار این خودرو بر پایه یک باتری لیتیوم-یونی با ظرفیت اسمی ۱۰۲ کیلووات-ساعت شکل گرفته است که از شیمی کاندی نیکل، کبالت، منگنز و آلومینیوم NCMA بهره می‌برد. در نسخه تک‌موتوره محور عقب، پیش‌رانده الکتریکی حدود ۳۶۵ اسب‌بخار قدرت و ۴۴۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند؛ در حالی که نسخه دوموتوره چهارچرخ محرک به ۵۱۵ اسب‌بخار قدرت و ۶۱۰ نیوتون‌متر گشتاور دست می‌یابد. این ارقام بسته به سال ساخت و بازار عرضه

«لیریک»؛ بهترین اسیووی برقی کادیلک



تلگرام

Telegram

تایر باکیفیت و سواری نرم‌تر

کیفیت سواری خودرو فقط به سیستم تعلیق، نوع فنربندی و تنظیم کمک‌فنرها وابسته نیست؛ تایرها نیز نقشی تعیین‌کننده در جذب ارتعاشات، کاهش صدای کابین و انتقال ضربات ناشی از ناهمواری‌های جاده دارند. ساختار دیواره جانبی، ترکیب مواد لاستیکی، طرح آج و ارتفاع فاق تایر می‌توانند تجربه رانندگی را به‌طور محسوسی تغییر دهند. اما آیا گران‌ترین تایرها الزاماً نرم‌ترین سواری را فراهم می‌کنند؟ در ادامه، دیدگاه دو کارشناس را مرور می‌کنیم.

تایر نخستین بخش از مجموعه چرخ است که با ناهمواری‌های مسیر مواجه می‌شود. میزان انعطاف‌پذیری دیواره جانبی و ساختار داخلی آن در جذب بخشی از ضربات موثر است. معمولاً تایرهایی با فاق بلندتر، به‌دلیل برخورداری از دیواره انعطاف‌پذیرتر و فضای بیشتر برای تغییر شکل، می‌توانند ضربات را بهتر فیلتر کنند؛ البته نتیجه نهایی به طراحی تایر و تنظیمات سیستم تعلیق نیز بستگی دارد. بنابراین، استفاده از رینگ بزرگ‌تر و تایر کم‌فاق لزوماً به معنای سواری باکیفیت‌تر نیست. ناگفته نماند که هندسه سیستم تعلیق و ساینز رینگ دو عامل مهم هستند که در کیفیت سواری بسیار اثرگذار هستند. بر این اساس تایر پس از این دو پارامتر، مهم‌ترین موضوع در این بخش به‌شمار می‌رود.

طاهر نیا

کیفیت تایر فقط به نرمی محدود نمی‌شود. ترکیب مواد آج و الگوی شیارها بر چسبندگی، ترمزگیری در مسیر خیس و صدای غلغلی اثر می‌گذارند. تایری که صدای کمتری تولید می‌کند، الزاماً بهترین عملکرد را در تمام شرایط ندارد؛ زیرا مهندسان باید میان راحتی، پایداری، مقاومت غلغلی و ایمنی تعادل برقرار کنند. فشار باد نامناسب و سایش غیریکواخت نیز می‌توانند راحتی سواری را کاهش دهند. از سوی دیگر، تایر باکیفیت محصولی است که میان راحتی، صدای کم، چسبندگی و ایمنی تعادل ایجاد کند؛ نه صرفاً تاپری نرم یا گران‌قیمت.

بهرامی

Message

صدای مللتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

دستمزدی که لحظه‌ای تغییر می‌کند!



خودرو گرهای دارم و برای نصب یک نمایشگر جدید روی آن به یک مرکز نصب آپشن مراجعه کردم. تکنسین مربوطه پیش از نصب این قطعه، دستمزد خود را حدود ۲ میلیون تومان اعلام کرد. این درحالی است که پس از نصب این قطعه، تکنسین مذکور به بهانه این که جانمایی آن مشکل بوده و وقت بسیاری صرف این کار شده، تقاضای دریافت دستمزد ۷ میلیون تومانی را داشت!

۰۹۳۵***۹۷۱۵

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۵۸۸

گزینه ۱ ۳۹ درصد

گزینه ۲ ۱۱ درصد

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام یک از پارامترهای زیر منجر به خرابی موتور دارای توربوشارژ می‌شود؟ در پاسخ به این پرسش ۳۹ درصد به گزینه یک یعنی فشارهای بیش از حد در دورهای بالا و ۶۱ درصد به گزینه دوم یعنی استفاده از سوخت نامرغوب و اکتان‌های تقلبی رأی داده بودند.

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



نظرسنجی شماره ۲۵۸۹
سخت‌گیری پلیس راهور در کدام مورد زیر منجر به ارتقای ایمنی جاده‌ای می‌شود؟

۱- جریمه‌های سنگین و برخورد جدی با رانندگان متخلف کامیون و اتوبوس
۲- افزایش نرخ جریمه و اخذ ضبط گواهینامه رانندگان متخلف سواری

آیا ورود «فراری» به دنیای برقی‌ها جذاب است؟

«لوچه»؛ اسب سرکش بی‌صدای ایتالیایی



«فراری لوچه نقطه عطفی در تاریخ خودروساز ایتالیایی است؛ نخستین خودرو تمام‌برقی تولیدی این شرکت که با رویکردی متفاوت نسبت به سوپراسپرت‌های سنتی فراری توسعه یافته است. نام لوچه (Luce) در زبان ایتالیایی به معنای «نور» است و بر آغاز مرحله‌ای تازه در مسیر فناوری و طراحی این برند تاکید دارد.

باتری با ظرفیت ناخالص ۱۲۲ کیلووات-ساعت و معماری الکتریکی ۸۰۰ ولتی، بخش دیگری از فناوری این خودرو است. حداکثر توان شارژ اعلام‌شده ۳۵۰ کیلووات است و برد حرکتی خودرو طبق اطلاعات منتشرشده از ۵۳۰ کیلومتر فراتر می‌رود؛ البته برد واقعی به شرایط رانندگی، دما و سرعت حرکت وابسته است. لوچه از سامانه‌های پیشرفته مدیریت گشتاور، کنترل کشش و پایداری بهره می‌برد. معماری چهارموتوره امکان تنظیم مستقل نیروی محرکه چرخ‌ها را فراهم می‌کند و در کنار سامانه‌های کنترل شاسی، به بهبود چابکی خودرو کمک می‌کند. مهندسی اختصاصی محورهای الکتریکی و استفاده از فناوری‌های برگرفته از تجربه فراری در مسابقات، از ویژگی‌های فنی این مدل هستند. سیستم تعلیق فعال و کنترل یکپارچه سامانه‌های دینامیکی نیز در مدیریت حرکات بدنه و انتقال نیرو نقش دارند. قیمت پایه اعلام‌شده برای فراری لوچه در بازار اروپا حدود ۵۵۰ هزار یورو است. این رقم بسته به کشور، مالیات، تجهیزات سفارشی و هزینه‌های جانبی می‌تواند افزایش یابد. عرضه این خودرو برای مشتریان در اواخر سال جاری میلادی برنامه‌ریزی شده است



در طراحی خارجی، لوچه از فرم متعارف سوپراسپرت‌های موتوروسط فاصله گرفته و به یک گردن‌تورر چهاردر با تناسبات متفاوت تبدیل شده است. بدنه کشیده، ارتفاع نسبتاً کم، سطوح ساده و خطوط حساب‌شده، زبان طراحی مدرنی را شکل می‌دهند که در عین فاصله گرفتن از الگوهای کلاسیک فراری، تلاش می‌کند هویت این برند را حفظ کند. این خودرو با همکاری استودیو LoveFrom، با هدایت جانی آیو و مارک نیوسون طراحی شده است. ابعاد بدنه شامل طول ۵۰۲۶ میلی‌متر، عرض ۱۹۹۹ میلی‌متر، ارتفاع ۱۵۴۴ میلی‌متر و فاصله محوری ۲۹۶۱ میلی‌متر است. این ابعاد، فضای مناسبی برای یک خودرو چهاردر با قابلیت استفاده روزمره فراهم می‌کنند. رینگ‌های بزرگ و تایرهای عریض نیز علاوه‌بر ایجاد ظاهری قدرتمند، با نیازهای دینامیکی خودرویی با بیش از هزار اسب‌بخار قدرت هماهنگ هستند. یکی از مهم‌ترین بخش‌های پروژه لوچه، طراحی کابین آن است. برخلاف روند رایج در خودروهای برقی که استفاده گسترده از نمایشگرهای لمسی را در اولویت قرار می‌دهند، فراری در این مدل بر استفاده از کنترل‌های فیزیکی و تجربه لمسی راننده تاکید کرده است. داشبورد با چیدمانی منظم و تمرکز بر دسترسی سریع به عملکردهای اصلی طراحی شده است. مجموعه نشان‌دهنده‌ها، نمایشگر مرکزی و کنترل‌های مکانیکی با هدف ایجاد ارتباط مستقیم‌تر راننده با خودرو توسعه یافته‌اند. استفاده از کلیدها و کنترل‌های فیزیکی، علاوه‌بر ایجاد حس متفاوت در کابین، می‌تواند هنگام رانندگی نیاز به تمرکز بصری بر نمایشگر را کاهش دهد. کابین پنج‌نفره و چهاردر لوچه نیز نشان می‌دهد که فراری قصد دارد در کنار عملکرد اسپرت، فضای کاربردی‌تری نسبت به مدل‌های دونفره سنتی خود ارائه کند. باین حال، کیفیت نهایی ارگونومی، راحتی صندلی‌ها و فضای سرنشینان باید در آزمون‌های جاده‌ای بررسی شود. فراری لوچه از چهار موتور الکتریکی، یک موتور برای هر چرخ بهره می‌برد. این آرایش امکان کنترل دقیق‌تر توزیع گشتاور میان چرخ‌ها را فراهم می‌کند و با سامانه‌های کنترل پایداری و مدیریت کشش هماهنگ می‌شود. مجموع قدرت خودرو در حالت تقویتی به بیش از ۱۰۵۰ اسب‌بخار می‌رسد. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت حدود ۲/۵ ثانیه و حداکثر سرعت آن بیش از ۳۱۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. چنین ارقامی نشان می‌دهد که فراری تلاش کرده است ویژگی‌های عملکردی محصولات خود را در عصر الکتریکی نیز حفظ کند.

طراحی سیستم جدید

با توجه به این که کمپانی بامو در مدل CS M۴ از سیستم xDrive هوشمند استفاده کرده، آیا این مدل از xDrive با مدل‌های قبلی که در M۵ یا X۶ استفاده شده است، تفاوتی دارد؟

نوابی-کرج

«بله؛ در سیستم جدید xDrive بامو همان‌طور که خود کمپانی اعلام کرده، سعی شده است با استفاده از سیستم‌های کنترل‌لگر الکترونیکی، عملکرد و نحوه توزیع قدرت و نیرو به چرخ‌ها بهبود داده شود. در همین راستا سیستم‌های الکترونیکی بسیاری با سامانه چهارچرخ محرک xDrive هماهنگ شده‌اند تا در سخت‌ترین و دشوارترین شرایط نیز قدرت و گشتاور مدیریت‌شده بتواند خودرو را هدایت و کنترل کند. درواقع سیستم xDrive نسل جدید بامو تلفیقی از چند سیستم الکترونیکی چون سیستم کنترل پایداری دینامیکی، سیستم کنترل دینامیک درایو، سیستم کنترل فعال بدنه و سیستم کنترل کشش در گردش هستند تا قدرت و گشتاور مورد نیاز چرخ‌ها مدیریت و پایش شود و نتیجه این طراحی، پایداری بالا و عملکرد بهتر خودرو خواهد بود. این عامل سبب شده است خودروهای دو دیفرانسیل بامو با توزیع دقیق و محاسبه‌شده گشتاور بر سر چرخ‌ها، عملکرد مناسبی در مسیرهای سخت و چالش‌برانگیز داشته باشند.

کاهش فشار روغن

خودرو هیوندای ورنای دارم و به تازگی روغن‌موتور آن را تعویض کردم. با این حال به فاصله اندکی از تعویض روغن‌موتور، چراغ روغن به‌صورت چشمک زن در دورهای پایین روشن و خاموش شده و همراه با گاز دادن، به‌طور کامل خاموش می‌شود؛ مشکل چیست؟

موسوی-تهران

«ابتدا باید گفت عیب‌یابی از راه دور دست نیست و نیاز به بررسی بیشتر است. اما با توجه به آن چه شما گفتید، ممکن است یکی از سه حالت زیر در خودرو شما رخ داده باشد. نخست این که در صورت استفاده از فیلتر روغن بی‌کیفیت ممکن است این ایراد به‌وجود آمده باشد. زیرا اگر فیلتر نامرغوب باشد، سبب ایجاد افت فشار روغن در مدار شده که نتیجه آن روشن شدن چراغ روغن است که با گاز دادن فشار جبران‌شده و چراغ خاموش خواهد شد. همچنین در صورت وجود ایراد در فشنگی روغن یا اویل‌پمپ ممکن است این حالت در خودرو رخ دهد. نکته آخر این که اگر از روغن‌موتوری بی‌کیفیت استفاده کرده باشید، در دورموتور پایین، ویسکوزیته آن کاهش یافته و فشار در مدار پایین خواهد آمد. موارد مذکور منجر به روشن شدن چراغ روغن شده که با گاز دادن چراغ خاموش می‌شود.

سیستم کنترل سرعت

در یک سایت خودرویی خواندم که برخی مدل‌های پژو پارس ELX در سال‌های ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۱ به‌صورت سفارشی ساخته شده‌اند و دارای سیستم ACC هستند؛ این سیستم در خودرو چه کاربردی دارد؟

علیپور-سمنان

«سیستم کروز کنترل سرعت و شتاب خودرو را تثبیت می‌کند؛ اما گاهی این سیستم دچار نقص فنی شود و از این رو مهندسان سیستم تطبیق دهنده سرعتی یا ACC را طراحی کرده‌اند. بر این اساس هرگاه سنسور تشخیص فاصله متوجه نزدیک شدن خودرو به خودرو جلویی یا مانع دیگری شود، پیغامی را به‌واحده کنترل کننده الکتریکی ارسال می‌کند. بر این اساس واحد کنترل کننده الکتریکی نیز بار سال فرمان‌هایی ابتدا با کنترل در پیچه گاز و سپس با کاهش دورموتور و در صورت نیز عمل ترمزگیری، باعث کاهش سرعت خودرو می‌شود. بنابراین، این سیستم مانع از برخورد خودرو با خودرو یا مانع پیش‌رویش می‌شود. گفتنی است این سیستم روی بسیاری از خودروهای وارداتی و همین‌طور برخی مدل‌های پژو پارس نصب شده است



کشف ۵ میلیارد تومان لاستیک قاچاق در جنوب تهران



جانشین پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف ۲۷۴ حلقه لاستیک قاچاق در یک انبار در محدوده شهر ری خبر داد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما، سرهنگ کار آگاه اسماعیل عیدی، جانشین پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ در پی انجام اقدامات فنی و اطلاعاتی، از دیوی مقدیری لاستیک قاچاق در یک انبار واقع در خیابان رجایی محدوده شهر ری مطلع شدند.» وی افزود: «بررسی‌های اولیه نشان داد این محموله پس از تخلیه در انبار مذکور، به صورت غیر مجاز دپو شده و قرار بوده با استفاده از یک دستگاه وانت به بازار منتقل و عرضه شود.» جانشین پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ ادامه داد: «تیم عملیاتی پس از شناسایی دقیق محل، با هماهنگی قضایی و در یک عملیات غافلگیرانه وارد انبار

شده و موفق به کشف محموله لاستیک‌ها شدند.» سرهنگ عیدی با اشاره به این که در بازرسی انجام شده، تعداد ۲۷۴ حلقه لاستیک کشف شده که بنا بر بررسی‌های صورت گرفته، فاقد اسناد و مدارک قانونی و معتبر برای ورود و نگهداری بوده است، تصریح کرد: «در این رابطه پرونده قضایی تشکیل و متهم به همراه کالاهای مشکوفه برای انجام مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد.» وی با اشاره به اعلام ارزش بیش از ۵ میلیارد تومانی محموله از سوی کارشناسان گفت: «پلیس امنیت اقتصادی با جدیت با قاچاق و احتکار کالا برخورد می‌کند و شهروندان می‌توانند در صورت مشاهده هر گونه مورد مشکوک در این زمینه، مراتب را از طریق شماره ۳۱۱۰ به پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ اطلاع دهند.»

پشت هر حلقه تایر، سال‌ها تجربه و تخصص نهفته است؛

شصت و یک نفر از کارکنان باسابقه «کویر تایر» بازنشسته شدند



سپهر سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

ششمین مراسم تجلیل از بازنشستگان شرکت دانش بنیان کویر تایر با حضور معاون توسعه مدیریت و منابع استانداری خراسان جنوبی، مدیرکل تعاون، کار و رفاه اجتماعی استان، فرماندار بیرجند و مدیرعامل شرکت و جمعی از مسئولان استانی و شهرستانی برگزار شد

به گزارش روابط عمومی و ارتباطات شرکت دانش بنیان کویر تایر، در این مراسم از ۶۱ نفر از همکارانی که در فاصله مهرماه ۱۴۰۴ تا شهریورماه ۱۴۰۵ به افتخار بازنشستگی نائل شده‌اند، قدردانی به عمل آمد

این مراسم با هدف ارج نهادن به سال‌ها تلاش، تعهد و همراهی همکاران بازنشسته برگزار شد؛ افرادی که بخشی از مسیر رشد و بالندگی این مجموعه صنعتی را رقم زده‌اند و خدمات آنان در حافظه سازمانی کویر تایر ماندگار است

در این آیین، مستند مراسم بازنشستگی دو دوره پیشین کویر تایر به نمایش درآمد و اجرای موسیقی محلی، در کنار نمایش استندآپ کمدی، فضایی صمیمی و خاطره‌انگیز برای حاضران فراهم کرد ششمین آیین تجلیل از بازنشستگان کویر تایر، فرصتی برای پاسداشت سرمایه انسانی و قدردانی از سال‌ها تلاش و مسئولیت‌پذیری همکارانی بود که تجربه، تخصص و همراهی آنان در مسیر فعالیت و توسعه این مجموعه صنعتی ارزشمند است.

اهمیت برگزاری چنین مراسمی را باید فراتر از یک برنامه نمادین سازمانی ارزیابی کرد. در صنایع تولیدی، به‌ویژه در صنایعی مانند تایر سازی که دانش فنی، تجربه عملیاتی و مهارت‌های تخصصی نقش تعیین‌کننده‌ای در کیفیت محصول دارند، نیروی انسانی یکی از مهم‌ترین دارایی‌های سازمان محسوب می‌شود. بسیاری

از فرآیندهای تولید، نگهداری تجهیزات، کنترل کیفیت و توسعه محصولات جدید، حاصل سال‌ها تجربه و دانش انباشته کارکنانی است که بخش مهمی از عمر حرفه‌ای خود را در این مجموعه‌ها سپری کرده‌اند

صنعت تایر از جمله صنایعی است که تلفیقی از دانش مهندسی،



فناوری مواد، فرآیندهای پیچیده تولید و کنترل‌های دقیق کیفی را در بر می‌گیرد. به همین دلیل انتقال دانش و تجربه میان نسل‌های مختلف کارکنان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. بازنشستگان این صنعت را می‌توان بخشی از حافظه فنی و مدیریتی شرکت‌ها دانست؛ افرادی که تجربه حضور در دوره‌های مختلف

توسعه صنعت تایر کشور را در کارنامه خود دارند و نقش مهمی در شکل‌گیری ظرفیت‌های کنونی واحدهای تولیدی داشته‌اند در سال‌های اخیر، موضوع سرمایه‌انسانی به یکی از محورهای اصلی رقابت‌پذیری صنایع تبدیل شده است. بسیاری از شرکت‌های موفق جهان در کنار سرمایه‌گذاری روی تجهیزات، فناوری و خطوط تولید، برنامه‌های ویژه‌ای برای حفظ دانش سازمانی و انتقال تجربیات کارکنان باسابقه به نسل‌های جدید تدوین کرده‌اند. این موضوع در صنایعی نظیر تایر سازی که نیازمند مهارت‌های تخصصی و تجربه عملی گسترده هستند، اهمیت دوچندان پیدا می‌کند

کویر تایر نیز طی سال‌های فعالیت خود از یک واحد تولیدی به مجموعه‌ای دانش بنیان با سبد متنوعی از محصولات تبدیل شده است؛ مسیری که بدون مشارکت نیروی انسانی متخصص و متعهد امکان پذیر نبود. بسیاری از کارکنانی که امروز به افتخار بازنشستگی نائل می‌شوند، در مقاطع مختلف توسعه خطوط تولید، اجرای طرح‌های توسعه‌ای، ارتقای کیفیت محصولات و بومی‌سازی فناوری‌های مورد نیاز این صنعت نقش آفرینی کرده‌اند

از این منظر، تجلیل از بازنشستگان تنها قدردانی از گذشته نیست، بلکه یادآوری اهمیت سرمایه انسانی برای آینده نیز محسوب می‌شود. در شرایطی که صنعت تایر کشور برای رقابت در بازارهای داخلی و منطقه‌ای نیازمند نوآوری، توسعه فناوری و ارتقای بهره‌وری است، حفظ و انتقال دانش فنی حاصل از سال‌ها تجربه می‌تواند یکی از مهم‌ترین پشتوانه‌های ادامه این مسیر باشد

برگزاری آیین‌های تقدیر از کارکنان بازنشسته همچنین به تقویت فرهنگ سازمانی و افزایش تعلق خاطر در میان کارکنان شاغل کمک می‌کند؛ فرهنگی که در آن تلاش، تخصص و وفاداری سازمانی مورد توجه قرار می‌گیرد و به عنوان بخشی از هویت مجموعه حفظ می‌شود. این موضوع در نهایت می‌تواند به تقویت سرمایه اجتماعی سازمان و تداوم مسیر توسعه صنعتی شرکت کمک کند

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 و پیشنهادی
	26 و KB12		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	36 و KB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	22 و KB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	22 و KB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا
	44 و KB77		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-ساندر واستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰-کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-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 (آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	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-سویا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-بام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیووتا-TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون







مهندسی مر سدس بنز یعنی «AMG One»

◀ مر سدس بنز AMG One به سامانه ترمز کامپوزیتی بر فور منس AMG از نوع کربن سرامیکی مجهز شده است؛ ساختاری که برای تحمل تنش‌های حرارتی شدید و کاهش جرم مجموعه ترمز توسعه یافته است. در محور جلو، دیسک‌های تهویه‌شونده و سوراخ‌دار با ابعاد ۳۹۸ در ۳۸ میلی‌متر و کالیپرهای آلومینیومی ثابت ۶ پیستونه قرار دارند. در محور عقب نیز دیسک‌های ۳۸۰ در ۲۴ میلی‌متری با کالیپرهای چهار پیستونه وظیفه کاهش سرعت را بر عهده می‌گیرند. استفاده از مواد کربن سرامیکی، جرم قطعات ترمز و توده‌های فنربندی نشده را کاهش می‌دهد؛

موضوعی که می‌تواند به بهبود پاسخ‌گویی سیستم تعلیق، چسبندگی تایرها و دقت دینامیکی خودرو کمک کند. مقاومت حرارتی بالا نیز در ترمزگیری‌های پیاپی و سرعت‌های زیاد اهمیت ویژه‌ای دارد. این مجموعه با سامانه‌های ABS، دستیاب ترمز، کنترل پایداری الکترونیکی، سمر حله‌ای و ترمز پارک برقی یکپارچه شده است. همچنین طراحی رینگ‌ها و مسیرهای هدایت هوا به مدیریت حرارت ترمزها کمک می‌کند. ترکیب این فناوری‌ها با عملکرد فوق‌العاده AMG One، امکان کاهش سرعت کنترل‌شده را در خودرویی با حداکثر سرعت ۲۵۲ کیلومتر بر ساعت فراهم می‌سازد



اروپا به دنبال حفاظت از پایگاه صنعتی خود و چین در پی تثبیت جایگاهش در بازار خودروهای جهان؛ رقابت بر سر خودروهای برقی به زنجیره تامین و قطعه‌سازی رسیده است

اروپا هنوز از شبکه گسترده‌ای از قطعه‌سازان تخصصی برخوردار است، اما بر خور داری از توان مهندسی و ظرفیت تولید به معنای استقلال کامل در تامین مواد و اجزای مورد نیاز نیست

این وضعیت می‌تواند به باز آرای شبکه تامین، ادغام شرکت‌ها، تغییر محل تولید و افزایش همکاری‌های فرامرزی منجر شود. بنابراین، آینده قطعه‌سازی اروپا نه فقط به میزان فروش خودرو، بلکه به نحوه توزیع ارزش افزوده در زنجیره جدید خودروهای برقی بستگی دارد.

◀ تعرفه‌ها؛ فرصت تنفس یا راه‌حل پایدار؟

اروپا برای مدیریت فشار رقابتی چین به ابزارهای تجاری نیز متوسل شده است. اتحادیه اروپا پیش‌تر تعرفه‌هایی بر خودروهای تمام‌برقی ساخت چین اعمال کرده بود و اکنون محدود کردن واردات خودروهای هیبریدی چینی نیز به محور مذاکرات تجاری تبدیل شده است.

بر اساس گزارش‌های منتشرشده در حاشیه نمایشگاه، توافق موقت جدید اتحادیه اروپا و چین برای محدود کردن واردات خودروهای هیبریدی به بازار اروپا، با سقف سالانه ۳۵۰ هزار دستگاه مطرح شده است؛ هر چند جزئیات اجرایی توافق همچنان نیازمند روشن شدن است. انجمن خودروسازان اروپا نیز از این توافق به‌عنوان گامی برای کاهش تنش‌های تجاری استقبال کرده است. با این حال، تعرفه‌به‌تنهایی نمی‌تواند شکاف هزینه تولید را از میان ببرد. اگر محصولی با هزینه کمتر در یک زنجیره تامین یکپارچه تولید شود، افزایش حقوق ورودی ممکن است بخشی از مزیت قیمتی آن را کاهش دهد، اما لزوماً توان رقابت خودروساز داخلی را در حوزه بهره‌وری، سرعت توسعه یا فناوری ارتقا نمی‌دهد. سوی دیگر، شرکت‌های چینی می‌توانند بخشی از راهبرد خود را از صادرات مستقیم به تولید در بازار مقصد تغییر دهند. گسترش سرمایه‌گذاری و همکاری صنعتی در اروپا، از جمله برنامه‌های تولید مشترک و استفاده از ظرفیت کارخانه‌های موجود، می‌تواند اثر محدودیت‌های تجاری را کاهش دهد. به همین دلیل، بحث «ساخت اروپا» به یکی از موضوعات مهم سیاست صنعتی تبدیل شده است؛ سیاستی که هدف آن پیوند زدن دسترسی به حمایت‌های عمومی و بازار به ایجاد ارزش افزوده و اشتغال در منطقه است.

◀ اروپا برای حفظ صنعت خود به چه چیزی نیاز دارد؟

چالش اروپا تنها ورود خودروهای ارزان‌تر چینی نیست؛ مساله اصلی، حفظ توان رقابت در شریای است که فناوری، هزینه انرژی، سرمایه‌گذاری و زنجیره تامین هم‌زمان در حال تغییر هستند. اگر حمایت تجاری با اصلاح ساختار تولید، افزایش بهره‌وری و توسعه ظرفیت‌های راهبردی همراه شود، ممکن است هزینه واردات بالا برود، بی‌آن که توان صنعتی به همان نسبت تقویت شود. سیاست موثر باید از یک سودستری پایدار به مواد اولیه و قطعات حیاتی را تضمین کند و از سوی دیگر، امکان توسعه فناوری و تولید اقتصادی خودروهای برقی را فراهم آورد. سرمایه‌گذاری در فناوری مواد، تنوع بخشی به منابع تامین، ایجاد ظرفیت تولید باتری و تقویت همکاری میان خودروسازان و قطعه‌سازان، بخشی از این مسیر است. همچنین، قواعد حمایتی باید به ایجاد ارزش افزوده واقعی در اروپا منجر شود، نه صرفاً انتقال مرحله نهایی مونتاژ به داخل مرزهای اتحادیه.

◀ نبردی که سر نوشت قطعه‌سازی را هم تعیین می‌کند

نمایشگاه پاریس تصویری از صنعتی ارائه می‌دهد که در آن رقابت بر سر محصول نهایی، از رقابت بر سر زیرساخت تولید جدا نیست. خودروسازان چینی برای افزایش سهم بازار اروپا تلاش می‌کنند و شرکت‌های اروپایی در پی بازسازی مزیت‌های هزینه‌ای و فناوری خود هستند، اما نتیجه این تقابل تنها در آمار فروش برندها خلاصه نخواهد شد. جایگاه قطعه‌سازان، محل سرمایه‌گذاری، دسترسی به مواد حیاتی و میزان وابستگی به مراکز فرآوری نیز در این رقابت بازتعریف می‌شود. اگر اروپا نتواند ضمن حفظ همکاری‌های تجاری، وابستگی‌های پرخطر را کاهش دهد و تولید خودروهای برقی را اقتصادی‌تر کند، شبکه قطعه‌سازی آن فرصت سازگاری خواهد داشت. در مقابل، اگر شکاف هزینه و سرعت توسعه محصول پابرجا بماند، فشار برای انتقال تولید، ادغام شرکت‌ها و تغییر ساختار تامین ادامه پیدا می‌کند. درس مهم این تقابل برای هر کشور دارای صنعت خودرو آن است که توسعه صنعتی را نمی‌توان صرفاً با افزایش شمار خودروهای تولیدشده سنجید. عمق ساخت داخل، توان تولید قطعات راهبردی، دسترسی به فناوری، پایداری زنجیره تامین و امکان رقابت در هزینه، معیارهای تعیین‌کننده‌تری هستند. در صنعت خودرو، برنده نهایی لزوماً شرکتی نیست که محصول بیشتری معرفی می‌کند، بلکه بنگاهی است که بتواند از مواد اولیه تا محصول نهایی، زنجیره پای پایدار، اقتصادی و قابل رقابت ایجاد کند.



نور بالا

اگر خودروسازان اروپایی برای کاهش قیمت تمام‌شده به تامین کنندگان ارزان‌تر روی بیاورند، قطعه‌سازان داخلی با فشار بیشتری برای کاهش قیمت مواجه خواهند شد. این وضعیت می‌تواند به باز آرای شبکه تامین، ادغام شرکت‌ها، تغییر محل تولید و افزایش همکاری‌های فرامرزی منجر شود

فرآوری از آسیب‌پذیرترین بخش‌های زنجیره شناسایی شده‌اند. این موضوع یک تفاوت مهم میان ظرفیت تولید و استقلال صنعتی را آشکار می‌کند. ممکن است یک قطعه در اروپا طراحی و مونتاژ شود، اما مواد فرآوری شده یا اجزای اولیه آن از خارج تامین شوند. در چنین وضعیتی، محدودیت صادرات، اختلال لجستیکی یا افزایش هزینه مواد می‌تواند تولید کارخانه‌های اروپایی را تحت تأثیر قرار دهد.

برای قطعه‌سازان، پیماید این وابستگی صرفاً افزایش قیمت خرید نیست. تغییر ناگهانی در دسترسی به مواد اولیه، ضرورت نگهداری موجودی بیشتر، افزایش سرمایه در گردش و دشواری اجرای قراردادها، بلندمدت‌تر، انیز به همراه دارد. شرکت‌هایی که با حاشیه سود محدود و تعهدات تحویل دقیق فعالیت می‌کنند، ممکن است نتوانند افزایش هزینه را به‌طور کامل به خودروساز منتقل کنند. در نتیجه، فشار زنجیره تامین می‌تواند از تامین‌کننده مواد اولیه به قطعه‌ساز و سپس به خودروساز منتقل شود.

◀ قطعه‌سازان اروپایی زیر فشار دوگانه

قطعه‌سازان اروپایی در این رقابت با دو فشار هم‌زمان مواجه هستند. نخست، مشتریان اصلی آن‌ها برای کاهش هزینه تولید خودرو و عرضه محصولات ارزان‌تر تلاش می‌کنند. دوم، گذار



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

◀ نمایشگاه بین‌المللی خودرو پاریس در شریای آغاز شده که رقابت میان خودروسازان اروپایی و چینی دیگر به رونمایی از محصولات جدید، طراحی بدنه یا افزایش پیمایش خودروهای برقی محدود نیست. آن چه در سالن‌های نمایشگاه و هم‌زمان در مذاکرات تجاری بروکسل و یکن جریان دارد، رویارویی دو الگوی صنعتی است؛ از یک سو خودروسازان اروپایی با سابقه طولانی در مهندسی، برند، شبکه تامین و تولید قطعات قرار دارند و از سوی دیگر شرکت‌های چینی با تکیه بر زنجیره یکپارچه باتری، سرعت توسعه محصول، مقیاس تولید و ساختار هزینه متفاوت، سهم بیشتری از بازارهای جهانی را هدف گرفته‌اند. اهمیت این تقابل زمانی روشن‌تر می‌شود که بدانیم خودروهای برقی، برخلاف بسیاری از محصولات سنتی صنعت خودرو، فقط با تغییر موتور احتراق داخلی به موتور الکتریکی ساخته نمی‌شوند. در این خودروها، باتری، مواد معدنی فرآوری شده، نیمه‌رساناها، ترانزیستور، تجهیزات الکترونیکی قدرت و سامانه‌های مدیریت انرژی، سهم تعیین‌کننده‌ای در هزینه و مزیت رقابتی محصول دارند. بنابراین، کشوری که بتواند این اجزا را با هزینه کمتر، کیفیت پایدار و سرعت بیشتر تامین کند، حتی پیش از رسیدن خودرو به خط تولید، بخشی از رقابت را به سود خود تغییر داده است.

◀ رقابت از ویرین نمایشگاه به اقتصاد تولید رسیده است

برای سال‌ها، مزیت خودروسازان اروپایی بر پایه مهندسی پیشرفته، کیفیت ساخت، اعتبار برند، شبکه قطعه‌سازی و توان طراحی محصولات متنوع شکل گرفته بود. این مزیت همچنان اهمیت دارد، اما تغییر فناوری خودرو و ورود بازیگران تازه، بخشی از قواعد رقابت را دگرگون کرده است.

خودروسازان چینی در بسیاری از بخش‌های خودروهای برقی از پیوند نزدیک میان تولید باتری، توسعه سامانه‌های الکترونیکی و ساخت خودرو بهره می‌برند. این ارتباط می‌تواند زمان توسعه محصول را کاهش دهد و امکان هماهنگی بهتر میان اجزای اصلی خودرو را فراهم کند. در بازاری که فناوری باتری و نرم‌افزار با سرعت تغییر می‌کند، کوتاه‌تر شدن فاصله طراحی تا عرضه محصول، به یک مزیت اقتصادی تبدیل شده است. در مقابل، خودروسازان اروپایی با ساختارهای تولیدی گسترده، شبکه‌ای از تامین‌کنندگان تخصصی و هزینه‌های بالای نیروی انسانی و انرژی فعالیت می‌کنند. تغییر سریع فناوری نیز به معنای ضرورت سرمایه‌گذاری در خطوط تولید جدید، آموزش نیروی انسانی و بازطراحی شبکه تامین است؛ سرمایه‌گذاری‌هایی که بازگشت آن‌ها به حجم فروش و میزان استقبال مشتریان وابسته است. گزارش‌های منتشرشده از نمایشگاه نشان می‌دهد شرکت‌های اروپایی در حال تغییر رویکرد خود هستند. گروه استالانتیس با معرفی محصولات تازه در برندهای مختلف، بر توسعه خودروهای برقی مقرون به صرفه تمرکز کرده است. رونوین از ظرفیت افزایش تولید خودروهای برقی در فرانسه سخن گفته و فولکس واگن با عرضه محصول جدید برقی خود، به دنبال تقویت جایگاهش در بازار داخلی اروپاست. این اقدامات نشان می‌دهد پاسخ اروپا به رقابت چین، تنها در خواست حمایت تجاری نیست؛ بلکه بازنگری در هزینه تولید، سرعت توسعه محصول و ساختار سبد محصولات را نیز در بر می‌گیرد.

◀ زنجیره تامین؛ نقطه قوت چین و نگرانی اروپا

یکی از مهم‌ترین ابعاد این رقابت، وضعیت زنجیره تامین قطعات و مواد اولیه است. اروپا هنوز از شبکه گسترده‌ای از قطعه‌سازان تخصصی برخوردار است، اما بر خور داری از توان مهندسی و ظرفیت تولید به معنای استقلال کامل در تامین مواد و اجزای مورد نیاز نیست.

تحلیل منتشرشده از سوی انجمن خودروسازان اروپا درباره وابستگی‌های زنجیره تامین این صنعت نشان می‌دهد که ریسک اصلی در بسیاری از مواد و قطعات، تمرکز عرضه در تعداد محدودی از کشورها، تامین کنندگان و مراکز فرآوری است. این بررسی ۱۰ گروه از نهادهای حیاتی، از جمله نیمه‌رساناها، آهنرباهای عناصر نادر خاکی، سیلیسیم، مس و دسته‌سیم‌ها را ارزیابی کرده است. در ۶ گروه از این نهادهای، مراحل پایای و

چرخه خدمت‌رسانی خواهند شد و ظرفیت جابه‌جایی مسافران در خطوط تندرو را افزایش می‌دهند. «علیزاده با اشاره به تداوم روند نوسازی ناوگان در شرایط سخت تحریمی گفت: «در ادامه این روند، دودستگاه اتوبوس برقی ۲۶ متری، پنج دستگاه اتوبوس برقی ۱۸ متری و ۱۰ دستگاه شارژر بر تابل مخصوص این اتوبوس‌ها نیز وارد کشور شده‌اند که پس از طی مراحل گمرکی و تشریفات قانونی، به تهران منتقل و برای خدمات‌رسانی آماده خواهند شد.» وی با تأکید بر اهمیت توسعه ناوگان برقی اظهار کرد: «نوسازی ناوگان و بهره‌گیری از اتوبوس‌های برقی، علاوه بر افزایش ظرفیت جابه‌جایی مسافران و ارتقای کیفیت خدمات حمل‌ونقل عمومی، نقش مؤثری در کاهش آلاینده‌های هوا و حرکت به سوی حمل‌ونقل پاک دارد.» مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران خاطر نشان کرد: «تداوم این اقدامات در شرایط محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها، با هدف پاسخ‌گویی به نیاز سفرهای روزانه شهروندان و بهبود خدمات اتوبوسرانی پایتخت دنبال می‌شود.»

«به نقل از شهرداری تهران، مهدی علیزاده، مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران از ورود ۳۱ دستگاه اتوبوس دو کابین دیزل جدید به پایتخت خبر داد و اظهار کرد: «با آغاز فعالیت این اتوبوس‌ها، روند تقویت و نوسازی ناوگان پنج خط تندرو تهران ادامه خواهد یافت.» وی در تشریح روند فعالیت اتوبوس‌های جدید گفت: «این اتوبوس‌ها پس از انجام اقدامات اولیه و نصب تجهیزات مورد نیاز، در پنج خط تندرو تهران به کار گرفته می‌شوند. اتوبوس‌های وارد شده بر اساس نیاز خطوط تندرو توزیع می‌شوند تا پس از تکمیل مراحل آماده‌سازی به ناوگان عملیاتی این خطوط اضافه شوند.» علیزاده افزود: «بر اساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، از مجموع این اتوبوس‌ها، ۶ دستگاه به خط یک تندرو، هفت دستگاه به خط سه، ۱۰ دستگاه به خط چهار، سه دستگاه به خط ۹ و پنج دستگاه به خط ۱۰ اختصاص می‌یابد.» مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران ادامه داد: «این اتوبوس‌ها پس از انجام اقدامات فنی اولیه و نصب تجهیزات مورد نیاز، وارد

ورود ۳۱ اتوبوس دو کابین جدید به تهران



رئیس پلیس راهور تهران بزرگ مطرح کرد؛

مقررات اسکوتر در انتظار ابلاغ است

از اسکیت و اسکوتر برای رفت و آمد در معابر شهری گفت: «موضوع ضوابط و مقررات مربوط به تردد این وسایل در پلیس راهور فراجاد در حال بررسی است و تاکنون دستورالعمل نهایی در این زمینه به پلیس راهور تهران بزرگ ابلاغ نشده است.»

وی با هشدار نسبت به تردد با این وسایل در مسیرهای پرخطر، به‌ویژه خطوط و یژه اتوبوس‌رانی اظهار کرد: «حرکت در مسیر اتوبوس‌ها می‌تواند خطر آفرین باشد؛ چراکه اتوبوس وسیله نقلیه سنگینی است و توقف ناگهانی آن دشوارتر از خودروهای معمولی است. از این رو، تردد دانش‌آموزان با اسکیت و اسکوتر در چنین مسیرهایی می‌تواند احتمال وقوع حوادث جدی را افزایش دهد.»

رئیس پلیس راهور تهران بزرگ بر ضرورت آگاه‌سازی خانواده‌ها تأکید کرد و گفت: «والدین باید فرزندان خود را با خطرات تردد در معابر عمومی آشنا کنند و تا زمان ابلاغ ضوابط مشخص، از رفت و آمد با این وسایل در مسیرهای پرخطر جلوگیری شود.»

موسوی‌پور با تأکید بر نقش آموزش و مشارکت خانواده‌ها در ارتقای ایمنی ترافیکی دانش‌آموزان خاطر نشان کرد: «اجرای برنامه‌های پیشگیرانه در کنار رعایت مقررات از سوی شهروندان می‌تواند به کاهش خطرات ترافیکی در اطراف مدارس کمک کند.»



رئیس پلیس راهور تهران بزرگ همچنین با اشاره به ظرفیت این تجربه برای استفاده در دیگر استان‌ها گفت: «در صورت تکمیل و ارزیابی نتایج طرح، می‌توان تجربه اجرای آن را در قالب برنامه‌ای فرهنگی و ترافیکی به سایر مناطق کشور معرفی کرد. بر همین اساس، برگزاری برنامه‌ای در بهمن‌ماه برای ارائه تجربه‌ها و نتایج این طرح نیز مطرح شده است.»

«هشدار درباره تردد دانش‌آموزان با اسکیت و اسکوتر موسوی‌پور در بخش دیگری از این گفت‌وگو درباره استفاده دانش‌آموزان

«به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «مهر» سردار سید ابوالفضل موسوی‌پور، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ با تشریح برنامه‌های پلیس برای مدیریت ترافیک پایتخت در آغاز سال تحصیلی، از اجرای طرح حضور بانوان پلیس مقابل مدارس دخترانه به‌عنوان یکی از برنامه‌های جدید در حوزه ایمنی دانش‌آموزان یاد کرد.

وی با اشاره به این که برنامه‌ریزی برای مدیریت ترافیک مهرماه از ماه‌های قبل آغاز شده است، اظهار کرد: «از ابتدای مردادماه، جلسات مشترکی با حضور مجموعه‌های مرتبط با حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران برگزار شد تا شرایط لازم برای بازگشایی مدارس و مدیریت تردد در معابر پایتخت فراهم شود.» موسوی‌پور افزود: «این جلسات با رویکرد «مادگی پیشگیرانه، اقدام هماهنگ و هدفمند و مشارکت شهروندان» برگزار شد و در جریان بررسی راهکارهای مختلف برای ارتقای ایمنی مدارس، پیشنهاد حضور بانوان پلیس راهور مقابل مدارس دخترانه مطرح شد.»

وی ادامه داد: «این پیشنهاد از سوی یکی از همکاران خانم در جریان جلسات کارشناسی ارائه شد و پس از بررسی، مورد استقبال قرار گرفت. در ادامه، مراحل کارشناسی، دریافت مجوزهای لازم و آموزش نیروها انجام شد تا این طرح از ابتدای مهرماه به اجرا درآید.»

«استقبال شهروندان از حضور بانوان پلیس در مدارس دخترانه رئیس پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به بازخوردهای مثبت اجرای این طرح گفت: «حضور بانوان پلیس مقابل مدارس دخترانه با استقبال شهروندان مواجه شده است و می‌تواند به افزایش تعامل با دانش‌آموزان و خانواده‌ها و تقویت رعایت مقررات ترافیکی در اطراف مدارس کمک کند.» وی با تأکید بر اهمیت تأمین امنیت و آرامش دانش‌آموزان هنگام ورود و خروج از مدارس افزود: «مدیریت ترافیک اطراف مراکز آموزشی تنها به روان‌سازی عبور و مرور محدود نمی‌شود، بلکه حفظ ایمنی دانش‌آموزان و همراهی خانواده‌ها نیز از اولویت‌های پلیس راهور است.»

33 CROSS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو...ایده آل
www.mvmco.ir



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: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیل‌بورد
Billboard



اسکالید IQ؛ شکوه کادیلاک در عصر برقی

کمپین تبلیغاتی کادیلاک اسکالید IQ با شعار تحول یک نماد لوکس، بر تلفیق اصالت آمریکایی و فناوری تمام‌برقی تمرکز دارد. کادیلاک در این کمپین، طراحی باشکوه، نمایشگر ۵۵ اینچی، فناوری رانندگی بدون دخالت دست Super Cruise و پیمایش تخمینی ۷۴۰ کیلومتری را برجسته می‌کند. هدف، معرفی نسل تازه‌ای از شاسی‌بلندهای لوکس است که بدون آلایندگی آگزوز، قدرت، تجمل و نوآوری را ترکیب می‌کند.

نسل جدید حفاظت از پیشران‌های مدرن

توسعه موتورهای احتراق داخلی با فناوری‌هایی نظیر توربوشارژر، تزریق مستقیم سوخت و کاهش حجم پیشران، نیاز به روغن‌های موتور با عملکرد حفاظتی پیشرفته‌تر را افزایش داده است. استاندارد API SP که از ماه می ۲۰۲۰ معرفی شد، برای پاسخ‌گویی به بخشی از این نیازهای مهندسی توسعه یافت. یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های این استاندارد، مقابله با پدیده احتراق زودرس در دور موتور پایین LSPi است؛ پدیده‌ای غیرعادی که به‌ویژه در موتورهای بنزینی توربوشارژ با تزریق مستقیم سوخت رخ می‌دهد و می‌تواند سبب ایجاد فشارهای مخرب داخل سیلندر شود.

فرمولاسیون روغن‌های API SP همچنین الزامات سخت‌گیرانه‌تری برای کاهش سایش زنجیر تایم، کنترل رسوبات دمای بالا روی پیستون‌ها و قطعات توربوشارژر و مقابله با تشکیل لجن و لاک روغنی دارد. پایداری اکسیداسیونی مناسب نیز اهمیت زیادی دارد؛ زیرا روغن در معرض دما و تنش‌های حرارتی بالا قرار می‌گیرد و باید ویژگی‌های روان‌کاری خود را در طول دوره سرویس حفظ کند. این الزامات به افزایش قابلیت اطمینان موتور و کاهش خطر آسیب‌های ناشی از روان‌کاری نامناسب کمک می‌کنند. با این حال API SP به‌تنهایی نشان‌دهنده گرانروی روغن نیست. مشخصاتی مانند SAE W۲۰ یا W۳۰ رفتار گرانروی روغن را در دماهای مختلف مشخص می‌کنند؛ درحالی‌که API SP سطح عملکرد و الزامات حفاظتی آن را نشان می‌دهد. برای انتخاب صحیح روغن، رعایت هم‌زمان گرانروی توصیه‌شده سازنده، استاندارد عملکرد مورد نیاز و تاییدیه‌های اختصاصی خودرو ضروری است. همچنین روغن API SP در موتورهایی که استانداردهای قدیمی‌تر مانند API SN برای آن‌ها توصیه شده، معمولاً قابل استفاده است؛ مشروط بر این‌که سایر الزامات فنی سازنده رعایت شوند.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir



نکته آموزشی

ترموستات؛ تنظیم‌کننده دمای حیاتی موتور



کردن سایش ناشی از کارکرد طولانی در دمای پایین کمک می‌کند. خرابی ترموستات در حالت بسته می‌تواند موجب داغ شدن بیش از حد موتور شود؛ درحالی‌که گیر کردن آن در حالت باز، گرم شدن پیشران را به تاخیر می‌اندازد. بنابراین، بررسی و تعویض به‌موقع ترموستات مطابق دستورالعمل سازنده، برای حفظ سلامت موتور ضروری است.

ترموستات یکی از اجزای مهم سامانه خنک‌کاری موتور است که وظیفه تنظیم جریان مایع خنک‌کننده میان موتور و رادیاتور را برعهده دارد. هنگام سرد بودن موتور، ترموستات مسیر رادیاتور را محدود می‌کند تا پیشرانه سریع‌تر به دمای کاری مناسب برسد. با افزایش دما، سوپاپ ترموستات به‌تدریج باز می‌شود و انتقال حرارت به رادیاتور را امکان‌پذیر می‌کند. عملکرد صحیح این قطعه به کاهش مصرف سوخت، بهبود رانندگی و محدود

کرمانده‌ت‌ه
KME

دانلود کاتالوگ

KME EAGLE HEV