



آغاز فروش اقساطی «لاماری اکو»
با تحویل ۶۰ روزه



نهاد علی بیگزاده

روزنامه نگار

خودروهای هیبریدی؛ ضرورت عبور از تصمیم‌های مقطعی

حرکت خودرو سازان داخلی به سمت تولید خودروهای هیبریدی را باید نشانه‌ای از تغییر تدریجی رویکرد صنعت خودرو کشور دانست. تغییری که در صورت پشتیبانی سیاست‌های صنعتی و اقتصادی، می‌تواند به کاهش مصرف سوخت و ارتقای فناوری قوای محرکه، منجر شود.

تیتراهای امروز

Titles

در پانزدهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز عنوان شد

نخستین خودروی بلاگین-هیبرید کشور در دو نسخه عمومی و شخصی عرضه می‌شود

صفحه ۴

شماره گذاری بیش از ۱۳ هزار دستگاه خودرو «سایپا» طی دو هفته

صفحه ۱۰

دریافت اعتبار ویژه مالیاتی برای دو پروژه فناوریانه ایرانول

صفحه ۱۱

قیمت گذاری دستوری هم گره بازار خودرو را باز نکرد؛

صنعت خودرو در آستانه ورشکستگی است؟

صفحه ۷

در گفت و گو با دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران مطرح شد:

ضرورت اصلاح فوری مقررات برای نجات تولید

تسهیل فرآیندهای گمرکی، مالیاتی و بیمه‌ای می‌تواند فشار بر واحدهای تولیدی را کاهش دهد و از توقف زنجیره تامین خودرو جلوگیری کند

صفحه ۱۴

مدیرعامل «سازه پوشش ماموت»

در آیین ورود این شرکت به بورس اعلام کرد:

عرضه سهام شرکت‌های خودرویی «گروه صنعتی ماموت» در بورس تهران

صفحه ۵

چینی‌ها در مورد بردافزاهای هزار کیلومتری دروغ نمی‌گویند؛

شکست بنزینی‌ها!

صفحه ۶

یک کارشناس اقتصادی

در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

افزایش تولید خودرو چرا به کاهش قیمت‌ها منجر نمی‌شود؟

صفحات ۳ و ۲



نمایشگاه خودرو پاریس ۲۰۲۶ چه دستاوردی داشت؟

صفحه ۸

بازگشت پر قدرت اروپایی‌ها برای کنترل چینی‌ها

اتهابان | آتیه‌شناسانی
حس خوب، خرید مطمئن

ارتباط با ما ۰۲۱-۶۶۵۷۲۶۳۵

پیش پرداخت: ۳,۷۰۰ میلیارد

اقساط ۵ سال / قیمت قطعی



فروش ویژه TOOCA PLUS

BMW 225L GRAN COUPE

عرضه توسط پرشیما خودرو
(گروه پرشیما موبیلیتی)



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۰۲۱-۴۵۹۱

www.Persiakhodro.ir

«ویمو» (Waymo)، شرکت توسعه فناوری خودروهای خودران متعلق به هلدینگ آلفابت، خدمات تجاری تاکسی‌های رباتیک خود را سمار خیابان‌های پرترافیک لاس‌وگاس را امتحان کرد؛ شهری که به شبزنده‌داری و جریان بی‌پایان زندگی شهرت دارد و اکنون میزبان رانندگانی از جنس هوش مصنوعی شده است که هرگز خسته نمی‌شوند و نیازی به خواب ندارند. این سرویس در بدو ورود با استقبال گسترده‌ای مواجه شده و بیش از ۱۰۰ هزار نفر از شهروندان و گردشگران برای تجربه سفر با آن در فهرست انتظار ثبت‌نام کرده‌اند. ناوگان فعال ویمو در این شهر ترکیبی از کراس‌اورهای نام‌آشنای جگوار Pace-I و مینی‌ون‌های برقی اختصاصی «وهای» (Ojai) ساخت خودروساز چینی «زیکر» (Zeeker) است. بخش عمده این ناوگان را ون‌های جادار زیکر تشکیل می‌دهند که در سوند

تاکسی‌های بدون راننده به خیابان‌های بدون خواب لاس‌وگاس رسیدند



خودروهای هیبریدی؛ ضرورت عبور از تصمیم‌های مقطعی

تبدیل شود. دولت باید با تدوین مقررات بایات، تسهیل سرمایه‌گذاری، حمایت از پژوهش و توسعه، ایجاد مشوق‌های هدفمند و کاهش ناطمینانی اقتصادی، شرایطی را فراهم کند که تولیدکننده بتواند برای چند سال آینده برنامه‌ریزی کند. خودروسازی که نمی‌داند مقررات واردات، تعرفه‌ها، مشوق‌های تولید یا الزامات فنی در سال‌های آینده چه تغییری خواهند کرد، نمی‌تواند باطمینان منابع خود را به توسعه فناوری‌های پر هزینه اختصاص دهد. از سوی دیگر، توسعه خودروهای برقی بدون ایجاد زیرساخت شارژ، نظام خدمات پس از فروش، تامین قطعات و سازوکار باز یافت باتری، با محدودیت جدی مواجه خواهد شد. در خودروهای هیبریدی نیز دسترسی به تجهیزات عیب‌یابی، آموزش تعمیرکاران و تامین قطعات تخصصی باید همزمان با افزایش تولید توسعه یابد. همچنین حمایت از مصرف‌کننده از طریق سیاست‌های مالیاتی و اعتباری هدفمند، تنها زمانی اثربخش خواهد بود که هزینه مالکیت خودرو، توان خرید خانوار و منافع واقعی کاهش مصرف سوخت در محاسبات لحاظ شود. مساله اصلی، نبود یک چارچوب الزام‌آور و هماهنگ برای حرکت صنعت خودرو به سمت فناوری‌های نوین است. سند بالادستی مورد نیاز باید فراتر از تعیین اهداف کلی، شامل تقسیم‌مسئولیت دستگاه‌ها، زمان‌بندی اجرا، منابع مالی، اهداف قابل سنجش برای کاهش مصرف سوخت، برنامه توسعه زیرساخت و شاخص‌های داخلی‌سازی باشد. همچنین باید سازوکاری برای ارزیابی سالانه عملکرد دستگاه‌های مسئول و اصلاح برنامه‌ها براساس نتایج واقعی پیش‌بینی شود. بدون ضمانت اجرا و پاسخ‌گویی، چنین سندی نیز ممکن است به مجموعه‌ای از اهداف اعلامی تبدیل شود که در عمل اثری بر تصمیم‌های تولیدی و سرمایه‌گذاری ندارد. حرکت خودروسازان داخلی به سمت محصولات هیبریدی، فرصتی برای بازتعریف راهبرد صنعت خودرو ایران است؛ فرصتی که نباید در چارچوب عرضه چند محصول یا رقابت تبلیغاتی میان شرکت‌ها محدود بماند. اگر دولت توسعه این فناوری‌ها را بخشی از سیاست انرژی، صنعتی و حمل‌ونقل کشور بداند، می‌توان میان توان تولید داخل، کاهش مصرف سوخت، ارتقای کیفیت و توسعه بازار ارتباط برقرار کرد.

صنعت خودرو برای عبور از فناوری‌های قدیمی به فناوری‌های جدید، بیش از وعده و پخش‌نامه به ثبات تصمیم‌گیری نیاز دارد. خودروهای هیبریدی و برقی زمانی به یک مسیر پایدار صنعتی تبدیل می‌شوند که دولت نقشه راهی الزام‌آور تدوین کند، منابع و مشوق‌ها را هدفمند اختصاص دهد و اجرای تعهدات را به صورت مستمر ارزیابی کند. در غیر این صورت، حرکت امروز خودروسازان ممکن است با تغییر سیاست‌ها و محدودیت منابع، به تجربه‌ای مقطعی تبدیل شود؛ تجربه‌ای که نه به تحول فناوری می‌انجامد و نه ظرفیت واقعی صنعت خودرو کشور را ارتقا می‌دهد

حرکت خودروسازان داخلی به سمت تولید خودروهای هیبریدی را باید نشانه‌ای از تغییر تدریجی رویکرد صنعت خودرو کشور دانست؛ تغییری که در صورت پشتیبانی سیاست‌های صنعتی و اقتصادی، می‌تواند به کاهش مصرف سوخت، ارتقای فناوری قوای محرکه و افزایش توان رقابتی تولیدکنندگان داخلی منجر شود. با این حال، توسعه خودروهای هیبریدی و برقی صرفاً با تصمیم یک

خودروساز یا عرضه چند محصول جدید محقق نمی‌شود. این مسیر به برنامه‌ای ملی، حمایت هدفمند دولت و تدوین سند بالادستی لازم‌الاجرا نیاز دارد؛ سندی که تکلیف صنعت، بازار، زیرساخت و نظام تامین مالی را به صورت روشن مشخص کند. واقعیت این است که گذار به فناوری‌های نوین حرکتی، پیش از آن که یک انتخاب تبلیغاتی یا محصولی باشد، تصمیمی صنعتی و اقتصادی است. خودروهای هیبریدی با ترکیب موتور احتراق داخلی و موتور الکتریکی، امکان کاهش مصرف سوخت را بدون وابستگی کامل به زیرساخت شارژ فراهم می‌کنند. در مقابل، خودروهای تمام‌برقی می‌توانند در صورت تامین برق مناسب، توسعه شبکه شارژ و مدیریت هزینه باتری، سهم مهمی در کاهش مصرف فرآورده‌های نفتی و آلایندگی شهری داشته باشند. بنابراین، سیاست‌گذاری صحیح نباید این دو فناوری را در تقابل یا یکدیگر قرار دهد، بلکه باید براساس شرایط اقتصادی، توان صنعتی و نیاز بازار، مسیر توسعه هر کدام را مشخص کند. برای صنعتی مانند خودروسازی ایران که با محدودیت منابع مالی، دشواری دسترسی به فناوری‌های پیشرفته و فشار هزینه‌های تولید مواجه است، توسعه قوای محرکه هیبریدی و برقی بدون برنامه‌ریزی بلندمدت دشوار خواهد بود. طراحی و تولید این خودروها به دانش فنی در حوزه مدیریت انرژی، سامانه‌های الکترونیکی، باتری، موتورهای الکتریکی و سامانه‌های کنترل نیاز دارد. از این رو، اگر هدف صرفاً مونتاژ محصولات وارداتی یا وابستگی به مجموعه‌ای آماده باشد، ارزش افزوده داخلی و انتقال فناوری در سطح محدودی باقی می‌ماند. سیاست صنعتی باید به گونه‌ای تنظیم شود که همکاری فناوریانه، داخلی‌سازی تدریجی قطعات راهبردی و تربیت نیروی متخصص در کنار عرضه محصول قرار گیرد. در این میان، نقش دولت تعیین‌کننده است؛ اما حمایت دولتی نباید به دخالت در مدیریت خودروسازان یا توزیع منابع بدون معیار

طراحی شده و پس از انتقال به ایالات متحده، به نسل ششم سخت‌افزارها و سنسورهای رانندگی خودران ویمو مجهز شده‌اند. این سرویس هم‌اکنون مناطقی نظیر حذفاصل تقاطع بولدر تا خیابان صحرا (Sahara Avenue) و نواحی اسپرینگولی تا وینچستر را تحت پوشش دارد و از طریق اپلیکیشن اختصاصی ویمو در دسترس عموم قرار گرفته است. لاس‌وگاس با چراغ‌های خیره‌کننده نئون، از دحام‌عابران پیاده و رانندگی غیرقابل پیش‌بینی برخی مسافران، یکی از چالش‌برانگیزترین بسترها برای سنجش سامانه‌های خودران است؛ محیطی پرالتهاب که حتی با تجربه‌ترین رانندگان انسانی رادجار حواس‌پرتی می‌کند. با این حال، آرایش کاملی از رادارهای لایدار، دوربین‌های دقیق و پردازش لحظه‌ای هوش مصنوعی، خطاهای ناشی از خستگی و خواب‌آلودگی را حذف می‌کند.

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

افزایش تولید خودرو چرا به کاهش قیمت‌ها منجر نمی‌شود؟



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

بازار خودرو در سال‌های اخیر با وجود افزایش تیراژ تولید، همچنان با قیمت‌های بالا، کاهش قدرت خرید و فاصله میان نرخ کارخانه و بازار آزاد مواجه بوده است. این وضعیت نشان می‌دهد که افزایش تعداد خودروهای تولیدشده، به تنهایی نمی‌تواند تعادل بازار را برقرار کند و کاهش قیمت‌ها به مجموعه‌ای از عوامل اقتصادی، ساختاری و سیاست‌گذاری وابسته است. علی‌منصوری، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» درباره دلایل بی‌اثر بودن افزایش تیراژ بر کاهش قیمت خودرو گفت: «افزایش تولید زمانی می‌تواند به کاهش قیمت منجر شود که رشد عرضه از نظر اقتصادی موثر باشد و با کاهش هزینه‌های تولید یا افزایش رقابت همراه شود؛ صرف افزایش تعداد خودروهای تولیدشده، بدون توجه به ساختار هزینه‌ها و شرایط عرضه، تصمیمی برای ارزان شدن خودرو نیست.» وی افزود: «قیمت‌گذاری دستوری در شرایطی که قیمت‌های تعیین‌شده با هزینه‌های واقعی تولید فاصله داشته باشند، می‌تواند به شکل‌گیری شکاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد منجر شود و افزایش تولید نیز زمانی به نفع مصرف‌کنندگان خواهد بود که با عرضه موثر، ارتقای بهره‌وری، بهبود زنجیره تامین، کاهش هزینه‌های قابل کنترل و تقویت رقابت همراه شود.» این کارشناس اقتصادی همچنین تاکید

کرد: «کاهش قدرت خرید خانوارها باید در سیاست تولید مورد توجه قرار گیرد و نمی‌توان انتظار داشت صرف افزایش تیراژ، در کوتاه‌مدت کاهش محسوسی در قیمت خودرو ایجاد کند.»

افزایش تولید خودرو معمولاً یکی از مهم‌ترین راهکارهای تنظیم بازار معرفی می‌شود. چرا با وجود تاکید بر افزایش تیراژ، مصرف‌کنندگان الزاماً کاهش قیمت را تجربه نمی‌کنند؟

افزایش تولید زمانی می‌تواند به کاهش قیمت منجر شود که رشد عرضه از نظر اقتصادی موثر باشد و با کاهش هزینه‌های تولید یا افزایش رقابت همراه شود. صرف افزایش تعداد خودروهای تولیدشده، بدون توجه به ساختار هزینه‌ها و شرایط عرضه، تصمیمی برای ارزان شدن خودرو نیست. اگر هم‌زمان با رشد تولید، قیمت مواد اولیه، قطعات، دستمزدها، هزینه‌های مالی و سایر نهاده‌ها افزایش پیدا کند، ممکن است هزینه تمام‌شده هر خودرو همچنان بالا بماند

از طرف دیگر، باید میان تولید و عرضه موثر تفاوت قائل شد. خودرویی که تولیدشده اما به دلایل مختلف هنوز به دست مصرف‌کننده نرسیده است، نمی‌تواند در کوتاه‌مدت اثر مستقیمی بر تنظیم بازار داشته باشد. بنابراین، برای ارزیابی نتیجه سیاست افزایش تولید باید بررسی کنیم چه تعداد خودرو واقعاً به بازار عرضه شده، تقاضای مصرفی چه وضعیتی دارد و ساختار قیمت‌گذاری چگونه عمل می‌کند

آیا می‌توان گفت افزایش هزینه‌های تولید، اثر مثبت رشد تیراژ را خنثی می‌کند؟

در برخی شرایط، بله. افزایش تیراژ می‌تواند از طریق استفاده بهتر از ظرفیت خطوط تولید و توزیع هزینه‌های ثابت میان تعداد بیشتری خودرو، هزینه



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 ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



جنال ۳۰۰ کیلومتر بر ساعتی کوروت «Z06» در کانادا



پلیس سوار نظام سلطنتی کانادا (RCMP) در استان نوا اسکوشیا در پی تعقیب راننده یک دستگاه شورولت کوروت Z06CA ویدئویی را از رانندگی جنون آمیز وی در جاده‌های عمومی ضبط کرده‌و در شبکه اجتماعی تیک تاک منتشر کرده است. در این ویدئو، نشانگر سرعت دیجیتال خودرو پلیس عدد ۳۰۱ کیلومتر بر ساعت (۱۸۶ مایل بر ساعت) را ثبت می کند. بر اساس شواهد موجود، کارشناسان پلیس معتقدند این نمایش خطرناک در جاده‌های اطراف منطقه «آنتیگویش» (Antigonish) ضبط شده است. یکی از وحشتناک ترین بخش های این ویدئو، لحظه عبور راننده از یک تقاطع جاده‌ای با سرعتی نزدیک به ۲۸۰ کیلومتر بر ساعت (۱۷۴ مایل بر ساعت) است؛ حرکتی

انتحاری که در صورت ورود ناگهانی هر گونه وسیله نقلیه با عابر پیاده، فاجعه‌ای جبران ناپذیر رقم می‌زد. پلیس در بیانیه خود با تاکید بر این که خودرو در سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت بیش از ۸۳ متر را تنها در یک ثانیه طی می کند، خاطر نشان کرد که در این شرایط، سیستم ترمزگیری به صدها متر مسافت نیاز دارد و راننده در برابر خطرات ناگهانی مانند عبور حیات وحش یا موانع جاده‌ای عملاً هیچ زمان واکنشی نخواهد داشت. گروهبان جیمز جسون در این باره اعلام کرد: «رانندگی با چنین سرعتی هچان نیست، بلکه تهدید مستقیم جان انسان‌هاست و یک اشتباه کوچک عواقب مرگباری خواهد داشت.»

متوسط تولید را کاهش دهد؛ اما این اتفاق قطعی نیست. اگر رشد تیراژ با افزایش شدید قیمت نهاده‌ها، هزینه تامین مالی و هزینه تامین قطعات همراه باشد، صرفه حاصل از تولید بیشتر ممکن است از بین برود نکته مهم این است که هزینه تولید خودرو فقط به دستمزد نیروی انسانی و مواد مصرفی محدود نمی شود. هزینه سرمایه در گردش، خواب سرمایه، تامین قطعات، بهر موری خطوط تولید و شرایط پرداخت به قطعه سازان نیز بر قیمت تمام شده اثر می گذارند. در نتیجه، سیاست افزایش تولید باید با اصلاح ساختار هزینه‌ها و ارتقای بهر موری همراه باشد؛ در غیر این صورت، ممکن است تیراژ بالا برود، اما هزینه تولید و قیمت نهایی همچنان در سطوح بالایی باقی بماند

قیمت گذاری دستوری چه نقشی در ایجاد فاصله میان قیمت کارخانه و بازار آزاد دارد؟ آیا این سیاست در عمل به نفع مصرف کننده تمام شده است؟

برای پاسخ دقیق باید میان هدف سیاست و نتیجه اجرای آن تفاوت قائل شویم. هدف قیمت گذاری دستوری، حمایت از مصرف کننده و جلوگیری از افزایش بی رویه قیمت هاست؛ اما اگر قیمت تعیین شده با واقعیت هزینه‌های تولید فاصله داشته باشد و سازو کار عرضه نیز نتواند تقاضای موجود را پوشش دهد، احتمال شکل گیری شکاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد افزایش پیدا می کند. در چنین وضعیتی، بخشی از منفعت ناشی از اختلاف قیمت ممکن است به جای مصرف کننده واقعی، نصیب افرادی شود که امکان دسترسی به خودرو با قیمت کارخانه و فروش آن در بازار آزاد را دارند. البته میزان این اثر به شیوه عرضه، محدودیت های خرید، میزان تقاضا و شرایط هر مقطع بستگی دارد. بنابراین، حمایت پایدار از مصرف کننده صرفاً با تعیین قیمت پایین تر محقق نمی شود؛ بلکه به

افزایش عرضه موثر، شفافیت معاملات، رقابت و کاهش هزینه‌های غیر ضروری نیز نیاز دارد

برخی معتقدند واسطه‌ها عامل اصلی گرانی خودرو هستند. آیا حذف واسطه‌ها به تنهایی می تواند قیمت بازار را کاهش دهد؟

نقش واسطه‌ها را نمی توان نادیده گرفت؛ اما تقلیل تمام مشکلات بازار خودرو به فعالیت واسطه گران، تحلیل کاملی نیست. واسطه گری در بازاری که با محدودیت عرضه، اختلاف قیمت کارخانه و بازار و انتظارات تورمی مواجه است، می تواند به تشدید نوسانات و انتقال خودرو میان حلقه‌های مختلف بازار منجر شود؛ با این حال، این فعالیت‌ها خودشان تنها علت شکل گیری اختلاف قیمت نیستند

اگر فاصله معناداری میان قیمت رسمی و قیمت بازار وجود داشته باشد، انگیزه خرید با هدف کسب سود نیز ایجاد

می شود. در این شرایط، محدود کردن واسطه گری بدون اصلاح عوامل بنیادی ممکن است اثر ماندگاری نداشته باشد. راهکار پایدار، کاهش فاصله قیمت‌ها از مسیر اصلاح تدریجی سازو کار بازار، افزایش عرضه متناسب با تقاضای واقعی و ایجاد امکان دسترسی شفاف تر مصرف کننده به خودرو است

کاهش قدرت خرید خانوارها چه تاثیری بر سیاست تولید خودرو سازان دارد؟ آیا افزایش تولید در بازاری که مشتری توان خرید ندارد، همچنان توجیه اقتصادی خواهد داشت؟

کاهش قدرت خرید به این معنا نیست که نیاز جامعه به خودرو از بین رفته است؛ بلکه ممکن است تقاضای موثر کاهش پیدا کند، خرید به تعویق بیفتد یا مصرف کنندگان به سمت خودروهای ارزان تر و کار کرده حرکت کنند. بنابراین، خودرو ساز باید میان



نیاز بالقوه جامعه و تقاضایی که واقعا توان تبدیل شدن به معامله را دارد، تفاوت قائل شود افزایش تولید بدون شناخت قدرت خرید و ترکیب تقاضا می تواند به انباشت موجودی، افزایش هزینه نگهداری و فشار بر منابع مالی بنگاه منجر شود. از این رو، سیاست تولید باید با نیاز واقعی بازار، تنوع محصول و توان پرداخت مشتریان هماهنگ باشد. البته این موضوع به معنای کنار گذاشتن افزایش تولید نیست؛ بلکه به معنای آن است که رشد تیراژ باید در چارچوب یک برنامه اقتصادی پایدار و متناسب با تقاضای واقعی صورت گیرد

برای این که افزایش تولید در نهایت به کاهش قیمت مصرف کننده منجر شود، چه اصلاحاتی در صنعت خودرو ضرورت دارد؟

نخستین اقدام، کاهش هزینه‌های قابل کنترل تولید از طریق ارتقای بهر موری، بهبود مدیریت زنجیره تامین و

کاهش توقف خطوط تولید است. دوم، باید مشکلات مالی میان خودروسازان و قطعه سازان به شکلی مدیریت شود که تامین قطعات با هزینه کمتر و اطمینان بیشتری انجام گیرد. سوم، سیاست قیمت گذاری و نحوه عرضه باید به گونه ای تنظیم شود که هم امکان تداوم تولید وجود داشته باشد و هم مصرف کننده از منافع افزایش عرضه بهره مند شود

در کنار این موارد، تقویت رقابت و ایجاد شرایط مناسب برای ورود فناوری و بهبود کیفیت اهمیت دارد. در نهایت، کاهش پایدار قیمت خودرو با یک تصمیم اداری یا افزایش مقطعی تیراژ محقق نمی شود. این هدف نیازمند مجموعه‌ای از اصلاحات هماهنگ در تولید، تامین مالی، توزیع و سیاست گذاری است

با توجه به شرایط اقتصادی کشور، آیا می توان انتظار داشت افزایش تولید در کوتاه مدت به کاهش قیمت خودرو منجر شود؟

نمی توان بدون بررسی داده‌های تولید، میزان عرضه، هزینه‌های تمام شده، نرخ ارز و وضعیت تقاضا درباره کاهش قیمت در کوتاه مدت حکم قطعی صادر کرد. افزایش تولید می تواند به بهبود تعادل بازار کمک کند، اما میزان اثر گذاری آن به شرایط اقتصادی و نحوه انتقال افزایش عرضه به بازار بستگی دارد

اگر رشد تولید با عرضه منظم، کاهش هزینه‌های تولید و افزایش رقابت همراه شود، امکان تعدیل قیمت ها بیشتر خواهد شد. در مقابل، اگر هزینه نهاده‌ها همچنان افزایش پیدا کند، قدرت خرید کاهش یابد و محدودیت های عرضه پابر جابمانند، نمی توان انتظار داشت صرف افزایش تیراژ، قیمت خودرو را به طور محسوسی پایین بیاورد. مساله اصلی این است که سیاست گزار به جای تمرکز صرف بر تعداد خودروهای تولید شده، نتیجه نهایی سیاست ها برای مصرف کننده را نیز معیار ارزیابی قرار دهد

اف ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV

فونیکس

NEW

جهت اطلاعات بیشتر من را

اسکن کنید

مرکز تماس خدمات

۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

www.fownix.com

fownix.official

MSH

MVM SUPER HYBRID

«پورشه» بزرگ‌ترین نقطه‌ضعف مدل‌های کارکرده را برطرف کرد



پورشه همواره به ساخت خودروهای اسپر تی شهرت داشته که برخلاف سوپراسپرت‌های ایتالیایی، قابلیت سواری و استفاده روزمره (Daily Drive) را دارند؛ بااین حال، یکی از بزرگ‌ترین موانع پیش روی کسانی که قصد خرید یا استفاده روزانه از مدل‌های کارکرده کیمن، باکستر یا ۹۱۱ را داشتند، سیستم‌های چندرسانه‌ای قدیمی، گرافیک‌های تاریخ‌گذشته و ناوبری‌های کند کارخانه‌ای بود. اکنون پورشه با معرفی دو یونیت جدید از خانواده سیستم‌های چندرسانه‌ای رسمی خود با نام PCCM Plus (مدیریت ارتباطات پورشه کلاسیک پلاس)، این پنهان‌را برای همیشه از میان برداشته است. این دو یونیت جدید دو-دین (Double-DIN) به‌صورت اختصاصی برای جای‌گیری در کنسول میانی خودروهای پورشه تولیدشده بین سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۶ مهندسی

در پانزدهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز عنوان شد:

نخستین خودرو پلاگین – هیبرید کشور در دو نسخه عمومی و شخصی عرضه می‌شود

پانزدهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز با مشارکت انجمن علمی موتور ایران و حمایت گروه خودروسازی سایپا و با حضور نمایندگان دانشگاه‌ها، مراکز علمی، قطعه‌سازان و خودروسازان به میزبانی شرکت سایپا – سیتروئن برگزار شد



شرکت‌های دانش‌بنیان خبر داد و بر ضرورت توسعه دانش بومی و افزایش عمق ساخت‌داخل تاکید کرد.

کیفیت، ایمنی و صیانت از حقوق مردم سه شاخص اصلی صنعت خودروسازی است

مجتبی راعی، فرماندار ویژه کاشان با اشاره به اهمیت توجه به استانداردها در صنعت خودروسازی گفت: «کیفیت، حفظ ایمنی و صیانت از حقوق مردم، سه شاخص اصلی مورد توجه استانداردها در صنعت خودروسازی است و توجه به این موارد می‌تواند پشتوانه‌ای قوی برای صنعت خودرو و زمینه‌ساز افزایش اعتماد عمومی و بازار پایی مناسب‌تر محصولات باشد.» وی با اشاره به ضرورت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور تصریح کرد: «باید در زنجیره صنعت خودرو، موضوع فرسودگی ناوگان نیز مورد توجه قرار گیرد و فرصتی برای نوسازی ناوگان و ارائه تسهیلات مناسب فراهم شود. بر این اساس خودرو باید به گونه‌ای تولید و عرضه شود که ضمن پاسخگویی به نیاز عمومی جامعه، زمینه برای نوسازی ناوگان نیز فراهم شود.»

فرماندار ویژه کاشان با تاکید بر ضرورت استفاده از ظرفیت دانشگاه و صنعت برای حل چالش‌های این حوزه اظهار کرد: «لازم است این همایش بتواند راهکارهای برون‌رفت از چالش‌های صنعت خودروسازی را شناسایی و در راستای عملیاتی کردن آن‌ها گام بردارد. تشکیل کنسر سیوم‌هایی میان دانشگاه و صنعت برای حل مسائل مشخص، می‌تواند یکی از پیشنهادهایی باشد که قابلیت عملیاتی شدن دارد.»

فشارهای بین‌المللی بار سنگینی روی دوش صنعتگران گذاشته است

همچنین مصطفی معینی آرائی، نماینده مردم آران و بیدگل در مجلس شورای اسلامی در پانزدهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز گفت: «کشوری که نتواند نیازهای اساسی خودش را برآورد، با هر تکنانه‌ای آسیب‌پذیر می‌شود؛ اما باید توجه کنیم که خودکفایی و تولید داخلی باید به زندگی مردم آرامش بدهد. بنابراین در صنعت خودرو نیز باید حمایت‌های لازم صورت گیرد تا این حوزه بتواند اقتصاد کشور را حفظ کند. وی با بیان این که فشارهای بین‌المللی و مسائل اقتصادی بار سنگینی روی دوش صنعتگران گذاشته است، ادامه داد: «مرور موضوع قوای محرکه است؛ موتور قلب یک خودرو است. مردم انتظار دارند در شرایطی که جامعه با چالش مصرف سوخت و آلودگی روبه‌رو است، علم و مهندسی به داد صنعت خودرو برسد.» وی خاطرنشان کرد: «سال‌هاست احساس می‌شود بین دانش دانشگاه و خط تولید کارخانه، پل ارتباطی محکمی شکل نگرفته و این مساله نیاز به توجه و رسیدگی دارد. اگر مقاله‌ها، محاسبات و طرح‌های پژوهشی وارد موتورهای تولیدی نشود و مصرف بنزین پایین نیاید، برای مردم فایده‌چندانی نخواهد داشت.»

رونمایی از خودروها و موتورهای جدید سایپا مایه افتخار است

در این مراسم امیر حسن کاکایی، استاد دانشگاه علم و صنعت و دبیر علمی پانزدهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز با گرمیادداشت یاد حامیان توسعه و داخلی‌سازی، از برگزار کنندگان همایش و گروه سایپا برای برگزاری این رویداد در شرایط دشوار قدر دانی کرد و گفت: «صنعت خودرو در سخت‌ترین چالش‌های ۴۰ سال اخیر قرار گرفته است؛ شرایطی که حتی از دوران جنگ تحمیلی هم دشوارتر است؛ چرا که امروز همزمان با محدودیت‌های اقتصادی، صادرات و حمل‌ونقل در بایی، هوایی و ریلی نیز با مشکل مواجه است.» وی افزود: «با وجود این فشارها، رونمایی از خودروها و موتورهای جدید از سوی سایپا در هفته‌های اخیر مایه افتخار است. این توانمندی نتیجه سرمایه‌گذاری است که ۲۵ تا ۳۰ سال پیش

شده است. این بازه خودروهای نظیر فیس لیفت نسل دوم کیمن و باکستر (کد ۹۸۷.۲)، نسل بعدی آن‌ها (کد ۹۸۱) و همچنین پورشه ۹۱۱ در نسخه‌های محبوب ۹۹۷.۲ و ۹۹۱.۱ را در بر می‌گیرد. پیش از این، مالکان ناچار بودند میان سیستم‌های بدوی کارخانه‌ای یا نامایشتگرهای افترمارکت متفرقه که با کیفیت پایین خود جلوه لوکس داشبور درآ تخرب می‌کردند، دست به انتخاب بزنند. هر دو یونیت جدید به یک نمایشگر لمسی ۱۷ اینچی مجهز هستند و مهم‌تر از همه، از رابط کاربری اپل کار پلی (Apple CarPlay) و اندروید اتو (Android Auto) پشتیبانی می‌کنند. نقطه‌قوت این کیت‌های ارتقا، حفظ ظاهر صدرصد فابریک و کارخانه‌ای (OEM) است؛ فرم کلیه‌ها، متر یال پتل و نورپردازی دقیقاً مشابه طراحی کابین پورشه در آن دوران شکل گرفته است.

پیگیری يك موضوع

Follow up

عدم ثبت سفارش برای واردات خودرو قابل قبول نیست



رضا علیزاده، رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با اشاره به گزارشی که معاون وزیر صمت در نشست اخیر کمیسیون صنایع و معادن پیرامون نحوه اجرای قانون واردات خودرو ارائه داده بود، گفت: «در گزارشی که معاون وزیر صمت ارائه داد، به عدم ثبت سفارش توسط این وزارتخانه و عدم همکاری بانک‌مرکزی در این زمینه اشاره شد که به هیچ‌وجه قابل قبول نیست و نشان می‌دهد بانک‌مرکزی به‌دنبال دور زدن قانون است.» نماینده مردم ورزقان و خاروانا در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «بر اساس گزارشی که ارائه شد مشخص شد امسال وزارت صمت ثبت سفارش جدیدی انجام نداده است و در عمل قانون واردات خودرو از ابتدای سال ۱۴۰۵ اجرا نشده است. بنابراین، این تخلف است که بعد از گذشت ۷ ماه اقداماتی برای اجرای قانون انجام نشده است؛ آن‌هم در شرایطی که مردم به شدت تحت‌فشار هستند. کمابین که خودروهای ۲ میلیارد تومانی نیز به بالای ۴ میلیارد تومان رسیده است و در این شرایط مسئولان مربوطه مانع از واردات خودرو شده‌اند.» وی تصریح کرد: «متأسفانه وزارت صمت نیز در مورد عدم همراهی بانک‌مرکزی برای واردات خودرو به مجلس گزارشی نداده بود؛ در حالی که باید مجوز لازم از سوی بانک‌مرکزی حداقل برای واردات بسیار از با منشأ خارجی داده می‌شد. بنابراین این ترک فعل به هیچ عنوان قابل قبول نیست.» این نماینده مردم در مجلس دوازدهم خاطر نشان کرد: «تعداد زیادی از شرکت‌های واردکننده ۵ همت پول مردم را با خود برداشتند و در نهایت تنها نام مال‌باخته بر متقاضیان این بخش گذاشته شده است.» وی افزود: «باید مشخص شود چرا در گزینش این شرکت‌ها دقت نشده بود و چه تمهیداتی اندیشیده شده است که مجدد این اتفاق تکرار نشود؟ ضمن این که لازم است شفاف‌سازی کنند که چرا دستگاه‌های نظارتی و وزارت صمت در این زمینه به وظایف خود به‌طور صحیح عمل نکرده‌اند؟» علیزاده بیان کرد: «متأسفانه نارضایتی در جامعه از برخی خودروسازان به‌دلیل عدم انجام تعهدات افزایش یافته است و این شرکت‌ها به‌درستی مدیریت نمی‌شود. ضمن این که در خصوص تحویل خودروها توضیحات ارائه‌شده متناقض است؛ بنابراین انتظار داریم دستگاه قضایی و سازمان بازرسی کل کشور به این موضوع ورود پیدا کنند.»

دنیای خودرو

چهارشنبه ۲۲ مهرماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۹۰



نگاه

View

آغاز به کار پانزدهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز در سایپا – سیتروئن کاشان

به گزارش «سایپانیوز» آیین افتتاحیه پانزدهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز با سخنرانی سیدمصطفی میرسلیم، عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام و رئیس همایش آغاز شد. در این همایش مهدی رادمنش، قائم‌مقام گروه خودروسازی سایپا و رئیس افتخاری همایش، ناصر تاران، مدیرعامل شرکت سایپا – سیتروئن؛ امیرحسین کاکایی، دبیر علمی همایش؛ مصطفی معینی، نماینده مردم کاشان، آران و بیدگل در مجلس شورای اسلامی و مجتبی راعی، فرماندار کاشان نیز به ایراد سخنرانی پرداختند.

همچنین سیدعلیرضا مدنی، مدیرعامل شرکت مگاموتور و یانچی هوزاز شرکت یان پاور تکنولوژی، از دیگر سخنرانان کلیدی بخش افتتاحیه این همایش بودند



پس از برگزاری آیین افتتاحیه، دوازدهمین نمایشگاه جانبی همایش نیز با حضور مسئولان، همهمانان و شرکت‌کنندگان افتتاح شد. این نمایشگاه که به همت انجمن علمی موتور ایران برگزار می‌شود، یکی از رویدادهای تخصصی صنعت موتور و پیرانه کشور است و زمینه‌ای برای معرفی آخرین توانمندی‌ها، دستاوردها و ظرفیت‌های فعالان این حوزه و توسعه همکاری‌های صنعتی فراهم می‌کند.

در این رویداد، تولیدکنندگان موتور و قطعات، خودروسازان و شرکت‌های زنجیره تامین، صنایع وابسته، شرکت‌های فن‌اور و دانش‌بنیان، استارت‌آپ‌ها و مراکز تحقیق و توسعه و نیروهای حضور دارند و فرصتی برای تعامل و ایجاد ارتباط مستقیم میان فعالان صنعت موتور و خودرو فراهم شده است.

این رویداد علمی و صنعتی با هدف فراهم کردن زمینه تبادل دانش و تجربه میان دانشگاهیان، پژوهشگران و فعالان صنعت خودرو برگزار شده و محورهایی همچون فناوری‌های نوین موتورهای درون‌سوز، بهینه‌سازی مصرف سوخت، کاهش آلایندگی، توسعه سامانه‌های محرکه و ارتقای بهره‌وری را در بر می‌گیرد. دوازدهمین نمایشگاه تخصصی موتور ایران نیز از ۲۱ مهرماه ۱۴۰۵ در شرکت صنعت سیتروئن کاشان آغاز به‌کار کرده و تا ۲۳ مهرماه ادامه خواهد داشت. برگزاری این همایش و نمایشگاه در شرکت سایپا – سیتروئن کاشان، فرصتی برای تقویت ارتباط میان مراکز علمی و پژوهشی و صنعت خودرو، معرفی توانمندی‌های شرکت‌های فعال در این حوزه و بررسی راهکارهای توسعه فناوری و ارتقای توانمندی‌های صنعتی کشور فراهم می‌کند.

خلاقانه این نشان اصیل را به نمایش می گذار دو منحصرا برای کسانی خلق شده که همچنان عاشق رانندگی واقعی هستند. پیش از این نام هایی مانند بایشونه (Biscione) یا مار بزرگ)، با تیتو (Battito) یا ضربان) و پاسیونه (Passione) یا شور و اشتیاق) نیز به عنوان گزینیه های احتمالی مطرح شده بودند.

اگر چه آلفا رومو هنوز جزئیاتی از مشخصات فنی، نوع پیشرانته، پلتفرم و ابعاد این مدل فاش نکرده اما خطوط بدنه کشیده، کم ارتفاع و تراش خورده در تیزرهایش می دهد که برخلاف جریان غالب بازار، با یک کراس اوور تکراری روبه رو نیستیم، بلکه یک سوپر اسپرت یا کوپه خالص در راه است. کانسپت کورروسور سمارت تاریخ ۱۲ اکتبر در جریان نمایشگاه خودرو پاریس رونمایی شده و تا ۱۸ اکتبر در معرض دید عموم قرار خواهد گرفت

«کمپانی آلفا رومو پس از انتشار چندین تیزر مبهم، سرانجام نام رسمی کانسپت آیندنکر اته ورموز خود را اعلام کرد: کورروسو (Cuorrosso). این نام در زبان ایتالیایی به معنای «قلب سرخ» است و به گفته مدیران شرکت، نه تنها آینه این برند را ترسیم می کند، بلکه یادآوری آشکاری است که آلفا رومو هنوز به ساخت خودروهایی که لذت ناپ رانندگی را منتقل می کنند، متعهد مانده است. نام گذاری این مدل ادای احترامی به دو نماد هویتی آلفا رومو، یعنی رنگ سرخ و قلب تپنده مکانیکی است؛ جایی که «قرمز» نماد شور، اشتیاق و خیال پردازی برند بوده و «قلب» سمبل پیوند عاطفی عمیق میان خودرو و راننده به شمار می رود. ایتالیایی ها این کانسپت را «مانیفست» آینه و «بیانیه قصد و اراده» خود توصیف کرده اند؛ خودرویی که تمام قدرت

«کورروسو»؛ کانسپت مرموز آلفا رومو



ویژه ها

تمدید چراغ خاموش واردات خودروهای لوکس با بودجه ۱۴۰۴



«سامانه جامع تجارت در اطلاعیه ای مهلت ادامه فرآیند ثبت سفارش خودروهای سواری فاقد تامین ارز از محل بند «ر» تبصره (۱) قانون بودجه سال گذشته را تا پایان آذرماه ۱۴۰۵ تمدید کرده است؛ تصمیمی که در عمل، امکان پیگیری پرونده های باقی مانده از این سازوکار را برای سه ماه دیگر فراهم می کند. بر اساس اطلاعیه سامانه جامع تجارت، پیرو نامه شماره ۸۸۰۷۱۶۷ مورخ ۶ مهر ۱۴۰۵ سازمان توسعه تجارت ایران، امکان ویرایش نوع عملیات ارزی پرونده های ثبت سفارش ایجاد شده برای واردات خودروهای سواری از محل بند «ر» تبصره (۱) قانون بودجه ۱۴۰۴ که فاقد تامین ارز هستند، به گزینه «بدون انتقال ارز» تا تاریخ ۳۰ آذرماه فراهم شده است.

دیگه چه خبر؟

تصویب سند تحول نظام استاندارد دسازي و کیفیت کشور



«رئیس سازمان ملی استاندارد ایران با اشاره به اقدامات انجام شده برای نوسازی ساختار استانداردسازی کشور گفت: «سند تحول نظام استانداردسازی و کیفیت کشور در یکصد و هجدهمین اجلاس شورای عالی استاندارد با حضور رئیس جمهور به تصویب رسید و برنامه عملیاتی آن نیز تدوین شده است.» فرزانه انصاری افزود: «همچنین دستورالعمل نظام استاندارد و دها و مقررات فنی کشور مبتنی بر استاندارد، با هدف ایجاد انسجام در سیاست گذاری و کاهش موازی کاری دستگاهها، در شورای عالی استاندارد به تصویب رسیده است.» وی ادامه داد: «این سند زمینه ساز عبور تدریجی از روش های سنتی و حرکت به سوی نسل جدید استانداردسازی است و اجرای این تحول نیازمند همراهی دولت، مجلس، قوه قضائیه و دستگاه های اجرایی مرتبط است.»

مدیرعامل «سازه پوشش ماموت» در آیین ورود این شرکت به بورس اعلام کرد:

عرضه سهام شرکت های خودرویی «گروه صنعتی ماموت» در بورس تهران



«گروه صنعتی ماموت روز دوشنبه ۲۰ مهر ۱۴۰۵ با عرضه نخستین شرکت تابعه خود در بورس، رسماً وارد بازار سرمایه شد. عرضه اولیه سهام شرکت سازه پوشش ماموت با نماد «فساب» با مشارکت بیش از یک میلیون و ۷۷۶ هزار نفر به پایان رسید تا میزان مشارکت در عرضه های اولیه سال جاری به مرز ۲ میلیون کد معاملاتی نزدیک شود. ورود این مجموعه به بورس، علاوه بر فراهم کردن زمینه تامین مالی و افزایش شفافیت عملکرد شرکت، می تواند مقدمه ای برای ورود سایر شرکت های خودرویی و صنعتی گروه ماموت به بازار سرمایه باشد. نعمت الله تسلیمی، مدیرعامل سازه پوشش ماموت در آیین ورود این شرکت به بورس با ابراز خرسندی از استقبال سرمایه گذاران، حضور در بازار سرمایه را فرترازی یک ابزار تامین مالی دانست و بر نقش آن در ارتقای شفافیت مالی و سازمانی تاکید کرد. به گفته او، ورود سازه پوشش ماموت به بورس، زمینه ساز حضور سایر شرکت های گروه ماموت، به ویژه در حوزه های خودرویی و صنعتی، در بازار سهام خواهد بود. تسلیمی با اشاره به این که سازه پوشش ماموت نخستین شرکت تابعه این گروه است که وارد بازار سرمایه می شود، گفت آماده سازی شرکت برای ورود به بورس حدود سه سال



زمان برده و در این مدت زیرساخت های لازم برای حضور در بازار سرمایه فراهم شده است. وی هدف از عرضه اولیه نماد «فساب» را تجربه اندوزی و ایجاد آمادگی برای پاسخ گویی به اعتماد سرمایه گذاران عنوان کرد و افزود: «در ادامه، شرکت های دیگری از گروه ماموت، از جمله چند شرکت

اینفوگرافش

Infography

افت درآمد شرکت «سایپا شیشه» در ۶ ماهه نخست سال جاری

درآمد شهریورماه

۶۶
میلیارد تومان



میزان کاهش

۳۱
درصد

میزان درآمد ۶ ماهه

۲۸۵
میلیارد تومان

شرکت «سایپا شیشه» در ۶ ماهه منتهی به شهریورماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۲۸۵ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چین تلند؟

ضرورت افزایش قیمت خودرو متناسب با افزایش هزینه های تولید

«عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با تاکید بر ضرورت افزایش قیمت خودرو متناسب با افزایش هزینه های تولید گفت قیمت گذاری باید بر مبنای محاسبات واقعی انجام شود؛ ضمن این که وی نسبت به گران فروشی قطعات و انتقال هزینه های غیرمنطقی به مصرف کنندگان هشدار داد. مصطفی طاهری، با اشاره به افزایش هزینه های تولید و نوسانات بازار، افزایش قیمت خودرو را در شرایط فعلی اجتناب ناپذیر دانست، اما تاکید کرد که این افزایش باید بر اساس هزینه های واقعی و با رعایت حقوق مصرف کنندگان انجام شود

چرا؟

چه مولفه هایی بر قیمت تمام شده خودرو تاثیر می گذارند؟

«وی با بیان این که هر خودرو از حدود ۳ هزار قطعه تشکیل شده است، گفت: «تعیین قیمت نهایی خودرو به مجموعه ای از عوامل وابسته است و نمی توان آن را با یک فرمول ساده محاسبه کرد.» به گفته طاهری، نوسانات نرخ ارز، هزینه های تولید، قیمت قطعات داخلی و وارداتی و شرایط بورس کالا، از جمله مولفه هایی هستند که بر قیمت تمام شده خودرو تاثیر می گذارند. این عضو کمیسیون صنایع مجلس با انتقاد از قیمت گذاری دستوری، بر ضرورت بازنگری در سازوکار تعیین قیمت خودرو تاکید کرد.

برای چه؟

نقش شورای رقابت در قیمت گذاری خودرو

«طاهری افزود: «شورای رقابت باید با بررسی دقیق همه معیارهای موثر بر تولید، قیمت منصفانه ای تعیین کند؛ قیمتی که از یک سو هزینه های واقعی تولید را پوشش دهد و از سوی دیگر، مانع تحمیل هزینه های غیرمنطقی به مصرف کنندگان شود.»

این عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس رقابتی شدن بازار و شفافیت در قیمت گذاری قطعات را از عوامل موثر در اصلاح روند تعیین قیمت خودرو دانست

هدف از اجرای طرح جدید سوخت گیری، جلوگیری از عرضه خارج از شبکه است



«به نقل از پایگاه اطلاع رسانی پالایش و پخش، عباس باصفا با حضور در برنامه «روی خط خبر» شبکه خبر، با تشریح ابعاد مختلف در فرآیند سوخت گیری بیان کرد: «شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی در یک سال گذشته طرح های مختلفی را بررسی و به صورت آزمایشی اجرا کرده و پس از ارزیابی گزینه های موجود، روش فعلی را برای تسهیل فرآیند سوخت گیری و کنترل عرضه خارج از شبکه انتخاب کرده است.»

وی با اشاره به این که فرآیند استعلام و دریافت رسید خرید بانکی، در این طرح حدود ۱۰ ثانیه زمان می برد، افزود: «بخشی از زمان انتظار در جایگاه ها ممکن است ناشی از مشکلات ارتباطی یا شناسایی نشدن برخی کارت های بانکی باشد و لزوماً به فرآیند احراز هویت مربوط نیست.»

باصفا با قدردانی از همکاری بانک مرکزی در تامین و به روزرسانی اطلاعات مورد نیاز تصریح کرد: «اطلاعات کارت های بانکی به صورت مستمر به روزرسانی می شود و برای رفع مشکلات مربوط به شناسایی کارت های جدید نیز هماهنگی های لازم صورت گرفته است.»

وی در پاسخ به پرسشی درباره دریافت هزینه یک هزار تومانی در فرآیند احراز هویت توضیح داد: «این هزینه در ارتباط با خدمات و پشتیبانی شبانه روزی زیرساخت های مورد نیاز دریافت می شود و نباید آن را به عنوان سود فروش در نظر گرفت.» وی با اشاره به مشکلاتی که در گذشته برای برخی رانندگان در مسیرهای بین راهی به دلیل اتمام سوخت قابل برداشت از کارت های اضطراری ایجاد می شد، افزود: «تلاش شده است با طراحی روش های مکمل، نگرانی مصرف کنندگان در زمینه دسترسی به سوخت کاهش یابد و امکان مدیریت بهتر توزیع سوخت فراهم شود.»

مدیر سامانه هوشمند سوخت با اشاره به اهمیت استفاده از کارت سوخت شخصی بیان کرد: «ثبت و تحلیل تراکنش های سوخت گیری از طریق کارت های شخصی، امکان شناخت دقیق تر الگوی مصرف را فراهم می کند و به شناسایی موارد استفاده غیرمجاز از کارت های اضطراری کمک خواهد کرد.»

وی ادامه داد: «افزایش استفاده از کارت های اضطراری می تواند نشانه ای از بروز مشکلات در توزیع یا عرضه خارج از شبکه باشد؛ از این رو، مدیریت این فرآیند اهمیت ویژه ای دارد تا سوخت به مصرف کنندگان واقعی برسد و امکان سوءاستفاده از سهمیه های موجود کاهش یابد.»



از روی پدال گاز برمی دارد، مقاومت احتراقی و اصطکاک داخلی پیشرانه باعث کندشدن خودکار خودرو می شود؛ پدیدهای که نقش کلیدی در کنترل تعادل وزنی خودرو و پیش از ورود به پیچ ها ایفا می کند. اما در خودروهای تمام برقی، به دلیل ماهیت پیوسته موتورهای الکتریکی و فقدان جعبه دنده چندسر عتبه، چنین حسی به طور ذاتی وجود ندارد. پنتت تازه هیوندای با کنترل فوق پیشرفته نرم افزاری، نیروی بازایی انرژی موتورهای برقی (Regenerative Braking) را به دنده مجازی و دور موتور ساختگی متصل می کند. بدین ترتیب، اگر راننده در سرعت بالا به دنده های سنگین تر معکوس بکشد، سیستم مقاومت ترمزی شدیدی را شبیه سازی می کند که دقیقاً حس را گردن گاز در یک پیشرانه تنفس طبیعی یا توربوی بنزینی را تداعی خواهد کرد.

«هیوندای با معرفی کراس اور آئیونیک N۵ و به دنبال آن جنسیس GV۶۰ ماگما به اثبات رساند که خودروهای الکتریکی برای سریع بودن نیازی به از دست دادن روح و لذت رانندگی ندارند. سامانه تعویض دنده مجازی (N۵-Shift) و شبیه سازی صوتی دور موتور در این مدل ها نشان داد که نرم افزار می تواند خلأ مکانیکی خودروهای درون سوز را پر کند. اکنون، اطلاعات منتشر شده از جدیدترین پنتت هیوندای فاش می کند که این غول کره ای قصد دارد در نسل آینده خودروهای اسپرت الکتریکی بخش N، تعامل و درگیری حسی راننده را به سطحی حتی بالاتر برساند. محور اصلی این فناوری جدید، شبیه سازی واقع گرایانه پدیده «ترمز موتوری» (Engine Braking) است. در خودروهای بنزینی و پیست محور، هنگامی که راننده در دورهای بالا دنده را معکوس می کند باید دنده های سنگین یای خود را

پنتت جدید کره ای ها برای تزریق هیجان به خودروهای الکتریکی



خودرو بند انگشتی و اقتصادی «داجیا» در چین تولید می شود



«کمپانی داجیا ۱۲ ماه پس از رونمایی از کانسپت مفهومی و مینی مالیستی «هیپستر» (Hipster)، اکنون خود را برای تجاری سازی و تولید انبوه این خودرو الکتریکی فوق کوچک شهری آماده می کند. براساس تازه ترین گزارش ها و تصاویر فاش شده از پنتت های رسمی، این مینی کار برقی ارزان قیمت در همان کارخانه چینی مونتاژ خواهد شد که پیش تر وظیفه تولید نسل اول داجیا اسپرینگ را بر عهده داشت. این در حالی است که نسل جدید اسپرینگ قرار است خطوط تولید خود را به قاره اروپا و کشور اسلونی منتقل کند تا داجیا با خالی شدن ظرفیت کارخانه چین، فضا را برای تولید کم هزینه هیپستر باز کند.

تصاویر پنتت ثبت شده نشان می دهند نسخه نهایی و تولیدی هیپستر شباهت خیره کننده ای به مدل کانسپت دارد و همان هویت جعبه ای و نامتعارف خود را حفظ کرده است. با این حال، تغییراتی عمل گرایانه برای ورود به خط تولید روی آن اعمال شده است؛ از جمله جلو پنجره و سپر جلو اندکی ساده تر، افزوده شدن برف پاک کن به شیشه جلو، باز طراحی جزئی ساختار درها، اضافه شدن یک نوار باریک افقی روی شیشه های جانبی و اصلاحاتی در فرم هندسی شیشه عقب، در صندوق و سپر عقب.

یک سوم از کل برندهای حاضر در نمایشگاه پاریس چینی هستند



«نمایشگاه بین المللی خودرو و پاریس ۲۰۲۶ در شرایطی آغاز به کار کرده که توازن قدرت در این آوردگاه تاریخی دگرگون شده است. براساس آمارهای رسمی، از میان نزدیک به ۶۰ برند خودرو سازی که محصولات خود را به بزرگ ترین گردهمایی خودرویی اروپا آورده اند، دست کم ۲۰ برند (یعنی دقیقاً یک سوم کل شرکت کنندگان) متعلق به چین هستند. این رقم رکوردی بی سابقه به شمار می رود و نشان دهنده جهشی چشمگیر نسبت به دوره قبلی در سال ۲۰۲۴ است؛ دوره ای که در آن تنها ۱۰ برند چینی حضور داشتند. در کنار غول های شناخته شده ای همچون بی وای دی (BYD)، جیلی (Geely)، چری (Chery) و لیبموتور (Leapmotor)، فهرستی از

نام های نوظهور نظیر آیتو (Aito) - با زوی لوکس سرس با همکاری هو آوی، لی اتو (Li Auto)، گاک آیون (GAC Aion)، جیکو (Jaecco)، دنزا و حتی برند اف رودی «۲۱۲» نیز به پاریس آمده اند تا از این رویداد به عنوان سکوی پرتاب خود برای ورود به بازار اروپا بهره ببرند. این هجوم همه جانبه در شرایطی رخ می دهد که سهم خودروهای ساخت چین از کل فروش بازار خودروهای نو در اروپا اکنون از مرز ۱۰ درصد فراتر رفته است. نکته استراتژیک در نمایشگاه امسال، تغییر کانکتیک چینی ها از محصولات تمام الکتریکی به سمت خودروهای پلاگین - هیبرید (PHEV) و هیبریدی است.

چینی ها در مورد بردافزاهای هزار کیلومتری دروغ نمی گویند؛

شکست بنزینی ها!



ویژگی های ساختاری این کلاس دارد

«آن چه آزمایش ها می گویند اگر چه داده های این آزمون شاید تمام ابعاد ماجرا را به تصویر نکشد، اما نتایج این تحقیق حاوی نکات ارزشمند و قابل اعتنایی است که نشان می دهد خریداران هنگام بررسی آگهی های خودروهای دست دوم نباید لزوما چشم خود را روی مدل های الکتریکی با کارکرد بالا ببندند. این پژوهش که توسط موسسه مشاوره حمل و نقل «نیو اتوموتیو» (New AutoMotive) و به سفارش «نجمن اجاره و لیزینگ خودرو بریتانیا» (BVRLA) انجام گرفته، روی خودروهایی با سن بین ۳ تا ۸ سال متمرکز بوده است. یافته های آماری نشان می دهد برای خودروهای تمام برقی با کارکردی بین ۹۰،۰۰۰ تا ۱۲۰،۰۰۰ مایل (معادل ۱۴۵،۰۰۰ تا ۱۹۳،۰۰۰ کیلومتر)، نرخ مردودی در آزمون های سالانه معاینه فنی تنها ۱۶.۵ درصد بوده است. در نقطه مقابل، نرخ مردودی خودروهای مجهز به پیشرانه های احتراق داخلی به ۲۲.۱ درصد می رسد؛ آماري که بیانگر نرخ نسبی ۲۵ درصد پایین تر خرابی به نفع خودروهای برقی است. نکته جالب تر این که هرچه کیلومتر شمار خودروها عدد بالاتری را نشان می دهد، این شکاف میان دو نوع قوای محرکه عمیق تر و بارز تر می شود؛ به گونه ای که برای مدل های الکتریکی با کارکرد فراتر از ۱۲۰،۰۰۰ مایل (بیش از ۱۹۳،۰۰۰ کیلومتر)، نرخ مردودی در آزمون MOT تقریباً ثابت مانده و روی مرز ۱۶ درصد متوقف شده است. در حالی که نرخ مردودی خودروهای بنزینی و دیزلی روندی صعودی را تجربه کرده و به ۲۳.۵ درصد افزایش یافته است. در عین حال، این بررسی آماری به این نتیجه نیز رسیده است که در کارکردهای پایین تر، تفاوت معنادار و چشمگیری میان خودروهای برقی و خودروهای درون سوز دیده نمی شود. به طور مشخص، در بازه کارکرد ۲۰،۰۰۰ تا ۴۰،۰۰۰ مایل (معادل ۳۲،۱۸۰ تا ۶۴،۳۷۰ کیلومتر)، نرخ مردودی خودروهای الکتریکی ۱۲ درصد به ثبت رسیده که تفاوت بسیار ناچیزی با نرخ ۱۱.۷ درصدی خودروهای احتراق داخلی دارد

خبر News

ترفند ژاپنی ها برای بقا در بازار بی رحم چین

«نسل پنجم مینی ون محبوب هوندا ادیسه که از زمان معرفی اولیه آن در بازارهای جهانی حدود ۱۳ سال می گذرد، هنوز در بازار پرشتاب چین نفس می کشد و تصمیمی برای بازنشستگی ندارد. جوینت ونچر «گاک-هوندا» (GAC) برای توسعه نسلی کاملاً تازه، با اعمال ارتقاها ی هوشمندانه در کابین و مهم تر از همه، کاهش چشمگیر قیمت پایه، این کهنه کار ژاپنی را برای نبرد در بازار بی رحم مینی ون های چین احیا کرده است. قیمت پایه این خودرو با کاهش محسوس اکنون از ۱۸۴ هزار و ۸۰۰ یوان (معادل حدود ۲۷ هزار و ۵۰۰ دلار) آغاز می شود تا ادیسه را به یکی از اقتصادی ترین گزینه های خانوادگی در این کلاس بدل سازد.



از منظر طراحی بیرونی، ابعاد بدنه ۴۸۶۱ میلی متری (۱۹۱.۴ اینچی) این خودرو دست نخورده باقی مانده و فرم کلی آن مستقیماً از فیس لیفت سال ۲۰۲۱ حفظ شده است؛ به طوری که هوندا حتی زحمت افزودن رنگ های تازه به کاتالوگ یا طراحی رنگ های آلیاژی جدید را به خود نداده است. در عوض، تمام تمرکز مهندسان روی ارتقای سطح رفاه سرنشینان در داخل کابین معطوف شده است. در اقدامی عجیب و نامتعارف، تیپ پایه این خودرو اکنون به یک نمایشگر لمسی ۱۲.۳ اینچی مجهز شده که از نمایشگر ۱۱.۱ اینچی تیپ های گران تر ابعاد بزرگتری دارد؛ هرچند این نمایشگر بزرگ فاقد سامانه ناوبری ماهواره ای اختصاصی و دستیار صوتی هوندا کانکت ۳.۰ است. در تیپ های بالارده، فهرست امکانات رفاهی کاملاً لوکس و وسوسه کننده می شود. هوندا صندلی های اختصاصی مجهز به ماساژور، یخچال داخلی تعبیه شده در کنسول میانی، سیستم صوتی حرفه ای JBL HiFi و حتی کف پوش لوکس آلومینیومی را به ادیسه افزوده است. علاوه بر این، خریداران می توانند یک نمایشگر بزرگ ۱۵.۶ اینچی برای سرنشینان عقب سفارش دهند که قابلیت اتصال مستقیم به کنسول های بازی ویدیویی را دارد و کابین خودرو را به سالن سرگرمی اختصاصی تبدیل می کند

سپیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

«تحلیل جامع داده های آزمون دوره ای معاینه فنی بریتانیا (MOT) روی بیش از ۴۷.۴ میلیون دستگاه خودرو، باورهای سنتی بازار را درباره استهلاک اتومبیل های الکتریکی زیر و رو کرده است. این ارزیابی آماری گسترده نشان می دهد برخلاف تصور رایج خریداران، خودروهای تمام برقی با کارکرد بالا (فراتر از ۱۰۰ هزار مایل یا ۱۶۰ هزار کیلومتر)، نرخ خرابی و مردودی به مراتب پایین تری نسبت به هم تایان بنزینی و دیزلی خود ثبت می کنند. به لطف سادگی مکانیکی قوای محرکه الکتریکی و حذف صدها قطعه متحرک درون سوز، نرخ مردودی خودروهای برقی در کارکردهای سنگین در محدوده ۱۶ درصد تثبیت می شود، در حالی که این رقم برای مدل های بنزینی از ۲۳.۵ درصد فراتر می رود. با این حال، پیروزی مدل های الکتریکی با یک «تبصره و هشدار بسیار مهم» همراه است: آزمون های معاینه فنی بریتانیا صرفاً سلامت سیستم تعلیق، فرمان، اتصالات و ایمنی جاده ای را می سنجند و وضعیت سلامت سلول های باتری (SoH)، افت ظرفیت پیمایش و سرعت شارژ - که پرهزینه ترین بخش یک خودرو برقی کارکرده است - را ارزیابی نمی کنند. همچنین وزن سنگین باتری ها باعث شده خودروهای برقی تا ۱.۸ برابر بیشتر از خودروهای بنزینی با نقص و سایش زودرس تایرها مواجه شوند

وقتی بنزینی ها کم می آورند

داده های رسمی به دست آمده از آزمون های دوره ای معاینه فنی بریتانیا (موسوم به MOT) که حاصل تحلیل کارنامه فنی بیش از ۴۷.۴ میلیون دستگاه خودرو و پلاک شده در این کشور است، نرخ مردودی و استهلاک خودروهای الکتریکی (EV) را در برابر مدل های مجهز به موتورهای درون سوز (ICE) به چالش کشیده است. نتایج این بررسی آماری

عرضه هوندا «پریلود» در بازار اروپا

«Metallic) است؛ طیف رنگی زرشکی بسیار عمیق و مجلسی که تاکنون روی هیچ یک از نسخه های پریلود دیده نشده بود. جلو پنجره خودرو نیز با زوارها و تریم های هماهنگ با رنگ بدنه تزئین شده تا به تپ بصری بیشتری به این کوپه دونفره ببخشد. هماهنگی با این رنگ آمیزی لوکس در داخل کابین نیز با ظرافت تمام ادامه یافته است؛ جایی که شاهد تریم دورنگ با ترکیب چرم مشکی و دوخت های متضاد زرشکی هستیم. صندلی های جلو، کنسول میانی و داشبورد به تودوزی پارچه ای و چرمی زرشکی ملقب به «بورود» (Bordeaux) مزین شده اند و نشان دوخته شده نام Prelude روی داشبورد سمت شاگرد به جای رنگ سفید معمولی، با نخ قرمز خوندنمایی می کند تا جلوه ای لوکس تر و اشرافی به فضای داخلی ببخشد.

«کمپانی هوندا پس از رونمایی اولیه از مدل مورد انتظار «پریلود ۲۰۲۷» لمیتد ادیشن» (Prelude Limited Edition) در بازار ژاپن طی ماه ژوئن گذشته، اکنون رسماً عرضه این کوپه اسپرت خاص و تولید محدود را برای بازار اروپا در پاییز امسال تأیید کرده است. این بازگشت جذاب به قاره سبز با استقبال پر شور علاقه مندان به محصولات نوستالژیک ژاپنی همراه شده؛ اما در این میان، مشتریان آمریکایی که مشتاقانه چشم انتظار ورود این نسخه به بازار آمریکای شمالی بودند، فعلاً با دست رد

مدیران این شرکت ژاپنی مواجه شده اند. شاخص ترین ویژگی ظاهری این نسخه ویژه، پوشش بدنه با رنگ اختصاصی و چشم نواز «گارنت متالیک کریستالی پریمیوم» (Premium Crystal Garnet)



سوار و پیاده‌شدن سرنشینان را در فضاهای محدود شهری آسان‌تر می‌کنند. سقف بلند و کف نسبتاً پایین کابین نیز دسترسی و استفاده روزمره را بهبود می‌بخشد. از سوی دیگر، خودروهای MPV مدرن به سامانه‌های کم‌کراترنده، نمایشگرهای چندرسانه‌ای و پیش‌راننده‌های هیبریدی با تمام‌برقی مجهز شده‌اند.
باین‌حال، ایمنی آن‌ها به طراحی سازه، تجهیزات و نتایج آزمون‌های تصادف وابسته است. نه‌صراً ایجاد بدنه. با وجود محبوبیت کراس‌اوور ها، MPV ها همچنان گزینهای منطقی برای خانواده‌های پرجمعیت و افرادی هستند که فضای کاربردی و انعطاف‌پذیری کابین را بر ظاهر اسپرت اولویت می‌دهند.

خودروهای چندمنظوره یا (MPV) Multi-Purpose Vehicle از کاربردی‌ترین کلاس‌های خودرویی محسوب می‌شوند که با تمرکز بر فضای کابین، انعطاف‌پذیری صندلی‌ها و حمل‌ونقل خانوادگی توسعه یافته‌اند. برخلاف بسیاری از کراس‌اوورها که بر ارتقا‌ی بیشتر بدنه و ظاهر ماجراجویانه تأکید دارند، در خودروهای MPV اولویت اصلی، استفاده بهینه از فضای داخلی است. این ویژگی امکان جابه‌جایی پنج تا هفت سر نشین و حمل بارهای حجیم را در بسیاری از مدل‌ها فراهم می‌کند. یکی از مهم‌ترین مزایای این خودروها، قابلیت جابه‌جایی، جمع‌کردن یا خارج‌کردن برخی صندلی‌ها و ایجاد ترکیب‌های متنوع برای سرنشینان و بار است. همچنین درهای کشویی عقب در بسیاری از مدل‌ها،

خودروهای چندمنظوره؛ قهرمانان کاربردی دنیای خودرو



قیمت‌گذاری دستوری هم گره بازار خودرو را باز نکرد؛

صنعت خودرو در آستانه ورشکستگی است؟



عکس جنبه تزیینی دارد

می‌چرخد، بی‌آن‌که الزاماً به خط تولید برسد یا ظرفیت کارخانه را افزایش دهد قیمت‌گذاری دستوری نیز این گره را باز نکرده است. اگر قیمت رسمی پایین‌تر از هزینه واقعی نگه داشته شود، زیان خودروساز و فاصله کارخانه تا بازار افزایش پیدا می‌کند. اگر قیمت بدون اصلاح ساختار مالی، مدیریتی و تولیدی بالا برود، هزینه بحران مستقیماً به خریدار منتقل می‌شود. آزادسازی قیمت در یک بازار انحصاری هم به‌تنهایی رقابت، بهره‌وری و فناوری ایجاد نمی‌کند. آیا صنعت خودرو ورشکسته شده است؟ ورشکستگی از نظر حقوقی تعریف مشخصی دارد و نمی‌توان فقط با استناد به زیان انباشته یا افت تولید چنین حکمی صادر کرد. پرسش اقتصادی اما روشن است؛ این صنعت بدون تسهیلات بانکی، پیش‌پرداخت مشتریان، حمایت دولتی، بازار محدودشده و افزایش مداوم قیمت تا چه اندازه توان ادامه فعالیت دارد؟

صنعتی که برای ساخت هر خودرو پول بیشتری می‌خواهد، محصول کمتری تحویل می‌دهد و مشتری‌اش هر روز توان خرید کمتری پیدا می‌کند. با گران شدن محصول، بحران رشد می‌کند و تنها در سایه حفظ تعادل بازار می‌توان شاهد بهبود روند تولید و عرضه بود. ورشکستگی صنعت خودرو شاید هنوز روی کاغذ اعلام نشده باشد، اما نشانه‌های آن روی زمین دیده می‌شود؛ خط تولیدی که کندتر می‌چرخد، قطعه‌سازی که پولش را نگرفته، خریداری که دیگر توان خرید ندارد و خودرویی که گران‌تر می‌شود، بی‌آن‌که صنعت سازنده‌اش ثروت‌مندتر شده باشد

الکترونیکی و برخی اجزای موتور و گیربکس همیشه با پول ریالی در دسترس نیستند. ارز باید تخصیص پیدا کند، انتقال پول انجام شود و قطعه به کشور برسد. اختلال در هر مرحله می‌تواند خط تولید را کند یا متوقف کند

نتیجه در آمار دیده می‌شود. براساس آمار منتشرشده، تولید خودرو در چهار ماه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۰.۵ درصد کاهش یافته است. افت تیراژ فقط عرضه بازار را کم نمی‌کند؛ هزینه‌های ثابت کارخانه نیز میان تعداد کمتری خودرو تقسیم می‌شود و هزینه ساخت هر دستگاه بالا می‌رود. تولید کمتر می‌شود، قیمت تمام‌شده افزایش پیدا می‌کند و کارخانه دوباره خواهان اصلاح قیمت می‌شود. این جاست که گرانی دیگر نشانه رونق نیست. ممکن است در آمد ریالی خودروساز افزایش پیدا کند، اما اگر هزینه قطعه، بدهی و تأمین مالی سریع‌تر رشد کرده باشد، توان واقعی شرکت بیشتر نشده است. فقط گردش مالی بزرگ‌تر شده، نه قدرت تولید

خریدار نیز در سوی دیگر همین چرخه قرار دارد. وقتی قیمت خودرو سریع‌تر از درآمد خانوار بالا می‌رود، تقاضای مصرفی کاهش پیدا می‌کند. بخشی از مردم خریدار عقب می‌اندازند یا به بازار دست‌دوم می‌روند. سقوط ارزش ریال، در همان زمان، گروه دیگری را به خرید کالا سوق می‌دهد. خودرو برای این گروه فقط وسیله رفت‌وآمد نیست؛ راهی برای فرار از نگهداری پولی است که هر روز بخشی از ارزش خود را از دست می‌دهد. به‌همین دلیل ممکن است قدرت خرید عمومی کاهش پیدا کند، اما قیمت خودرو همچنان بالا برود. مصرف‌کننده واقعی از بازار عقب می‌نشیند و تقاضای ناشی از ترس تورم، حفظ ارزش پول و سوداگری باقی می‌ماند. پول میان خریداران و فروشندگان

خودرو گران‌تر می‌شود، اما خودروساز پول کافی برای ادامه تولید ندارد. مشتری میلیاردها تومان می‌پردازد، اما قطعه‌ساز ماه‌ها در انتظار وصول مطالبات خود می‌ماند. قیمت کارخانه افزایش پیدا می‌کند، باین‌حال تیراژ پایین می‌آید و زیان انباشته بزرگ‌تر می‌شود. این تناقض، تصویر صنعتی است که محصولش هر روز گران‌تر و خودش هر روز ضعیف‌تر می‌شود به گزارش «سب‌بخار» ماجرا از تورم آغاز می‌شود. وقتی حجم پول سریع‌تر از تولید رشد می‌کند، پول بیشتری برای خرید مقدار محدودی کالا به گردش درمی‌آید و قیمت‌ها بالا می‌روند. اگر تولید هم‌زمان کاهش پیدا کند، اقتصاد وارد رکود تورمی می‌شود؛ وضعیتی که در آن هم کالا گران‌تر می‌شود و هم تولیدکننده و مصرف‌کننده توان خود را از دست می‌دهند. صنعت خودرو درست در میانه همین وضعیت گرفتار شده است. تورم پیش از آن‌که در قیمت فروش خودرو دیده شود، هزینه فولاد، آلومینیوم، مواد پلیمری، قطعات، دستمزد، حمل‌ونقل و خدمات را بالا می‌برد. کارخانه برای تولید همان تعداد خودرو به سرمایه بیشتری نیاز دارد، اما منابع مالی آن متناسب با هزینه‌ها افزایش پیدا نمی‌کند اگر خودروساز سال گذشته با هزار میلیارد تومان مقدار مشخصی قطعه می‌خرید، با افزایش ۵۰ درصدی هزینه‌ها همان پول دیگر فقط بخشی از نیاز خط تولید را پوشش می‌دهد. عدد سرمایه تغییر نکرده، اما قدرت خرید آن کاهش یافته است. به‌همین دلیل ممکن است نقدینگی در کل اقتصاد افزایش پیدا کند، اما کارخانه همچنان با کمبود پول روبه‌رو باشد. این کمبود روی بدهی‌ها و زیان‌های قبلی می‌نشیند. بخشی از درآمد امروز باید صرف پرداخت مطالبات قطعه‌سازان، هزینه‌های مالی و تعهدات گذشته شود. پولی که می‌توانست قطعه بخرد و تولید فردا را تأمین کند، صرف خاموش کردن آتش دیروز می‌شود

قطعه‌ساز هم در همین زنجیره گرفتار است. وقتی مطالباتش دیر پرداخت شود، نمی‌تواند مواد اولیه بخرد یا تیراژ خود را افزایش دهد. قطعه دیرتر به خط می‌رسد، تولید عقب می‌افتد، تحویل خودرو به تأخیر می‌افتد و تعهدات معوق بیشتر می‌شود. بدهی خودروساز، کمبود نقدینگی قطعه‌ساز و افت تولید سه مشکل مجزا نیستند؛ بلکه حلقه‌های یک زنجیرند

تحریم و محدودیت تأمین ارز، این گرفتاری مالی را به اختلال فنی تبدیل می‌کنند. حتی خودروهایی که داخلی نامیده می‌شوند، برای تولید به بخشی از قطعات، مواد، تجهیزات و فناوری خارجی وابسته‌اند. ECU، حسگرها، قطعات

آغاز فروش اقساطی «لاماری اکو» با تحویل ۶۰ روزه

تاریخ: ۱۴۰۵/۰۷/۲۱
شماره: ۱۴۰۵۰۷۲۱

آرین-
ARIN

بخشنامه طرح فروش فوق‌العاده لاماری اکو (واسپاری آرین پارس)– مهرماه ۱۴۰۵

هموطن گرامی و نمایندگی‌های مجاز شرکت آرین پارس موتور

با سلام و احترام؛

به استحضار عموم مردم و نمایندگی‌های مجاز آرین پارس موتور می‌رساند؛ شرکت واسپاری آرین پارس در نظر دارد نسبت به عرضه خودروی **لاماری اکو** با شرایط ذیل و تا زمان تکمیل ظرفیت اقدام نماید. بدین منظور از متقاضیان دعوت به عمل می‌آید جهت تکمیل فرآیند ثبت نام در قالب **طرح واسپاری آرین پارس** و با موعد **تحویل ۶۰ روزه** با مدل ۱۴۰۵ **از ساعت ۱۲ ظهر، روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۲۱** تا زمان تکمیل ظرفیت به صورت اینترنتی نسبت به انجام مراحل ثبت نام با مراجعه به آدرس اینترنتی به نشانی <https://sales.arianleasing.com/> اقدام نمایند.

طرح فروش فوق‌العاده لاماری اکو (واسپاری آرین پارس)								
نوع خودرو	مدل	پیش پرداخت (ریال)	چک به تاریخ یک ماه بعد از ثبت نام (ریال)	اقساط هر سه ماه یکبار (ریال)	تعداد اقساط	موعد تحویل	رنگ‌های قابل عرضه	کد طرح
لاماری اکو	۱۴۰۵	۲۹,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۳,۸۸۳,۰۰۰,۰۰۰	۴ فقره چک سه ماهه	۶۰ روزه	سفید، مشکی و خاکستری	ECHO-V-501

* با توجه به اینکه پرداخت تسهیلات از سوی واسپاری آرین پارس صورت می‌پذیرد، متقاضی ملزم به ارائه مدارک و مستندات درخواستی شرکت واسپاری آرین پارس (از جمله مدارک احراز هویت و اعتبارسنجی، چک اقساط و چک تضمین) می‌باشد.

** هزینه بیمه بدنه یکساله به مبلغ پیش پرداخت اول (به صورت نقدی) اضافه خواهد شد.



قواعد و ضوابط



بروشور لاماری اکو

شرکت واسپاری آرین پارس از آغاز طرح فروش فوق‌العاده

اقساطی خودرو لاماری اکو مدل ۱۴۰۵ با موعد تحویل ۶۰ روزه خبر داد. ثبت‌نام این طرح از ساعت ۱۲ روز سه‌شنبه، ۲۱ مهرماه ۱۴۰۵ آغاز شده و تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت.

براساس بخشنامه فروش آرین پارس موتور، متقاضیان می‌توانند برای ثبت‌نام اینترنتی به نشانی sales-ari-anleasing.com مراجعه کنند. این طرح با کد فروش ECHO-V-۵۰۱ اجرا می‌شود و خودرو در رنگ‌های سفید، مشکی و خاکستری قابل عرضه است.

طبق شرایط اعلام‌شده، پیش‌پرداخت خرید لاماری اکو ۲۹ میلیارد و ۹۰۰ میلیون‌ریال، معادل ۲ میلیارد و ۹۹۰ میلیون‌تومان، تعیین شده است. همچنین مبلغ ۱۰ میلیاردریال، معادل یک میلیارد تومان، به‌عنوان چک با سررسید یک ماه پس از ثبت‌نام در یافت می‌شود. بخش دیگر تعهدات مالی خریدار شامل چهار فقره چک اقساط سه‌ماهه است که مبلغ هر قسط ۳ میلیارد و ۸۸۳ میلیون‌ریال، معادل ۳۸۸ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان اعلام شده است.

بر اساس این بخشنامه، تأمین تسهیلات از سوی واسپاری آرین پارس انجام می‌شود و متقاضیان باید مدارک مورد نیاز شرکت، از جمله مستندات احراز هویت و اعتبارسنجی، چک‌های اقساط و چک تضمین را ارائه کنند.

همچنین هزینه بیمه بدنه یکساله به مبلغ پیش‌پرداخت اولیه اضافه خواهد شد و متقاضیان باید این هزینه را به‌صورت نقدی پرداخت کنند.

این طرح تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه دارد و زمان تحویل اعلام‌شده برای خودروها ۶۰ روز پس از ثبت‌نام است.

نگاهی به موتور ۶ سیلندر هوندا «گلدوینگ»



هوندا گلدوینگ (GoldWing) یکی از شاخص ترین موتور سیکلت های تورینگ جهان است که بخش مهمی از شهرت خود را مدیون پیشرانه ۶ سیلندر تخت یا پاکسر خود است. در مدل های جدید GL1۸۰۰، این موتور چهار زمانه با حجم ۱۸۲۳ سی سی و خنک کاری مایع طراحی شده است. آرایش افقی و متقابل سیلندرها، به کاهش ارتفاع پیشرانه و پایین آمدن مرکز ثقل کمک می کند؛ عاملی مهم برای کنترل موتور سیکلتی با وزن زیاد. این موتور از سروسیلندر Unicam یا تک میل بادامک بالاسری و چهار سوپاپ برای هر سیلندر بهره می برد؛ در مجموع، ۲۴ سوپاپ در ساختار آن وجود دارد. قطر سیلندر و کورس

پيستون هر دو ۷۳ میلی متر است و نسبت تراکم به ۱۰،۵ به یک می رسد. سیستم انژکتوری PGM-FI نیز وظیفه تامین سوخت را بر عهده دارد. خروجی این پیشرانه به حدود ۱۲۶ اسب بخار در ۵۵۰۰ آر پی ام (دور در دقیقه) و گشتاور آن به ۱۷۰ نیوتون متر در ۴۵۰۰ آر پی ام (دور در دقیقه) می رسد. مهم ترین مزیت موتور، عملکرد نرم، لرزش محدود و تولید گشتاور مناسب برای سفرهای طولانی است. انتقال نیرو و نیز از طریق گیربکس ۶ سرعته دستی یا جعبه دنده ۷ سرعته دو کلاچه DCT انجام می شود. در نهایت، ترکیب این ویژگی ها، گلدوینگ را به نمونه ای برجسته از مهندسی پیشرانه های بزرگ موتور سیکلت تبدیل کرده است.

نمایشگاه خودرو پاریس ۲۰۲۶ چه دستاوردی داشت؟

بازگشت پر قدرت اروپایی ها برای کنترل چینی ها!



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

نمایشگاه بین المللی خودرو پاریس ۲۰۲۶ موسوم به Mondial de l'Auto از ۱۲ تا ۱۸ اکتبر سال جاری میلادی در مرکز نمایشگاهی پاریس «پورت دو ورسای» برگزار شد. این رویداد که نود و یکمین دوره خود را تجربه می کند، در روزهای اخیر به یکی از مهم ترین صحنه های نمایش تحولات صنعت خودرو بدل شده است. در این دوره، خودروسازان اروپایی علاوه بر معرفی خودروهای جدید تلاش دارند مسیر آینده خود را در حوزه برقی، طراحی محصولات شهری، فناوری های هوشمند و باز تعریف مدل های کلاسیک به نمایش بگذارند. همچنین اروپایی ها در این رویداد مهم سعی دارند رقابت خود را با چینی ها وارد فصل تازه ای کنند. اما از تولد دوباره سیتروئن CV۲ و پژو ۲۱۶-E تا فولکس واگن ID. Tiguam؛ آیا خودروسازان اروپایی می توانند با اتحاد صنعتی، فناوری و طراحی، جایگاه خود را در برابر رقبای چینی حفظ کنند؟

سیتروئن 2CV؛ بازگشت یک اسطوره با فناوری الکتریکی



یکی از مهم ترین محصولات مورد توجه در نمایشگاه اسمال، نمونه مفهومی نسل جدید سیتروئن 2CV است؛ خودرویی که نام آن با تاریخ صنعت خودرو فرانسه و ایده تولید و سیلنقلی های اقتصادی و کاربردی گره خورده است. این خودرو در بازار ایران که با نام ژبان شناخته می شد، با طراحی کلاسیک خود بار دیگر به تولید رسید. سیتروئن با احیای این نام تاریخی، به دنبال پیوند میان میراث طراحی خود و نیازهای بازار مدرن است. در شرایطی که قیمت خودروهای برقی همچنان یکی از موانع گسترش آن ها در برخی بازارها محسوب می شود، بازآفرینی یک خودرو کوچک و اقتصادی می تواند راهبردی مهم برای جذب مشتریان جدید باشد. در این پروژه، استفاده از هویت بصری اشادر کنار فناوری های امروزی، نشان می دهد که خودروسازان اروپایی قصد دارند از سرمایه تاریخی خود به عنوان یک مزیت رقابتی استفاده کنند. در واقع، سیتروئن به جای آن که صرفاً بر اعداد مربوط به قدرت موتور یا برد حرکتی تمرکز کند، می کوشد با ایجاد پیوند عاطفی میان مشتری و محصول، جایگاه متفاوتی در بازار خودروهای برقی شهری به دست آورد. البته باید توجه داشت که 2CV معرفی شده در نمایشگاه، یک طرح مفهومی است و مشخصات نهایی نسخه تولیدی، قیمت و زمان عرضه آن رانمی توان بدون اعلام رسمی قطعی دانست.

پژو E-T۱6؛ بازگشت روح مسابقات رالی

پژو نیز با معرفی خودرو مفهومی E-T۱6، یکی از جذاب ترین رویکردهای اسپرت نمایشگاه پاریس را به نمایش گذاشته است. این خودرو با الهام از پژو ۲۰۵ T۱6، خودرویی که در دهه ۱۹۸۰ در مسابقات رالی قهرمانی جهان موفقیت های چشمگیری کسب کرد، طراحی شده است. E-T۱6 یک خودرو مفهومی تمام برقی با سه موتور الکتریکی است که رویکردی متفاوت به مفهوم هاچ بک های عملکرد محور ارائه می دهد. در این پروژه، پژو تلاش کرده است خاطره خودروهای مسابقه ای گذشته را با فناوری محرکه الکتریکی ترکیب کند. اهمیت این محصول تنها به ظاهر تهاجمی یا تعداد موتورهای الکتریکی آن محدود نمی شود. خودرو مفهومی E-T۱6 نشان می دهد که برقی سازی الزاماً به معنای کنار گذاشتن شخصیت اسپرت خودروها نیست. در واقع، موتورهای الکتریکی امکان کنترل دقیق تر گشتاور و انتقال سریع نیرو را فراهم می کنند؛ ویژگی هایی که می توانند در توسعه خودروهای پرفورمنس آینده نقش مهمی داشته باشند. در کنار آن، پژو RCZ Vision نیز با بدنه کوپه و طراحی الهام گرفته از مدل RCZ، توجه علاقه مندان به خودروهای اسپرت را به خود جلب کرده است. این خودرو مفهومی تمام برقی با قدرت اعلام شده حدود ۴۹۳ اسب بخار، نشان می دهد که پژو در حال بررسی ظرفیت های تازه ای برای بازگشت به بخش کوپه های اسپرت است. با وجود این، هنوز نباید این محصولات را خودروهای آماده تولید انبوه دانست؛ ارزش اصلی آن ها در نمایش جهت گیری طراحی و فناوری پژو برای سال های آینده است.

مخاطبان محترم روزنامه «دنیای خودرو»؛

به اطلاع می رساند در شماره ۵۸۹۹م آین روزنامه که در تاریخ سه شنبه، بیست و یکم مهرماه سال جاری منتشر شد، در تیتیر مطلب مندرج در همین صفحه با عنوان «هرمس خودرو با عرضه کی جی ام بازار ششاسی بلندها را به چالش کشید» واژه «کی جی ام» به اشتباه «کی ام جی» در تیتیر مذکور درج شده بود که بدین وسیله اصلاح می شود.

رنو؛ از خودروهای خانوادگی تا احیای مدل های تاریخی

رنو در نمایشگاه پاریس ۲۰۲۶ تلاش کرده است طیف گسترده ای از نیازهای بازار را پوشش دهد. یکی از محصولات مورد توجه این شرکت، خودرو مفهومی E-Space است که چشم اندازی از آینده خودروهای چندمنظوره خانوادگی ارائه می دهد. در شرایطی که بازار بسیاری از کشورهای اروپایی تحت سلطه کراس اوورها قرار گرفته، احیای ایده خودروهای MPV می تواند برای خانواده هایی که به فضای کابین و انعطاف پذیری صندلی ها اهمیت می دهند، جذاب باشد. رنو در این طرح، ترکیبی از طراحی آینده نگرانه و کاربردپذیری خانوادگی را دنبال می کند و بخشی از فناوری های داخلی آن نیز می تواند در محصولات آینده شرکت مورد استفاده قرار گیرد. در کنار E-Space، کانسپت رنو A گوردینی نیز با بدنه کوپه و الهام از یکی از مدل های تاریخی این برند معرفی شده است. این خودرو یادآور دورانی است که خودروهای اسپرت جمع و جور فرانسوی، شخصیت بصری متمایزی داشتند. رنو در سال های اخیر از احیای نام های تاریخی برای تقویت هویت محصولات جدید خود بهره گرفته است. این راهبرد در شرایط رقابت فشرده با برندهای چینی اهمیت بیشتری پیدا می کند؛ زیرا خودروسازان اروپایی می توانند علاوه بر فناوری، بر میراث طراحی و سابقه تاریخی خود نیز تکیه کنند. البته کانسپت رنو A گوردینی در حال حاضر به عنوان طرحی نمایشی معرفی شده و برنامه قطعی برای تولید آن اعلام نشده است.

فولکس واگن ID. Tiguam؛ باز تعریف یک خودرو برقی خانوادگی

در میان محصولات اروپایی حاضر در نمایشگاه، فولکس واگن ID. Tiguam اهمیت ویژه ای دارد. این خودرو که در گزارش های نمایشگاه به عنوان محصول برقی خانوادگی فولکس واگن معرفی شده، در واقع ادامه مسیر فنی ID.4 با نام گذاری و طراحی تازه است. فولکس واگن با این تغییر، می کوشد هویت محصولات برقی خود را به نامهای شناخته شده تر خانواده محصولاتش نزدیک کند. استفاده از نام تیگوان می تواند به درک بهتر مشتریان از جایگاه خودرو کمک کند؛ به خصوص برای خریدارانی که با محصولات سنتی این برند آشنایی بیشتری دارند. در بازار خودروهای برقی، تنها راه برد حرکتی مناسب با قدرت بالا برای موفقیت کافی نیست. کیفیت کابین، سهولت استفاده از سامانه های دیجیتال، فضای سر نشینان، قیمت و هزینه مالکیت نیز اهمیت زیادی دارند. از این منظر، فولکس واگن برای موفقیت ID. Tiguam باید بتواند مجموعه ای متعادل از فناوری، کاربردپذیری و قیمت رقابتی ارائه کند. در کنار آن، کانسپت Mission Efficiency نیز در نمایشگاه حضور دارد؛ طرحی با تمرکز بر ایرودینامیک و بهروری انرژی که می تواند نشانه ای از مسیر توسعه محصولات برقی آینده این خودروساز باشد. اهمیت رویکرد فولکس واگن در این است که شرکت های اروپایی به تدریج از مرحله معرفی خودروهای برقی به عنوان محصولات متفاوت عبور می کنند و اکنون می کوشند آن ها را به انتخابی متعارف برای خانواده ها تبدیل کنند.

آلفارومئو، آلفا این DS؛ هویت اروپایی در قالب طراحی آینده

آلفارومئو با خودرو مفهومی Cuorerosso، تصویری از زبان طراحی آینده خود ارائه کرده است. این کوپه چهارسرنشین با بدنه ای کشیده و خطوط عضلانی بیش از آن که پیش نمایش قطعی یک مدل مشخص باشد، جهت گیری بصری محصولات آینده این برند را نشان می دهد. این طرح از پیشرانه V6 با سامانه کمکی هیبریدی بهره می برد؛ نکته ای که نشان می دهد آلفارومئو در کنار برقی سازی، همچنان برای حفظ شخصیت مکانیکی محصولات خود ارزش قائل است. آلفا این نیز با کانسپت A310 Vision، به قلمرو خودروهای اسپرت گران قیمت و عملکردمحور توجه نشان داده است. طراحی این خودرو با تناسبات اغراق شده و الهام از مدل های تاریخی آلفا این، بر قابلیت های معماری جدید خودروهای اسپرت برقی تاکید دارد. با این حال، در زمان معرفی، برنامه قطعی تولید انبوه آن اعلام نشده است. در بخش خودروهای لوکس، DS با طرح مفهومی F3VER چشم اندازی از نسل آینده محصولات کوچک تر خود را به نمایش گذاشته است. این طرح قرار است مسیر طراحی و فناوری مدل آینده DS No3 را نشان دهد؛ خودرویی که در راهبرد احیای برند DS نقش مهمی خواهد داشت. این سه نمونه، بیانگر تفاوت راهبردی برندهای اروپایی است؛ آلفارومئو بر هویت اسپرت ایتالیایی، آلفا این بر مهندسی عملکرد و DS بر طراحی لوکس فرانسوی تاکید می کند. در شرایطی که بسیاری از خودروهای برقی جدید از نظر معماری فنی به یکدیگر نزدیک می شوند، حفظ هویت برند می تواند یکی از مهم ترین عوامل تمایز در بازار باشد.

فیات، اشکودا و اسمارت؛ تمرکز بر خودروهای شهری و اقتصادی

فیات با معرفی مدل مفهومی Grizzly، به بخش کراس اوورهای خانوادگی توجه نشان داده است. این محصول در دو فرم بدنه شاسی بلند و فست بک معرفی شده و قرار است در آینده با گزینه های محرکه هیبریدی و تمام برقی عرضه شود. فیات همچنین با کانسپت Multiplay، ایده ای متفاوت از یک خودرو چندمنظوره را ارائه کرده است؛ خودرویی که بر اساس طرح معرفی شده می تواند از یک وسیله هفت سرنشین به پیکاپ دو کابین تبدیل شود. این قابلیت در حال حاضر در قالب کانسپت مطرح شده و هنوز نباید آن را ویژگی قطعی محصول تولیدی تلقی کرد.

اشکودا Epiq؛ تمام برقی مدرن

اشکودا نیز نسخه Epiq SportLine را به نمایش گذاشته است. این مدل با تجهیزات داخلی بهتر، صندلی های گرم شونده و چراغ های ماتریسی LED، تلاش می کند یک خودرو برقی خانوادگی را با ظاهری اسپرت تر ارائه کند. چنین محصولاتی برای خودروسازان اروپایی اهمیت زیادی دارند؛ زیرا رقابت در بخش خودروهای برقی کوچک و متوسط، به یکی از میدان های اصلی رویارویی با برندهای چینی تبدیل شده است.

اسمارت هشتگ ۲

در همین حال، اسمارت با معرفی مدل 2#، به ریشه های خود در بخش خودروهای کوچک شهری بازمی گردد. این محصول تمام برقی، ادامه دهنده ایده اسمارت فور تو است و بر ابعاد کوچک، سهولت پارک و استفاده در خیابان های پرترافیک شهری تمرکز دارد. بازگشت اسمارت به این بخش نشان می دهد که با وجود محبوبیت کراس اوورها، هنوز برای خودروهای کوچک شهری و کم مصرف ظرفیت بازار وجود دارد؛ به ویژه اگر قیمت خرید و هزینه استفاده از آن ها رقابتی باشد.



اوپل و فولکس واگن؛ آینده خودروهای خانوادگی

در میان خودروهای مفهومی نمایشگاه، کانسپت Vauxhall STX نیز اهمیت دارد. این طرح، پیش نمایشی از نسل آینده اوپل آستراد در قالب استیشن واگن است و زبان طراحی تازه این برند را نشان می دهد. طراحی کشیده بدنه و تاکید بر کاربردپذیری، حاکی از آن است که اوپل قصد دارد کلاس استیشن واگن را در کنار کراس اوورها همچنان زنده نگه دارد. این موضوع از نظر بازار اروپا اهمیت دارد؛ زیرا خودروهای استیشن به دلیل فضای بار مناسب و ارتفاع کمتر نسبت به بسیاری از شاسی بلندها، همچنان برای برخی خانواده ها و کاربران ناوگان گزینهای کاربردی هستند. در سوی دیگر، فولکس واگن با محصولات برقی جدید خود تلاش می کند نشان دهد که خودروهای برقی می توانند از نظر کاربری روزمره، فضای کابین و سهولت استفاده، جایگزین مناسبی برای خودروهای متداول باشند. به طور کلی، نمایشگاه پاریس ۲۰۲۶ نشان می دهد که خودروسازان اروپایی دیگر تنها بر طراحی خودروهای مفهومی دور از دسترس تمرکز ندارند؛ آن ها باید محصولات آینده را با نیازهای واقعی خریداران، قیمت قابل قبول و هزینه مالکیت رقابتی هماهنگ کنند.

هوا، به افزایش بهره‌وری انرژی کمک می‌کند. یکی از مزیت‌های مهم مستر E-Tech، حفظ فضای کاربردی بار در کنار بهره‌گیری از قوای محرکه بدون آلاینده‌گی است. این ویژگی می‌تواند برای شرکت‌های توزیع کالا و ناوگان فعال در مناطق کم‌آلاینده شهری اهمیت زیادی داشته باشد. البته انتخاب بهترین ون برقی صرفاً به برد حرکتی وابسته نیست؛ ظرفیت حمل بار، زمان شارژ، قیمت خرید و دسترسی به زیرساخت شارژ نیز باید بررسی شوند. این حال، ترکیب برد مناسب، طراحی جدید و قابلیت استفاده تجاری، رنو مستر E-Tech را به یکی از گزینه‌های برجسته بازار اروپا در سال ۲۰۲۵ تبدیل کرده است.

رنو مستر E-Tech مدل ۲۰۲۵ یکی از شاخص‌ترین خودروهای تجاری برقی اروپاست که توانست عنوان بهترین ون برقی سال ۲۰۲۵ را از نشریه بریتانیایی اتواکسپرس کسب کند. این خودرو با تمرکز بر حمل‌ونقل شهری، توزیع کالا و کاهش هزینه‌های عملیاتی ناوگان، ترکیبی از فضای بار مناسب و فناوری الکتریکی را ارائه می‌دهد. مهم‌ترین ویژگی نسخه برقی جدید، باتری ۸۷ کیلووات-ساعتی آن است که طبق اعلام سازنده، برد حرکتی آن به حداکثر ۴۵۹ کیلومتر بر اساس چرخه WLTP می‌رسد. موتور الکتریکی با قدرت ۱۳۸ اسب‌بخار، پاسخ‌گویی مناسب در تردهای شهری و حمل بار را فراهم می‌کند. طراحی آپرودینامیکی بدنه نیز با کاهش مقاومت



رنو مستر؛ بهترین ون برقی سال ۲۰۲۵



فرآیند واگذاری گروه خودروسازی سایپا باید تنها متکی به انتقال سهام باشد؟

خصوصی‌سازی صنعت خودرو نیازمند خروج دولت از جاده مخصوص

یکی از مهم‌ترین معیارهای واگذاری گروه خودروسازی سایپا، توان واقعی خریدار برای اداره و توسعه یک خودروساز بزرگ است



«خصوصی‌سازی در صنعت خودرو را نمی‌توان صرفاً با انتقال بخشی از سهام یک خودروساز از دولت به بخش خصوصی سنجید. آن چه سرنوشت چنین واگذاری‌ای را تعیین می‌کند، تغییر در شیوه اداره شرکت، استقلال تصمیم‌گیری، اصلاح ساختار مالی و پاسخگو شدن مدیریت در برابر سهام‌داران است. از این منظر، واگذاری گروه خودروسازی سایپا زمانی می‌تواند نقطه عطفی در صنعت خودرو کشور باشد که علاوه بر تغییر مالکیت، به تغییر واقعی سیاست‌گذاری صنعتی منجر شود؛ تغییری که در آن دولت از جایگاه مدیر و تصمیم‌گیر اجرایی خارج و نقش خود را به سیاست‌گذاری، تنظیم‌گری و نظارت محدود کند.

مالکیت و مدیریت، اگر چه به یکدیگر وابسته هستند، اما دو مفهوم یکسان نیستند. ممکن است سهام یک شرکت به بخش خصوصی منتقل شود، اما انتصاب مدیران، تعیین اولویت‌های تولید، قیمت‌گذاری محصولات و حتی بخشی از تصمیم‌های مالی همچنان تحت تأثیر مداخلات بیرونی باقی بماند. در چنین شرایطی، شرکت از نظر حقوقی خصوصی شده، اما در عمل همچنان با محدودیت‌های بنگاهداری دولتی اداره می‌شود. بنابراین، پرسش اصلی درباره آینده گروه خودروسازی سایپا این نیست که «سهام این شرکت به چه شخصی یا مجموعه‌ای واگذار می‌شود؟» بلکه پرسش اساسی آن است که «مالک جدید تا چه اندازه اختیار اداره مستقل بنگاه را خواهد داشت.»

«خصوصی‌سازی بدون استقلال مدیریتی معنا ندارد گروه خودروسازی سایپا به‌عنوان دومین خودروساز بزرگ کشور، با مجموعه‌ای از مسائل مالی، تولیدی و تعهدات تجاری روبه‌رو است که از مدیران گذشته و سیاست‌گذاری‌های اشتباه دولت‌های قبل برای تیم مدیریت فعلی به‌جای مانده که حل‌وفصل آن‌ها به تصمیم‌گیری‌های هماهنگ و بلندمدت نیاز دارد. بدهی‌های بانکی، مطالبات زنجیره‌تأمین، تعهدات تحویل خودرو، هزینه تأمین مواد اولیه و قطعات، محدودیت منابع مالی و ضرورت سرمایه‌گذاری در توسعه محصول، مسائلی نیستند که با تغییر عنوان مالکیت برطرف شوند؛ چرا که طی چند سال و توسط سیاست‌گذاری‌های اشتباه در گذشته وضع فعلی برای نارتجی‌پوشان جاده‌مخصوص ایجاد شده است. لازم به ذکر است که تیم مدیریت فعلی در دومین خودروساز بزرگ کشور با برنامه‌ریزی مناسب نتوانستند آثار و تبعات میراث به‌جا مانده از گذشته را کنترل و فرآیند تولید و فروش را با در نظر گرفتن محدودیت‌های فعلی در کشور به بهترین شکل بهبود دهند. بنگاهداری خصوصی بر پایه رابطه روشن میان اختیار و مسئولیت شکل می‌گیرد. مالک یا سهام‌دار عمده باید بتواند مدیران را بر اساس معیارهای حرفه‌ای انتخاب کند. برنامه کسب‌وکار تعیین کند و در صورت تحقق نیافتن اهداف، درباره ادامه فعالیت مدیران تصمیم بگیرد. در مقابل، مدیریت نیز باید در برابر شاخص‌هایی مانند بهره‌وری، کیفیت محصول، هزینه تولید، جریان نقدی، ایفای تعهدات و بازده سرمایه پاسخگو باشد. در چنین ساختاری، انتصاب مدیران براساس تخصص، سابقه صنعتی و توانایی اجرای برنامه‌های اقتصادی انجام می‌شود، نه براساس تغییرات مقطعی یا ملاحظات خارج از بنگاه. خصوصی‌سازی سایپا بدون ایجاد این استقلال، ممکن است تنها ترکیب سهام‌داران را تغییر دهد، بی‌آن که سازوکارهای تولید و اداره شرکت اصلاح شود.

«دولت باید ناظر باشد، نه مدیر خودرو ساز»

نقش دولت در صنعت خودرو پس از خصوصی‌سازی نباید حذف شود، بلکه باید تغییر کند. دولت همچنان مسئول تنظیم بازار، حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان، تدوین استانداردهای ایمنی و زیست‌محیطی، اجرای قوانین رقابت و فراهم کردن محیط با ثبات برای سرمایه‌گذاری است. باین حال، این مسئولیت‌ها لزوماً به معنای

«معیار موفقیت، عملکرد سایپا پس از واگذاری است»
جلوگیری از تبدیل خصوصی‌سازی به انتقال صوری مالکیت، باید شاخص‌های مشخصی برای ارزیابی عملکرد شرکت پس از واگذاری تعیین شود. کاهش بدهی‌های سررسیدشده، بهبود جریان نقدی، افزایش بهره‌وری نیروی کار، کاهش هزینه‌های غیرمولد، ارتقای کیفیت و کاهش زمان تحویل خودرو از جمله شاخص‌هایی هستند که می‌توانند میزان پیشرفت اصلاحات را نشان دهند. این شاخص‌ها باید در یک برنامه زمان‌بندی شده تدوین شوند و گزارش عملکرد شرکت نیز به‌صورت منظم در اختیار سهام‌داران و نهادهای مسئول قرار گیرد. به این ترتیب، استقلال مدیریتی با پاسخ‌گویی همراه می‌شود و نظارت دولت نیز به جای مداخله در تصمیم‌های اجرایی بر سنجش نتایج و اجرای مقررات متمرکز خواهد بود. از سوی دیگر، حفظ رقابت در بازار اهمیت ویژه‌ای دارد. خصوصی‌سازی نباید به تمرکز غیر شفاف مالکیت، ایجاد امتیازهای انحصاری یا انتقال منابع عمومی به منافع محدود منجر شود. شفافیت در فرآیند واگذاری، احراز اهلیت خریدار و نظارت بر تعهدات پس از معامله، لازمه اعتماد عمومی به این فرآیند است.

«سایپا به تغییر ساختار اداره نیاز دارد»
خصوصی‌سازی سایپا را باید فرصتی برای اصلاح شیوه اداره یکی از مهم‌ترین نگاههای صنعتی کشور دانست؛ فرصتی که تحقق آن به کیفیت فرآیند واگذاری و مرزبندی دقیق مسئولیت‌ها وابسته است. انتقال سهام، تنها نقطه آغاز این مسیر است و نتیجه نهایی زمانی مشخص می‌شود که شرکت بتواند با مدیریت مستقل، برنامه اقتصادی روشن و پاسخ‌گویی قابل سنجش فعالیت کند. مساله اصلی در خصوصی‌سازی سایپا، جای‌جایی نام‌ها در فهرست سهام‌داران نیست؛ مساله، پایان دادن به دوگانگی میان مالکیت خصوصی و مدیریت وابسته است. خصوصی‌سازی زمانی معنا پیدا می‌کند که اختیار تصمیم‌گیری به بنگاه منتقل شود، مسئولیت نتایج بر عهده مدیران باشد و دولت به جای نشست پشت فرمان خودرو ساز، بر رعایت قواعد و سلامت مسیر نظارت کند.

صورت‌های مالی شرکت مادر یا تغییر ترکیب هیات‌مدیره ارزیابی شود. یکی از مهم‌ترین معیارها، تأثیر آن بر زنجیره تأمین قطعات و مواد اولیه است. خودروساز بزرگ بدون شبکه‌ای پایدار از قطعه‌سازان توانمند نمی‌تواند تولید مستمر، کیفیت مناسب و تحویل به‌موقع داشته باشد. در عین حال، حمایت از قطعه‌ساز داخلی نباید به معنای چشم‌پوشی از کیفیت، بهره‌وری یا قیمت رقابتی باشد. مدیریت حرفه‌ای باید بتواند با استفاده از قراردادهای بلندمدت، برنامه‌های مشترک کاهش هزینه و ارتقای فناوری، تسوان رقابتی زنجیره تأمین را افزایش دهد. چنین رویکردی هم به پایداری تولید کمک می‌کند و هم امکان توسعه ساخت داخل را بر مبنای ملاحظات فنی و اقتصادی فراهم می‌سازد.

«خصوصی‌سازی باید به اصلاح قیمت‌گذاری و سرمایه‌گذاری منجر شود»

یکی از چالش‌های ساختاری صنعت خودرو، فاصله میان الزامات اقتصادی تولید و محدودیت‌های تصمیم‌گیری درباره قیمت فروش است. خودروساز برای ادامه فعالیت به منابع کافی نیاز دارد، اما هرگونه اصلاح در قیمت‌ها می‌تواند به شرایط رقابتی بازار انجام شود. خصوصی‌سازی به تنهایی این تعارض را حل نمی‌کند. اگر شرکت خصوصی همچنان با قواعد غیر شفاف، تغییرات ناگهانی مقررات و محدودیت‌های پیش‌بینی‌ناپذیر در قیمت‌گذاری مواجه باشد، برنامه‌ریزی بلندمدت آن دشوار خواهد شد. در مقابل، آزاد گذاشتن کامل بازار بدون تقویت رقابت و نظارت موثر نیز نمی‌تواند به تنهایی تضمین‌کننده منافع مصرف‌کننده باشد. راهکار، تدوین چارچوبی روشن برای تنظیم بازار است؛ چارچوبی که در آن هزینه‌های تولید، بهره‌وری، کیفیت، تعهدات شرکت و شرایط رقابت به‌صورت شفاف ارزیابی شود و تصمیم‌های تنظیم‌گری از ملاحظات ریزه‌مدیریتی فاصله بگیرد. در چنین شرایطی، مدیریت سایپا می‌تواند منابع حاصل از اصلاح عملکرد را به توسعه محصول، نوسازی خطوط تولید، بهبود کیفیت و کاهش هزینه‌ها اختصاص دهد.

«نوربالا»
نقش دولت در صنعت خودرو پس از خصوصی‌سازی نباید حذف شود، بلکه باید تغییر کند. دولت همچنان مسئول تنظیم بازار، حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان، تدوین استانداردهای ایمنی و زیست‌محیطی، اجرای قوانین رقابت و فراهم کردن محیط با ثبات برای سرمایه‌گذاری است

مشخصی برای تأمین مالی عملیات شرکت وجود نداشته باشد، تغییر سهام‌دار لزوماً به بهبود تولید منجر نخواهد شد. به همین دلیل، ارزیابی اهلیت خریدار باید علاوه بر توان مالی، شامل تجربه مدیریتی، شناخت زنجیره ارزش خودرو، برنامه تأمین منابع و تعهد به سرمایه‌گذاری بلندمدت باشد. از سوی دیگر نباید خصوصی‌سازی به ابزاری برای انتقال مسئولیت زیان‌های گذشته به مالک جدید، بدون تعیین تکلیف روشن تعهدات و بدهی‌ها تبدیل شود. چارچوب واگذاری باید مشخص کند کدام مسئولیت‌ها بر عهده شرکت باقی می‌مانند، چه تعهداتی باید در دوره انتقال تعیین تکلیف شوند و برنامه اصلاح ساختار مالی چگونه اجرا خواهد شد.

«زنجیره تأمین، نخستین محک خصوصی‌سازی آثار خصوصی‌سازی گروه خودروسازی سایپا نباید تنها در

دخالست مستقیم در تصمیم‌های روزمره شرکت نیست. تعیین مدیران اجرایی، مداخله در برنامه تولید، تحمیل تصمیم‌های کوتاه‌مدت و تغییر مستمر قواعد اقتصادی می‌تواند استقلال بنگاه را تضعیف کند. در مقابل، دولت باید از طریق مقررات شفاف و قابل پیش‌بینی، شرایطی را فراهم کند که خودروساز خصوصی بتواند درباره سرمایه‌گذاری، توسعه محصول، تأمین مالی و مدیریت هزینه‌ها تصمیم بگیرد. مرز میان نظارت و مدیریت باید روشن باشد. نظارت یعنی اطمینان از اجرای قانون، رعایت استانداردها، حفظ حقوق سهام‌داران و مصرف‌کنندگان و جلوگیری از «رفتارهای ضد رقابتی». مدیریت یعنی انتخاب روش تولید، تعیین ترکیب محصولات، تخصیص منابع، انتخاب تأمین‌کنندگان و تصمیم‌گیری درباره سرمایه‌گذاری. در یک خصوصی‌سازی اصولی، دولت باید در حوزه نخست مقتدر باشد و از ورود غیر ضروری به حوزه دوم خودداری کند. البته این تفکیک به معنای مصونیت خودروساز خصوصی از پاسخ‌گویی نیست. اگر شرکتی تعهدات خود را اجرا نکند، کیفیت محصولاتش کاهش یابد یا حقوق مصرف‌کنندگان را نقض کند، نهادهای مسئول باید مطابق قانون اقدام کنند. تفاوت در این است که بر خورد نظارتی باید براساس قواعد از پیش اعلام‌شده انجام شود، نه با مداخله موردی در اداره شرکت.

«مالک جدید باید توان اصلاح مالی و صنعتی داشته باشد»

یکی از مهم‌ترین معیارهای واگذاری گروه خودروسازی سایپا، توان واقعی خریدار برای اداره و توسعه یک خودروساز بزرگ است. در چنین معامله‌ای، صرف برخورداری از منابع مالی برای خرید سهام کافی نیست. خریدار باید بتواند منابع لازم برای سرمایه در گردش، پرداخت مطالبات زنجیره تأمین، اجرای تعهدات مشتریان و سرمایه‌گذاری در فناوری و توسعه محصول را نیز تأمین کند. خودروسازی صنعتی سرمایه‌بر است و فاصله میان خرید سهام و بازسازی یک بنگاه می‌تواند بسیار زیاد باشد. اگر منابع مالک جدید صرف خرید مالکیت شود و برنامه



فروشنده‌گان از هزینه‌های جایگزینی و نگرانی خریداران از افزایش بیشتر قیمت‌ها می‌تواند بر روند معاملات اثر بگذارد. در چنین فضایی، بخشی از تقاضا ممکن است با هدف حفظ ارزش دارایی به بازار وارد شود و همین انتظارات، زمینه تداوم رشد قیمت‌های پیشنهادی را فراهم کند.

باین حال، نزدیک‌شدن دنا پلاس به کانال ۴ میلیارد تومان به معنای قطعی بودن تحقق این قیمت نیست و ادامه روند به تحولات نرخ ارز، وضعیت عرضه و میزان معاملات واقعی بازار بستگی دارد. فاصله قیمت‌های پیشنهادی با نرخ نهایی معاملات نیز یکی از شاخص‌هایی است که برای تشخیص پایداری این روند باید مورد توجه قرار گیرد.

افزایش نرخ ارز و تقویت انتظارات تورمی، بار دیگر بازار خودرو را تحت تاثیر قرار داده و قیمت برخی محصولات داخلی را در مسیر صعودی قرار داده است؛ به‌طوری که دنا پلاس ۱۴۷۷ اتوماتیک توربو آپشنال با رشد ۴۰ میلیون تومانی، به محدوده ۳ میلیارد و ۷۶۰ میلیون تومان رسیده و به مرز ۴ میلیارد تومان نزدیک تر شده است. این سدان پر فروش گروه صنعتی ایران خودرو که روز دوشنبه با قیمت ۳ میلیارد و ۷۲۰ میلیون تومان در بازار عرضه می‌شد، روز گذشته با افزایشی بیش از ۴۰ میلیون تومان، از نرخ ۳ میلیارد و ۷۶۰ میلیون تومان عبور کرد.

تحرکات قیمتی بازار خودرو در شش‌ماه گذشته ادامه دارد که نوسان نرخ ارز، انتظارات



**رشد ۴۰ میلیون تومانی
قیمت دنا پلاس اتوماتیک
توربو آپشنال در بازار**

شماره‌گذاری بیش از ۱۳ هزار دستگاه خودرو «سایپا» طی دو هفته

بر اساس آمارهای ثبت‌شده، طی دو هفته گذشته بالغ بر ۱۳ هزار دستگاه از محصولات گروه خودروسازی سایپا با همکاری و سرعت عمل پلیس راهور شماره‌گذاری شده‌اند که نشان‌دهنده هم‌افزایی موثر میان این دو مجموعه در تسریع فرآیند شماره‌گذاری خودروهاست. همچنین به‌منظور تسریع در روند تحویل، خودروهای فاکتور شده با هماهنگی پلیس راهور و به‌صورت بدون پلاک به شبکه نمایندگی‌های سراسر کشور ارسال شده‌اند تا فرآیند شماره‌گذاری در مقصد نهایی تکمیل و خودروها در سریع‌ترین زمان ممکن به خریداران تحویل شوند.

مربوطه در این مراکز است، گروه سایپا با پیگیری‌های مستمر، تمامی ظرفیت‌های خود را برای تسریع در دریافت و تکمیل این فرآیند به کار گرفته است.

در همین راستا، به‌محض تامین گواهی‌های لازم و تکمیل مستندات، پرونده‌های مربوطه برای شماره‌گذاری به پلیس راهور فراچارچاغ می‌شود. با توجه به هماهنگی‌های انجام‌شده با پلیس راهور، تمامی پرونده‌های ارجاعی با اولویت در دستور کار قرار می‌گیرند و اطلاعات مشتریانی که از سوی گروه خودروسازی سایپا به پلیس راهور ارائه شده، بدون وقفه شماره‌گذاری می‌شود.

به گزارش «سایپانیوز» بر اساس ضوابط قانونی، فرآیند شماره‌گذاری خودروهای تولیدی مستلزم تامین و ارائه گواهی اسقاط است. در همین راستا و پیرو ابلاغیه اخیر مبنی بر اصلاحیه آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو که منجر به افزایش تعداد گواهی‌های مورد نیاز به‌زای تولید هر دستگاه شده است، گروه خودروسازی سایپا تامین این گواهی‌ها از طریق مراکز اسقاط را در دستور کار ویژه خود قرار داده است.

از آن‌جا که تحقق این امر منوط به عرضه گواهی از سوی مراکز اسقاط و انجام فرآیند

تحلیل
analysis

احسان
ناصری بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X۵ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۲۹۳	۵ میلیارد	۰	
کی‌ام‌سی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۸۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۸۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۹۳۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هایما X۷ (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	
هایما S۵ پرو (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هایما S۷ پرو (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
لاماکو اکو ۱.۵ لیتر توربو (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۴۴۹	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فردا D۱۱ (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فردا T۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
لوکانو LV (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۱۰	۷ میلیارد	۰	
لوکانو LA (۱۴۰۵)	۸ میلیارد و ۴۱۰	۹ میلیارد و ۵۵۰	۰	
تیگارد تیسان S۰۵ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۶۹	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	
بیجینگ U۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان ساھارا (۱۴۰۵)	۱۱ میلیارد و ۹۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۴)	۱۲ میلیارد و ۹۹۰	۱۱ میلیارد و ۸۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
چانگان CS۵۵ پلاس ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۸۱۹	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
چانگان UNI-T -توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۶ میلیارد و ۵۸۰	۷ میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۷۶۲	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
کیا EV۵ تیپ ۷۲ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا K۵ توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۶۳	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو در و نیس (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس ID.۴ PUREPLUS (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس ID.۷ اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۱	۱۰ میلیارد	۰	
فولکس ID.۷ پیو (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۸ میلیارد	۰	
فولکس تیراک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای پالسیس ۲.۵ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیارد	۳۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سنتافه توربو تک در و نیس (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۱۰ میلیارد	۰	
هیوندای المنترا ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
مزدا EZ۶ مکس ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۱ میلیارد	۰	
مزدا EREVEZE (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
مزدا CX-۵۰ (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیshi اکلیس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیshi اولتندر ۲.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۱۷ میلیارد	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان آلتیما (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۰	
نیسان پاترول ۶ سیلندر ۳.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۰	۶۵ میلیارد	۰	
وویا فرفی (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۳ میلیارد	۰	
هوال H۹ (۲۰۲۶)	۱۰ میلیارد و ۴۰۵	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ولوو AWDS۹۰ (۲۰۲۶)	۲۹ میلیارد	۳۳ میلیارد	۰	
ولوو COREXC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید GX۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک میلیارد و ۵۷۵	۵	▼
سایناS (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک میلیارد و ۷۰۰	۵	▼
ساینا GXL دو گانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک میلیارد و ۸۹۵	۰	
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۸۰۰	۱۰	▼
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	۲ میلیارد و ۴۶۰	۱۰	▼
اطلس S (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱	یک میلیارد و ۶۹۵	۰	
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۰۳	یک میلیارد و ۸۳۵	۰	
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۳۷	یک میلیارد و ۹۴۵	۵	▲
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۸۹۵	۱۰	▲
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۳۱	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۶۷۵	۰	
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۷۴۰	۰	
کوییک S (۱۴۰۵)	یک میلیارد	یک میلیارد و ۶۳۵	۰	
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۲	یک میلیارد و ۶۴۰	۵	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۵۷۰	۱۰	▼
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۸۵۵	۰	
شاهین اتومات (بدون ملینور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۹۸۰	۳۰	▲
شاهین اتومات پلاس (بدون ملینور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۵۲۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بامالینور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۵۵۰	۵	▲
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۲۸۰	۰	
پادرا پلاس دو گانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۴۷۰	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۲۵۰	۲۰	▲
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۴۴۵	۰	
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۲۸۵	۱۰	▲
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۷۷۵	۳۰	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۷۹۰	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۹۵۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۰۲	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ نندهای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۵۹۰	۴۰	▲
پژو ۲۰۷ نندهای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۶۹۵	۴۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۸۷۰	۴۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۹۱۵	۲۵	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۳ میلیارد و ۸۶۰	۱۱۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۹۶۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۸۴۰	۳۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۸۵	۲۵	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۶۵	▲
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۸۸۰	۴۰	▲
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۶۸۰	۰	
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۹۲۰	۲۰	▲
راناپلاس (تورم عقب کاسکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۲۳۰	۴۰	▲
راناپلاس (تورم عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۸۰	۲ میلیارد و ۲۶۵	۱۵	▲
ری‌آر ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۴ میلیارد و ۸۰۰	۳۰	▼
وانتا آریسان (بامالینور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۰	▼

کشف بیش از ۵ هزار لیتر روغن موتور احتکار شده به ارزش ۲۰۰ میلیارد ریال در بابل



فرمانده انتظامی شهرستان بابل، از شناسایی و کشف بیش از ۵ هزار لیتر روغن موتور قاچاق و احتکار شده به ارزش ۲۰۰ میلیارد ریال در این شهرستان خبر داد. سرهنگ «قاسم عزیزی»، فرمانده انتظامی شهرستان بابل در جمع خبرنگاران از شناسایی و کشف بیش از ۵ هزار لیتر روغن موتور قاچاق و احتکار شده به ارزش ۲۰۰ میلیارد ریال در این شهرستان خبر داد و اظهار داشت: «در راستای تشدید مبارزه با قاچاق کالا و برخورد با اخلاک‌گران نظام اقتصادی و محتکران کالاهای اساسی، مأموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان بابل با انجام اقدامات اطلاعاتی و رصد های فنی، از وجود انبار نگهداری کالای قاچاق و احتکار شده در یکی از مناطق این شهرستان مطلع شدند.» وی افزود: «مأموران پس از هماهنگی با مرجع قضائی

در بازرسی از انبار شناسایی شده، بیش از ۵ هزار لیتر انواع روغن موتور خودرو را که به صورت غیر مجاز دیو و احتکار شده بود، کشف کردند. «سرهنگ عزیزی با اشاره به این که ارزش ریالی کالاهای مکشوفه برابر نظر کارشناسان مربوطه ۲۰۰ میلیارد ریال برآورد شده است، بیان کرد: «در این عملیات یک متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده مقدماتی، برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضائی معرفی شد.» فرمانده انتظامی شهرستان بابل با بیان این که پلیس با هر گونه اقدام غیر قانونی که آرامش و امنیت اقتصادی جامعه را به مخاطره بیندازد، قاطعانه برخورد خواهد کرد از شهروندان خواست هر گونه اخبار و اطلاعات در خصوص احتکار و قاچاق کالا را از طریق سامانه تلفنی ۱۱۰ به پلیس گزارش دهند.



برای نخستین بار در «ایرانول» صورت گرفت؛

دریافت اعتبار ویژه مالیاتی برای دو پروژه فناورانه ایرانول

کیفی، گامی حیاتی برای پاسخگویی به نیاز خودروهای توربوشاژ مدرن و قوای محرکه هیبریدی است؛ خودروهایی که استفاده از روغن های ویسکوزیته پایین (نظیر W ۲۰۰ و W ۱۶۰) و بسته های ادتیو پیشرفته برای کاهش مصرف سوخت و حفظ کاتالیست های آگزوز در آن ها الزامی است. در حوزه روانکارهای تخصصی صنعتی، طراحی روغن هیدرولیک در کلاس HFUDU پاسخی مستقیم به الزامات ایمنی صنایع سنگین است. طبق استاندارد بین المللی ISO ۱۲۹۲۲ و رده بندی ISO ۶۷۴۳-۴، سیالات کلاس HFUDU روانکارهای ضداتش بر پایه ترکیبات سینتتیک بدون آب (نظیر پلی ال استرها یا ارگانیک استرها) هستند. در صنایع استراتژیکی همچون کارخانجات فولادسازی، واحدهای ریخته گری مداوم، کوره های قوس الکتریکی و معادن زیرزمینی، سامانه های هیدرولیک تحت فشارهای فراتر از ۲۰۰ بار و در مجاورت مذاب یا سطوح داغ با دمای بیش از ۷۰۰ درجه سانتی گراد فعالیت می کنند. در چنین محیط هایی، پارگی ناگهانی لوله ها در صورت استفاده از روغن های معدنی معمولی به انفجار و حریق های فاجعه بار می انجامد. سیالات HFUDU به لطف نقطه اشتعال بسیار بالا (فراتر از ۳۰۰ درجه سانتی گراد)، خاصیت خود خاموش شونده گی، شاخص گرانیروی پایدار و روانکاری عالی، جایگزینی ایمن، با طول عمر بالا و سازگار با محیط زیست (زیست تخریب پذیر) محسوب می شوند که تولید داخلی آن کشور را از واردات گران قیمت بی نیاز می کند. صنعت روانکار ایران برای سال ها متکی بر تولید محصولات پایه و روغن های معدنی سنتی با حاشیه سود اندک بوده است. ماده ۱۱ قانون جهش تولید بنیان با فراهم آوردن امکان تهاثر هزینه های تحقیق و توسعه با مالیات عملکرد، ریسک سرمایه گذاری در فرمولاسیون های لبه فناوری را کاهش می دهد. این سازوکار به بلند رهای داخلی اجازه می دهد با عبور از نقش سنتی خود، منابع مالی را به سمت سنتز مواد شیمیایی ویژه و فرمولاسیون روانکارهای فوق تخصصی هدایت کنند.



ریسک پدیده LSPI را در تمام طول عمر روغن (حتی پس از کارکردهای طولانی) به حداقل می رساند، بلکه مقاومت به سایش زنجیر تایم، کنترل رسوبات توربوشاژر و پایداری در برابر اکسیداسیون در دماهای فوق بالا را ارتقا می دهد. ورود شرکت های داخلی به حوزه فرمولاسیون این سطح

درون سوز مدرن «به ویژه پیشبرانه های کم حجم، توربوشاژر و مجهز به پاشش مستقیم بنزین (TGDI) «پدیده مخرب» پیش افروزش در دور پایین (LSPI) بزرگ ترین تهدید ساختاری برای پیستون ها به شمار می رود. فرمولاسیون روغن های منطبق با استاندارد API SQ نه تنها

سرپرست شرکت نفت ایرانول، از شرکت های تابعه هلدینگ تاپیکو اعلام کرد: «این شرکت در راستای توسعه فناوری، ارتقای کیفیت محصولات و تقویت فعالیت های تحقیق و توسعه، برای نخستین بار موفق به دریافت تاییدیه حدود ۵۷ میلیارد ریال اعتبار مالیاتی برای دو پروژه فناورانه در حوزه روانکارهای پیشرفته شد.» به گزارش مدیریت روابط عمومی، برند و مسئولیت اجتماعی تاپیکو، اکبر میرزاپور با اشاره به برنامه های شرکت نفت ایرانول در مسیر توسعه فناوری، ارتقای کیفیت محصولات و تقویت فعالیت های تحقیق و توسعه اظهار داشت: «این اعتبار در چارچوب قانون جهش تولید دانش بنیان و با هدف حمایت از فعالیت های تحقیق و توسعه و تولید محصولات تخصصی با ارزش افزوده بالاتر، به دو پروژه «طراحی و ساخت روغن موتور با سطح کیفی بین المللی API SQ» و «طراحی روغن هیدرولیک ضداتش در کلاس HFUDU» اختصاص یافته است. سرپرست شرکت نفت ایرانول با بیان این که بهره گیری از ظرفیت های قانونی حمایت از تحقیق و توسعه، فرصت مناسبی برای تسریع در توسعه محصولات فناورانه، ارتقای دانش فنی و افزایش توان رقابتی این شرکت در صنعت روانکار فراهم می کند، حرکت به سمت تولید روانکارهای پیشرفته و تخصصی را از اولویت های ایرانول اعلام و تصریح کرد: «اجرای این پروژه ها می تواند ضمن پاسخ گویی به نیازهای روز صنعت، زمینه توسعه سبد محصولات و حضور موثرتر در بازارهای هدف را فراهم کند.» میرزاپور در پایان خاطر نشان کرد: «کسب این تاییدیه برای نخستین بار در تاریخ فعالیت شرکت، گامی ارزشمند در مسیر بهره گیری از مشوق های قانونی، تقویت نوآوری و توسعه پایدار فعالیت های تحقیق و توسعه به شمار می رود و می تواند زمینه ساز دستاوردهای فناورانه بیشتری در آینده باشد.»

استاندارد بین المللی API SQ جدیدترین و بالاترین رده عملکردی موسسه نفت آمریکا است که به عنوان گام تکاملی پس از استاندارد API SP و هم راستا با استاندارد ILSAC GF ۷ توسعه یافته است. در موتورهای

XTRIM

BORN FOR MORE

SX

تجربه یک زندگی مدرن



نقش دارد. در بخش محر که، مدل اس از موتورهای الکتریکی و سامانه انتقال قدرت تک سرعته استفاده می کند. نسخهٔ دومو تور، نیروی محر که را به هر دو محور منتقل می کند؛ در حالی که نسخه Plaid با سه موتور الکتریکی، شامل یک موتور جلو و دو موتور عقب، عملکردی بسیار پرشتاب ارائه می دهد. این خودرو همچنین از ترمز احیاکننده بهره می برد که هنگام کاهش سرعت، بخشی از انرژی جنبشی را به انرژی الکتریکی تبدیل و به باتری بازمی گرداند. ترکیب ساختار سبک، مرکز ثقل پایین و مدیریت الکترونیکی انرژی، از مهم ترین اصول مهندسی تسلا مدل اس محسوب می شود.

تسلا مدل اس از ابتدا به عنوان خودرویی تمام برقی توسعه یافت؛ موضوعی که آزادی عمل بیشتری در طراحی شاسی، جانمایی مجموعه محر که و توزیع جرم در اختیار مهندسان قرار داد. یکی از ویژگی های مهم ساختاری آن، استفاده گسترده از آلومینیوم در بدنه و شاسی است. این فلز با چگالی کمتر از فولاد، به کاهش جرم خودرو کمک می کند؛ عاملی موثر بر مصرف انرژی و برد حر کتی. بسته به باتری لیتیم-یونی در بخش زیرین خودرو قرار گرفته است. این جانمایی، مرکز ثقل را پایین می آورد و می تواند پایداری خودرو را هنگام تغییر مسیر بهبود دهد. همچنین، ادغام مهندسی شده باتری با ساختار کف، در شکل گیری استحکام پیشینی مجموعه



تسلا مدل اس؛ مهندسی ساختار یک سدان تمام برقی

تلگرام Telegram

دستگیره های پنهان؛ زیبایی یا تهدید ایمنی؟!

در سال های اخیر، دستگیره های پنهان و هم سطح بدنه به یکی از ترندهای طراحی خودرو تبدیل شده اند. این فناوری که با هدف ایجاد ظاهری مینیمال و بهبود آیرودینامیک توسعه یافته، با فراگیر شدن خودروهای برقی و الهام از طراحی تسلا، مورد توجه خودروسازان بسیاری قرار گرفته است. اما آیا زیبایی و کاهش مقاومت هوا ارزش پیچیده تر شدن ساختار دستگیره ها را دارد؟ نگرانی درباره عملکرد این تجهیزات هنگام تصادف و قطع برق، حالا به موضوعی جدی در صنعت خودرو تبدیل شده است. در ادامه، نظر کارشناسان را مرور می کنیم:

دستگیره های پنهان از نظر طراحی، ظاهر یکپارچه تری به بدنه می دهند و در برخی خودروها می توانند به بهبود آیرودینامیک کمک کنند. با این حال، نباید فراموش کرد که دستگیره در درجه نخست، قطعه ای کاربردی و مرتبط با ایمنی است. اگر سازوکار باز شدن درها به سامانه های الکترونیکی وابسته باشد، قطع برق یا آسیب دیدن سیستم در تصادف می تواند خروج سرنشینان یا دسترسی نیروهای امدادی را دشوار کند. بنابراین، طراحی جذاب نباید جایگزین عملکرد مطمئن مکانیکی شود. ناگفته نماند که در خودروهای چینی به صورت فراوان ایراد برقی در زمان باز یا بسته شدن دستگیره های پنهان دیده شده که این مهم منجر به کاهش ایمنی خودرو و سرنشینان داخل آن نیز خواهد شد.

سیفی

فراگیر شدن دستگیره های مخفی، بیش از آن که صرفاً نتیجه پیشرفت مهندسی باشد، به رقابت خودروسازان در طراحی محصولات آیندنگرانه مربوط است. با این حال، حوادث و نگرانی های مطرح شده درباره خروج اضطراری سرنشینان، ضرورت بازنگری در این روند را نشان می دهد. برای نمونه، چین در سال ۲۰۲۶ مقرراتی را برای کنار گذاشتن دستگیره های کاملاً مخفی از سال ۲۰۲۷ اعلام کرد. به نظر می رسد آینده این فناوری به توانایی خودروسازان در ترکیب زیبایی، قابلیت اطمینان و دسترسی مکانیکی در شرایط اضطراری وابسته باشد.

مافی

Message



صدای اینترنتی

۸۸۲۰۶۷۶۱

عیب یابی نادرست!



خودرو ها یک تولید داخل اتوماتیک دارم و چند وقتی است هنگام قرار دادن دسته دنده در وضعیت R، خودرویم توانایی حرکت به سمت عقب را ندارد. این در حالی است که با مراجعه به تعمیرگاه نسبتاً معروفی در سطح شهر، کارشناس مربوطه پس از بررسی های دقیق گفت گیربکس خودرویم با مشکل مواجه شده و برای رفع آن باید دسته دنده تعویض شود. این در صورتی است که با تعویض دسته دنده نیز مشکل خودرویم رفع نشده است! حیاتی-تهران

نظر سنجی Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۵۸۹

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۲۵۹۰

به نظر شما خودروهای برقی حاضر در بازار کشورمان به تعدادی هستند که بتوانند پاسخگوی نیاز مصرف کننده باشند؟

۱- بله

۲- خیر

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم سخت گیری پلیس راهور در کدام مورد زیر منجر به ارتقای ایمنی جاده ای می شود؟ در پاسخ به این پرسش ۵۵ درصد به گزینه یک یعنی جریمه های سنگین و برخورد جدی با رانندگان متخلف کامیون و اتوبوس و ۴۵ درصد به گزینه دوم یعنی افزایش نرخ جریمه و اخذ و ضبط گواهینامه رانندگان متخلف سواری رأی داده بودند.



پیامک SMS

موتور سیکلت

موتور سیکلت طرح و بو ۱۲۵ مدل ۱۳۹۲

دارم که دارای استارت است. مدتی است

حین استارت زدن، صدای تیک تیک مانندی از

ناحیه پیشرانه آن به گوش می رسد و موتور

به سختی روشن می شود. البته چنین صدای

نامتعارفی پس از روشن شدن موتور و رها کردن

گاز و همین طور حین حرکت از زنجیر موتور نیز

به گوش می رسد؛ علت چیست؟

۲۸۵۱***۹۱۶۰

« نبود قدرت مناسب برای روشن شدن و راه اندازی موتور، آن هم در زمان استارت و تولید صدای خاص در استفاده از آن می تواند یکی از دلایل بارز ضعیف بودن موتور سیکلت شما باشد. به بیان دیگر در این حالت باید باتری باز شود و زیر دستگاه شارژ قرار گیرد و به اصطلاح شارژ شود تا توان و قدرت لازم را برای روشن کردن موتور در زمان استارت داشته باشد. در عین حال به گوش رسیدن صدای تیک تیک از موتور، آن هم هنگام روشن شدن آن، به تنظیم نبودن قطعات دوار موتور مربوط می شود. در واقع تولید چنین صدایی نشانگر تنظیم نبودن سوپاپ های موتور است. هنگامی که سوپاپ های موتور از حالت استاندارد خارج شود و لقی میان قطعات دوار بیشتر شود، چنین اشکالی را ایجاد می کند. برای رفع چنین مشکلی باید سوپاپ های موتور را فیلر و میزان لقی را نیز تنظیم کرد. از سوی دیگر تولید صدا از سمت راست موتور یکی از دلایل خرابی بلبرینگ کلاچ موتور سیکلت شماست. باتوجه به ماهیت بلبرینگ، اگر این قطعه مکانیکی معیوب شود، یکی از نشانه های خرابی این قطعه، تولید صدا است. در چنین حالتی باید ضمن باز کردن در سمت راست موتور، وضعیت بلبرینگ را بررسی و در صورت نیاز این قطعه مکانیکی را تعویض کرد. اما در پاسخ به این که پس از رها کردن گاز، صدای عجیبی تولید می شود، باید گفت با توجه به این که موتور سیکلت شما دارای سیستم سوخت سازی کاربراتوری است، این مساله به تنظیم نبودن این سیستم سوخت رسان مربوط می شود. به بیان دیگر شنیده شدن صدای نامتعارف حین رها کردن گاز، تنها به دلیل تنظیم نبودن پیچ هوای کاربراتور است. در چنین حالتی برای رفع مشکل باید این پیچ در حالت استاندارد قرار گیرد تا میزان هوای ورودی به سبیلندر تنظیم شود. در نهایت به گوش رسیدن صدای نامتعارف از زنجیر موتور نیز دلایلی دارد که در ادامه به آن ها اشاره می کنیم. ۱- با توجه به این که هر قطعه مکانیکی دارای عمر مفیدی است، اگر زنجیر موتور سیکلت شما پیش از حد استاندارد کار کرده باشد، معیوب شده و بنابراین نیرو و قدرت به درستی منتقل نمی شود و همین امر سبب بروز صدا می شود. در این صورت این قطعه باید تعویض شود. ۲- اگر زنجیر موتور سیکلت شما به اصطلاح خشک کار کند، این مساله سبب بروز صدا می شود و برای رفع مشکل، باید این قطعه روغن کاری شود. ۳- تنظیم نبودن و شل و سفت بودن این قطعه سبب بروز صدا می شود که برای رفع آن باید این قطعه تنظیم شود. ۴- کشیدگی زنجیر در زمان کارکرد آن، به دلیل خارج شدن فرم این قطعه از حالت استاندارد، سبب بروز صدا می شود. برای رفع مشکل باید وضعیت این قطعه توسط شخص تعمیر کار بررسی شود و در صورت لزوم، برای رفع مشکل باید این قطعه را به طور کامل تعویض کنید

استیشن با کیفیت «فولکس واگن» چه در چنته دارد؟

«پاسات»؛ اصالت آلمانی با مهندسی دقیق



پاسات یکی از محصولات استراتژیک فولکس واگن است که در نسل جدید خود در نسخه استیشن به تولید رسید. این خودرو در بازار اروپا به حدی موفق بوده که در مدل ۲۰۲۶ آن تغییرات گسترده ای در زمینه ایمنی در آن شکل گرفته است.

نگاهی به بدنه زیبا و اسپرت پاسات

فولکس واگن پاسات مدل ۲۰۲۶، نماینده نسل نهم یکی از شناخته شده ترین محصولات این خودروساز آلمانی است که با تمرکز بر فضای کابین، راحتی سفر و فناوری های جدید توسعه یافته است. نسل جدید پاسات بر پایه نسخه به روز شده پلتفرم MQB evo ساخته شده و در بازار اروپا به صورت استیشن واگن با نام واریانت عرضه می شود. این رویکرد، پاسات را به گزینه ای مناسب برای خانواده ها و کاربران تجاری تبدیل می کند. در نمای خارجی، خطوط بدنه با هدف ایجاد تناسب بصری بهتر و بهبود ویژگی های آیرودینامیکی طراحی شده اند. چراغ های باریک جلو، جلو پنجره با طراحی ساده تر، نور نورانی در بخش جلو در برخی نسخه ها و چراغ های عقب متصل به یکدیگر، چهره ای مدرن به خودرو بخشیده اند. همچنین خطوط جانبی کشیده و سقف نسبتاً بلند، ضمن حفظ هویت محصولات فولکس واگن، بر کاربردی بودن خودرو تأکید دارند. طول بدنه پاسات جدید به ۴۹۱۷ میلی متر، فاصله محوری آن به ۲۸۴۱ میلی متر و عرض آن بدون احتساب آینه ها به ۱۸۵۲ میلی متر می رسد. فاصله محوری بیشتر، فضای پای مناسب تری برای سرنشینان عقب فراهم کرده است، ضربه درگ بدنه نیز در بهترین پیکربندی به حدود ۰/۲۵ می رسد که می تواند به کاهش مقاومت هوا و بهبود بهرهوری انرژی در سرعت های بزرگراهی کمک کند. در نسخه R-Line، سپر های اسپرت، رنگ های آلیاژی با طراحی اختصاصی و جزئیات ظاهری تهاجمی تر، شخصیت متفاوتی به خودرو می بخشند. در مقابل، نسخه Elegance بر جلوه لوکس تر و جزئیات ظریف تر تمرکز دارد.

کابین مدرن با امکانات سطح بالا

کابین پاسات ۲۰۲۶ با رویکردی مدرن طراحی شده است. نمایشگر مرکزی سیستم اطلاعات-سرگرمی، صفحه نمایش دیجیتال پشت فرمان و طراحی ساده داشبورد، فضای داخلی را از نسل های قبلی متمایز می کنند. نمایشگر مرکزی در نسخه پایه ۱۲.۹ اینچی است و در برخی پیکربندی ها می توان نمایشگر ۱۵ اینچی سفارش داد. فولکس واگن برای افزایش راحتی راننده و سرنشینان، از صندلی های ارگونومیک و در نسخه های بالاتر از قابلیت هایی مانند تنظیمات برقی، گرم گرم و ماساژور استفاده کرده است. بسته به سطح تجهیزات، نورپردازی داخلی، تهویه مطبوع سه منطقه ای، دسترسی و استارت بدون کلید و در صندوق برقی نیز در دسترس هستند. یکی از مهم ترین مزیت های پاسات، فضای بار آن است. حجم صندوق در حالت عادی ۶۹۰ لیتر است و با خواباندن صندلی های عقب به ۱۹۲۰ لیتر می رسد. این ظرفیت، خودرو

را برای سفرهای طولانی و حمل بارهای حجیم به گزینه ای کاربردی تبدیل می کند. پاسات جدید، بسته به تیپ و بازار عرضه، به مجموعه ای از سامانه های کمکراننده مجهز می شود. کروز کنترل تطبیقی، ترمز اضطراری خودکار، هشدار نقاط کور، دستیار حفظ خودرو بین خطوط، دوربین عقب و حسگر های پارک از جمله تجهیزات قابل ارائه هستند.

مشخصات فنی

پاسات مدل ۲۰۲۶ با مجموعه متنوعی از پیشرانها عرضه می شود. یکی از گزینه ها، موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژر بنزینی با فناوری هیبرید متوسط ۴۸ ولتی است که در نسخه eTSI قدرتی معادل ۱۵۰ اسب بخار تولید می کند. این پیشران به گیربکس هفت سرعته دو کلاچه DSG و محور محرک جلو همراه می شود. نسخه های دیزلی ۲ لیتری TDI نیز با قدرت های متفاوت در دسترس هستند. یکی از گزینه های این خانواده، موتور ۱.۵۰ اسب بخاری است؛ همچنین، نسخه ۱.۹۳ اسب بخاری با سامانه چهار چرخ محرک فورموشن عرضه می شود. در میان مدل های پیشرفته تر، نسخه پلاگین هیبرید eHybrid اهمیت ویژه ای دارد. این مدل از ترکیب موتور بنزینی ۱.۵ لیتری توربوشارژر و موتور الکتریکی استفاده می کند و با توجه به نسخه انتخابی، قدرت ترکیبی آن متفاوت است. در برخی پیکربندی ها، قدرت سیستم به ۲۷۲ اسب بخار می رسد.

قیمت

قیمت پاسات مدل ۲۰۲۶ در بازارهای اروپایی به نوع پیشران و سطح تجهیزات بستگی دارد. در آلمان، قیمت نسخه Business با موتور ۱.۵ لیتری eTSI قدرت ۱۵۰ اسب بخار در فهرست رسمی فولکس واگن حدود ۴۸ هزار و ۵۷۰ یورو اعلام شده است.





کشف ۱۰ میلیارد تومان لاستیک قاچاق در قزوین

فرمانده انتظامی استان قزوین از کشف ۵۸۰ حلقه لاستیک غیر مجاز خودروهای سنگین و سواری به ارزش ۱۰ میلیارد تومان در بازرسی از یک لاستیک‌فروشی در حاشیه شهر قزوین خبر داد. سردار محمد قاسم طر هانی در گفت‌وگو با «ایمنا» در قزوین اظهار کرد: «در راستای اجرای طرح‌های مقابله با قاچاق کالا و برخورد با اخلاگران اقتصادی، مأموران پلیس امنیت اقتصادی استان با همکاری بازرسان اتاق اصناف، از فعالیت خارج از ضوابط یک واحد لاستیک‌فروشی در حاشیه شهر قزوین مطلع و رسیدگی به موضوع را به صورت ویژه در دستور کار قرار دادند.» وی افزود: «مأموران پس از انجام اقدامات اطلاعاتی و دریافت مجوز قضایی به این واحد صنفی اعزام و در بازرسی از محل موفق شدند ۵۸۰ حلقه لاستیک شامل

۴۵۸ حلقه لاستیک خودروهای سواری و ۱۲۲ حلقه لاستیک خودروهای سنگین را که در سامانه جامع انبارها ثبت نشده بود، کشف کنند.» فرمانده انتظامی استان قزوین با بیان این‌که برابر نظر کارشناسان، ارزش محموله مکشوفه ۱۰۰ میلیارد ریال برآورد شده است، تصریح کرد: «در این رابطه یک متهم شناسایی و پس از تشکیل پرونده برای انجام مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد.» سردار طر هانی با تأکید بر عزم جدی پلیس در مقابله با قاچاق کالا خاطر نشان کرد: «قاچاق، ضرب‌های مستقیم به تولید ملی، اشتغال و اقتصاد کشور است و پلیس امنیت اقتصادی با همکاری دستگاه‌های نظارتی، برخورد قاطع و مستمر با سودجویان و اخلاگران اقتصادی را با جدیت دنبال خواهد کرد.»

ضمن برگزاری مراسم آیین اختتامیه و تجلیل از برگزیدگان؛

مسابقه عکاسی «کویر تایر در قاب تصویر» به مرحله پایانی رسید

مورد استفاده قرار گیرد.

در ابتدای این مراسم محمد قربانی، مدیر روابط عمومی و ارتباطات شرکت گزاریشی از روند اجرای این رویداد ارائه و تصریح کرد: «تعداد ۸۴ نفر از همکاران باار سال ۱۳۷۴ اثر در این مسابقه شرکت کردند که به یمن بیست و هشتمین سالگرد تأسیس کویر تایر، تعداد ۲۸ اثر از ۲۸ نفر از افراد شرکت‌کننده به‌عنوان آثار برگزیده انتخاب شدند.»

وی گفت: «بر اساس رأی هیات داوران، آقایان محمدرضا محمدی (اداره تولید)، امیر قدیری (اداره تضمین کیفیت) و وحید شکیبی‌راد (اداره تولید) به ترتیب موفق به کسب رتبه‌های اول تا سوم شدند.»

در ادامه این مراسم، بیانیه هیات داورى قرائت شد که در بخشی از آن آمده است: «هیات داورى بنا به فضای تعاملی میان انسان و طبیعت پیرامون و با توجه به جنبه‌های فنی اعم از کادربندی، ترکیب‌بندی و نیز نگاه بصری و زیبایی شناسی و با توجه به المان‌های مربوط به این مجموعه توانمند و تلاشگر، از میان ۸۴ نفر شرکت‌کننده با ۳۷۴ عکس ارسالی به دبیرخانه، تعداد ۲۸ اثر از ۲۸ نفر شرکت‌کننده که به پاس بیست و هشتمین سالگرد فعالیت پر ثمر این مجموعه می‌باشد انتخاب و از میان آن‌ها ۳ عکس پذیرفته‌شده به‌عنوان نفرت نهایی را به‌حضور اعلام می‌نماید.»

در پایان از داور مسابقه، سه نفر برگزیده برتر و ۲۵ نفر از عکاسان منتخب با اهدای کارت هدیه تجلیل به‌عمل آمد و هم‌زمان با اعلام نام هر یک از منتخبان، اثر ارسالی برگزیدگان جهت مشاهده حاضران روی نمایشگر سالن نقش بست



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

مراسم تجلیل از منتخبان مسابقه عکاسی «کویر تایر در قاب تصویر» با حضور مهندس محمدحسین زینلی، مدیرعامل شرکت دانش‌بنیان کویر تایر برگزار شد

به گزارش روابط عمومی و ارتباطات شرکت دانش‌بنیان کویر تایر مهندس زینلی ضمن تبریک فرارسیدن ۱۹ مهرماه، سالروز افتتاح کویر تایر با تشریح جایگاه این شرکت در صنعت تایر کشور گفت: «کویر تایر در کنار تولید که هدف اصلی آن است، به رشد و تعالی کارکنان در تمامی ابعاد توجه ویژه‌ای دارد.»

مدیرعامل شرکت، برگزاری این مسابقه عکاسی را ایده شخصی خود برای ثبت اثری ماندگار از فضای کارخانه عنوان کرد و افزود: «کمتر محیط صنعتی می‌توان یافت که از فضای سبز گسترده با چنین نظم و هارمونی زیبایی برخوردار باشد؛ چراکه کاشت هر درخت و سبزه در این مجموعه دارای فلسفه خاص خود است.»

مهندس زینلی با تأکید بر ذوق و سلیقه کارکنان خاطر نشان کرد: «انتظار می‌رود تصویری با امضای خاص کویر تایر ثبت شود که گویای هویت و شکوه این مجموعه باشد؛ زیرا چنین تصویری می‌تواند به‌عنوان امضای شرکت در مجلات، پوسترها، اقلام اداری و تعاملات با بانک‌ها و پیمانکاران شرکت



کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی‌ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی
	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-ام‌وی‌ام X۳۲
	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	ام‌وی‌ام X۳۲S-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 G۹
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-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-ب‌ام‌و 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 تیوتا-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





لامبورگینی چنترایو یکی از سوپراسپرت‌های تولید محدود این خودرو ساز ایتالیایی است که برای مهار عملکرد موتور ۱۲ سیلندر ۶٫۵ لیتری با قدرت ۷۷۰ اسب بخار، به سامانه ترمز کربن‌سرامیکی مجهز شده است. این خودرو با حداکثر سرعت بیش از ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت، به مجموعه‌ای نیاز دارد که بتواند انرژی جنبشی بسیار زیاد آن را به سرعت به انرژی گرمایی تبدیل کند. در محور جلو، دیسک‌های کربن‌سرامیکی خنک‌شونده و سوراخ‌دار با قطر ۴۰۰ میلی‌متر و ضخامت ۳۸ میلی‌متر به کار رفته‌اند. دیسک‌های عقب نیز قطر ۳۸۰ میلی‌متر و ضخامت ۳۸ میلی‌متر دارند. کالیپرهای آلومینیومی مونوبلاک ثابت

با ۶ پیستون در جلو و ۴ پیستون در عقب، نیروی هیدرولیکی ترمز را به فشار گیرهای روی لنت‌ها تبدیل می‌کند. مزیت اصلی مواد کربن‌سرامیکی، مقاومت حرارتی بالا، جرم کمتر در مقایسه با مجموعه‌های چدنی مشابه و عملکرد مناسب در ترمزگیری‌های پرفشار است. این ویژگی‌ها به کاهش جرم فربندی‌نشده و حفظ پایداری عملکرد ترمز کمک می‌کنند. طبق مشخصات رسمی لامبورگینی، سنسار یو برای توقف از سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت به صفر، تنها به حدود ۳۰ متر مسافت نیاز دارد. البته این عدد به شرایط آزمون، وضعیت تیرها و سطح مسیر وابسته است.



چنترایو؛ مهندسی بی‌نظیر لامبورگینی

در گفت‌وگو با دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران مطرح شد؛

ضرورت اصلاح فوری مقررات برای نجات تولید

تسهیل فرآیندهای گمرکی، مالیاتی و بیمه‌ای می‌تواند فشار بر واحدهای تولیدی را کاهش دهد و از توقف زنجیره تامین خودرو جلوگیری کند



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«قطعه‌سازان در پی تشدید تحریم‌ها، اختلال در تامین مواد اولیه، کاهش ظرفیت صنایع مادر، محدودیت مسیرهای تجاری و افزایش نرخ ارز، بار شد هزینه‌های تولید، کمبود نقدینگی و طولانی شدن فرآیند واردات و ترخیص قطعات مواجه‌اند. تداوم این شرایط، زنجیره تامین خودرو را با تاخیر و ناپایداری روبه‌رو کرده و قیمت تمام‌شده محصولات را افزایش داده است. هم‌زمان، بروکراسی در گمرک، مالیات و تامین اجتماعی، فشار بر واحدهای تولیدی را بیشتر کرده؛ از این رو، اصلاح مقررات برای حفظ ظرفیت‌های تولید به‌ویژه در قطعه‌سازی ضروری است.

«تشدید فشارها بر زنجیره تولید آرمان خالقی، دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران با اشاره به مجموعه مشکلاتی که هم‌زمان بر بخش تولید کشور تحمیل شده است، گفت: «ما در بخش تولید، یک ملغمه‌ای از معضلات را به‌صورت هم‌زمان و درهم‌تنیده تجربه می‌کنیم؛ تحریم تورم، محاصره، شرایط جنگی، کمبود برق و در فصل زمستان کمبود گاز، همگی در کنار ر کود قرار گرفته‌اند، ر کود و تورم، به‌اضافه سایر محدودیت‌ها، محیط کسب و کار را برای فعالان حوزه صنعت و معدن کشور بسیار دشوار کرده است.» وی اضافه کرد: «این مجموعه عوامل موجب شده است زنجیره‌های ارزش و زنجیره‌های تامین با اختلال جدی مواجه شوند. برای نمونه، در صنعت فولاد، با توجه به آسیب‌هایی که به این صنعت وارد شده و همچنین مشکلاتی که در صنعت گاز و پتروشیمی کشور به‌وجود آمده است، توان تولیدی صنایع مادر کاهش پیدا کرده و در نتیجه، تامین مواد اولیه برای تولید کنندگان دشوارتر و پرهزینه‌تر شده است.» خالقی با اشاره به این که وقتی صنایع مادر با کاهش ظرفیت تولید مواجه می‌شوند، آثار آن به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم به سایر بخش‌های تولید منتقل می‌شود، ادامه داد: «تولید کنندگی که برای تهیه مواد اولیه با مشکل مواجه است، ناچار است هزینه بیشتری بپردازد و همین موضوع، قیمت تمام‌شده محصول را افزایش می‌دهد. اگر این مسائل را به‌صورت تودرتو و متقاطع بررسی کنیم، می‌بینیم مشکلات مختلف یکدیگر را تشدید کرده‌اند و تولید کننده در شرایطی قرار گرفته است که تنها تلاش می‌کند واحد خود را سرپا نگه دارد.» وی با اشاره به پیامدهای محاصره و محدودیت‌های تجاری نیز اظهار داشت: «محاصره موجود، تامین مواد اولیه و ماشین‌آلات را از مسیرهای جنوبی متوقف کرده است. سایر مرزها نیز با محدودیت و دشواری فعالیت می‌کنند. در حوزه صادرات هم شرایط مشابهی وجود دارد؛ یعنی تولید کننده هم مواد اولیه را به‌سختی دریافت می‌کند و هم برای حفظ بازارهای مصرف خود با مشکل مواجه است.»

«اختلال در تجارت و تامین قطعات

خالقی با اشاره به این که بخشی از بازارهای صادراتی تولید کنندگان، به‌ویژه در کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس از دست رفته است، بیان داشت: «سایر بازارها نیز به دلیل تشدید تحریم‌ها و محدودیت‌های ناشی از محاصره، با دشواری بیشتری در دسترس قرار دارند. این محاصره فقط در بای نیست و دامنه آن به مسیرهای زمینی و هوایی نیز کشیده شده است. در نتیجه، فروش بین‌المللی واحدهای تولیدی کشور با مشکلات جدی مواجه شده است.» دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران افزود: «در چنین شرایطی، خودروساز یا قطعه‌سازی که برای تامین قطعه مورد نیاز خود به واردات وابسته است، دیگر نمی‌تواند کالا را مانند گذشته و از مسیرهای معمول وارد کند. باید مسیرهای جایگزین را طی کند و از کردیدورهای دیگری استفاده کند. این تغییر مسیر، هزینه حمل، هزینه بیمه و ریسک تجارت را افزایش می‌دهد و زمان رسیدن کالا را نیز طولانی‌تر می‌کند.» وی با اشاره به آثار طولانی شدن تامین مواد اولیه برای تولید کنندگان تاکید کرد: «طولانی شدن زمان تامین کالا به معنای نیاز بیشتر به سرمایه در گردش است. از سوی دیگر، افزایش نرخ ارز و کاهش ارزش ریال نیز فشار مضاعفی بر واحدهای تولیدی وارد کرده است. تولید کننده برای خرید



هر بخش در چه نقطه‌ای ممکن است متوقف شود یا به مرحله فروپاشی برسد. بی‌توجهی به این مساله می‌تواند کشور را با زیان‌های بزرگ‌تری مواجه کند.» دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران در پاسخ به پرسشی درباره اقدامات کوتاه مدت مسئولان گفت: «باید به یک موضوع مهم توجه داشته باشیم؛ بسیاری از قوانین و مقررات جاری برای شرایط عادی طراحی شده‌اند؛ در حالی که امروز در شرایط عادی قرار نداریم. کشور با شرایط جنگی و جنگ اقتصادی مواجه است و فعالیت در چنین وضعیتی، قوانین، مقررات و قواعد خاص خود را می‌طلبد.»

«بازنگری در بروکراسی اداری

خالقی تصریح کرد: «همی‌توان با همان قاعده بازی و همان بروکراسی اداری دوران عادی، در شرایط غیرعادی فعلی فعالیت کرد. لازم است در ساختار بروکراسی و دیوان سالاری کشور بازنگری جدی صورت گیرد. امور باید با سرعت، چابکی و در کوتاه‌ترین زمان ممکن انجام شود. حتی ممکن است برخی قواعد در دوره جنگی و شرایط ویژه، به‌صورت موقت تعلیق یا اصلاح شوند.»

دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران با اشاره به مشکلات گمرکی گفت: «در حوزه گمرک، مواردی وجود دارد که می‌توان برای یک دوره خاص کنار گذاشت یا شیوه اجرای آن‌ها را تغییر داد. برخی بازرسی‌های سخت‌گیرانه می‌تواند به بازرسی‌های تصادفی و نمونه‌ای تبدیل شود. اکنون در گمرکات، صف‌های طولانی کامیون‌ها شکل گرفته است. اگر یک کامیون برای عبور کالا از مرز، ۲۵ یا ۳۰ روز در صف بماند، ادامه همان روال گذشته در شرایط فعلی قابل قبول نیست.»

وی افزود: «با باید ظرفیت مرزها را توسعه داده و تجهیزات نظارتی را افزایش دهیم تا زمان معطلی به حداقل برسد، یا در شیوه کنترل و ترخیص بازنگری کنیم. در شرایط ویژه، وقتی کامیون به دروازه مرزی می‌رسد، باید یک کنترل سریع و موثر انجام شود و کامیون بتواند حرکت کند؛ چه برای خروج کالا و چه برای ورود آن.»

خالقی تاکید کرد: «امروز زمان تحمیل هزینه‌های اضافی، دموار، جریمه و معطلی‌های طولانی نیست. فرآیندهای مرزی باید با سرعت عملیاتی شوند. اگر قرار است تولید استمرار داشته باشد، مواد اولیه و ماشین‌آلات باید بدون اتلاف وقت به واحدهای تولیدی برسد. هر روز تاخیر، هزینه جدیدی را به تولید کننده تحمیل می‌کند.»

«حمایت از تولید کننده و کارگران

دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران در ادامه اظهار داشت: «در حوزه تامین اجتماعی نیز باید متناسب با شرایط موجود تصمیم‌گیری شود. امروز ممکن است یک واحد تولیدی به دلیل مشکلات نقدینگی، پرداخت حق بیمه را چند روز یا مدتی کوتاه به تاخیر بیندازد. در چنین شرایطی، هم جریمه دیر کرد به تولید کننده تحمیل می‌شود و هم ممکن است کارگر به دلیل پرداخت نشدن حق بیمه، از برخی خدمات، از جمله خدمات درمانی محروم شود.»

خالقی تصریح کرد: «این وضعیت در شرایط فعلی قابل قبول نیست. تولید کننده با دشواری فراوان واحد خود را باز نگه داشته و تلاش می‌کند کارگزارانش را حفظ کند. اگر به هر دلیل نتوانسته باشد حق بیمه را پنج یا ۱۰ روز دیرتر پرداخت کند، قطع خدمات درمانی کارگران نهایت بی‌انصافی است. شخصی که در پرداخت دچار مشکل شده، نباید موجب محرومیت فرد دیگری، یعنی کارگر از خدمات ضروری شود.» وی گفت: «در موضوع مالیات، تامین اجتماعی و حتی قبوض مصرفی نیز باید برای دوره بحران، ترتیبات ویژه‌ای در نظر گرفته شود. نمی‌توان در چنین شرایطی، بابت تاخیر کوتاه مدت در پرداخت مالیات یا حق بیمه، جریمه‌های سنگین تعیین کرد یا خدمات را قطع کرد. این موارد باید برای یک دوره مشخص متوقف یا اصلاح شوند تا فشار بیشتری بر تولید کننده وارد نشود.»

خالقی افزود: «در شرایطی که واحدهای تولیدی با کمبود نقدینگی، افزایش هزینه‌ها، دشواری تامین مواد اولیه و محدودیت بازار مواجه هستند، دستگاه‌های دولتی باید به‌جای افزایش فشار، مسیر فعالیت آن‌ها را تسهیل کنند. گمرک، بیمه، مالیات و سایر دستگاه‌های مرتبط لازم است مقررات خود را با شرایط ویژه کشور هماهنگ کنند تا تولید کننده بتواند فعالیت خود را ادامه دهد و نیروی کار خود را حفظ کند.»

«ضرورت شکستن مدار زیان

دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران با اشاره به این که برای مدیریت شرایط فعلی باید در نقطه‌ای این مدار بسته زیان را باز کرد، بیان داشت: «لازم است درباره کالاهای ضروری و اولویت‌های کشور تصمیم روشنی گرفته شود و اجازه ندهیم تولید کننده‌ای که در حال زیان‌دهی است، باز یان‌های بیشتری مواجه شود. نمی‌توان از تولید کننده انتظار داشت که هم هزینه‌های فزاینده را تحمل کند، هم از جیب خود منابع بگذارد و هم کالا را با قیمت و شرایطی عرضه کند که ادامه فعالیتش را ناممکن می‌سازد.»

خالقی اظهار داشت: «باید برای حل مسائل باجهان و همچنین با کشورهای همسایه، مذاکرات جدی و کاربردی انجام دهیم. حفظ مرزها و باز نگه داشتن مسیرهای تجاری، امکان استفاده از بازارهای منطقه‌ای و تامین نقدینگی مورد نیاز واحدهای تولیدی را فراهم می‌کند. کار خاتمی که نتواند محصول خود را بفروشد، حتی اگر توان تولید داشته باشد، در ادامه فعالیت با مشکل مواجه خواهد شد.»

وی افزود: «این موضوعات باید به‌طور جدی دنبال شود، در غیر این صورت لازم است تصمیم‌های دیگری اتخاذ کنیم. باید مشخص شود توان هر واحد تولیدی و هر صنف تا کجاست و

نوربالا

خودروساز یا قطعه‌سازی که برای تامین قطعه مورد نیاز خود به واردات وابسته است، دیگر نمی‌تواند کالا را از مسیرهای معمول وارد کند. طولانی شدن زمان تامین کالا به معنای نیاز بیشتر به سرمایه در گردش است

همان مقدار مواد اولیه یا قطعه‌ای که پیش از این تهیه می‌کرد، اکنون باید منابع مالی بیشتری اختصاص دهد. بنابراین، نیاز واحد تولیدی به نقدینگی افزایش یافته و هم‌زمان، دسترسی به منابع مالی دشوارتر شده است.»

خالقی با تشریح اثرات زنجیره‌ای این وضعیت اظهار داشت: «قطعه‌سازی که مواد اولیه را گران‌تر تهیه می‌کند، ناچار است محصول خود را با قیمت بالاتری تولید و به خودروساز عرضه کند. خودروساز نیز با افزایش هزینه قطعات و سایر نهادهای تولید مواجه می‌شود و در نهایت، قیمت تمام‌شده خودرو افزایش می‌یابد. در طرف مقابل، قدرت خرید مردم متناسب با این افزایش قیمت‌ها رشد نکرده است. بنابراین، خودروساز نیز با مساله بازار و کاهش توان خرید مصرف کننده مواجه می‌شود.»

وی تصریح کرد: «این وضعیت یک حلقه و مدار بسته ایجاد کرده است؛ هر بخش از این زنجیره، بر بخش دیگر اثر افزایشی و تشدید کننده می‌گذارد. افزایش هزینه مواد اولیه، رشد هزینه تولید، افزایش قیمت محصول، کاهش قدرت خرید و دشوار شدن فروش، همگی به یکدیگر متصل هستند. اگر این روند ادامه پیدا کند، فشار وارد شده بر واحدهای تولیدی بیشتر خواهد شد.»

ترتیبی اتخاذ شود که شرکت‌ها ماهانه نسبت به تسویه حساب و پرداخت بدهی خود اقدام کنند. تشکری هاشمی بایان این که شهرداری تهران باید ظرف دو ماه اقدامات لازم برای دسترسی به سامانه سماس را انجام دهد، خاطر نشان کرد: «چنانچه برقراری این دسترسی مستلزم پرداخت هزینه باشد، شهرداری تهران مجاز است هزینه‌های مترتب بر این کار را از محل درآمدهای موضوع این مصوبه پرداخت کند. همچنین شرکت‌های ناقضان مبلغ را از مسافر دریافت کنند و باید از درآمد خود آن راه شهرداری‌های بر داند. گفتنی است لایحه تعیین بهای خدمات بهر برداری از معابر توسط شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند مسافر از سال ۱۴۰۵ با حداکثر آرای موافق تصویب شد.

«به نقل از «مهر» سید جعفر تشکری هاشمی در چهارصد و سی و هشتمین جلسه شورای اسلامی شهیر تهران در جریان بررسی لایحه تعیین بهای خدمات بهر برداری از معابر توسط شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند مسافر از سال ۱۴۰۵ بایان این که این لایحه در کمیسیون مورد بررسی قرار گرفته و اصلاحات نیز اعمال شده است، اظهار کرد: «به شهرداری تهران اجازه داده می‌شود از زمان تصویب لایحه بر اساس اطلاعات درج‌شده در سامانه سماس و با اطلاعات دریافتی از سوی شرکت‌ها به ازای هر یک سفر انجام‌شده توسط ناوگان تحت پوشش شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند مسافر معادل یک درصد مجموع هزینه‌های سفر را دریافت کند.» وی همچنین تصریح کرد: «باید



شرکت‌های اینترنتی حق دریافت هزینه‌های شهری از مسافر را ندارند



مدیر امور مصرف شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی خبر داد:

تسویه مطالبات پیمانکاران سی‌ان‌جی با انتشار گواهی صرفه‌جویی نفت گاز

فرآورده‌های نفتی ایران با تأکید بر ضرورت تداوم این روند خاطر نشان کرد: «توسعه استفاده از سوخت‌های جایگزین از جمله سی‌ان‌جی و ال‌پی‌جی، گسترش خودروهای برقی و تقویت حمل‌ونقل عمومی، از جمله راهکارهای موثر برای مدیریت مصرف بنزین و کاهش آلودگی هوا به‌شمار می‌روند.»

ضرورت توجه هم‌زمان به اقتصاد جایگاه‌ها و مصرف‌کنندگان

رفیعی با اشاره به وضعیت اقتصادی جایگاه‌های سی‌ان‌جی گفت: «دولت برای هر کیلوگرم سی‌ان‌جی مصرف‌شده در خودروها، بخشی از هزینه را از طریق پرداخت یارانه به جایگاه‌ها تأمین می‌کند و درآمد حاصل از فروش این سوخت به‌تنهایی پاسخگوی هزینه‌های آن نیست؛ از این رو، منافع اقتصادی استفاده از سی‌ان‌جی برای کشور، بیش از هر چیز در جایگزینی آن با بنزین و کاهش هزینه‌های مرتبط با تأمین این فرآورده نمایان می‌شود.»

وی با بیان این که کارمزد جایگاه‌های سی‌ان‌جی باید در کنار جذابیت اقتصادی این سوخت برای مصرف‌کنندگان مورد توجه قرار گیرد، افزود: «تقویت اقتصاد جایگاه‌ها و ایجاد انگیزه برای ادامه فعالیت و بهسازی آن‌ها، بخش مهمی از زنجیره توسعه مصرف سی‌ان‌جی است و نمی‌توان صرفاً بر افزایش جذابیت این سوخت برای مصرف‌کننده تمرکز کرد.»



است؛ به این ترتیب، مصرف روزانه این سوخت حدود دو میلیون مترمکعب افزایش یافته که معادل جایگزینی تقریبی دو میلیون لیتر بنزین در روز است.»

وی افزود: «در حالی که در ماه‌های پیش از این، رشد مصرف بنزین نسبت به مدت مشابه سال قبل معمولاً حدود ۵ تا ۶ درصد بود، مصرف بنزین در مهرماه نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد نداشته و افزایش استقبال از سی‌ان‌جی یکی از عوامل موثر در تغییر روند مصرف سوخت بوده است.»

مدیر امور مصرف شرکت ملی پالایش و پخش

می‌کند؛ بر همین اساس، استفاده از ظرفیت‌های قانونی و ابزارهای مالی بازار انرژی می‌تواند به ایفای تعهدات در قبال پیمانکاران و تداوم اجرای طرح‌های تبدیل خودرو و کمک کند.»

افزایش ۲۰ درصدی مصرف سی‌ان‌جی در مهرماه رفیعی در بخش دیگری از این گفت‌وگو، با اشاره به تغییر الگوی مصرف سوخت پس از افزایش نرخ سوم بنزین به ۱۰ هزار تومان بیان کرد: «مصرف روزانه سی‌ان‌جی از حدود ۱۴ میلیون و ۷۰۰ هزار مترمکعب در مردادماه به حدود ۱۶ میلیون و ۷۰۰ هزار مترمکعب در مهرماه رسیده

انجام‌شده از سوی پیمانکاران اختصاص می‌یابد.» رفیعی با اشاره به نقش ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور در تأمین مالی طرح‌های صرفه‌جویی انرژی گفت: «پیمانکاران و شرکت‌های فعال در حوزه تبدیل خودروها به دوگانه‌سوز، هزینه اجرای این طرح‌ها را تأمین کرده‌اند و بازگشت سرمایه آن‌ها از محل منافع حاصل از صرفه‌جویی انرژی پیش‌بینی شده است.»

وی ادامه داد: «تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز، زمینه کاهش مصرف بنزین و کاهش نیاز کشور به واردات این فرآورده را فراهم

«به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، عماد رفیعی در گفت‌وگو با برنامه «میز اقتصاد» شبکه خبر، با اشاره به اقدامات انجام‌شده برای تسویه مطالبات پیمانکاران صنعت سی‌ان‌جی بیان کرد: «در سال گذشته و سال جاری، سه مرحله انتشار گواهی صرفه‌جویی انرژی برای پرداخت مطالبات فعالان این حوزه انجام شده و مرحله چهارم نیز با هدف تسویه مطالبات باقی‌مانده در دستور کار قرار دارد.» وی با اشاره به موانع ایجادشده در مسیر انتشار گواهی صرفه‌جویی گاز افزود: «بروز محدودیت در تأمین گاز مازاد، از جمله پیامدهای آسیب دیدن زیرساخت‌های گازی پارس جنوبی، امکان انتشار گواهی صرفه‌جویی گاز را با محدودیت مواجه کرد.

از این رو، شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران با پیگیری هماهنگی‌های لازم میان دستگاه‌های مرتبط، پذیرش اوراق نفت‌گاز در بورس انرژی را دنبال کرد تا از این ظرفیت برای پرداخت مطالبات پیمانکاران استفاده شود.»

مدیر امور مصرف شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران تصریح کرد: «برای نخستین بار، انتشار گواهی صرفه‌جویی نفت‌گاز با هدف تأمین منابع لازم برای پرداخت مطالبات پیمانکاران سی‌ان‌جی در دستور کار قرار گرفته است. در این سازوکار، منابع حاصل از فروش گواهی‌ها و فرآورده‌های مربوط، برای بازپرداخت هزینه‌های

کرمانشاه تهران
KMC

HYBRID

KMC EAGLE HEV

دانلود کاتالوگ



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰

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

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

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

بیلپورد
Billboard

راوفور؛ متمرکز بر آسایش سرنشینان در کابین

«تویوتا در نسل ششم RAV4، راحتی سرنشینان را به یکی از محورهای اصلی توسعه محصول تبدیل کرده است. تقویت نقاط اتصال شاسی و سیستم تعلیق، استفاده از چسب‌های میراکننده ارتعاش و بازتنظیم کمک‌فترها، با هدف کاهش لرزش و صدای جاده انجام شده‌اند. همچنین، طراحی جدید کابین و صندلی‌های قابل تنظیم، تجربه‌ای راحت‌تر در سفرهای روزمره و طولانی فراهم می‌کند. این رویکرد نشان می‌دهد که تویوتا علاوه بر فناوری و طراحی، بر کیفیت سواری و آسایش خانواده‌ها نیز تمرکز دارد.»



حرف آخر

The Last Word

امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir



نسل جدید CVT؛ تعویض دنده هوشمندتر

گیربکس‌های انتقال قدرت پیوسته یا CVT در سال‌های اخیر با تغییرات مهندسی قابل توجهی همراه شده‌اند تا ضمن کاهش مصرف سوخت، پاسخ‌گویی بهتری به فرمان راننده داشته باشند. در این سامانه، برخلاف گیربکس‌های اتوماتیک متداول، نسبت انتقال نیرو به صورت پیوسته و با تغییر قطر موثر دو پولی و موقعیت تسمه فلزی تنظیم می‌شود. این ساختار به موتور اجازه می‌دهد در محدوده دور بهینه فعالیت کند. یکی از پیشرفت‌های مهم، استفاده از دنده شروع حرکت در فناوری Direct Shift-CVT تویوتا است. این مجموعه هنگام آغاز حرکت از چرخ‌دنده مکانیکی استفاده می‌کند تا انتقال نیرو با راندمان بالاتری انجام شود؛ سپس در سرعت‌های بالاتر، وظیفه انتقال قدرت به سازوکار تسمه و پولی واگذار می‌شود. این طراحی، پاسخ اولیه بهتر و دامنه گسترده‌تری از نسبت‌های انتقال را فراهم می‌کند. در نسل‌های جدید، بهینه‌سازی مدارهای هیدرولیکی، کاهش اصطکاک داخلی، بهبود پمپ روغن و کنترل الکترونیکی دقیق‌تر نیز اهمیت دارند. برای نمونه، هوندا با تنظیم هماهنگ موتور و گیربکس، تلاش کرده است تاخیر محسوس میان افزایش دور موتور و شتاب‌گیری خودرو را کاهش دهد. بایین حال، CVT همچنان به روغن مناسب، کنترل دمای کاری و سرویس مطابق دستورالعمل سازنده نیاز دارد. دوام آن نیز به طراحی، کیفیت نگهداری و شرایط رانندگی وابسته است؛ بنابراین نمی‌توان همه گیربکس‌های CVT را از نظر عملکرد و قابلیت اطمینان یکسان دانست. همچنین جالب است بدانید که گیربکس‌های CVT برای خودروهای از نظر اقتصادی مقرون به صرفه‌تر هستند؛ به همین دلیل بسیاری از خودروهای اقتصادی دارای چنین سیستم انتقال قدرت می‌باشند.

نکته آموزشی

وارد شدن مستقیم بخشی از نیرو به مجموعه جلوگیری می‌کند. انتخاب کلاه متناسب با اندازه سر، برخورداری از استاندارد معتبر و بستن صحیح بند آن اهمیت زیادی دارد. همچنین، کلاه‌های تمام‌صورت می‌توانند محافظت بیشتری از صورت فراهم کنند. فراموش نکنیم که حتی در مسیرهای کوتاه شهری نیز استفاده از کلاه ایمنی ضروری است.

استفاده از کلاه ایمنی استاندارد، یکی از موثرترین راهکارها برای کاهش تلفات موتورسیکلت‌سواران است. براساس گزارش سازمان جهانی بهداشت WHO، کلاه ایمنی باکیفیت و به‌درستی بسته‌شده می‌تواند خطر مرگ در تصادف را بیش از ۶ برابر کاهش دهد و خطر آسیب مغزی را تا ۷۴ درصد کم کند. ساختار داخلی کلاه با جذب و توزیع انرژی ضربه، از

کلاه ایمنی؛
مهم‌ترین محافظ
جان موتورسوار



فروش

LAMARI NEO

با سه طرح ویژه

۱

اقساط بلند مدت

قیعت قطعی

۲

اقساط بدون بهره

تحويل ۳۰ روزه

۳

خرید نقدی



اته‌تسرهانی
حسن خوب، خرید مطمئن



LAMARI
نمایندگی کده ۵۵۵۳۱۰۳۱



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰