نسخه الکترونیکی روزنامه «دنیای خودرو» را هر روز به‌طور رایگان در سایت رسمی ما به نشانی donyayekhodro.com مشاهده فرمایید
شنبه ۳۰ آبان‌ماه ۱۴۰۵ / ۱۱ جمادی‌الثانی ۱۴۴۸ / ۲۱ نوامبر ۲۰۲۶ / سال یازدهم / شماره ۲۶۱۶ / ۱۶ صفحه

02616

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM



دبیر کمیسیون اقتصادی مجلس اعلام کرد:

تبعات افزایش ۶۰ درصدی حقوق ورودی خودرو در مناطق آزاد

صفحه ۴



دلیل موفقیت «نیسان» در بازار بلندقامتان میان‌سایز

صفحه ۱۲

کاهش اختلاف بهای لاستیک میان کارخانه و بازار

قیمت رسمی انواع تایر افزایش یافت؛ توزیع رانت بین عده‌ای خاص محدود شد!

با وجود اختلاف قیمت تایر بین کارخانه و بازار که پیش از این به حدود ۶۰ درصد رسیده بود، اصلاح ۳۰ درصدی نرخ تایر توسط کارخانجات، می‌تواند درنهایت سبب کاهش قیمت..

صفحه ۱۳



عکس جبه تزئینی دارد

صفحه ۱۰

فاصله میان توان خرید خانوارها و دسترسی به فناوری‌های جدید افزایش یافته است

تاثیر نوسان نرخ ارز بر قیمت خودروهای هیبریدی بیشتر است

نشانه‌های بهبود عملکرد نماد «خکاوه»؛

سودناخالص «سایپادیزل» در نیمه نخست سال جاری بیش از ۸ برابر رشد داشت

صفحه ۵

در سومین میزگرد پویش «سایپا رسانه» مطرح شد؛

آینده صنعت خودرو از مسیر توسعه محصول می‌گذرد

صفحه ۸

عقب‌نشینی محدود در برابر رکود معاملات؛

بازار خودرو در مسیر تغییر قیمت‌ها است

صفحه ۷

استارت Start



امید محمدی

سردبیر

پایان رانت در بازار تایر

قیمت‌گذاری دستوری سال‌هاست میان هزینه واقعی تولید و نرخ عرضه در بازار فاصله ایجاد کرده است؛ فاصله‌ای که نه تنها کمکی به مصرف‌کننده نکرده، بلکه بخشی از منافع اقتصادی صنعت تایر را به جیب واسطه‌ها و برخورداران از سهمیه‌های فروش سرازیر کرده است. بازار تایر ایران سال‌ها با یک تناقض ...

صفحه ۲

تیترهای امروز Titles

رئیس کل دادگستری تهران از شرکت‌های سایپا و سایپادیزل بازدید کرد؛

تصمیم کمیته حمایت قضایی برای تسریع در تحویل ۲۲ هزار خودرو «سایپا»

صفحه ۴

حضور زنجیره صنعت تایر و لاستیک در سالن ویژه نمایشگاه

صفحه ۱۳

اعلام شرایط پیش‌فروش دو مرحله‌ای محصولات «زامیاد EX»

صفحه ۱۰

رازهای پنهان در تصمیم خریدار؛

چرا آمار فروش همه‌چیز را درباره بازار خودرو روایت نمی‌کند؟

صفحه ۹



انتخابات هیات مدیره انجمن صنفی کارفرمایی سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو برگزار شد

اعضای هیات مدیره برای دوره سه ساله چه کسانی هستند؟

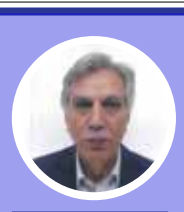
انتخابات هیات‌مدیره انجمن صنفی کارفرمائی سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، دومین انجمن بزرگ صنفی کارفرمائی کشور، در تاریخ ۱۴۰۵/۷/۲۷ با حضور پرشور شرکت‌های قطعه‌سازی و نمایندگان وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی برگزار شد و افرادی که در تصاویر مقابل می بینید به عنوان اعضای هیات‌مدیره انجمن برای یک دوره سه ساله انتخاب گردیدند:

همچنین جناب آقای سید مرتضی مرتضوی به عنوان بازرس انجمن انتخاب گردیدند.

متعاقبا پیرو تائید انتخابات مذکور توسط وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، سمت‌های انجمن به شرح ذیل توسط اعضای هیات‌مدیره تعیین گردید:

- جناب آقای اصغر خسروشاهی: رئیس هیات‌مدیره
- جناب آقای حسین اخوان: نایب‌رئیس هیات‌مدیره
- جناب آقای مازیار بیگلو: دبیر
- جناب آقای سهیل یزدانبخش: خزانه‌دار
- جناب آقای فرهاد بهنیا: سخنگو





جناب آقای اصغر خسروشاهی



جناب آقای مازیار بیگلو



جناب آقای فرهاد بهنیا

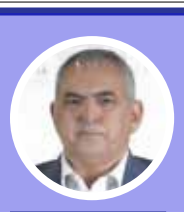


جناب آقای منصور منصوری



جناب آقای سید امیر عباس حسینی

انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو
IAPMA



جناب آقای حسین اخوان



جناب آقای سهیل یزدانبخش



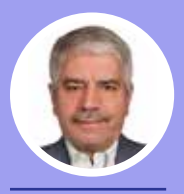
جناب آقای فرخ شریعت



جناب آقای محمد شهپری



جناب آقای منصور میرزائی



جناب آقای احمد قلعه‌بانی

تحقیقات ایمنی درباره سوختگی سرنشینان در فورد «اکسپلورر»



اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه‌های آمریکا (NHTSA) تحقیقات مقدماتی گسترده‌ای را درباره بیش از یک میلیون و ۲۳۶ هزار دستگاه شاسی‌بلند فورد اکسپلورر (Ford Explorer) مدل‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۶ و همچنین نسخه‌های ناوگان پلیس آغاز کرده است. دلیل این بازرسی ایمنی، دریافت گزارش‌هایی مبنی بر ایجاد سوختگی شدید روی بدن راننده و سرنشین جلو هنگام باز شدن کیسه‌های هوای جانبی در تصادفات است. تاکنون در مجموع ۱۱ گزارش شامل ۸ پرسش‌نامه مالکان خودرو و ۴ گزارش هشدار اولیه مرتبط با آسیب‌های جانی ثبت شده که ۱۰ مورد مصدومیت از نوع سوختگی درجه یک، دو و سه نیازمند مراقبت‌های پزشکی را نشان می‌دهد؛ هرچند خوشبختانه هیچ تلفات جانی گزارش نشده است. بررسی شکایت‌های ثبت‌شده نشان می‌دهد مشکل اصلی به خروج و پاشش مواد شیمیایی پیشران واکنش‌نداده و داغ از کیسه هوای جانبی باز می‌گردد. در یکی از این پرونده‌ها، مالک یک اکسپلورر ۲۰۲۲ در کالیفرنیا اعلام کرده که پس از تصادف، کیسه‌های سمت راننده مواد پیشران شیمیایی را روی پوست او پاشیده و باعث سوختگی شدید شده است؛ در گزارش دیگری در ایالت میزوری نیز سرنشین از پاشش ماده شیمیایی داغی خبر داده که لباس‌های او را ذوب کرده است. هرچند این مرحله هنوز به صدور فراخوان رسمی منجر نشده، اما در صورت تایید نقص فنی، فورد با یک فراخوان میلیونی تازه روبه‌رو خواهد شد؛ موضوعی که در کنار آمار بالای فراخوان‌های امسال این خودروساز، تلاش‌های «جیم فارلی» مدیرعامل فورد برای ارتقای کیفیت «که اخیرا به کسب رتبه نخست مطالعه کیفیت اولیه J.D.Power منجر شد» را دوباره به چالش می‌کشد.

استارت Start



امید محمدی
سردبیر



پایان رانت در بازار تایر

قیمت‌گذاری دستوری سال‌هاست میان هزینه واقعی تولید و نرخ عرضه در بازار فاصله ایجاد کرده است؛ فاصله‌ای که نه تنها کمکی به مصرف‌کننده نکرده، بلکه بخشی از منافع اقتصادی صنعت تایر را به جیب واسطه‌ها و برخورداران از سهمیه‌های فروش سرازیر کرده است. بازار تایر ایران سال‌ها با یک تناقض اقتصادی مواجه بوده است؛ تولیدکننده از افزایش هزینه مواداولیه، ارز، انرژی و حمل‌ونقل می‌گوید، اما برای تعیین قیمت محصول خود اختیار چندانی ندارد. در سوی دیگر، مصرف‌کننده قرار دارد که تصور می‌کند خرید تایر با نرخ مصوب کارخانه به معنای برخورداری از کالای ارزان است، اما در عمل برای تهیه همان محصول در بازار آزاد باید بهای بسیار بیشتری بپردازد. این فاصله میان قیمت کارخانه و بازار، یکی از روشن‌ترین نشانه‌های ناکارآمدی سیاست قیمت‌گذاری دستوری در این صنعت بوده است. اکنون خروج تایرهای سواری از شمول قیمت‌گذاری دستوری را باید فرصتی برای اصلاح این رابطه اقتصادی دانست. تصمیمی که اگرچه در نخستین مرحله با افزایش میانگین قیمت محصولات تا ۳۰ درصد همراه شده، اما ارزیابی آن صرفا بر اساس میزان افزایش نرخ فروش، نگاه دقیقی به ابعاد اقتصادی این تحول نیست. مساله اصلی این است که آیا با تغییر سازوکار قیمت‌گذاری، منافع حاصل از تولید و عرضه به جای واسطه‌ها، میان تولیدکننده و مصرف‌کننده واقعی توزیع خواهد شد؟ تجربه سال‌های گذشته نشان داده است تعیین دستوری قیمت لزوما به معنای ارزان رسیدن کالا به دست مصرف‌کننده نیست. زمانی که قیمت فروش کارخانه با هزینه واقعی تولید و شرایط عرضه و تقاضا تناسب نداشته باشد، یک فاصله قیمتی ایجاد می‌شود که دیر یا زود در بازار آزاد خود را نشان می‌دهد. در چنین شرایطی، کسانی که به سهمیه خرید یا شبکه توزیع دسترسی دارند، می‌توانند بدون مشارکت در فرآیند تولید، از اختلاف قیمت کارخانه و بازار منتفع شوند. در واقع، سیاستی که با هدف حمایت از مصرف‌کننده اجرا شده، در برخی موارد به ابزاری برای انتقال منافع اقتصادی به واسطه‌ها تبدیل شده است. از این منظر، آزادسازی قیمت می‌تواند به شفافیت بیشتر بازار کمک کند. وقتی تولیدکننده امکان تعیین نرخ متناسب با هزینه‌های واقعی و حاشیه‌سود متعارف را داشته باشد، انگیزه عرضه محصول در شبکه رسمی افزایش پیدا می‌کند. در مقابل، با نزدیک شدن قیمت کارخانه به نرخ واقعی معاملات بازار، جذابیت خرید سهمیه‌ای و فروش مجدد کالا نیز کاهش می‌یابد. بنابراین، مصرف‌کننده ممکن است در ابتدای اجرای این سیاست با قیمت‌های بالاتری مواجه شود، اما در صورت اصلاح شبکه توزیع، دیگر مجبور نخواهد بود بهای سنگینی بابت سود واسطه‌هایی بپردازد که نقشی در تولید و ارزش‌آفرینی ندارند. نکته مهم دیگر، ارتباط مستقیم قیمت‌گذاری با توان تولیدی کارخانه‌هاست. صنعت تایر صنعتی سرمایه‌بر و وابسته به تامین مستمر مواداولیه است. کائوچوی طبیعی و مصنوعی، مواد شیمیایی، انرژی و تجهیزات تولید، همگی در تعیین بهای تمام‌شده محصول نقش دارند. در شرایطی که برخی کارخانه‌ها به‌دلیل اختلال در واردات و افزایش هزینه‌های لجستیکی با افت شدید ظرفیت مواجه شده‌اند، تداوم فروش محصولات با قیمت‌های غیرواقعی نمی‌تواند به استمرار تولید کمک کند. تولیدکننده‌ای که منابع مالی کافی برای خرید مواداولیه و نوسازی تجهیزات ندارد، حتی با وجود ظرفیت اسمی بالا نیز قادر به پاسخگویی به تقاضای بازار نخواهد بود. از سوی دیگر، آزادسازی قیمت می‌تواند رقابت را از محدوده نرخ‌های دستوری به سمت کیفیت، دوام، عملکرد فنی و خدمات پس از فروش هدایت کند. تایر برخلاف بسیاری از کالاهای مصرفی، مستقیما با ایمنی خودرو و سرنشینان ارتباط دارد. بنابراین، امکان تامین منابع مالی برای کنترل کیفیت، توسعه فناوری و بهبود فرآیند تولید، موضوعی فراتر از افزایش سود شرکت‌هاست و با ایمنی تردد در جاده‌ها ارتباط پیدا می‌کند. البته نباید تصور کرد آزادسازی قیمت به تنهایی تمام مشکلات این صنعت را برطرف می‌کند. اصلاح سیاست ارزی، تسهیل واردات مواداولیه، بازنگری در تعرفه‌های تجاری و رفع موانع لجستیکی باید در کنار این تصمیم قرار گیرند. همچنین نظارت سازمان حمایت بر نحوه قیمت‌گذاری و عرضه، جلوگیری از احتکار و شفافیت در اعلام نرخ‌ها ضروری است تا اختیار جدید تولیدکنندگان به عاملی برای شکل‌گیری انحصار تبدیل نشود. در نهایت، حمایت از مصرف‌کننده به معنای ارزان نگه داشتن دستوری قیمت یک کالا نیست؛ بلکه به معنای فراهم کردن شرایطی است که کالا با قیمت منصفانه، کیفیت قابل قبول و در زمان مناسب به دست خریدار برسد. آزادسازی قیمت تایر اگر با رقابت، افزایش تولید و اصلاح شبکه توزیع همراه شود، می‌تواند هم تولیدکننده را از فشار مالی خارج کند و هم مصرف‌کننده را از پرداخت هزینه‌های تحمیلی شبکه غیرشفاف بازار نجات دهد.

توسعه ساخت داخل باید بر مبنای مزیت اقتصادی باشد نه کاهش واردات!

انحصار و سیاستگزاری متناقض، مانع شکل‌گیری رقابت در بازار خودرو است



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

نوسانات نرخ ارز و محدودیت دسترسی خودروسازان به منابع ارزی، همواره یکی از عوامل اختلال در زنجیره تامین قطعات و مواداولیه بوده است. آیا سیاست ارزی فعلی امکان برنامه‌ریزی بلندمدت را از صنعت خودرو گرفته و این‌که چه اصلاحاتی برای کاهش آسیب‌پذیری تولید ضروری است؟

سیاستگزاری در صنعت خودرو طی سال‌های گذشته میان حمایت از تولید داخلی، کنترل قیمت‌ها، محدودیت واردات و مدیریت منابع ارزی در نوسان بوده است؛ رویکردی که اگرچه با هدف حفظ ظرفیت تولید و حمایت از خودروسازان داخلی دنبال شده، اما نتوانسته به شکل‌گیری بازاری رقابتی و برخوردار از ثبات اقتصادی منجر شود. در این میان، محدودیت‌های ارزی، تعرفه‌های وارداتی، وابستگی به تامین‌کنندگان خارجی و ضعف سرمایه‌گذاری در فناوری، مسیر توسعه این صنعت را با چالش مواجه کرده است. از سوی دیگر، تداوم انحصار و نبود رقابت موثر، پرسش‌هایی درباره کارآمدی سیاست‌های حمایتی و نحوه تخصیص منابع عمومی به صنعت خودرو ایجاد کرده است. اکنون مساله اصلی این است که آیا می‌توان با اصلاح سیاست‌های ارزی و تجاری، تغییر ساختار مالکیت و ایجاد فضای رقابتی، زمینه بازسازی اقتصادی خودروسازی را فراهم کرد؟ رادمهر مرتضوی، کارشناس اقتصادی با تاکید بر این‌که حمایت از صنعت خودرو نباید به معنای محدود کردن رقابت و انتقال هزینه ناکارآمدی به مصرف‌کننده باشد، معتقد است: «تداوم سیاست‌های متناقض در حوزه واردات، ارز و قیمت‌گذاری، امکان شکل‌گیری یک محیط اقتصادی قابل پیش‌بینی را از فعالان این صنعت گرفته است.» به گفته وی، اصلاح صنعت خودرو نیازمند بازنگری هم‌زمان در سیاست‌های تجاری، نظام تخصیص منابع، ساختار مالکیت و شیوه مدیریت بنگاه‌هاست و بدون فراهم شدن زمینه رقابت واقعی، نمی‌توان انتظار افزایش بهره‌وری و ارتقای کیفیت محصولات را داشت

دولت و مجلس درباره میزان تعرفه واردات خودرو و نحوه تنظیم بازار دیدگاه‌های متفاوتی دارند. از منظر اقتصاد صنعتی، تعرفه‌های بالا تا چه





«آستون مارتین» در چالش‌های نقدینگی به سراغ نورافشانی در هالیوود رفت

در آستانه پنجاهمین سالگرد مجموعه سینمایی جنگ ستارگان (Star Wars) که سال آینده برگزار می‌شود، کمپانی خودروسازی لوکس آستون‌مارتین (Aston Martin) از شراکت رسمی خود با دیزنی و لوکاس‌فیلم برای گرامیداشت این نقطه عطف تاریخی خبر داد. این اتحاد در نگاه نخست تا حدی غافلگیر کننده به‌نظر می‌رسد؛ چراکه خودروهای این برند بریتانیایی هرگز در فیلم‌های جنگ‌ستارگان حضور نداشته‌اند و همواره با مجموعه سینمایی جیمز باند شناخته می‌شدند. با این حال، تنها نشانه پیشین از این ارتباط به مارس ۲۰۲۴ بازمی‌گردد که آستون‌مارتین نشان تجاری نام «وناتور» (Venator) را به ثبت رساند؛ نامی که یادآور ناوشکن‌های فضایی کلاس وناتور در فیلم «انتقام سیت» و مجموعه انیمیشنی «جنگ‌های کلون» است. آستون‌مارتین اعلام کرده که در چارچوب این همکاری، هنر صنعتگری فوق‌لوکس بریتانیا را با داستان‌سرایی سینمایی پیوند خواهد داد و جزئیات بیشتر برنامه‌های سالگرد را اوایل سال ۲۰۲۷ منتشر می‌کند. کارشناسان خودرویی پیش‌بینی می‌کنند که این همکاری به عرضه نسخه‌های تولیدمحدود یا پکیج‌های تزئینی ویژه با الهام از فضای کهکشانی جنگ ستارگان منجر شود. از منظر تجاری نیز زمان‌بندی این حرکت کاملا هوشمندانه است؛ آستون‌مارتین که در ماه ژوئیه امسال برای عبور از تنگنای نقدینگی و پیشبرد برنامه محصولات آینده خود حدود ۷۳۵ میلیون دلار تامین مالی بدهی جدید جذب کرده بود، بیش از هر زمان دیگری به موج‌های تبلیغاتی گسترده برای جلب توجه خریداران جهانی نیاز دارد. «فینبار مک‌فال»، مدیر بازاریابی جهانی آستون‌مارتین، با اشاره به نیم‌قرن الهام‌بخشی طراحی و روایت‌گری جنگ ستارگان، این شراکت را گامی طبیعی برای خلق محصولات و تجربه‌هایی با هویت متمایز و ماندگار توصیف کرده است

اندازه با هدف حمایت از تولید داخلی و ایجاد رقابت سازگار است؟ آیا حمایت تعرفه‌ای طولانی‌مدت می‌تواند به تضعیف انگیزه نوآوری در خودروسازان منجر شود؟

تعرفه واردات در بسیاری از کشورها به‌عنوان یکی از ابزارهای سیاست تجاری و حمایت از صنایع داخلی مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ اما اثربخشی این ابزار به شرایط اقتصادی، میزان رقابت‌پذیری تولیدکنندگان و مدت‌زمان حمایت بستگی دارد. حمایت تعرفه‌ای زمانی می‌تواند توجیه اقتصادی داشته باشد که فرصت لازم برای توسعه فناوری، افزایش بهره‌وری و ارتقای کیفیت را در اختیار تولیدکننده داخلی قرار دهد. اگر این حمایت به یک وضعیت دائمی تبدیل شود، ممکن است به جای تقویت صنعت، وابستگی آن به محدودیت‌های تجاری را افزایش دهد. در بازاری که رقابت خارجی محدود است، تولیدکننده داخلی فشار کمتری برای کاهش هزینه‌ها، بهبود کیفیت و پاسخ‌گویی به خواسته‌های مصرف‌کننده احساس می‌کند. در چنین شرایطی، حمایت تعرفه‌ای ممکن است به عاملی برای حفظ ساختارهای ناکارآمد تبدیل شود. البته کاهش تعرفه‌ها نیز باید با در نظر گرفتن شرایط تولید داخلی، محدودیت‌های ارزی و آثار آن بر اشتغال و زنجیره تامین انجام شود؛ زیرا آزادسازی ناگهانی و بدون برنامه نیز می‌تواند به تولیدکنندگان آسیب‌پذیر فشار وارد کند. آن‌چه اهمیت دارد، عبور از نگاه صفر و یکی به موضوع واردات است. نه حمایت نامحدود از تولید داخلی می‌تواند تضمین‌کننده توسعه باشد و نه آزادسازی بدون ملاحظات اقتصادی الزاما به نفع صنعت تمام می‌شود. سیاست تجاری باید به‌گونه‌ای طراحی شود که واردات به ابزاری برای افزایش رقابت، انتقال فناوری و بهبود کیفیت تبدیل شود. در این چارچوب، تعرفه‌ها باید متناسب با برنامه ارتقای توان رقابتی صنعت و در یک مسیر شفاف و قابل پیش‌بینی تنظیم شوند

باوجود اجرای طرح‌های مختلف واردات خودرو، هنوز این سیاست نتوانسته به شکل‌گیری رقابت موثر و کاهش پایدار فاصله قیمت‌ها در بازار منجر شود. از نگاه اقتصادی، مشکل اصلی در اجرای سیاست واردات چیست و آیا واردات محدود و مقطعی اساسا می‌تواند ساختار انحصاری بازار را تغییر دهد؟

واردات خودرو زمانی می‌تواند بر ساختار بازار اثر بگذارد که از یک سیاست مقطعی و محدود فراتر برود و به بخشی از یک نظام تجاری باثبات تبدیل شود. اگر واردات به‌صورت نامنظم انجام شود، تعداد خودروهای وارداتی محدود باشد و مقررات آن به‌طور مستمر تغییر کند، نمی‌توان انتظار داشت که این سیاست به‌تنهایی ساختار رقابت را متحول کند. یکی از مشکلات اصلی، فاصله میان سیاست اعلام‌شده و سازوکار اجرایی آن است. ثبت سفارش، تامین ارز، تخصیص منابع، استانداردهای فنی، تعرفه‌ها و فرآیند ترخیص باید در یک چارچوب هماهنگ عمل کنند. هرگونه اختلال در این مراحل می‌تواند هزینه واردات را افزایش دهد و عرضه خودرو را با تاخیر مواجه کند. در چنین وضعیتی، حتی اگر مجوز واردات صادر شود، اثر واقعی آن بر بازار محدود خواهد بود. از سوی دیگر، رقابت صرفا با افزایش تعداد واردکنندگان شکل نمی‌گیرد. لازم است موانع ورود کاهش یابد، مقررات برای همه فعالان اقتصادی شفاف باشد و امکان حضور شرکت‌های مختلف با محصولات و قیمت‌های متنوع فراهم شود. همچنین خدمات پس از فروش، تامین قطعات و تعهدات مربوط به گارانتی باید به‌صورت جدی مورد توجه قرار گیرد. نکته مهم‌تر آن است که واردات نباید صرفا به تامین خودرو برای گروهی از مصرف‌کنندگان محدود شود. هدف اقتصادی این سیاست باید ایجاد فشار رقابتی بر تولیدکنندگان داخلی باشد. زمانی که مصرف‌کننده امکان انتخاب داشته باشد، تولیدکننده نیز ناچار خواهد شد کیفیت، قیمت و خدمات خود را متناسب با شرایط بازار اصلاح کند. بنابراین، واردات موثر باید بخشی از سیاست جامع اصلاح ساختار بازار خودرو باشد، نه اقدامی مستقل و کوتاه‌مدت.

آیا تداوم قیمت‌گذاری دستوری در کنار محدودیت واردات، به شکل‌گیری نوعی ساختار انحصاری در بازار خودرو منجر نشده است؟ برای خروج از این وضعیت، چه الگویی از تنظیم‌گری اقتصادی می‌تواند جایگزین سیاست‌های فعلی شود؟

برای تحلیل این موضوع باید میان انحصار در تولید، محدودیت ورود به بازار و مداخلات قیمتی تفکیک قائل شد. زمانی که تعداد عرضه‌کنندگان محدود است و ورود رقبای جدید نیز با موانع متعدد مواجه می‌شود، قدرت انتخاب مصرف‌کننده کاهش پیدا می‌کند. اگر در همین شرایط، قیمت‌گذاری نیز به شکل دستوری انجام شود، ممکن است مجموعه‌ای از عدم‌تعادل‌ها در بازار ایجاد شود که نه تولیدکننده از آن رضایت داشته باشد و نه مصرف‌کننده از منافع واقعی آن بهره‌مند شود. قیمت‌گذاری دستوری با هدف حمایت از مصرف‌کننده اجرا می‌شود؛ اما اگر فاصله معناداری میان قیمت مصوب و هزینه اقتصادی تولید ایجاد کند، می‌تواند به شکل‌گیری زیان در بنگاه، کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری و اختلال در عرضه منجر شود. از سوی دیگر، حذف قیمت‌گذاری دستوری بدون ایجاد رقابت و نظارت موثر نیز ممکن است زمینه افزایش قیمت و تقویت قدرت بازار عرضه‌کنندگان را فراهم کند. بنابراین، مساله صرفا انتخاب میان قیمت‌گذاری دستوری و آزادسازی قیمت نیست؛ بلکه باید ساختار بازار اصلاح شود. الگوی جایگزین می‌تواند بر تنظیم‌گری هوشمند و رقابت‌پذیر استوار باشد. در این مدل، دولت به‌جای مداخله مستقیم و مستمر در تعیین قیمت، بر جلوگیری از رفتارهای ضدرقابتی، شفافیت اطلاعات، حمایت از حقوق مصرف‌کننده و نظارت بر کیفیت



محصولات تمرکز می‌کند. همچنین باید امکان ورود سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان جدید فراهم شود تا بازار از وضعیت تمرکز بالا فاصله بگیرد. درواقع، آزادسازی قیمت زمانی می‌تواند به بهبود کارایی منجر شود که مصرف‌کننده امکان انتخاب داشته باشد و تولیدکننده نیز در معرض رقابت واقعی قرار گیرد. بدون این دو شرط، تغییر شیوه قیمت‌گذاری به‌تنهایی نمی‌تواند مشکلات بازار را برطرف کند.

با توجه به مشکلات مالی خودروسازان، محدودیت سرمایه‌گذاری، عقب‌ماندگی فناوری و چالش‌های مدیریتی، آیا خصوصی‌سازی واقعی می‌تواند به اصلاح صنعت خودرو کمک کند؟ در کنار آن، دولت برای خروج این صنعت از وضعیت فعلی باید چه اولویت‌های اقتصادی را در دستور کار قرار دهد؟

خصوصی‌سازی می‌تواند یکی از ابزارهای اصلاح ساختار صنعت خودرو باشد؛ اما نباید آن را صرفا به انتقال سهام از بخش دولتی به بخش خصوصی تقلیل داد. تجربه اقتصادی نشان می‌دهد تغییر مالکیت زمانی به بهبود عملکرد بنگاه منجر می‌شود که با اصلاح نظام حکمرانی شرکتی، شفافیت مالی، استقلال مدیریتی و پاسخ‌گویی در برابر سهامداران همراه باشد. اگر مالکیت تغییر کند اما شیوه مدیریت، ساختار تصمیم‌گیری و روابط اقتصادی بنگاه با نهادهای مختلف بدون تغییر باقی بماند، نمی‌توان انتظار داشت که بهره‌وری و کارایی افزایش پیدا کند. بنابراین، خصوصی‌سازی باید با ارزیابی صلاحیت سرمایه‌گذاران، تعیین تکلیف بدهی‌ها، شفاف‌سازی دارایی‌ها و جلوگیری از شکل‌گیری انحصار جدید همراه باشد. همچنین باید اطمینان حاصل شود که سرمایه‌گذار جدید توان مالی و برنامه مشخصی برای توسعه فناوری، ارتقای کیفیت و افزایش رقابت‌پذیری دارد. از منظر سیاستگزاری اقتصادی، نخستین اولویت باید ایجاد ثبات در محیط کسب‌وکار و اصلاح سیاست‌های ارزی و تجاری باشد. بدون دسترسی قابل پیش‌بینی به مواد اولیه، قطعات و منابع مالی، حتی بنگاه‌های برخوردار از مدیریت مناسب نیز نمی‌توانند برنامه توسعه بلندمدت داشته باشند. اولویت دوم، اصلاح ساختار مالی و مدیریتی خودروسازان است. تعیین تکلیف زیان‌های انباشته، کاهش هزینه‌های غیرمولد، اصلاح نظام تامین مالی و افزایش شفافیت عملکرد شرکت‌ها باید در دستور کار قرار گیرد. نمی‌توان انتظار داشت صنعتی که با مشکلات ساختاری در ترازنامه و شیوه مدیریت مواجه است، صرفا با افزایش سرمایه یا دریافت تسهیلات به مسیر توسعه بازگردد. اولویت سوم، ایجاد رقابت واقعی از طریق اصلاح سیاست واردات، تسهیل ورود سرمایه و فناوری و حمایت هدفمند از قطعه‌سازان توانمند است. صنعت خودرو برای حضور در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی نیازمند کیفیت، مقیاس اقتصادی و فناوری به‌روز است. حمایت از تولید داخلی باید به عملکرد و توان رقابتی بنگاه‌ها وابسته باشد و نه به میزان محدودیت‌هایی که برای رقبای خارجی ایجاد می‌شود. در نهایت، آینده صنعت خودرو به میزان موفقیت در عبور از سیاست‌های کوتاه‌مدت و حرکت به سمت اصلاحات ساختاری بستگی دارد. اگر هدف صرفا حفظ تیراژ تولید یا جبران زیان خودروسازان باشد، ممکن است مشکلات موجود در دوره‌های بعدی دوباره تکرار شوند. اما اگر سیاستگزار رقابت، بهره‌وری، شفافیت و سرمایه‌گذاری را به محور تصمیم‌گیری تبدیل کند، می‌توان به بازسازی تدریجی توان اقتصادی این صنعت امیدوار بود.



هدیه تک‌نسخه‌ای «مرسدس‌بنز» برای قهرمان تنیس زنان جهان

این نسخه ویژه از مرسدس-آ‌ام‌گ SL۵۵ شاید به اندازه مدل سقف‌باز MythosPureSpeed ظاهر رادیکال و عجیب نداشته باشد؛ اما از نظر کمیابی در سطحی کاملا متفاوت قرار می‌گیرد؛ چراکه تنها یک دستگاه از آن در سراسر جهان ساخته شده و قرار است به‌عنوان جایزه ویژه به قهرمان مسابقات تنیس فینال WTA سال ۲۰۲۶ اهدا شود. این رودستر تک‌نسخه‌ای توسط بخش سفارشی‌سازی اختصاصی مرسدس‌بنز یعنی ManufakturMadetoMeasure خلق شده و توانایی‌های بی‌حدوحصر این دپارتمان را در شخصی‌سازی خودروها برای مشتریان ثروتمند به نمایش می‌گذارد. نخستین ویژگی خیره‌کننده این خودرو، رنگ بدنه بنفش «فرابنفش» (Ultraviolet) است که با الهام از رنگ‌های سازمانی انجمن تنیس زنان انتخاب شده و شباهت چشمگیری به رنگ مشهور پورشه ۹۱۱ RSGT۳ مدل ۲۰۱۵ دارد. در فضای داخلی نیز ترکیب چشم‌نواز چرم ناپای Manufaktur با رنگ سفید کریستالی، نقش برجسته‌های اختصاصی روی پشتی‌ها، تزئینات فیبر کربنی، رکاب‌های ویژه و یک پلاک شخصی‌سازی شده با نام قهرمان تورنمنت، حس اشرافیتی بی‌همتا ایجاد کرده است. به گفته «کریستینا شنک»، معاون ارتباطات و امور دیجیتال مرسدس‌بنز، این خودرو دقیقا به اندازه مسیر منحصربه‌فرد قهرمان برای رسیدن به قله تنیس، اختصاصی ساخته شده تا با هر بار نشستن پشت فرمان، حس بازگشت به خانه را به او منتقل کند. در بخش فنی، این SL۵۵ همچنان از پیشرانه ۴ لیتری ۸ سیلندر توئین‌توربو شارژ آ‌ام‌گ با قدرت ۴۶۹ اسب‌بخار و گشتاور حدود ۷۰۰ نیوتون‌متر بهره می‌برد که شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت را در ۳.۸ ثانیه ثبت می‌کند.



رئیس کل دادگستری تهران از شرکت‌های سایپا و سایپادیزل بازدید کرد؛

تصمیم کمیته حمایت قضایی برای تسریع در تحویل ۲۲ هزار خودرو «سایپا»

رئیس کل دادگستری استان تهران در بازدید از شرکت‌های سایپا و سایپادیزل، مسائل و موانع این دو مجموعه را از نزدیک بررسی کرد و در نشست کمیته حمایت قضایی، تصمیم‌هایی برای رفع مشکلات و تسهیل روند تولید و ایفای تعهدات اتخاذ شد





به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «سایپانیوز» ناصر عتباتی، رئیس کل دادگستری استان تهران در جریان بازدید از خطوط تولید شرکت‌های سایپا و سایپادیزل و نشست کمیته حمایت قضایی از واحدهای تولیدی، مسائل و چالش‌های این دو مجموعه را در هشت محور بررسی کرد و تصمیم‌هایی برای رفع موانع موجود و تسریع در انجام تعهدات اتخاذ شد.

وی با اشاره به تاکیدات رهبری شهید و رهبر معظم انقلاب بر توجه به مبانی اقتصادی، تولید و اشتغال به‌عنوان ارزش دینی و انسانی گفت: «مسیر حرکت کشور بر همین اساس تعیین شده و امسال نیز بر توسعه و اشتغال تاکید شده است. ما امروز این‌جا هستیم تا از ظرفیت‌های قانونی و قضایی و در صورت نیاز در قالب دستورات قضایی و الزام قانونی برای مجموعه‌هایی که ممکن است همکاری لازم را نداشته باشند، استفاده و مشکلات را برطرف کنیم.»

رئیس کل دادگستری استان تهران با اشاره به موضوع تعهدات معوق سایپا اظهار کرد: «بخشی از تعهدات این مجموعه که از گذشته ایجاد شده با موانعی مواجه است که رفع آن‌ها نیازمند هماهنگی میان دستگاه‌ها و مجموعه‌های خارج از شرکت است. در حال حاضر ۲۲ هزار خودرو شرکت سایپا آماده تحویل است که به‌دلیل اختلاف در برداشت از موضوع صدور گواهی اسقاط و برخی مسائل مرتبط، امکان تحویل آن‌ها فراهم نشده بود. بنابراین در این نشست با حضور مدیران و مسئولان مرتبط، تصمیم گرفته شد این مشکل ظرف ۱۰ روز برطرف و خودروهای مذکور به مشتریان تحویل شود.»

وی با اشاره به مسائل مطرح‌شده درباره قطعه‌سازان، سازمان تامین اجتماعی، امور مالیاتی و نظام بانکی گفت: «بخشی از این مسائل در قالب پرونده‌های حقوقی و قضایی مطرح شده و بخشی دیگر به مطالبات و مشکلات مجموعه‌های تولیدی مربوط است که برای آن‌ها نیز تصمیم‌هایی اتخاذ شد.»

ورود دستگاه قضایی برای رفع موانع پیش روی تولید

عتباتی تولید و اشتغال را از محورهای مهم اقتصاد کشور دانست و گفت: «فعالان صنعت و تولید در شرایط اقتصادی موجود، با وجود محدودیت‌ها و مشکلات، به فعالیت خود ادامه می‌دهند و دستگاه قضایی نیز در چارچوب ظرفیت‌های قانونی، از رفع موانع پیش روی واحدهای تولیدی حمایت می‌کند.»

وی با تاکید بر این که حمایت از تولید به معنای نادیده گرفتن تعهدات واحدهای تولیدی نیست، اظهار کرد: «در کنار پیگیری و مطالبه‌گری برای رفع مشکلات، از خودروسازان نیز انتظار می‌رود برای کاهش تعهدات معوق، انجام تعهدات در زمان مقرر و تسریع در تحویل خودرو به مشتریان اقدام کنند.»

رئیس کل دادگستری استان تهران از مدیریت شرکت خودروسازی سایپا، بدنه زحمتکش و تلاشگر آن، کارگران خط تولید و تمامی عوامل قدردانی کرد و افزود: «ذات این کار ارزشمند است؛ اما انتظارات و اقتضائات در حوزه‌های قیمت تمام‌شده، کیفیت، انجام تعهدات در زمان مقرر، حفاظت از محیط‌زیست و مصرف سوخت باید مدنظر قرار گیرد. باید از فناوری‌های نوین و تجربیات جهانی خودروسازی در حوزه سوخت پاک، انرژی الکتریسیته و موتورها استفاده شود؛ این مسیر با دانش بومی و استفاده از جوانان خلاق و مبتکر باید تقویت شود.»

عتباتی خطاب به مدیران و کارگران این مجموعه گفت: «شما کار اقتصادی انجام می‌دهید که حساب و کتاب خود را دارد؛ اما در دل این کار اقتصادی خدمت بزرگی به جامعه، خانواده‌ها و جوانان می‌کنید تا با یک کار مناسب و درآمد متعارف تشکیل زندگی دهند و در مسیر بزهکاری و مشکلات قرار نگیرند.»

وی گفت: «انتظار داریم مجموعه بانک‌مرکزی، سازمان محیط‌زیست و همه مجموعه‌هایی که حضور دارند، نگاهشان حمایت از اشتغال، تولید و واحدهای کارآفرین باشد. در حوزه اشتغال و کارآفرینی باید قوانین، دستورالعمل‌ها، بخشنامه‌ها و شیوه‌نامه‌ها به نفع تولید و اشتغال تفسیر شود. چنان‌چه تاکنون نیز دستگاه‌های نظارتی رویکردی حمایتی و دست‌گیرانه داشته‌اند.»

دستگاه قضایی و سازمان بازرسی کل کشور در کنار تولیدکنندگان است

رئیس کل دادگستری استان تهران درباره برخی موانع اجرایی نیز اظهار کرد: «بعضا مشکلاتی در حوزه گمرک و دستگاه‌های نظارتی وجود دارد؛ اما همه مدیران دولتی، اجرایی، بانکی و اقتصادی در شرایط تحریم و محاصره ناجوانمردانه مجاهدانه تلاش می‌کنند و دستگاه قضایی و سازمان بازرسی کل کشور در کنار شما عزیزان است.»

وی اظهار کرد: «در این بازدید شاهد بودیم که مدیران مجموعه با احساس مسئولیت و آمادگی برای پذیرش مسئولیت‌ها، در مسیر حفظ و استمرار تولید تلاش می‌کنند. این رویکرد ارزشمند، پشتوانه محکمی برای مدیران و فعالان این مجموعه صنعتی است.»

عتباتی با اشاره به نقش حمایتی کمیته قضایی حمایت از تولید در استان تهران تصریح کرد: «دستگاه قضایی با جدیت پیگیر مسائل و مشکلات واحدهای تولیدی است و تلاش می‌کند با استفاده از ظرفیت‌های قانونی، موانع پیش روی تولید را برطرف کند تا فعالیت این مجموعه‌ها با اختلال مواجه نشود.»

پیگیری یک موضوع
Follow up

چرا گواهی اسقاط خودرو اعتباری عرضه می‌شود؟



نایب‌رئیس انجمن مراکز اسقاط خودرو با انتقاد از عرضه اعتباری و مدت‌دار گواهی‌های اسقاط به خودروسازان گفت: «با وجود این که خودروسازان هزینه گواهی اسقاط را پیش‌تر به صورت نقد از متقاضیان خودرو دریافت می‌کنند، اما به بهانه مشکلات مالی، مطالبات مراکز اسقاط را با چک‌های ۶ تا ۸ ماهه پرداخت می‌کنند؛ رویه‌ای که با توجه به افزایش مکرر قیمت خودرو و تورم موجود، زیان سنگینی را به مراکز اسقاط تحمیل کرده است.» محمدحسین گودرزی در پاسخ به این که چرا مراکز اسقاط خودرو گواهی‌های اسقاط را به صورت اعتباری به خودروسازان عرضه می‌کنند؟ گفت: «خودروسازان وضعیت مالی مناسبی ندارند و اعلام کرده‌اند که توان خرید نقدی گواهی اسقاط را ندارند؛ اما این در حالی است که مبالغ مربوط به گواهی اسقاط را پیش‌تر از متقاضیان دریافت کرده‌اند؛ با این حال امروز مدعی هستند توان پرداخت نقدی ندارند و با ادعای نداشتن سرمایه برای خرید گواهی اسقاط، خود را در تحویل خودروهای مردم ناتوان نشان می‌دهند.» وی ادامه داد: «ستاد نوسازی ناوگان برای حل مشکل خودروسازان، فشار را به مراکز اسقاط منتقل کرده و این مراکز را ملزم کرده تا گواهی‌های اسقاط را به‌صورت مدت‌دار عرضه کنند و در حالی که مصوبه اولیه بازپرداخت چهار ماهه بود، خودروسازان چک‌های ۶ ماهه و ۸ ماهه ارائه می‌دهند و در برخی موارد نقد شدن چک‌ها حتی تا یک سال طول می‌کشد و این تاخیرها در شرایطی اتفاق می‌افتد که کارخانه‌ها قیمت خودرو را در طول سال چندبار افزایش می‌دهند؛ اما مراکز اسقاط با همان قیمت‌های گذشته مطالبات خود را وصول می‌کنند؛ البته اخیرا فرآیند تغییر قیمت گواهی‌ها در دست پیگیری است و باید طی روزهای آینده اعمال شود.» نایب‌رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو کشور با انتقاد از بی‌توجهی دستگاه‌های مسئول تصریح کرد: «پیگیری‌ها و مطالبات مراکز اسقاط به نتیجه نرسیده و موضوع نیز به وزارت صمت و همچنین ستاد نوسازی که زیرمجموعه این وزارتخانه است منعکس شده و آن‌ها در جریان جزئیات هستند؛ اما استدلال مسئولان این است که فعالیت خودروسازان نباید متوقف شود تا امکان تحویل خودرو به مشتریان وجود داشته باشد؛ اما این موضوع بر همه روشن است که عملا پول نقد گواهی اسقاط در زمان ثبت‌نام خودرو به دست خودروسازان از متقاضی دریافت می‌شود، اما هزینه مراکز اسقاط با چک‌های بلندمدت و بدون محاسبه تورم، پرداخت و لحاظ می‌شود.»

نگاه
View

اصلاح سهمیه سوخت تاکسی‌های اینترنتی بر اساس پیمایش بررسی شد

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی پالایش و پخش به نقل از «شانا» در نشست مشترک نمایندگان سامانه‌های تاکسی اینترنتی با مدیرعامل و معاونان شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، مهم‌ترین دغدغه‌های کاربران راننده تاکسی‌های اینترنتی درباره نحوه تخصیص سهمیه سوخت و راهکارهای رفع مشکلات موجود بررسی شد.

این نشست در پی اعلام آمادگی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی برای دریافت بازخوردها و بررسی مشکلات رانندگان تاکسی‌های اینترنتی برگزار شد و سه محور اصلی اصلاح سهمیه سوخت متناسب با پیمایش، اطلاع‌رسانی میزان سهمیه و رفع موانع دوگانه‌سوز کردن خودروها را در بر گرفت.

یکی از مهم‌ترین موضوع‌های مطرح‌شده در این نشست، تناسب سهمیه سوخت با میزان فعالیت کاربران راننده بود. در این زمینه، مقرر شد نحوه تخصیص سهمیه با توجه به میزان



پیمایش رانندگان بازنگری شود تا سهمیه دریافتی پاسخ‌گوی نیاز سوخت خودروهای فعال در ناوگان تاکسی‌های اینترنتی باشد.

همچنین با توجه به ابهام برخی رانندگان درباره اصل دریافت سهمیه و میزان آن، بر ضرورت اطلاع‌رسانی شفاف پس از تخصیص تاکید شد. بر این اساس، مقرر شد میزان سهمیه از طریق ابزارهایی مانند پیامک یا اعلان در اپلیکیشن‌های تاکسی اینترنتی به اطلاع کاربران راننده برسد تا امکان برنامه‌ریزی دقیق‌تر برای ادامه فعالیت خود را داشته باشند.

رفع موانع اجرای طرح دوگانه‌سوز کردن خودروها نیز از دیگر محورهای این نشست بود. با توجه به توقف این طرح، نمایندگان اسنپ و تپسی بر ضرورت فراهم شدن امکان استفاده مجدد رانندگان متقاضی از تسهیلات دوگانه‌سوز کردن خودروها تاکید کردند.

در این بخش، مشکلات مربوط به تامین مالی و تجهیزات مورد نیاز بررسی شد و شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی برای پیگیری رفع موانع و فراهم کردن زمینه از سرگیری این طرح قول مساعد داد.

بر اساس این گزارش، سامانه‌های اسنپ و تپسی پیگیری مطالبات مطرح‌شده را تا زمان اجرای اصلاحات در شیوه تخصیص سهمیه سوخت و تعیین تکلیف تسهیلات دوگانه‌سوز کردن خودروها ادامه خواهند داد.

زاپاس
Spare Tire

دولت در تغییر سهمیه و قیمت بنزین شرایط اقتصادی جامعه را درنظر بگیرد



به نقل از خانه ملت، محمدصالح جوکار، رئیس کمیسیون امور داخلی کشور و شوراها در مجلس شورای اسلامی گفت: «ضرورت دارد دولت در تغییر سهمیه و قیمت بنزین، شرایط اقتصادی جامعه را لحاظ کند. امروز بخش قابل توجهی از شهروندان برای تامین معیشت خود در حوزه حمل‌ونقل مسافر، مشغول هستند و این موضوع باید در بحث تغییر قیمت و سهمیه بنزین لحاظ شود.»

وی اظهار داشت: «یکی دیگر از اقدامات در بحث کاهش مصرف بنزین در جامعه، متنوع‌تر کردن سبد انرژی برای بخش حمل‌ونقل و استفاده از سوخت‌هایی مانند گاز مایع (LPG) در این بخش است.»

نماینده مردم یزد، اشکذر، زارچ و بخش ندوشن در مجلس شورای اسلامی در ادامه یادآور شد: «استفاده از بنزین، گاز طبیعی (CNG) و گاز مایع (LPG) می‌تواند کاهش مصرف بنزین در جامعه را به همراه داشته باشد.»

جوکار در پایان خاطرنشان کرد: «باید به معیشت مردمی که از ابتدای جنگ رمضان تاکنون همواره با حضور در میادین و خیابان‌ها، حمایت خود از نظام و انقلاب را اعلام کرده و حتی یک روز هم نظام را تنها نگذاشته‌اند، توجه ویژه‌ای داشته باشیم.»



قیمت ۷۰۰ هزار دلاری برای جانشین آئودی «R8»

کمپانی خودروسازی آئودی سرانجام حدود پنج ماه پس از رونمایی اروپایی ابَرخودرو هیبریدی نوولاری (Nuvolari)، عرضه رسمی این جانشین شایسته مدل افسانه‌ای R8 در بازار ایالات‌متحده را تایید کرد. تیراژ تولید جهانی این سوپراسپرت به تنها ۴۹۹ دستگاه محدود خواهد بود که از این تعداد، سهم بازار آمریکا فقط ۱۸۲ دستگاه تعیین شده و تحویل نخستین نمونه‌ها از نیمه دوم سال ۲۰۲۸ آغاز می‌شود. با این حال، مهم‌ترین نکته درباره این خودرو برچسب قیمتی پایه ۷۰۰ هزار دلاری آن است؛ رقمی که حدود ۱۰۰ هزار دلار از لامبورگینی روئلتو بیشتر، نزدیک به دو برابر قیمت پایه لامبورگینی تمرایریو و تقریبا سه برابر قیمت ۲۵۳ هزار دلاری آئودی GT V10 R8 در سال ۲۰۲۲ محسوب می‌شود. در ازای این رقم سنگین، آئودی قدرتمندترین و سریع‌ترین خودرو تولیدی تاریخ خود را ارائه می‌دهد. نوولاری از همان پیشرانه ۴ لیتری ۸ سیلندر توئین توربوشارژ لامبورگینی تمرایرو در ترکیب با سه موتور الکتریکی شارمحوری بهره می‌برد؛ اما مجموع قدرت خروجی آن به ۹۸۷ اسب‌بخار (۸۰ اسب‌بخار قوی‌تر از تمرایرو) می‌رسد و به باتری لیتیوم-یونی بزرگ‌تر ۷.۳ کیلووات-ساعتی مجهز است. این مجموعه شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت را در ۲.۵ ثانیه رقم زده و حداکثر سرعت را از مرز ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت عبور می‌دهد. شاسی جدید Audi Space Frame با پنل‌های بدنه فیبر کربنی، بال عقب سه‌مرحله‌ای مجهز به سامانه DRS با تولید بیش از ۴۰۰ کیلوگرم نیروی رو به پایین، سیستم چهارچرخ محرک هوشمند با توزیع خودکار گشتاور، تعلیق چهارحالته تطبیقی و ترمزهای کربن-سرامیکی استاندارد، قابلیت‌های پیست بی‌نظیری به آن بخشیده‌اند.

ویژه‌ها

بلاتکلیفی ۱۲ هزار و ۸۰۰ خودرو وارداتی در گمرکات کشور



مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با اشاره به آخرین وضعیت واردات و ترخیص خودروها در کشور اظهار داشت: «این خودروها با وجود ورود به کشور و طی شدن مراحل مربوط به خرید و پرداخت بهای آن‌ها، همچنان امکان ترخیص ندارند و منتظر اقدامات و تصمیم‌گیری دستگاه‌های مسئول در این رابطه هستیم.» دبیر انجمن واردکنندگان خودرو اضافه کرد: «نمی‌توان انتظار داشت واردکنندگان خودروهایی را که خریداری کرده‌اند، بدون پرداخت وجه در اختیار بگیرند؛ بهای این خودروها پرداخت شده و اکنون مساله اصلی، رفع موانع ترخیص است.» دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با بیان این‌که ۱۲ هزار و ۸۰۰ دستگاه خودرو وارداتی در گمرکات بلاتکلیف مانده‌اند، گفت: «خودروهایی که بهای آن‌ها پرداخت و تسویه شده، پشت درهای گمرک متوقف مانده‌اند.»

دیگه چه خبر؟

تبعات افزایش ۶۰ درصدی حقوق ورودی خودرو در مناطق آزاد



دبیر اول کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: «افزایش ۶۰ درصدی حقوق ورودی خودرو در مناطق آزاد، مصوبه‌ای برخلاف قوانین حاکم و درواقع حکم مرگ اقتصادی مناطق آزاد تازه‌تاسیس را امضا می‌کند.» غلامحسین زارعی با اشاره به وضعیت مناطق آزاد تازه‌تاسیس هشدار داد: «بسیاری از این مناطق جدید، عملا هیچ منبع پایدار درآمدی که بتواند پاسخگوی هزینه‌های جاری حداقلی آن‌ها باشد را در اختیار نداشته و انتظار داشتند که تنها منبع درآمدی خود را از طریق واردات خودرو تامین کنند و بنابراین افزایش ناگهانی ۶۰ درصدی حقوق ورودی، به معنای تعطیلی کامل و فلج شدن اقتصاد این مناطق است که درنهایت منجر به شکست سیاست توسعه مناطق آزاد خواهد شد.»

توئیتر!

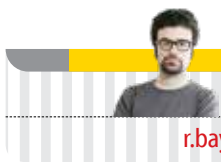
نیاز ۵۶ همتی برای نوسازی زیرساخت شهرک‌های صنعتی



طهمورث لاهوتی اشکوری، مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران تامین منابع مالی پایدار را از الزامات نوسازی زیرساخت‌های صنعتی دانست و گفت: «برای بازسازی و نوسازی زیرساخت‌های ۵۱۰ شهرک و ناحیه صنعتی کشور، حدود ۵۶ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز است.» وی پیشنهاد کرد در فصل مستقلی برای نوسازی زیرساخت‌های فرسوده در لوایح بودجه سنواتی پیش‌بینی شود و بخشی از سهم مالیات بر ارزش افزوده پرداختی واحدهای صنعتی مستقر در شهرک‌ها نیز به این موضوع اختصاص یابد. مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران همچنین از تامین ۱۲ هزار و ۸۳۰ مگاوات برق در شهرک‌ها و نواحی صنعتی خبر داد و گفت: «۴۳۷ مگاوات از این ظرفیت از طریق نیروگاه‌های خورشیدی تامین می‌شود.»

نشانه‌های بهبود عملکرد نماد «خکاوه»؛

سود ناخالص «سایپا دیزل» در نیمه نخست سال جاری بیش از ۸ برابر رشد داشت



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir



عملکرد ۶ ماهه و گزارش فروش مهرماه سایپا دیزل از شکل‌گیری نشانه‌های مثبتی در وضعیت عملیاتی این شرکت حکایت دارد؛ به‌طوری که با وجود کاهش جزئی درآمد عملیاتی، افت قابل توجه بهای تمام‌شده درآمدها زمینه‌ساز جهش سود ناخالص و عملیاتی شده است. در کنار این تحول، تثبیت فروش داخلی در مهرماه نیز می‌تواند نشانه‌ای از بهبود روند تحویل محصولات باشد. براین اساس، سایپا دیزل در ۶ ماهه منتهی به شهریور ۱۴۰۵ حدود ۳ هزار و ۳۶۷ میلیارد تومان درآمد عملیاتی به ثبت رساند؛ رقمی که درمقایسه با دوره مشابه سال قبل حدود ۲ درصد کاهش را نشان می‌دهد. با این حال، کاهش ۴۳ درصدی بهای تمام‌شده درآمدها و رسیدن آن به حدود هزار و ۸۳۹ میلیارد تومان، تصویر متفاوتی از عملکرد شرکت ترسیم کرده است. حاصل این تغییر، افزایش سود ناخالص از حدود ۱۸۹ میلیارد تومان به بیش از یک‌هزار و ۵۲۷ میلیارد تومان بود؛ رشدی بیش از ۸ برابری که از بهبود چشمگیر فاصله درآمد و هزینه‌های مستقیم شرکت حکایت دارد. این روند در سطح سود عملیاتی نیز ادامه پیدا کرده است. سود عملیاتی خکاوه از حدود ۷۲ میلیارد تومان در نیمه نخست سال گذشته به نزدیک ۸۲۹ میلیارد تومان در دوره جاری رسیده و بیش از ۱۰ برابر شده است. در بخش فروش نیز گزارش مهرماه ۱۴۰۵ حاوی نشانه‌های امیدوارکننده‌ای است. فروش داخلی شرکت در این ماه به حدود ۹۹۲ میلیارد تومان رسید. ترکیب فروش مهرماه نشان می‌دهد کامیون‌های سنگین با حدود ۶۰۴ میلیارد تومان و کامیونت‌ها با نزدیک به ۳۸۵ میلیارد تومان، بخش عمده درآمد داخلی شرکت را تشکیل داده‌اند. خکاوه در این ماه ۲۹ دستگاه کامیون سنگین و ۱۰۷ دستگاه کامیونت فروخته است. فروش داخلی خکاوه از ابتدای سال جاری تا پایان مهر به حدود ۴ هزار و ۳۵۶ میلیارد تومان رسیده است؛ درحالی که این رقم در دوره مشابه سال قبل حدود ۴ هزار و ۲۵۶ میلیارد تومان بود. به این ترتیب، فروش ۷ ماهه شرکت حدود ۲.۳ درصد رشد داشته است. در سمت تامین نیز خرید مواداولیه شرکت از ابتدای سال مالی تا پایان مهر به حدود ۲ هزار و ۲۵۸ میلیارد تومان رسیده که بخش عمده آن به قطعات منفصله وارداتی یا CKD اختصاص دارد. خرید این قطعات در مهرماه نیز حدود ۴۱۹ میلیارد تومان بوده است. از سویی، کاهش قابل توجه بهای تمام‌شده در گزارش ۶ ماهه نشان می‌دهد خکاوه در این دوره توانسته به بهبود معناداری در نسبت درآمد به هزینه‌های مستقیم دست پیدا کند. این درحالی است که جهش بیش از ۸ برابری سود ناخالص، رشد بیش از ۱۰ برابری سود عملیاتی و تثبیت فروش داخلی در مهرماه، سه نشانه مثبت در عملکرد سایپا دیزل به‌شمار می‌روند.

علی دماوندی کناری
پژوهشگر صنعت خودرو

فراتر از کاهش تیراژ؛ چرا نگاه تک‌بعدی به وضعیت تولید خودرو آسیب‌زا است؟



آمار تولید خودرو در هفت‌ماهه نخست سال جاری، نشان از چالش‌های ساختاری پیش روی این صنعت دارد. با کاهش حدود ۳۵.۹ درصدی تیراژ تولید نسبت به مدت مشابه سال قبل، توجه رسانه‌ها و تحلیل‌گران به شدت معطوف به این «کاهش کمّی» شده است. اما بررسی دقیق‌تر نشان می‌دهد که تمرکز صِرف بر شاخص «کاهش تولید»، بخشی از تصویر بزرگ‌تر و پیچیده واقعیت‌های صنعت خودرو را پنهان می‌کند.

در فضای رسانه‌ای، تمرکز غالب بر افت تولید است؛ درحالی که نادیده گرفتن عوامل تبیین‌کننده این افت، می‌تواند به تحلیل‌های نادرست و تصمیم‌گیری‌های اشتباه منجر شود. صنعت خودرو با مجموعه‌ای از محدودیت‌های چندلایه دست‌وپنجه نرم می‌کند که فراتر از مسائل مدیریتی ساده است. از گلوگاه‌های تامین ارز و نقدینگی گرفته تا اختلال در زنجیره تامین قطعات، افزایش هزینه‌های لجستیک و بیمه و ناترازی‌های انرژی، همگی از عوامل تعیین‌کننده در سطح تولید هستند.

علاوه‌بر این، بررسی وضعیت بازار بدون در نظر گرفتن تغییر ماهیت خودرو در اقتصاد تورمی، تحلیل را ناقص می‌گذارد. خودرو در سال‌های اخیر از یک کالای مصرفی به یک ابزار حفظ ارزش (کالای سرمایه‌ای) تبدیل شده است. این تغییر رفتار در تقاضا و انتظارات قیمتی، باعث شده که حتی در صورت افزایش تولید، لزوما با تعادل بازار و پاسخ به نیاز واقعی مصرف‌کننده مواجه نشویم.

در این میان، باید به یک نکته کلیدی توجه کرد: تعدیل قیمت کارخانه‌ای، اگر با رفع هم‌زمان موانع تامین قطعه و نقدینگی همراه نباشد، تنها می‌تواند بخشی از شکاف هزینه و درآمد را پوشش دهد و نمی‌تواند به‌عنوان موتور محرک تولید، عمل کند. تولید پایدار محصول هماهنگی میان سیاست‌های کلان تامین ارز، مدیریت زنجیره تامین، توسعه ساخت داخل قطعات گلوگاهی و پایش مستمر بازار است.

بنابراین، اگر قرار است مسیر بازگشت به سطح تولید مطلوب هموار شود، فراتر از گزارش‌های ساده از افت تولید، نیازمند بررسی دقیق علل این افت هستیم. نقد بدون بررسیِ محدودیت‌های ساختاری، تنها باعث فرسایش اعتماد در زنجیره تولید و سرمایه‌گذاران می‌شود. برای عبور از این مرحله، تمرکز باید از تعداد دستگاه‌های تولیدشده به سمت رفع گلوگاه‌های زنجیره تامین و استقرار زیرساخت‌های مالی و لجستیکی تغییر یابد.

اینفوگرافی Infnography

رشد درآمد شرکت «کمک‌فنر ایندامین» در هفت ماهه نخست سال جاری

میزان درآمد هفت ماهه	میزان افزایش		درآمد مهرماه
۹۷۱	۸	INDAMIN ایندامین	۱۷۶
میلیارد تومان	درصد		میلیارد تومان

شرکت «کمک‌فنر ایندامین» در هفت ماهه منتهی به مهرماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۹۷۱ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چی شد؟

پیش‌فروش خودرو بدون اصلاح ساختار مالی، مشکل نقدینگی صنعت را حل نمی‌کند

دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران، نسبت به پیامدهای ناشی از روش‌های تامین نقدینگی در صنعت خودرو هشدار داد و عنوان کرد: «پیش‌فروش خودرو و دریافت منابع از مشتریان، بدون اصلاح ساختار مالی و پرداخت منظم مطالبات زنجیره تامین، نمی‌تواند مشکل نقدینگی این صنعت را حل کند.» آرمان خالقی با اشاره به تاخیر خودروسازان در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان اظهار داشت: «خودروسازان با تاخیر در پرداخت بدهی خود به قطعه‌سازان موجب کاهش توان تولید، انباشت بدهی در حلقه‌های مختلف زنجیره و افزایش هزینه تمام‌شده محصولات شده‌اند.»

چرا؟

راهکار حل مشکل نقدینگی در صنعت خودرو

خالقی با بیان این‌که ادامه این روند می‌تواند به کاهش سرمایه‌گذاری در صنعت قطعه‌سازی، فرسودگی تجهیزات، کاهش توان تحقیق و توسعه و خروج نیروهای متخصص منجر شود، تاکید کرد: «حل مشکل نقدینگی در خودروسازی باید به‌صورت زنجیره‌ای و با در نظر گرفتن شرایط واقعی تمام حلقه‌های تولید دنبال شود.» دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران همچنین بر اهمیت تامین به‌موقع ارز برای تداوم تولید در صنعت خودرو و قطعه‌سازی تاکید کرد.

برای چی؟

تبعات تاخیر در تامین ارز برای خودروسازان و قطعه‌سازان

وی گفت: «بخشی از قطعات، مواداولیه و تجهیزات مورد نیاز صنعت خودرو همچنان از خارج تامین می‌شود و تخصیص به‌موقع ارز برای واردات اقلام ضروری، شرط لازم برای جلوگیری از توقف خطوط تولید است.» خالقی با اشاره به این‌که تاخیر در تامین ارز، علاوه‌بر ایجاد وقفه در واردات قطعات و مواداولیه، موجب افزایش هزینه‌های مالی، رشد قیمت مواد و شکل‌گیری عدم اطمینان در برنامه‌ریزی تولید می‌شود، خاطرنشان کرد: «سیاست ارزی باید با نیازهای واقعی تولید هماهنگ باشد و اولویت‌های زنجیره خودرو با رویکردی شفاف و قابل پیش‌بینی تعیین شود.»

نخستین تصاویر رسمی از زبان طراحی کوچک‌ترین شاسی‌بلند «لوسید»



کمپانی خودروسازی لوسید موتورز (Lucid Motors) با انتشار یک ویدئو تبلیغاتی تازه، نخستین تصویر واضح‌تر از شاسی‌بلند تمام‌الکتریکی و اقتصادی خود با نام کاسموس (Cosmos) را پیش از رونمایی رسمی در سال آینده به نمایش گذاشت. این محصول حیاتی‌ترین خودرویی است که این برند آمریکایی تاکنون طراحی کرده و با توجه به ادامه زیان‌دهی شرکت پس از عرضه سدان ایر و شاسی‌بلند گرندتورر گراویتی، سرنوشت آینده لوسید به موفقیت آن گره خورده است. در بخش پایانی این تیزر، نمونه اولیه استتارشده کاسموس در حال انجام تست‌های زمستانی در نیوزیلند دیده می‌شود و نماهایی نزدیک از چراغ‌های جلو باریک LED با الگوی پیچیده دی‌لایت و همچنین بخش عقب خودرو شامل نشان نورانی Lucid و چراغ‌های عقب باریک به تصویر کشیده شده است. طراحی عقب کاسموس با وجود ابعاد کشیده‌تر و سقف عمودی‌تر، به‌واسطه اسپویلر لبه‌ای کوچکی که شیشه عقب را به دو بخش تقسیم می‌کند، یادآور کراس‌اوور جنسیس GV۶۰ است. اگرچه لوسید در ابتدا قصد داشت کاسموس را اواخر سال ۲۰۲۶ روانه بازار کند، اما در ماه آگوست تایید کرد که ورود آن به خط تولید تا نیمه دوم سال ۲۰۲۷ به تعویق افتاده است؛ ضمن این‌که برخلاف مدل‌های ایر و گراویتی که در کارخانه آریزوناساخته می‌شوند، کاسموس نخست در تاسیسات AM۲ این شرکت در عربستان سعودی تولید خواهد شد. کاسموس صرفا یک نسخه کوچک‌شده از گراویتی نیست؛ بلکه نخستین محصول مبتنی بر پلت‌فرم جدید سایز متوسط لوسید (که بعدها میزبان مدل دیگری به نام Earth نیز خواهد بود) محسوب می‌شود. این پلت‌فرم از واحد محرک الکتریکی جدید اطلس (Atlas) بهره می‌برد که ۳۰ درصد قطعات کمتری نسبت به موتورهای فعلی لوسید دارد و سبک‌تر و ارزان‌تر است.

نسل آینده «هوندا CR-V» به صورت هیبریدی عرضه می‌شود



کمپانی خودروسازی هوندا به‌صورت رسمی تایید کرد که نسل آینده کراس‌اوور محبوب CR-V سال آینده میلادی از راه می‌رسد و برای رقابت مستقیم با تویوتا RAV۴، منحصرا با قوای محرکه هیبریدی عرضه خواهد شد. این شاسی‌بلند کامپکت همچنین نخستین محصول هوندا است که به نسل جدید سامانه هیبریدی دو موتوره این شرکت مجهز می‌شود. هم‌زمان با انتشار نخستین تصویر تیزر از نشان بازطراحی‌شده CR-V، نمایندگان فروش هوندا که اخیرا در نشستی در لاس‌وگاس این خودرو را از نزدیک دیده‌اند، گزارش دادند که نسل تازه دارای چراغ‌های جلو باریک LED، نوار نورانی سراسری در عقب و گلگیرهای عضلانی و برجسته خواهد بود. زیربنای نسل آینده CR-V، پلت‌فرم کاملا جدید سایز متوسط هوندا است که با روش‌های مهندسی تازه توانسته وزن شاسی را در مقایسه با ساختار هیبریدی فعلی حدود ۹۰ کیلوگرم (۱۹۸ پوند) کاهش دهد؛ ضمن اینکه هدف‌گذاری هوندا بر اشتراک بیش از ۶۰ درصدی قطعات میان مدل‌های مبتنی بر این پلت‌فرم به منظور کاهش هزینه‌های تولید است. مهندسان ژاپنی این شاسی را به گونه‌ای طراحی کرده‌اند که در برخی بخش‌ها صلب‌تر و در بخش‌هایی منعطف‌تر باشد تا هنگام پیچیدن، پایداری بی‌سابقه و تجربه رانندگی اسپرت‌تری ایجاد کند؛ این سامانه همچنین به سیستم مدیریت حرکت جدید هوندا و فناوری پیشرفته کنترل گام (Pitch Control) مشترک با آکورد و پریلود مجهز شده است.

کارکرد ۱۶۷ کیلومتری گلف نسل ۵ طی دو دهه!



پیدا کردن یک خودرو با عمر ۲۰ سال در وضعیت کاملا دست‌نخورده و با کارکرد تحویل کارخانه، به‌خودی خود اتفاقی بسیار نادر است؛ اما هیچ‌کس انتظار ندارد چنین سرنوشتی برای یک هاچ‌بک خانوادگی معمولی رقم بخورد. یک دستگاه فولکس‌واگن گلف نسل پنجم مدل ۲۰۰۵ که به مدت ۲۱ سال در یک پارکینگ سرپوشیده در فرانسه نگهداری می‌شد، به‌تازگی با تنها ۱۶۷ کیلومتر (۱۰۴ مایل) کارکرد روی کیلومترشمار در یک حراجی آنلاین به فروش رسید. ماجرا از این قرار است که مالک نخست این خودرو را در ماه مه ۲۰۰۵ در شهر تولوز تحویل گرفت، آن را به خانه برد و با کشیدن روکش روی بدنه، در محیطی دور از نور، گردوغبار و رطوبت نگه داشت تا این هاچ‌بک آلمانی پس از دو دهه دقیقا شبیه روز خروج از خط تولید باقی بماند؛ بدون کوچک‌ترین نقص در رنگ بدنه، کدر شدن چراغ‌ها یا خراش روی رینگ‌های آلیاژی ۱۷ اینچی. این کپسول زمان از تیپ بالارده Carat است و اگرچه در کابین آن خبری از نمایشگرهای لمسی امروزی نیست، اما به‌صورت استاندارد به تودوزی چرم، سیستم تهویه مطبوع خودکار، چراغ‌ها و برف‌پاک‌کن‌های اتوماتیک و ۶ کیسه هوا مجهز شده و همراه با اسناد اصلی تحویل، دو کلید فابریک و دفترچه سرویس ممهور عرضه شده است؛ هرچند مالک جدید برای شکستن این طلسم و راندن آن در جاده نیاز مند انجام سرویس‌های اولیه خواهد بود.

ون چینی «مکسوس دلیور ۹» در اروپا رقیب «کرافتر» است، اما در برزیل نشان «VW» می‌گیرد؛

تغییر نشان استراتژیک غول آلمانی در آمریکای جنوبی





سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

کمپانی فولکس‌واگن برای پر کردن خلأ غیبت ون تجاری کرافتر در بازار آمریکای‌جنوبی، محصول جدیدی با نام فولکس‌واگن تمپست (Tempest) معرفی کرد که درواقع نسخه تغییرنشان‌یافته ون چینی مکسوس دلیور ۹ (محصول گروه سایک موتور) به‌شمار می‌رود. این خودرو که در چارچوب سرمایه‌گذاری ۵۴ میلیون‌دلاری (۳۰۰ میلیون رئال برزیل) در بخش کامیون‌ها و اتوبوس‌های فولکس‌واگن توسعه یافته، در تاسیسات سایک در چین تولید می‌شود و سال آینده پیکاپ برقی‌شده آماروک — که آن هم بر پایه پلت‌فرم سایک در آرژانتین ساخته خواهد شد — به آن می‌پیوندد. فولکس‌واگن تمپست با حفظ ساختار بدنه و کابین همتای چینی خود شامل نمایشگر ۱۲ اینچی، در نمای جلو از جلوپنجره مشکی باریک‌تر با نشان VW و سپر بازطراحی‌شده بهره می‌برد. مهندسان فولکس‌واگن اعلام کرده‌اند که بیش از ۲۵۰ اصلاح فنی روی این ون اعمال کرده و طی ۱.۵ میلیون کیلومتر آزمایش جاده‌ای، توان پیشرانه ۲ لیتری ۴ سیلندر توربودیزل آن را به ۱۷۴ اسب‌بخار و گشتاور ۴۰۰ نیوتون‌متر (متصل به گیربکس ۶ سرعته دستی و محور عقب) ارتقا داده‌اند. تمپست در چهار تیپ بدنه با ظرفیت بار ۹/۷ تا ۱۲/۳ مترمکعب عرضه می‌شود و پیش از اعلام قیمت، بیش از هزار پیش‌سفارش در برزیل ثبت کرده است.

گزینه اقتصادی برای حضور در بازار داخلی

اتخاذ راهبرد مهندسی نشان و تکیه فولکس‌واگن بر خطوط تولید گروه سایک‌موتور چین برای تامین بازارهای در حال توسعه، الگویی است که ردپای آن را به روشنی در بازار خودرو ایران و سبد محصولات ماموت‌خودرو (نماینده رسمی فروش و خدمات پس از فروش فولکس‌واگن در کشور) نیز می‌توان مشاهده کرد. ماموت‌خودرو که در دور جدید واردات، تمرکز خود را بر تامین محصولات مدرن فولکس‌واگن از جوینت‌ونچرهای چینی این برند «از جمله سایک فولکس‌واگن و فاو فولکس‌واگن» قرار داده، مدل‌هایی همچون کراس‌اوورهای تمام‌برقی ID.۴ و ID.UN-YX، شاسی‌بلند تیگوان L پرو و تی‌راک و همچنین محصولات برند زیرمجموعه جتا (Jetta) نظیر VS۵، VS۷ و VS۸ را به بازار ایران آورده است. درعین حال، از آن‌جا که گروه صنعتی ماموت علاوه‌بر بخش خودروهای سواری، یکی از بازیگران کلیدی و باسابقه صنعت خودروهای تجاری و سنگین (ماموت‌دیزل) در کشور به‌شمار می‌رود، تجربه موفق فولکس‌واگن در عرضه ون تجاری دیزلی تمپست بر پایه پلت‌فرم سایک (LDV Deliver ۹) می‌تواند چشم‌انداز تازه‌ای برای تنوع‌بخشی به ناوگان حمل‌ونقل تجاری سبک و ون‌های باری و مسافری در ایران ایجاد کند؛ به‌ویژه آن‌که در سال‌های اخیر نسخه‌هایی از ون‌های مکسوس نیز توسط شرکت‌های داخلی به بازار ایران معرفی شده‌اند و ترکیب اعتبار نشان فولکس‌واگن، شبکه خدمات پس از فروش گسترده ماموت‌خودرو و هزینه تمام‌شده رقابتی محصولات تولید چین، این الگو را به گزینه‌ای کاملا توجیه‌پذیر از نظر اقتصادی و فنی تبدیل می‌سازد.

بازاری که استثنا شد

هرچند ون تجاری فولکس‌واگن کرافتر (Crafter) در بسیاری از بازارهای جهانی به رقابت با رقبای قدری همچون فورد ترانزیت، رنو ترافیک، فیات دوکاتو و مرسدس‌بنز اسپرینتر می‌پردازد، اما در بازار آمریکای‌جنوبی غایب است. فولکس‌واگن برای پر کردن این خلأ، ون جدید تمپست (Tempest) را رونمایی کرده که درواقع نسخه تغییرنشان‌یافته ون چینی مکسوس دلیور ۹ (Maxus Deliver ۹) محسوب می‌شود؛ محصولی که از سال ۲۰۱۹ تاکنون با نام‌های LDV Deliver ۹ و مکسوس V۹۰ نیز در بازارهای مختلف به فروش می‌رسد.

این ون برگرفته از محصولات گروه سایک‌موتور (SAIC)، بخشی از برنامه سرمایه‌گذاری ۳۰۰ میلیون رئالی (معادل ۵۴ میلیون‌دلار) در بخش کامیون‌ها و اتوبوس‌های فولکس‌واگن به‌شمار می‌رود. قرار است سال آینده یک پیکاپ فولکس‌واگن آماروک برقی‌شده نیز برای بازار آمریکای‌جنوبی به این سبد محصولات بپیوندد که آن هم بر پایه ساختار فنی سایک توسعه یافته است؛ هرچند فرآیند تولیدش در کشور آرژانتین انجام خواهد شد.

در بازگشت به بررسی این ون بزرگ، فولکس‌واگن تمپست قالب بدنه فلزی همتای LDV خود را حفظ کرده، اما از نمای جلو بازطراحی‌شده بهره می‌برد. در این بخش، یک جلوپنجره مشکی باریک‌تر با نشان VW چراغ‌های جلو LED مشترک با نسخه چینی را به هم متصل می‌کند و یک ورودی هوای خنک‌کننده جدید نیز روی سپر جلو تعبیه شده است. فضای کابین نیز بدون تغییر اساسی از نسخه اصلی به عاریت گرفته شده و مواردی همچون نمایشگر ۱۲ اینچی سیستم اطلاعات-سرگرمی و محفظه‌های متعدد نگهداری وسایل را در خود جای داده است.

پیشرانه توربو دیزل قوی‌تر

این خودرو تجاری سبک در چهار فرم بدنه مختلف شامل باری (Cargo)، شیشه‌دار (Window)، مینی‌بوس (Minibus) و کامیونت (Truck) و با دو ارتفاع سقف متفاوت قابل سفارش است. با وجود شباهت‌های ظاهری و ساختاری با همتای چینی خود، فولکس‌واگن تاکید دارد که تیم مهندسی این شرکت بیش از ۲۵۰ اصلاح فنی روی آن اعمال کرده، افزون بر ۵۰ فرآیند تولیدی را بومی‌سازی و منطبق ساخته و در طول دوره توسعه، بیش از ۱.۵ میلیون کیلومتر (۹۳۲ هزار مایل) آزمایش جاده‌ای را روی این خودرو به انجام رسانده است.

در زیر کاپوت فولکس‌واگن تمپست، یک پیشرانه ۲ لیتری ۴ سیلندر توربودیزل ساخت سایک‌موتور قرار گرفته که قدرتی معادل ۱۷۴ اسب‌بخار (۱۳۰ کیلووات - ۱۷۶ اسب‌بخار متریک) و گشتاور ۴۰۰ نیوتون‌متر تولید می‌کند. دستیابی به این قدرت و گشتاور بیشتر در مقایسه با نسخه پایه LDV، به‌لطف اصلاحات عملکردی اختصاصی که برای تطابق با شرایط بازار برزیل انجام شده، میسر شده است. این پیشرانه منحصرا به یک جعبه‌دنده دستی ۶ سرعته متصل می‌شود و نیروی خود را به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند.

بسته به تیپ و فرم بدنه انتخابی، حجم فضای بار تمپست بین ۹.۷ تا ۱۲.۳ مترمکعب متغیر است؛ عددی که برای مقایسه، در نسخه جهانی فولکس‌واگن کرافتر بسته به ابعاد بدنه از ۹.۳ تا ۱۸.۴ مترمکعب را پوشش می‌دهد.

خبر News

تعویض دنده مصنوعی برای هوندا «وزل RS»

کمپانی خودروسازی هوندا که اخیرا به‌روزرسانی‌های ظریفی را روی کراس‌اوور کوچک وزل (Vezel) «همتای ژاپنی HR-V» اعمال کرده بود، سرانجام خلأ تیپ‌های اسپرت و ماجراجویانه را در سبد محصولات این خودرو پر کرد و دو تیپ جدید تریل‌اسپرت (TrailSport) و RS به‌روزشده را برای مدل ۲۰۲۷ در بازار ژاپن رونمایی کرد. هر دو نسخه منحصرا با قوای محرکه هیبریدی e:HEV عرضه می‌شوند و برای نخستین‌بار در این کلاس، از فناوری تعویض دنده شبیه‌سازی‌شده S+ Shift (برگرفته از کوپه پریلود و سیویک e:HEV RS) بهره می‌برند. نخستین عضو تازه، تیپ هوندا وزل e:HEV TrailSport است که در ادامه معرفی کانسپت TrailSport HRC در نمایشگاه توکیو شکل گرفته و ظاهری جان‌سخت‌تر از پکیج قبلی Active Style ارائه می‌دهد. در نمای بیرونی، جلوپنجره منحصربه‌فرد مجهز به دو چراغ LED جایگاه، جزئیات نارنجی‌رنگ روی قاب



مه‌شکن‌ها و لبه بالایی جلوپنجره، ریل‌های سقفی مشکی و برچسب سفارشی مشکی مات روی کاپوت جلب‌توجه می‌کنند. کابین این تیپ نیز با تم تیره، دوخت‌های نارنجی متضاد، کمربندهای ایمنی هم‌رنگ و ترکیب چرم مصنوعی و پارچه گلدوزی‌شده با روکش ضدآب طراحی شده است. گرم‌کن فرمان، پایش نقاط کور و دِرصندوق برقی به صورت استاندارد ارائه می‌شوند؛ درحالی که نمایشگر ۹ اینچی، شارژر بی‌سیم و دوربین چندزاویه در فهرست آپشن‌ها قرار دارند. در سوی دیگر، تیپ پرچمدار هوندا وزل e:HEV RS قرار دارد که ضمن حفظ کیت آیرودینامیک کروم تیره نسخه قبلی، به رینگ‌های آلیاژی ۱۸ اینچی مشکی مات، نشان‌های کروم مشکی هوندا و نشان قرمز RS روی جلوپنجره مجهز شده است. هوندا تایید کرده که سیستم تعلیق کاهش‌یافته اختصاصی RS و تنظیمات تیزتر فرمان برای ارتقای هندلینگ حفظ شده‌اند. فضای داخلی این تیپ نیز با چرم مصنوعی مشکی و تودوزی جیر، دوخت‌های قرمز و سفید، سقف داخلی تیره، پدال‌های اسپرت استیل و امکانات استانداردی همچون نمایشگر لمسی ۹ اینچی و شارژر بی‌سیم متمایز می‌شود. هر دو تیپ به پیشرانه ۱.۵ لیتری هیبریدی e:HEV با قدرت ۱۲۹ اسب‌بخار و گشتاور ۲۵۳ نیوتون‌متر (در نسخه‌های دیفرانسیل جلو یا چهارچرخ‌محرک) مجهز هستند، اما به‌لطف سامانه S+Shift، با هماهنگ‌سازی جلوه‌های صوتی و نقشه‌برداری گشتاور از طریق پدال‌های پشت فرمان، حس تعویض دنده پله‌ای را با وجود نبود گیربکس مکانیکی شبیه‌سازی می‌کنند.

«اسپایکر» وارد رقابت با «پاگانی» و «بوگاتی» می‌شود



کمپانی خودروسازی خاص و اشرافی اسپایکر (Spyker) پس از پشت سر گذاشتن دو دوره ورشکستگی، بازگشت باشکوهی به دنیای خودرو داشته و با رونمایی از سوپراسپرت دست‌ساز Preliator XXV Coupe C۸، خود را به عنوان رقیب مستقیم برندهایی همچون پاگانی، بوگاتی، کونیگزگ و گوردون‌موری معرفی کرده است. فرآیند احیای این برند هلندی از اکتبر ۲۰۲۵ آغاز شد؛ زمانی که «ویکتور مولر»، هم‌بنیان‌گذار اسپایکر، بار دیگر حقوق مالکیت نام این شرکت را پس از ورشکستگی سال ۲۰۲۱ به‌دست آورد. اسپایکر در اوایل دهه ۲۰۰۰ با مدل‌های دست‌ساز C۸ مجهز به موتورهای ۸ سیلندر آئودی موفقیت چشمگیری کسب کرد؛ اما ورود به رقابت‌های فرمول‌یک در سال ۲۰۰۶ و سپس خرید ۳۹۴ میلیون‌دلاری ساب از جنرال‌موتورز در سال ۲۰۱۰، به بحران‌های مالی شدید و ورشکستگی‌های سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۲۱ انجامید؛ اقداماتی که مولر در گفت‌وگوی اختصاصی با کاراسکوپس، آن‌ها را عامل اصلی عقب‌گردهای گذشته می‌داند. اکنون اسپایکر با تمرکز مجدد بر ساخت خودروهای تولیدمحدود و فوق‌لوکس، در بهترین مقطع زمانی بازگشته است؛ زیرا کلکسیونرهای ثروتمند بیش از هر زمان دیگری از خودروهای برقی فاصله گرفته و به‌دنبال هیجان ناب رانندگی با اَبَرخودروهای بنزینی و دست‌ساز هستند. اسپایکر منابع مالی تازه جذب کرده، مهندسی C۸ Preliator XXV Coupe را به پایان رسانده و تحویل هر ۲۵ دستگاه این مدل را از سه‌ماهه دوم سال ۲۰۲۷ آغاز و تا پایان همان سال تکمیل خواهد کرد.



آئودی «اس ۶» مدل ۲۰۱۸ همچنان اَرزنده و خاص

آئودی S۶ مدل ۲۰۱۸ یکی از گزینه‌های جذاب در بازار سدان‌های اسپرت لوکس دست‌دوم است؛ خودرویی که با افت قیمت نسبت به زمان عرضه، امکان تجربه عملکرد یک محصول قدرتمند آلمانی را با هزینه خرید پایین‌تر فراهم می‌کند. این سدان به پیشرانه ۴ لیتری V۸ توئین-توربو مجهز است که ۴۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۵۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. انتقال نیرو از طریق جعبه‌دنده هفت‌سرعته دوکلاچه و سامانه چهارچرخ‌محرک کواترو انجام می‌شود. شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت آن نیز حدود ۴ ثانیه است. یکی از مهم‌ترین مزایای S۶، ترکیب عملکرد اسپرت با کابین لوکس و جادار است. کیفیت متریال داخلی، صندلی‌های راحت، فناوری اطلاعات و سرگرمی، آن را به خودرویی مناسب برای استفاده روزمره تبدیل می‌کنند. اما ارزش خرید این آئودی به وضعیت فنی آن وابستگی زیادی دارد. پیچیدگی موتور V۸ توئین‌توربو، هزینه نگهداری سیستم انتقال قدرت و حساسیت مجموعه‌های مکانیکی، می‌تواند مخارج تعمیرات قابل توجهی ایجاد کند. سایت Edmunds نیز هزینه تعمیرات و قابلیت اطمینان این مدل را از نقاط ضعف آن ارزیابی کرده است. قیمت اولیه این خودرو در آمریکا حدود ۷۲ هزار و ۸۷۵ دلار بود؛ در حالی که Kelley Blue Book در سپتامبر ۲۰۲۶ ارزش خرید نمونه‌های متعارف آن را حدود ۲۸ تا ۲۹ هزار دلار برآورد کرده است.

عقب‌نشینی محدود در برابر رکود معاملات؛

بازار خودرو در مسیر تغییر قیمت‌ها است



احسان ناصربابلی
e.naseri@autoworld.ir

بازار خودرو در پایان هفته گذشته بار دیگر نشانه‌هایی از نوسان و اصلاح محدود قیمت‌ها را به‌نمایش گذاشت. بررسی نرخ‌های اعلامی در بازار آزاد نشان می‌دهد بخشی از خودروهای داخلی و مونتاژی با کاهش جزئی قیمت مواجه شده‌اند؛ روندی که در محصولات وارداتی نیز با شدت کمتری قابل مشاهده است. با این حال، این تغییرات را نمی‌توان به‌معنای آغاز یک روند نزولی فراگیر در بازار خودرو دانست. زیرا همچنان متغیرهایی مانند نرخ ارز، سطح انتظارات تورمی، میزان عرضه و قدرت خرید مصرف‌کنندگان بر رفتار فروشندگان و خریداران اثر می‌گذارند.

آن‌چه در شرایط فعلی اهمیت دارد، تفاوت رفتار قیمتی میان سه بخش اصلی بازار است. خودروهای داخلی که بیش از سایر گروه‌ها به شرایط عرضه و تقاضای مصرفی وابسته هستند، در برخی مدل‌ها عقب‌نشینی محدود قیمت را تجربه کرده‌اند. در مقابل، خودروهای مونتاژی همچنان تحت تاثیر هزینه‌های تولید، نرخ ارز و سیاست‌های فروش شرکت‌ها قرار دارند و محصولات وارداتی نیز به‌دلیل ارزش ارزی، هزینه‌های واردات و محدودیت‌های عرضه، در سطوح قیمتی بالاتری معامله می‌شوند.

خودروهای داخلی؛ اصلاح محدود قیمت‌ها در بازار مصرفی

در گروه خودروهای داخلی، پژو ۲۰۷ اتوماتیک با موتور TU۵P اواخر هفته گذشته با کاهش قیمت در بازار آزاد مواجه شد و به نرخ ۴ میلیارد و ۱۸۰ میلیون‌تومان رسید. این خودرو که به دلیل برخورداری از گیربکس اتوماتیک و جایگاه خود در میان محصولات پرتقاضای بازار، همواره مورد توجه بخشی از خریداران بوده است، اکنون در شرایطی با افت قیمت روبه‌رو شده که قدرت خرید مصرف‌کنندگان همچنان یکی از محدودیت‌های اصلی بازار محسوب می‌شود. تارا اتوماتیک با موتور TU۵P نیز پس از تجربه کاهش جزئی قیمت، به نرخ ۴ میلیارد و ۵۵۰ میلیون‌تومان رسید. فاصله قیمتی این محصول با پژو ۲۰۷ اتوماتیک نشان می‌دهد که بازار برای محصولات دارای مشخصات فنی و امکانات متفاوت، همچنان ارزش‌گذاری جداگانه‌ای در نظر می‌گیرد. با این حال، قیمت بالای هر دو خودرو در مقایسه با سطح درآمد خانوارها، دسترسی بخش قابل توجهی از متقاضیان مصرفی را محدود کرده است.

پارس‌نو آ نیز در پایان هفته گذشته با کاهش جزئی نرخ مواجه شد و قیمت آن در بازار آزاد به ۳ میلیارد و ۲۳۰ میلیون‌تومان رسید. این تغییرات در مجموع نشان



می‌دهد بازار خودروهای داخلی در برخی مدل‌ها وارد مرحله اصلاح محدود قیمت شده است؛ اما برای ارزیابی پایداری این روند، باید رفتار معاملات و میزان عرضه در روزهای آینده نیز بررسی شود

خودروهای مونتاژی؛ قیمت‌های بالا در برابر تقاضای محتاطانه

در بخش خودروهای مونتاژی، کاهش محدود قیمت‌ها همچنان نتوانسته است تصویر روشنی از تغییر مسیر بازار ارائه دهد. فیدلیتی پرستیژ تیپ ۲ هفت نفره اواخر هفته گذشته پس از افت جزئی قیمت، به نرخ ۱۰ میلیارد و ۵۵۰ میلیون‌تومان رسید. این محصول در گروه خودروهای خانوادگی و چندمنظوره قرار می‌گیرد و قیمت آن علاوه‌بر هزینه‌های تامین قطعات و تولید، از شرایط عمومی بازار خودروهای مونتاژی نیز تاثیر می‌پذیرد.

ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس نیز در بازار آزاد با قیمت ۵ میلیارد و ۷۰۰ میلیون‌تومان معامله شد. اختلاف قابل توجه قیمت این خودرو با فیدلیتی پرستیژ، بیانگر تنوع گسترده قیمتی در سبد محصولات مونتاژی و تفاوت جایگاه آن‌ها از نظر ابعاد، امکانات و کلاس بدنه است.

در همین گروه، چانگان CS۵۵ پلاس به نرخ ۸ میلیارد و ۶۰۰ میلیون‌تومان رسید. این خودرو که در بازار محصولات کراس‌اوور قرار دارد، از جمله گزینه‌هایی است که قیمت آن تحت‌تاثیر شرایط عرضه، هزینه واردات قطعات و ساختار تولید شرکت عرضه‌کننده قرار می‌گیرد.

درمجموع، بازار خودروهای مونتاژی با وجود کاهش جزئی قیمت برخی محصولات، همچنان با محدودیت تقاضای موثر مواجه است. در چنین شرایطی، فروشندگان برای حفظ سطح معاملات ناچارند رفتار محتاطانه‌تری در تعیین قیمت داشته باشند؛ هرچند هزینه‌های تولید و تامین قطعات اجازه کاهش گسترده قیمت‌ها را به آسانی نمی‌دهد.

وارداتی‌ها؛ اختلاف قیمت با توان خرید مصرف‌کننده

در بازار خودروهای وارداتی، سطح قیمت‌ها همچنان فاصله قابل توجهی با قدرت خرید بخش بزرگی از متقاضیان دارد. تویوتا راو ۴ دو لیتری تک‌دیفرانسیل مدل ۲۰۲۵ به نرخ ۱۴ میلیارد تومان رسید. این خودرو در بازار وارداتی‌ها از جایگاه قیمتی بالایی برخوردار است و قیمت آن بیش از هر چیز از هزینه تامین خارجی، نرخ ارز و شرایط عرضه تاثیر می‌پذیرد.

سوزوکی جیمنی سه در مدل ۲۰۲۵ نیز با قیمت ۱۰ میلیارد و ۷۰۰ میلیون‌تومان در بازار معامله شد. این محصول به‌دلیل ساختار فنی متفاوت و ماهیت خاص خود در گروه خودروهای دو دیفرانسیل کوچک قرار می‌گیرد و نمی‌توان آن را صرفا با معیارهای خودروهای خانوادگی شهری ارزیابی کرد.

درهمین حال، فولکس‌واگن ID.UNYX اولترا مدل ۲۰۲۵ پس از کاهش جزئی قیمت به نرخ ۱۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون‌تومان رسید. حضور این محصول برقی در بازار وارداتی‌ها نشان می‌دهد تنوع فناوری در سبد خودروهای عرضه‌شده افزایش یافته است؛ اما قیمت بالای آن همچنان یکی از موانع مهم توسعه تقاضای عمومی برای خودروهای برقی محسوب می‌شود.

کاهش قیمت‌ها به معنای بازگشت رونق نیست

بررسی قیمت‌های پایان هفته گذشته نشان می‌دهد بازار خودرو در برخی گروه‌ها با اصلاح محدود نرخ‌ها مواجه شده، اما هنوز نمی‌توان از شکل‌گیری یک روند نزولی پایدار سخن گفت. کاهش قیمت زمانی می‌تواند به‌عنوان نشانه بازگشت تعادل تلقی شود که با افزایش معاملات واقعی، بهبود قدرت خرید و ثبات در عرضه همراه باشد.

در شرایط فعلی، بازار بیش از آن‌که از یک عامل مشخص تاثیر بپذیرد، تحت فشار مجموعه‌ای از متغیرهای اقتصادی قرار دارد. نرخ ارز از یک سو بر هزینه تامین قطعات و واردات اثر می‌گذارد و از سوی دیگر، انتظارات تورمی می‌تواند رفتار فروشندگان را تغییر دهد. در چنین فضایی، کاهش محدود قیمت‌ها ممکن است بیشتر حاصل احتیاط خریداران و تلاش فروشندگان برای نقد کردن دارایی باشد تا نشانه‌ای از کاهش پایدار هزینه تمام‌شده خودرو.

از سوی دیگر، فاصله میان قیمت خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی همچنان نشان‌دهنده شکاف عمیق در توان دسترسی مصرف‌کنندگان است. وقتی یک خودرو داخلی با قیمت چندمیلیارد تومانی عرضه می‌شود و محصولات وارداتی و مونتاژی به سطوح قیمتی بسیار بالاتری می‌رسند، بازار عملا از بخش بزرگی از متقاضیان مصرفی فاصله می‌گیرد.

درنهایت، مسیر آینده بازار خودرو به چگونگی مدیریت عرضه، ثبات متغیرهای ارزی و بازگشت قدرت خرید وابسته خواهد بود. تا زمانی که این عوامل به‌شکل هم‌زمان بهبود پیدا نکنند، کاهش‌های مقطعی قیمت نمی‌توانند به تنهایی زمینه‌ساز رونق معاملات یا دسترسی آسان‌تر مصرف‌کنندگان به خودرو شوند.

شفاف‌سازی «ایران خودرو» درباره واگذاری خودرو و تامین نقدینگی برای حفظ جریان تولید و عرضه خودرو به مردم

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از ایکوپرس، شرکت ایران‌خودرو در پی طرح برخی ابهامات درباره واگذاری نزدیک به ۱۰ هزار دستگاه از خودروهای تولیدی این شرکت (معادل ۵ روز تولید شرکت بر اساس تولید روزی ۲۰۰۰ دستگاه) از طریق بانک‌شهر و شائبه عرضه مستقیم خودرو به بازار، جزئیات حقوقی، مالی و اجرایی این فرآیند را تشریح کرد.

ایران‌خودرو تاکید کرد که واگذاری یادشده در چارچوب مجوز چهل‌وسومین جلسه کمیته خودرو وزارت صمت، مصوبات هیات‌مدیره و از همه مهم‌تر مجوز حاصل از عدم‌ممنوعیت واگذاری خودرو به اشخاص حقوقی مستند به خروج از دستورالعمل شورای رقابت و امکان واگذاری با قیمت متعارف (کارشناسی‌شده) موضوع ماده ۵۴ آیین‌نامه اجرایی قانون تعزیرات و با هدف تامین نقدینگی فوری برای پرداخت مطالبات قطعه‌سازان و جلوگیری از اختلال در روند تولید انجام شده است.

بر اساس توضیحات ارائه‌شده، این تصمیم در شرایطی اتخاذ شد که افزایش مستمر بهای مواداولیه و نهاده‌های تولید، رشد هزینه‌های جاری، محدودیت‌های تامین مالی و انباشت مطالبات زنجیره‌تامین، فشار قابل توجهی بر نقدینگی ایران‌خودرو وارد کرده بود؛ به‌گونه‌ای که استمرار تولید، مستلزم اتخاذ راهکارهای عملی و فوری برای تامین منابع مالی و جلوگیری از انتقال بحران نقدینگی به قطعه‌سازان جهت حفظ تداوم تولید بود

ایران‌خودرو پیش از اجرای این طرح، با تاکید بر ضرورت برخورداری برابر خودروسازان از ظرفیت‌های قانونی تامین مالی و با توجه به مجوز مشابه صادرشده برای شرکت سایپا و طبق عرف مسلم سابق، طی مکاتبه رسمی درخواست صدور مجوز واگذاری خودرو برای پرداخت مطالبات قطعه‌سازان را مطرح کرد.

این درخواست پس از بررسی در چهل‌وسومین جلسه کمیته خودرو وزارت صمت مورد موافقت قرار گرفت و مطابق بند ۲ مصوبه مذکور، اختیار واگذاری خودرو با هدف تسویه دیون به قطعه‌سازان با رعایت شرط عدم‌وجود تعهدات معوق و به‌تشخیص و تصویب هیات‌مدیره ایران‌خودرو وفق مقررات، به شرکت ایران‌خودرو اعطا شد.

در ادامه، هیات‌مدیره شرکت ایران‌خودرو نیز با توجه به مجوز قانونی حاصل از عدم‌ممنوعیت واگذاری خودرو به اشخاص حقوقی مستند به خروج از دستورالعمل ۵۴۳ با اصلاحات بعدی شورای رقابت و امکان واگذاری با قیمت متعارف (کارشناسی‌شده) موضوع ماده ۵۴ آیین‌نامه اجرایی قانون تعزیرات و در مصوبات



مربوط، چارچوب اجرایی واگذاری خودروها را با اتکا به قیمت کارشناسی یا توافقی و با امکان اعمال تخفیف در سقف مصوب تعیین کرد.

متعاقبا قطعه‌سازانی که برای تامین مواداولیه، پرداخت حقوق و دستمزد و استمرار فعالیت خطوط تولید به منابع نقدی فوری نیاز داشتند، اعلام نمودند صرفا نمی‌توانند با دریافت خودرو و انتظار برای فروش آن در بازار، نیازهای جاری خود را برطرف کنند و با درخواست بانک‌شهر، از ظرفیت تامین مالی بانک‌شهر با معرفی شخص حقوقی برای ایجاد جریان نقدینگی مستقیم استفاده شد.

درنهایت توافق با بانک‌شهر به‌عنوان بانک عامل و تامین‌کننده وجوه و شرکت بینش امید ایران نوین به‌عنوان ذی‌نفع نهایی معرفی شده از سوی بانک‌شهر با مشارکت شرکت ساپکو (برای پرداخت مطالبات قطعه‌سازان) با تفویض اختیار به شرکت ایران‌خودرو انجام شد.

آن‌چه در بررسی این فرآیند اهمیت دارد، تفکیک ماهیت اقتصادی معامله از برداشت‌های نادرست درباره عرضه مستقیم خودرو به بازار آزاد است.

موضوع اصلی این تصمیم، فروش خودرو با هدف کسب درآمد مستقل یا ایجاد کانال جدید عرضه در بازار نبوده، بلکه استفاده از ظرفیت دارایی‌های تولیدی شرکت برای تبدیل بدهی انباشته به نقدینگی قابل استفاده در زنجیره تامین بوده است.

به بیان دیگر، ایران‌خودرو موجب استمرار تولید و عرضه خودرو، حفظ اشتغال و جلوگیری از توقف فعالیت تامین‌کنندگان شده است.

از منظر حقوقی نیز ایران‌خودرو با استناد به اصلاحات دستورالعمل تنظیم بازار خودرو سواری و خروج ممنوعیت واگذاری خودرو به اشخاص حقوقی از مصوبه ۵۴۳ شورای رقابت و اصلاحات بعدی آن، اعلام کرده است که شرایط واگذاری و قیمت‌گذاری دستوری مقرر در دستورالعمل مذکور بر این نوع معاملات با اشخاص حقوقی حاکم نبوده و مبنای قانونی موضوع، ماده ۲ آیین‌نامه اجرایی موضوع ماده ۵۴ قانون تعزیرات حکومتی مصوب سال ۱۳۶۷ مجمع تشخیص مصلحت نظام است.

بر همین اساس، تاکید می‌گردد که در فرآیند واگذاری انجام‌شده، تمامی مراحل و اقدامات انجام‌شده منطبق بر ضوابط قانونی کشور بوده و هدف آن استمرار تولید و عرضه خودرو در شرایط فعلی برای کشور بوده است.

موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ فولکس‌واگن تیگوان

فولکس‌واگن تیگوان ۲۰۲۶ از پیشرانه ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری TSI مجهز به توربوشارژر از خانواده EA۸۸۸ نسل پنجم Evo۵ بهره می‌برد. این موتور در دو سطح قدرت عرضه می‌شود؛ نسخه استاندارد با تولید ۲۰۱ اسب‌بخار قدرت و ۲۹۹ نیوتون‌متر گشتاور و نسخه قدرتمندتر SEL R-Line Turbo با خروجی ۲۶۸ اسب‌بخار و ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور. در نسخه قدرتمند، استفاده از توربوشارژر بزرگ‌تر، پیستون‌ها و شاتون‌های تقویت‌شده و میل‌لنگ مستحکم‌تر، امکان افزایش فشار بوست و تحمل بار حرارتی و مکانیکی بیشتر را فراهم کرده است. همچنین نسبت تراکم این نسخه به ۱۰.۵ به یک کاهش یافته است. از دیگر ویژگی‌های فنی این پیشرانه می‌توان به تزریق مستقیم سوخت، ۱۶ سوپاپ و زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها اشاره کرد. حداکثر گشتاور نسخه پرقدرت از دور موتور ۱۹۰۰ تا ۵۴۰۰ آر پی ام (دور در دقیقه) در دسترس قرار می‌گیرد؛ موضوعی که کشش مناسبی را در رانندگی روزمره و سبقت‌گیری فراهم می‌کند. نیروی موتور از طریق جعبه‌دنده ۸ سرعته اتوماتیک منتقل می‌شود و سامانه چهارچرخ محرک فورموشن نیز در تیپ قدرتمند به‌صورت استاندارد وجود دارد. این مجموعه نشان می‌دهد فولکس‌واگن با ارتقای خانواده EA۸۸۸، تلاش کرده میان راندمان، دوام و عملکرد دینامیکی تعادل برقرار کند.



در سومین میزگرد پویش «سایپا رسانه» مطرح شد؛

آینده صنعت خودرو از مسیر توسعه محصول می‌گذرد

توسعه فناوری‌های مرتبط با باتری، موتورهای الکتریکی، الکترونیک قدرت، مدیریت انرژی و نرم‌افزار خودرو باید در اولویت قرار گیرد

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» در ادامه برگزاری سلسله میزگردهای تخصصی پویش «سایپا رسانه»، سومین میزگرد این پویش با موضوع «بررسی مزیت‌های توسعه محصول برای صنعت خودرو و مشتریان» با حضور وحید اصفهانیان، رئیس پژوهشگاه سوخت دانشگاه تهران، امیرحسن کاکایی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت ایران و سیدعلی حسینی، کارشناس اقتصادی و اصحاب رسانه برگزار شد. در این میزگرد، ضرورت تداوم توسعه محصول در شرایط اقتصادی و تحریمی، نقش آن در پاسخ‌گویی به نیازهای متغیر بازار و مشتریان، ضرورت تدوین نقشه راه فناوری و همچنین الزامات همکاری میان خودروسازان، دانشگاه، قطعه‌سازان و شرکت‌های دانش‌بنیان مورد بحث و بررسی قرار گرفت. پیش از این، دو میزگرد تخصصی این پویش با موضوع «بررسی موانع پیشرفت صنعت خودرو» و «واکاوی علل تکرار اشتباهات ادواری در صنعت خودرو» برگزار شده بود.



توسعه محصول؛ شرط ماندگاری صنعت خودرو



وحید اصفهانیان، رئیس پژوهشگاه سوخت دانشگاه تهران در میزگرد بررسی مزیت‌های توسعه محصول برای صنعت خودرو و مشتریان، با تاکید بر این که توسعه محصول یکی از ارکان اصلی بقای صنعت خودرو است، گفت: «آینده صنعت خودرو صرفا با تداوم تولید تضمین نمی‌شود، بلکه به توانایی مستمر در توسعه، نوآوری و حرکت همگام با تحولات فناوری وابسته است.»

وی تغییر نیاز و سلیقه مشتریان، سخت‌گیرانه‌تر شدن استانداردهای ایمنی و آلایندگی، تحولات سریع فناوری و فشار رقبا را از مهم‌ترین دلایل ضرورت استمرار توسعه محصول دانست و افزود: «توقف توسعه شاید هزینه‌های امروز را کاهش دهد، اما هزینه عقب‌ماندگی فردا را افزایش می‌دهد؛ چراکه با کنار گذاشتن تحقیق و توسعه ممکن است یک نسل از فناوری را از دست بدهیم و در آینده حتی امکان رقابت با آن را نیز نداشته باشیم.»

تولید امروز در کنار توسعه محصول

اصفهانیان با اشاره به شرایط تحریم و محدودیت‌های موجود در صنعت خودرو تصریح کرد: «برخلاف تصور رایج، در شرایط دشوار و پیچیده، اهمیت توسعه محصول بیشتر می‌شود. تولید و توسعه محصول دو هدف متعارض نیستند و باید به‌صورت هم‌زمان مدیریت شوند.»

وی افزود: «راهبرد درست، حفظ تولید امروز در کنار سرمایه‌گذاری هدفمند برای فناوری آینده است. البته این اقدامات نباید پراکنده و بدون اولویت باشند، بلکه باید بر اساس نقشه راه مشخص دنبال شوند.»

رئیس پژوهشگاه سوخت دانشگاه تهران تاکید کرد: «تحریم‌ها ممکن است سرعت اجرای برنامه‌ها را کاهش دهند، اما نباید به توقف یا حذف توسعه محصول منجر شوند؛ چراکه پیامد چنین تصمیمی در بلندمدت، محروم ماندن صنعت از پیشرفت فناوری و رقابت‌پذیری خواهد بود.»

اصفهانیان خاطرنشان کرد: «ممکن است توقف توسعه محصول در کوتاه‌مدت منافعی به همراه داشته باشد، اما در بلندمدت به زیان صنعت تمام خواهد شد. نباید به دلیل تحریم، جنگ یا دشواری‌های اقتصادی، توسعه محصول را کنار گذاشت و صرفا به تولید محصولات موجود پرداخت؛ زیرا چنین رویکردی صنعت را از تحولات فناوری و نیازهای جدید بازار عقب می‌اندازد.»

ضرورت تدوین نقشه راه ۱۰ ساله

اصفهانیان یکی از مشکلات صنعت خودرو را نبود نقشه راه روشن برای توسعه محصول و فناوری عنوان کرد و گفت: «به جای اجرای پروژه‌های پراکنده، باید اهداف و اولویت‌های آینده صنعت مشخص و فعالیت‌ها در چارچوب یک برنامه منسجم تعریف شوند.»

وی تدوین نقشه راه فناوری و توسعه محصول با افق ۱۰ ساله، اولویت‌بندی پروژه‌ها بر اساس نیاز بازار، ارزش اقتصادی و اهمیت فناوری و تعریف شاخص عمق فناوری در کنار درصد داخلی‌سازی را از مهم‌ترین اقدامات مورد نیاز صنعت خودرو دانست.

رئیس پژوهشگاه سوخت دانشگاه تهران با اشاره به ضرورت تعیین چشم‌انداز صنعت خودرو در افق ۱۰ ساله افزود: «خودروسازان باید مشخص کنند در آینده به دنبال توسعه چه نوع محصولاتی هستند و چه جایگاهی را برای خود در نظر گرفته‌اند؛ آیا تمرکز بر خودروهای هوشمند خواهد بود، توسعه خودروهای الکتریکی در اولویت قرار می‌گیرد یا فناوری‌هایی مانند CNG دنبال می‌شود؟ تا زمانی که جهت‌گیری آینده صنعت روشن نباشد، نمی‌توان برای سبد محصولات و مسیر توسعه فناوری برنامه‌ریزی دقیقی انجام داد.»

وی همچنین بر ضرورت پرهیز از فعالیت‌های پراکنده در توسعه محصول تاکید کرد و گفت: «توسعه محصول نباید صرفا به ارزان‌سازی یا اجرای پروژه‌های متعدد و بدون ارتباط با یکدیگر محدود شود. لازم است خودروسازان در بخش‌هایی که امکان همکاری وجود دارد، به سمت استفاده از پلت‌فرم‌های مشترک حرکت کنند تا ظرفیت‌ها تجمیع و هزینه‌های توسعه مدیریت شود.»

چهار محور فناوری آینده خودرو

اصفهانیان هوشمندسازی، برقی‌سازی، بهره‌وری و سبک‌سازی و توسعه نرم‌افزارهای محوری را چهار محور اصلی شکل‌دهنده آینده صنعت خودرو برشمرد و گفت: «توسعه فناوری‌های مرتبط با باتری، موتورهای الکتریکی، الکترونیک قدرت، مدیریت انرژی و نرم‌افزار خودرو باید در اولویت قرار گیرد.»

وی تاکید کرد: «توسعه فناوری تنها به ساخت یک محصول جدید محدود نمی‌شود، بلکه باید مجموعه‌ای از توانمندی‌های مهندسی و فناورانه در صنعت ایجاد شود تا امکان ارتقای مستمر محصولات نیز فراهم باشد.»

اصفهانیان در ادامه با اشاره به ضرورت تغییر نگاه به واردات گفت: «واردات ممکن است در کوتاه‌مدت راهی برای تامین نیازها باشد، اما نباید به جایگزین توسعه توان مهندسی و محصول داخلی تبدیل شود. باید شرایطی فراهم شود که ظرفیت مهندسان و متخصصان کشور نیز فرصت بروز و بهره‌برداری پیدا کند.»

وی در پایان تاکید کرد: «تولید امروز را حفظ کنیم، اما آینده صنعت را به تعویق نیندازیم. توسعه محصول هزینه نیست، بلکه سرمایه‌گذاری برای حفظ آینده صنعت است.»

توسعه محصول؛ مساله کمبود توان فنی نیست

همچنین در این میزگرد تخصصی، امیرحسن کاکایی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت ایران با تاکید بر این که چالش توسعه محصول در صنعت خودرو را نمی‌توان صرفا به مقاومت خودروسازان یا قطعه‌سازان نسبت داد، گفت: «ظرفیت فنی و علمی و انگیزه لازم برای توسعه محصول در کشور وجود دارد و مشکل اصلی، فقدان توانمندی یا تمایل به توسعه نیست، بلکه مجموعه‌ای از سیاست‌ها و محدودیت‌های اجرایی، اقتصادی و ساختاری مانع به ثمر رسیدن بخشی از پروژه‌های توسعه‌ای شده است.»

وی افزود: «تعدد پروژه‌ها، رقابت‌های موازی، ضعف در شکل‌گیری پلت‌فرم‌های مشترک، برخی سیاست‌ها و مشکلات زنجیره تامین از جمله عواملی هستند که مسیر توسعه محصول را با مشکل مواجه می‌کنند و لازم است برای آن‌ها راهکار مشخصی در نظر گرفته شود.»

کاکایی با اشاره به تجربه خودروسازان بزرگ جهان در زمینه ادغام و همکاری‌های مشترک اظهار کرد: «شرکت‌های بزرگ خودروسازی برای کاهش هزینه‌ها، افزایش بهره‌وری و استفاده از ظرفیت‌های مشترک، به سمت پلت‌فرم‌های مشترک و اتحادهای صنعتی حرکت کرده‌اند؛ در حالی که در ایران در برخی مقاطع، به‌جای تقویت همکاری میان خودروسازان، رقابت‌های موازی شکل گرفته است.»

ظرفیت توسعه محصول در صنعت وجود دارد



کاکایی با اشاره به فعالیت مراکز تحقیقاتی خودروسازان گفت: «در بازدید از مراکز تحقیقاتی می‌توان مشاهده کرد که پروژه‌های مختلفی در حوزه توسعه محصول در حال انجام است. برای مثال، سایپا پروژه خودرو پلاگین-هیبریدی آریانورا دنبال کرده که از نظر فنی محصول قابل توجهی است و ظرفیت مناسبی برای عرضه به بازار دارد؛ اما موانعی باعث شده روند ورود آن به بازار با چالش مواجه شود.»

وی با اشاره به شرایط مالی دشوار سایپا افزود: «برای من قابل توجه بود که این شرکت با وجود محدودیت‌های مالی، به سمت توسعه محصول و موتور رفته و همچنان منابعی را به فعالیت‌های تحقیقاتی اختصاص می‌دهد و تلاش می‌کند که با وجود شرایط جنگی و تحریم‌های گسترده، صنعت خودرو در جا نزنند. این موضوع نشان می‌دهد که انگیزه و ظرفیت توسعه محصول در مجموعه وجود دارد، اما برای به ثمر رسیدن این پروژه‌ها باید موانع پیش روی آن‌ها نیز برطرف شود.»

توسعه محصول نیازمند سیاستگزاری متناسب با شرایط کشور

عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت ایران با بیان این که مشکلات توسعه محصول را نمی‌توان جدا از سیاست‌های کلان اقتصادی بررسی کرد، گفت: «در شرایط محدودیت منابع ارزی، لازم است تخصیص منابع با توجه به میزان داخلی‌سازی و ارزش افزوده ایجادشده در داخل کشور انجام شود و تولیدکنندگان داخلی در اولویت تخصیص ارز قرار گیرند. همچنین تجربه خودروهای گازسوز نشان داد که حتی در صورت انجام اقدامات فنی از سوی خودروساز، نبود مشوق‌های مناسب می‌تواند مانع موفقیت یک محصول شود.»

وی تاکید کرد: «توسعه محصول موضوعی چندبعدی است و اصلاح سیاستگزاری صنعتی، تقویت زنجیره تامین و فراهم کردن شرایط همکاری پایدار میان بخش‌های مختلف، در کنار توان فنی خودروسازان، برای پیشرفت این حوزه ضروری است.»

کاکایی همچنین بر ضرورت بازنگری در سیاست‌های توسعه محصول متناسب با شرایط اقتصادی و تحریمی کشور تاکید کرد و گفت: «توسعه محصول نباید صرفا به خودروهای سواری محدود شود و ظرفیت‌های موجود در بخش خودروهای سنگین، موتور و سایر محصولات صنعتی نیز باید مورد توجه قرار گیرد.»

توقف پروژه‌ها، از دست رفتن سرمایه انسانی

کاکایی با اشاره به پروژه‌های در حال اجرای صنعت خودرو گفت: «نمی‌توان در شرایط دشوار، همه فعالیت‌های توسعه‌ای را متوقف کرد و انتظار داشت پس از پایان محدودیت‌ها، کار به‌سادگی از همان نقطه از سر گرفته شود. توقف پروژه‌ها ممکن است به خروج نیروهای متخصص و از دست رفتن بخشی از ظرفیت‌های ایجادشده منجر شود.»

وی افزود: «در شرایط تحریمی، سرعت اجرای برخی پروژه‌ها ممکن است کاهش پیدا کند؛ اما اصل فعالیت‌های توسعه‌ای نباید متوقف شود؛ چراکه ادامه پروژه‌ها علاوه بر حفظ سرمایه انسانی، دانش فنی و تجربه‌ای را که طی سال‌ها ایجاد شده، زنده نگه می‌دارد.»

ورود آریانوسایپا به بازار مزیت‌های متعددی دارد

عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت ایران در همین زمینه به پروژه پلاگین-هیبرید سایپا، آریانو، اشاره کرد و با بیان این که بخش قابل توجهی از اقدامات این پروژه صورت گرفته و فعالیت‌های مرتبط با داخلی‌سازی آن نیز پیش رفته است، گفت: «عرضه چنین محصولی می‌تواند مزایایی از جمله بهبود ایمنی و کاهش مصرف سوخت به همراه داشته باشد و در صورت فراهم شدن شرایط مناسب، ظرفیت استفاده از این فناوری در صنعت خودرو نیز وجود خواهد داشت.»

کاکایی در پایان تاکید کرد: «توسعه محصول در صنعت خودرو نیازمند مجموعه‌ای از اقدامات هماهنگ در حوزه سیاستگزاری، تامین مالی، همکاری صنعتی و استفاده از ظرفیت‌های علمی کشور است و نمی‌توان موفقیت یا ناکامی آن را صرفا به عملکرد یک خودروساز یا قطعه‌ساز نسبت داد.»

توسعه محصول؛ ضرورتی برای پاسخ‌گویی به نیاز بازار



سیدعلی حسینی، کارشناس اقتصادی نیز در این میزگرد با اشاره به ضرورت توسعه محصول در صنعت خودرو گفت: «صنعت خودرو صنعتی است که به‌طور مستمر به توسعه نیاز دارد و باید محصولات جدیدی ایجاد و متناسب با نیاز و انتظار بازار عرضه کند. نمی‌توان در شرایطی که نیازها و فناوری‌های حوزه خودرو به‌سرعت در حال تغییر است، صرفا به تولید محصولات موجود اکتفا کرد.»

وی با اشاره به فرهنگ خرید خودرو در جامعه اظهار کرد: «با توجه به شرایط اقتصادی، بخش قابل توجهی از مردم همچنان به‌دنبال خرید خودروهای داخلی هستند و انتظار دارند خودروسازان بتوانند محصولاتی متناسب با نیاز و توان اقتصادی آن‌ها عرضه کنند.»

حسینی افزود: «مردم امروز به دلیل دسترسی گسترده‌تر به اطلاعات و مشاهده تحولات صنعت خودرو در جهان، با ویژگی‌ها و فناوری‌های جدید آشنا هستند و انتظار دارند خودرویی که خریداری می‌کنند، از نظر امکانات، ایمنی، مصرف سوخت و کیفیت، متناسب با نیازهای روز باشد. بنابراین خودروسازان باید خود را با ذائقه و خواسته مشتریان هماهنگ کنند.»

وی با بیان این که تولید خودروهای برقی و پلاگین-هیبرید یکی از نکات مهمی است که حرکت به سمت آن‌ها می‌تواند باعث تحول در صنعت خودرو شود، اظهار داشت: «خوشبختانه اخیرا دیده شده که حرکت به سمت طراحی و تولید موتورهای جدید و خودروهای به‌روز آغاز شده است و امیدواریم این امر تا تحقق کامل با سرعت بیشتری دنبال شود.»

توسعه محصول در شرایط تحریم متوقف نشود

عضو اتاق بازرگانی ایران با تاکید بر این که شرایط دشوار اقتصادی و تحریم نباید به توقف توسعه محصول منجر شود، گفت: «با وجود تمام محدودیت‌ها و شرایط تحمیل‌شده، صنعت خودروسازی و بخش خصوصی همچنان به فعالیت خود ادامه داده‌اند؛ هر چند ممکن است محدودیت‌ها موجب کاهش تیراژ، افزایش هزینه‌ها و دشوار شدن اجرای برخی برنامه‌های توسعه‌ای شده باشد.»

وی ادامه داد: «سوال اساسی این است که نیاز بازار چیست و چگونه باید به این نیاز پاسخ داد. حتی در شرایط تحریم نیز نمی‌توان منتظر ماند و توسعه محصول را کنار گذاشت. صنعت خودرو باید توسعه محصول را به‌عنوان یک ضرورت دنبال کند.»

حسینی با اشاره به حوزه‌های مهم توسعه محصول اظهار کرد: «در تولید خودروهای جدید باید موضوعاتی مانند کاهش مصرف سوخت، ارتقای ایمنی، افزایش راحتی و بهبود ویژگی‌های فنی مورد توجه قرار گیرد. توسعه محصول زمانی می‌تواند به نیاز بازار پاسخ دهد که هم‌زمان با تغییر انتظارات مشتری و تحولات فناوری پیش برود.»

پیوند صنعت، دانشگاه و بخش خصوصی

حسینی با اشاره به اهمیت ارتباط میان دانشگاه و صنعت گفت: «یکی از مشکلات موجود، فاصله میان دانشگاه‌ها و صنایع کشور است. در برخی حوزه‌ها مانند صنعت نفت و بخش درمان، ارتباط میان دانشگاه و محیط عملیاتی شکل گرفته، اما در بسیاری از صنایع هنوز این ارتباط به سازوکار مشخص و موثری تبدیل نشده است.»

وی تاکید کرد: «توسعه محصول بدون استفاده از ظرفیت علمی و تخصصی دانشگاه‌ها، مراکز پژوهشی و شرکت‌های تخصصی دشوار خواهد بود و لازم است این ظرفیت‌ها در قالب همکاری‌های مشخص و کاربردی در خدمت نیازهای صنعت قرار گیرند.»

صنعت خودرو؛ سرمایه‌ای برای نسل‌های آینده

حسینی با تاکید بر جایگاه صنعت خودرو در اقتصاد کشور خاطرنشان کرد: «صنعت خودروسازی را باید فراتر از شرکت‌ها و مجموعه‌های فعلی دید. این صنعت یک سرمایه اقتصادی و ملی است که نسل‌های گذشته برای شکل‌گیری و توسعه آن تلاش کرده‌اند و نسل‌های آینده نیز باید این مسیر را ادامه دهند.»

وی افزود: «حفظ و تقویت این سرمایه نیازمند آن است که صنعت خودرو بتواند هم‌زمان با حفظ تولید، مسیر توسعه محصول و ارتقای فناوری را نیز دنبال کند. پاسخ‌گویی به نیاز بازار، ارتقای ایمنی، کاهش مصرف سوخت و بهبود کیفیت محصول، بخشی از همین مسیر است.»



تویوتا «کرولا» هم پیکاپ شد!

تویوتا با معرفی پیکاپ جدید کرولا دک، خانواده کرولا را وارد قلمرویی تازه کرده است. این خودرو که بر پایه کراس‌اوور کرولا کراس توسعه یافته، در مراسم افتتاح کارخانه جدید تویوتا در سوراکابای برزیل به نمایش درآمده و قرار است از نیمه نخست سال ۲۰۲۷ در همین کشور تولید شود. براساس گزارش تازه وب‌سایت «Motor۱» کرولا دک برای بازارهای آمریکای لاتین و حوزه کارائیب در نظر گرفته شده و فعلا برنامه‌ای برای عرضه آن در ایالات‌متحده اعلام نشده است. کرولا دک برخلاف پیکاپ‌های سنتی، از ساختار یکپارچه بدنه و شاسی بهره می‌برد؛ رویکردی که آن را به خودروهای سواری و کراس‌اوورها نزدیک‌تر می‌کند. در تصاویر منتشرشده، نسخه‌های با نشان XRX و نشان HEV دیده می‌شود که احتمال استفاده از قوای محرکه هیبریدی را تقویت می‌کند. این مجموعه ممکن است مشابه سامانه هیبریدی ۱.۸ لیتری کرولا کراس برزیلی باشد؛ با این حال، تویوتا هنوز مشخصات نهایی موتور، قدرت، ظرفیت بار و توان یدک‌کشی پیکاپ را تایید نکرده است. یکی از نکات فنی جالب، مشاهده تعلیق مستقل در محور عقب است؛ در حالی که کرولا کراس از محور پیچشی استفاده می‌کند. کرولا دک قرار است در سبد محصولات تویوتا پایین‌تر از هایلوکس قرار بگیرد و رقبایی مانند فیات تورو را هدف قرار دهد. قیمت و جزئیات کامل این پیکاپ هنوز اعلام نشده است.

رازهای پنهان در تصمیم خریدار؛

چرا آمار فروش همه‌چیز را درباره بازار خودرو روایت نمی‌کند؟

روایتی از شکاف میان ارقام خیره‌کننده تولید تا واقعیت‌های ملموس در زنجیره ارزش؛ چرا خریدار امروز با متر و معیاری متفاوت تصمیم می‌گیرد؟


عکس جنبه تزئینی دارد


رضوان علیجانی
پژوهشگر صنعت خودرو

در نگاه نخست، مقایسه صنعت خودرو ایران با غولِ تولیدیِ چین (که سالانه بیش از ۳۴ میلیون دستگاه خودرو به بازار عرضه می‌کند) رقابتی میان ظرفیت‌ها، خطوط تولید و اعداد به‌نظر می‌رسد. اما اگر از منظر تحلیل داده‌های مشتری و رفتارشناسی بازار به این تقابل نگاه کنیم، متوجه می‌شویم که داستان عمیق‌تر از شمارش خطوط رباتیک یا تیراژ سالانه است. این مقاله واکاوی است بر مسیری که صنعت خودرو برای همگام شدن با استانداردهای نوین و ارتقای جایگاه خود پیش رو دارد.

واقعیت این است که آمار تولید و فروش، هرچند از مهم‌ترین شاخص‌های ارزیابی عملکرد خودروسازان به‌شمار می‌روند، به تنهایی نمی‌توانند تصویری کامل از وضعیت یک صنعت ارائه دهند. آن‌چه در نهایت جایگاه یک برند را در بازار تعیین می‌کند، تجربه‌ای است که مصرف‌کننده از لحظه انتخاب خودرو تا سال‌ها پس از خرید به‌دست می‌آورد. ممکن است یک خودروساز در گزارش‌های آماری از رشد تولید و فروش قابل توجهی برخوردار باشد، اما این ارقام لزوما به‌معنای افزایش رضایت مشتری، وفاداری به برند یا ارتقای کیفیت تجربه مالکیت نیست.

در بازار امروز، خریدار تنها به‌دنبال محصولی برای جابه‌جایی نیست؛ او در حال انتخاب مجموعه‌ای از هزینه‌ها، خدمات، امکانات، تعهدات و اطمینان خاطر است. به‌همین دلیل، فاصله میان آن‌چه در کاتالوگ خودروها معرفی می‌شود و آن‌چه مشتری در زمان استفاده تجربه می‌کند، اهمیت بیشتری پیدا کرده است. این موضوع به‌ویژه در بازار ایران که هزینه نگهداری، دسترسی به قطعات و کیفیت خدمات پس از فروش نقش تعیین‌کننده‌ای در تصمیم خرید دارند، اهمیت دوچندان دارد.

فناوری و محصول؛ از پلت‌فرم‌های سنتی تا ریتم تند نوآوری

تجربه جهانی: تمرکز بر فناوری‌های پیشرفته، توسعه زیرساخت‌های الکترونیک و ارتباط مستمر میان بخش‌های فناورانه و صنعتی، ریتم نوآوری در محصولات را شتاب بخشیده است.

مسیر توسعه در ایران: پتانسیل بالای مهندسان و متخصصان داخلی بستر مناسبی را فراهم کرده تا با سرمایه‌گذاری بیشتر در حوزه تحقیق‌وتوسعه (R&D) و به‌روزرسانی پلت‌فرم‌ها، گام‌های استوارتری در جهت طراحی و تولید محصولات همگام با استانداردهای نوین برداشته شود.

در صنعت خودرو امروز، عمر فناوری‌ها به شکل محسوسی کوتاه‌تر شده است. آن‌چه تا چند سال پیش یک قابلیت پیشرفته و متمایز محسوب می‌شد، اکنون در بسیاری از بازارهای جهانی به یکی از انتظارات معمول مشتریان تبدیل شده است. توسعه سامانه‌های هوشمند، تجهیزات کمک‌راننده، ارتباط‌پذیری خودرو و معماری‌های الکترونیکی جدید، رقابت میان خودروسازان را از سطح طراحی ظاهری و مشخصات فنی فراتر برده است.

در چنین شرایطی، تکیه بر پلت‌فرم‌های قدیمی و تغییرات محدود در ظاهر محصولات نمی‌تواند پاسخگوی انتظارات نسل جدید خریداران باشد. البته دستیابی به فناوری‌های روز صرفا با افزودن تجهیزات الکترونیکی به محصولات امکان‌پذیر نیست، بلکه نیازمند توسعه دانش طراحی، مهندسی محصول، آزمایش‌های فنی و سرمایه‌گذاری مستمر در تحقیق و توسعه است.

برای صنعت خودرو ایران نیز مسیر پیشرفت از همین نقطه عبور می‌کند. برخورداری از نیروی انسانی متخصص و تجربه چند دهه فعالیت صنعتی، ظرفیت ارزشمندی است که می‌تواند در صورت فراهم شدن منابع مالی و زیرساخت‌های لازم، به توسعه پلت‌فرم‌های جدید و افزایش توان رقابتی محصولات داخلی منجر شود. مساله اصلی، تبدیل این ظرفیت بالقوه به برنامه‌ای پایدار و قابل ارزیابی است.

کیفیت و ایمنی؛ ارتقای استانداردهای ساخت و دوام

تجربه جهانی: توجه ویژه به ارتقای استانداردهای ایمنی بین‌المللی و استفاده از فناوری‌های نوین در خطوط تولید، تعریف جدیدی از کیفیت ذاتی را ارائه داده است.

مسیر توسعه در ایران: تمرکز بر بهبود مستمر کیفیت دوام، ارتقای فرآیندهای بازرسی و بهره‌گیری از فناوری‌های پیشرفته کنترل کیفیت، فرصتی است تا رضایت خاطر مشتریان بیش از پیش تامین شود.

کیفیت در صنعت خودرو مفهومی نیست که بتوان آن را صرفا با ظاهر محصول یا امکانات رفاهی سنجید. دوام قطعات، عملکرد مجموعه‌های فنی، ایمنی سرنشینان، کیفیت مونتاژ و پایداری عملکرد خودرو در شرایط مختلف، همگی بخشی از تصویری هستند که مشتری از کیفیت یک برند در ذهن خود شکل می‌دهد.

در بازارهای رقابتی، کیفیت محصول تنها در زمان خروج خودرو از کارخانه ارزیابی نمی‌شود. عملکرد خودرو پس از چند سال استفاده، میزان خرابی قطعات و هزینه تعمیرات نیز در قضاوت نهایی مصرف‌کننده نقش دارند. به‌همین دلیل، خودروسازان برای حفظ اعتبار برند خود ناگزیر هستند فرآیندهای کنترل کیفیت را از مرحله طراحی و انتخاب تامین‌کننده تا تولید و خدمات پس از فروش به صورت پیوسته دنبال کنند.

قیمت و ارزش خرید؛ فرمول پنهانِ «ارزش» از نگاه مشتری ایرانی

این‌جا نقطه‌ای است که تحلیل گران رفتار مشتری با نگاهی موشکافانه‌تر به قضیه نگاه می‌کنند:

خریدار امروز ایرانی، «ارزش خرید» را صرفا با تعداد آپشن‌های روی داشبورد یا فهرست بلندبالای کاتالوگ‌ها نمی‌سنجد.

از نگاه تحلیل داده‌های مالکیت، مشتری ایرانی ارزش واقعی یک خودرو را با زمان و هزینه تامین قطعات یدکی، کیفیت و سرعت پاسخگویی شبکه خدمات پس از فروش، هزینه‌های پنهان نگهداری و میزان افت سرمایه در بلندمدت محک می‌زند.

بنابراین، اگر خودروسازان جهانی (همچون نمونه‌های چینی) در جلب رضایت موفق‌تر ظاهر می‌شوند، راز آن فراتر از جذابیت‌های ظاهری، در مهندسی دقیق تجربه مالکیت و پایداری تعهدات پس از فروش نهفته است؛ الگویی که در توسعه صنعت خودرو داخلی نیز می‌تواند به‌عنوان یک قطب‌نمای راهبردی عمل کند.

-نوربالا-

در صنعت خودرو امروز، عمر فناوری‌ها به شکل محسوسی کوتاه‌تر شده است. آن‌چه تا چند سال پیش یک قابلیت پیشرفته و متمایز محسوب می‌شد، اکنون در بسیاری از بازارهای جهانی به یکی از انتظارات معمول مشتریان تبدیل شده است

خدمات پس از فروش و تجربه مالکیت؛ فراتر از استانداردهای سنتی

تجربه جهانی: پیاده‌سازی سامانه‌های نوین ارتباط با مشتری و سرعت‌بخشی به خدمات، وفاداری به برند را تقویت کرده است.

مسیر توسعه در ایران: توسعه شبکه‌های هوشمند خدمات‌رسانی، بهینه‌سازی زنجیره تامین قطعات و ارتقای استانداردهای تکریم مشتری، از مهم‌ترین راهکارهای توسعه‌ای برای بهبود پایدار تجربه مالکیت است.

خدمات پس از فروش دیگر یک بخش جانبی در ساختار خودروسازان محسوب نمی‌شود، بلکه به یکی از ارکان اصلی رقابت در بازار تبدیل شده است. مشتری ممکن است در زمان خرید تحت‌تاثیر طراحی، مشخصات فنی یا امکانات یک خودرو قرار بگیرد، اما آن‌چه در ادامه می‌تواند رضایت یا نارضایتی او را شکل دهد، کیفیت خدماتی است که دریافت می‌کند.

تامین به‌موقع قطعات، کاهش زمان انتظار برای تعمیر، شفافیت در هزینه‌ها و پاسخگویی موثر به شکایت‌ها، از جمله عواملی هستند که تجربه مالکیت را تحت‌تاثیر قرار می‌دهند. درمقابل، نبود قطعات یدکی، طولانی شدن فرآیند تعمیرات و ضعف در ارتباط با مشتری می‌تواند حتی تصویر مثبتی را که در زمان خرید از یک برند شکل گرفته است، به‌تدریج تخریب کند.

در بازار ایران، اهمیت این موضوع با توجه به شرایط تامین قطعات و نوسانات هزینه‌های تولید بیشتر می‌شود. خودروسازان برای حفظ مشتریان خود باید شبکه خدمات پس از فروش را به‌عنوان بخشی از محصول نهایی در نظر بگیرند. به‌عبارت دیگر، خودرو زمانی به‌طور کامل به‌مشتری عرضه شده است که امکان استفاده مطمئن و کم‌دردسر از آن نیز فراهم باشد.

پیش‌بینی و راهکارهای توسعه برای جهش صنعت خودرو ایران

برای عبور از چالش‌های گذار و دستیابی به جایگاه شایسته در صنعت خودرو، اجرای راهکارهای زیر به عنوان پیش‌شرط‌های اصلی توسعه پیشنهاد می‌شود:

نخست این‌که بهینه‌سازی نقدینگی و انعطاف در زنجیره تامین باید ایجاد شود که راهکار آن تنظیم سیاست‌های حمایتی، به‌گونه‌ای است که جریان نقدینگی در زنجیره تولید و قطعه‌سازی با رویکردی پویا و روان برقرار بماند. نمونه واقعی این موضوع صنعت خودرو کره‌جنوبی است؛ در این کشور، نهادهای حمایتی (مانند صندوق تضمین و بانک صادرات و واردات KEXIM) با مشارکت خودروسازان بزرگ (نظیر گروه هیوندای) طرح‌های تضمین زنجیره تامین را اجرا می‌کنند. برای مثال، بسته‌های حمایتی کلان با مشارکت بانک‌ها و خودروسازان برای تامین مالیِ کم‌بهره قطعه‌سازان کوچک و متوسط طراحی می‌شود تا فشارهای نقدینگی ناشی از نوسانات بازار به خطوط تولید قطعه منتقل نشود و پرداخت مطالبات به‌موقع انجام گیرد. دوم این‌که، تسهیل فرآیندهای تامین فناورانه باید دنبال شود و راهکار این موضوع تسریع در بهره‌گیری از ابزارهای نوین بانکی و تامین مواداولیه و تجهیزات تخصصی است و این مساله تضمین‌کننده استمرار روانی خطوط تولید خواهد بود. باز هم نمونه واقعی این مهم صنعت خودرو کره‌جنوبی است که از ابزارهای فاکتورینگ زنجیره‌ای و خطوط اعتباری ویژه بانک مرکزی برای واردات مواداولیه و قطعات های‌تک (مانند تراشه‌ها و بردهای الکترونیکی) استفاده می‌کند. در این مدل، فرآیندهای گمرکی و تخصیص ارز برای قطعه‌سازانِ تاییدشده در اکوسیستم خودروسازی به‌صورت کانال‌های سبزِ خودکار در می‌آید تا از توقف خطوط تولید جلوگیری شود. نکته سوم گسترش دیپلماسی صنعتی و شراکت‌های تخصصی است که راهکار آن توسعه تعاملات سازنده، دستیابی به فناوری‌های نوین و بهره‌گیری از تجربیات موفق جهانی در حوزه مدیریت کیفیت و لجستیک است. باز هم نمونه حقیقی این موضوع کره‌جنوبی است؛ تمرکز بر جوینت‌ونچرها (Joint Ventures) و همکاری‌های مشترک فناورانه با شرکت‌های پیشرو جهانی در حوزه خودروهای الکترونیکی و هوشمند که به جای اتکا بر واردات صرف، انتقال دانش فنی ساختِ ماژول‌های الکترونیکی و باتری را به قطعه‌سازان داخلی تسریع کرده است.

چشم‌انداز صنعت خودرو ایران

صنعت خودرو ایران با اتکا بر سرمایه انسانی متخصص، زیرساخت‌های صنعتی موجود و ظرفیت‌های سرشار داخلی، پتانسیل بالایی برای تحول و شکوفایی دارد. با بازتعریف استانداردهای ارزش‌آفرینی بر پایه نیازهای واقعی و تجربه مشتری و با اجرای هوشمندانه راهکارهای توسعه، می‌توان چشم‌اندازی روشن و رو به‌جلو برای این صنعت متصور شد؛ آینده‌ای که در آن نوآوری و کیفیت، پاسخگوی اعتماد مصرف‌کننده ایرانی باشد.

اعلام شرایط پیش‌فروش دو مرحله‌ای محصولات «زامیاد EX»

به گزارش «سایپانیوز» طرح پیش‌فروش محصولات زامیاد EX از ساعت ۱۰ صبح روز شنبه، ۳۰ آبان‌ماه از طریق سایت فروش اینترنتی به نشانی saipa.iranecar.com آغاز می‌شود و این طرح تا تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. در این طرح، کامیونت زامیاد EX در دو مدل تک‌سوز و دوگانه‌سوز، بدون کاربری، مدل ۱۴۰۵ و با رنگ خاکستری عرضه می‌شود. موعد تحویل خودروها هفته چهارم اسفندماه ۱۴۰۵ تعیین شده و مبلغ پیش‌پرداخت نیز به‌صورت علی‌الحساب و در دو مرحله، مطابق جدول مندرج در بخشنامه، دریافت خواهد شد.



تاثیر نوسان نرخ ارز بر قیمت خودروهای هیبریدی بیشتر است

بازار خودروهای هیبریدی همچنان تحت‌تاثیر نوسانات نرخ ارز قرار دارد و تغییرات قیمتی در این بخش از بازار نشان می‌دهد که حتی خودروهای برخوردار از فناوری‌های جدید نیز از فضای بی‌ثبات اقتصاد کلان در امان نمانده‌اند. فراز و فرود قیمت‌ها در حالی ادامه دارد که انتظار می‌رفت توسعه عرضه خودروهای کم‌مصرف و هیبریدی بتواند به‌تدریج مسیر متفاوتی از بازار خودروهای متعارف ایجاد کند؛ اما وابستگی بخش مهمی از این محصولات به واردات، همچنان نرخ ارز را به یکی از عوامل تعیین‌کننده قیمت تبدیل کرده است.

در بازار خودروهای هیبریدی، قیمت نهایی تنها تابع هزینه تولید یا بهای خرید خودرو در مبادی وارداتی نیست. هزینه‌های حمل‌ونقل، تعرفه‌های گمرکی، حقوق ورودی، هزینه‌های ترخیص و شرایط تامین ارز نیز در شکل‌گیری قیمت اثرگذار هستند. به‌همین دلیل، هرگونه تغییر در انتظارات ارزی می‌تواند پیش از آن‌که در معاملات واقعی منعکس شود، به تغییر قیمت‌های پیشنهادی فروشندگان منجر شود.

از سوی دیگر، نوسان قیمت‌ها قدرت تصمیم‌گیری مصرف‌کنندگان را کاهش داده است. خریدارانی که با هدف کاهش هزینه سوخت و استفاده از فناوری‌های کم‌مصرف به سراغ خودروهای هیبریدی می‌روند، اکنون با سطحی از عدم‌اطمینان قیمتی مواجه هستند که محاسبه صرفه اقتصادی خرید را دشوار می‌کند.

این وضعیت در کنار قیمت بالای خودروهای هیبریدی، فاصله میان توان خرید خانوارها و دسترسی به فناوری‌های جدید را افزایش داده است. درواقع، اگرچه توسعه خودروهای هیبریدی می‌تواند به کاهش مصرف سوخت و بهبود بهره‌وری انرژی کمک کند، اما تحقق این هدف به ثبات سیاست‌های وارداتی، مدیریت هزینه تامین و ایجاد شرایط رقابتی در بازار نیاز دارد.

در چنین شرایطی، تداوم نوسانات ارزی نه تنها بازار خودروهای هیبریدی را از ثبات دور می‌کند، بلکه می‌تواند روند استقبال مصرف‌کنندگان از این محصولات را نیز تحت‌تاثیر قرار دهد.

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
پراید ۱۵۱ GX بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۰	
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۷۷۰	۰	
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۲	۲ میلیارد و ۱۰	۰	
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به‌زودی	۲ میلیارد و ۵۱۰	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱	یک‌میلیارد و ۸۶۰	۰	
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۰۳	۲ میلیارد و ۲۰	۰	
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد و ۱۳۵	۰	
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۳ میلیارد و ۲۱۰	۰	
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۷۶۰	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۷۸۵	۰	
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۸۴۰	۰	
کوییک S (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیارد و ۷۴۵	۰	
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد و ۷۵۵	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۹۸۰	۰	
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۵۲	۳ میلیارد و ۱۷۵	۰	
شاهین اتومات (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۲	۳ میلیارد و ۴۶۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۳۴	۴ میلیارد و ۵۱۰	۰	
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰	
پادرا پلاس دوگانه (دریچه‌برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۳۷۰	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۸۳۰	۰	
سورن پلاس XUV P (دریچه‌برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۴۳۵	۰	
سورن پلاس TU5P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۳ میلیارد و ۲۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه‌برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۷۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۴۶۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	۲ میلیارد و ۵۴۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	۳ میلیارد و ۳۰	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۳ میلیارد و ۲۵۵	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۴ میلیارد و ۴۸۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۴ میلیارد و ۵۷۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۳ میلیارد و ۱۷۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۴ میلیارد و ۱۸۰	۰	
تارا ۶ دنده V1 (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	۳ میلیارد و ۱۰۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
تارا اتومات V4 توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
رانا پلاس (ترمز عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۳۸۰	۰	
رانا پلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	۲ میلیارد و ۴۱۰	۰	
ری‌را ۱٫۷ لیتر (سردنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۵ میلیارد و ۲۴۰	۰	
وانت آریسان (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۱۴۰	۰	

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 Y۷ (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 ۵۱۱ (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فردا T۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
لوکانو L۷ (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۱۰	۷ میلیارد	۰	
لوکانو L۸ (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	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۵)	۱۱ میلیارد و ۹۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سانگ‌یانگ 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 ۷۲۰ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا K۵ توربو ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۶۳	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد	۰	
سوزوکی گراندویتارا هیبرید دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس CrozzPUREPLUS۴.ID (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس IDUnix اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۱	۱۰ میلیارد	۰	
فولکس IDUnix پیور (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۸ میلیارد	۰	
فولکس تی‌راک ۱٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای پالیسید ۲٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیارد	۳۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سانتافه توربو تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۰۰	۹ میلیارد و ۹۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۱۰ میلیارد	۰	
هیوندای النترا 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 EREVEZ۶۰ (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
مزدا CX-۵۰ (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اکلیپس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر 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	
وویافری (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۳ میلیارد	۰	
هاوال H۹ (۲۰۲۶)	۱۰ میلیارد و ۴۰۵	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ولوو AWDS۹۰ (۲۰۲۶)	۲۹ میلیارد	۳۳ میلیارد	۰	
ولوو CORE XC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	

خودروهای مونتاژی
خودروهای ایرانی
خودروهای وارداتی



شناسایی انبار ۱۲۰ میلیاردی روغن‌موتور خارج از شبکه توزیع

فرمانده انتظامی استان قزوین از کشـــف بیش از ۱۴ هزار لیتر روغن‌موتور قاچاق و خارج از شبکه توزیع به ارزش ۱۲۰ میلیارد ریال در شهرستان تاکستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیمای مرکز قزوین، سردار محمدقاسم طرهانی گفت: «در پی کسب خبری مبنی بر نگهداری و عرضه روغن‌موتور خارج از شبکه توزیع در انبار یکی از واحدهای صنفی شهرستان تاکستان، بررسی موضوع به‌صورت ویژه در دستور کار ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان قرار گرفت.»

وی افزود: «ماموران پس از انجام تحقیقات لازم و کسب اطمینان از صحت موضوع پس از هماهنگی با مرجع قضایی به‌محل مورد نظر اعزام شدند و در بازرسی از آن ۱۴ هزار و ۲۹۵ لیتر روغن‌موتور را که در سامانه جامع تجارت ثبت نشده بود، کشف کردند. در همین رابطه انبار مورد نظر پلمب و متصدی آن با تشـــکیل پرونده به مراجع قضائی معرفی شد.» ارزش محموله کشف‌شده ۱۲ میلیارد تومان برآورد شده است.

محبوبیت گریس‌های پایه لیتیوم در جهان رو به کاهش است؛

راهکارهای عملی جلوگیری از افت عملکرد روانکاری هنگام گذار به فرمولاسیون‌های جدید

ناسازگاری گریس‌ها «به معنای افت شدید عملکرد مخلوط دو گریس در مقایسه با عملکرد هر یک به صورت مجزا» دهه‌ها است که یکی از دغدغه‌های اصلی مهندسان نگهداری و تعمیرات در صنایع مختلف به‌شمار می‌رود. اما این چالش زمانی ابعاد بسیار جدی‌تری به‌خود می‌گیرد کـــه مصرف‌کنندگان نهایی مجبور به تغییر نوع گریس مصرفی در تجهیزات خود می‌شـــوند؛ زیرا اختلاط ناخواســـته روانکارها دقیقا در همین نقطه رخ می‌دهد. امروزه در شرایطی که صنعت روانکار جهان در حال فاصله گرفتن از محبوب‌ترین عامل تغلیظ‌کننده خود یعنی لیتیوم است، موضوع سازگاری جایگزین‌ها به یکی از داغ‌ترین مباحث فنی تبدیل شده است. در همین راستا، شرکت تولیدکننده گریس Eldon's S.A در آتن یونان، پژوهش جامعی را برای بررسی میزان سازگاری سه نوع جایگزین بالقوه با گریس‌های لیتیومی انجام داده که نتایج آن از وجود سطوح قابل‌توجهی از ناسازگاری پرده برمی‌دارد و بر ضرورت تقویت روش‌های ارزیابی سازگاری در صنعت تاکید می‌کند.



وقتی گریس‌ها با هم مخلوط می‌شوند؛ تفاوت بنیادین روغن و گریس در تجهیزات صنعتی

برخلاف بخش خودرویی که مشخصات عملکردی روانکارها معمولا هر چند سال یک‌بار ارتقا می‌یابد، مصرف‌کنندگان در بخش صنعتی به ندرت نوع روانکار تجهیزات خود را تغییر می‌دهند. «جرج اس. دودوس»، مهندس شیمی شرکت Eldon's، در کنفرانس بین‌المللی تریبولوژی در اسلینگن آلمان با اشاره به این موضوع تصریح کرد که استفاده مداوم از یک محصول ثابت در کارخانه‌های صنعتی، عملکرد روان و پایدار تجهیزات را تضمین می‌کند، اما گاهی شـــرایط بازار یا مقررات، تغییر روانکار را اجتناب‌ناپذیر می‌سازد.

به گفته دودوس، هنگام تعویض روغن‌های روانکار، معمولا امکان تخلیه کامل روغن قبلی وجود دارد؛ امـــا در کاربردهایی که با گریس روانکاری می‌شوند، خارج کردن صددرصدی گریس قبلی از یاتاقان‌ها و محفظه‌ها عملا غیرممکن اســـت. بنابراین با وجود تمام هشـــدارهای فنی، اختلاط گریس قدیم و جدید اجتناب‌ناپذیر خواهد بـــود. پیامدهای این اختلاط بسیار پیچیده و غیرقابل پیش‌بینی اســـت؛ چراکه ناســـازگاری می‌تواند ناشی از واکنش‌های شیمیایی میان عوامل تغلیظ‌کننده (Thickeners)، روغن‌های پایه یا بسته‌های افزودنی باشد. این پدیده ممکن است به سفت شدن بیش‌ازحد یا نرم شدن شدید گریس منجر شود که در هر دو حالت روانـــکاری ناقص را در پی دارد. همچنین احتمـــال جدایش روغن‌پایه از ساختار گریس و خشک و سخت شدن توده تغلیظ‌کننده وجود دارد؛ اتفاقی که به‌تدریج باعث افت راندمان، افزایش سایش قطعات، کوتاه شدن فواصل گریس‌کاری مجدد، افزایش هزینه‌های تعمیر و نگهداری و حتی شکست فاجعه‌بار سیستم روانکاری می‌شود.

چرا سهم گریس‌های لیتیومی در جهان رو به کاهش است؟

افزایش موارد تغییر گریس در صنایع، نتیجه مســـتقیم افول محبوبیت گریس‌های پایه لیتیوم است. اوج سلطه این گریس‌ها به اواخر دهه گذشته بازمی‌گردد که محصولات ساخته‌شده با تغلیظ‌کننده‌های لیتیوم ساده و لیتیوم کمپلکس در مجموع سه چهارم (۷۵ درصد) تولید جهانی گریس را به خود اختصـــاص داده بودند. اما جهش شـــدید قیمت هیدروکسید لیتیوم به‌دلیل رقابت تقاضا از سوی صنعت تولید باتری خودروهای برقی، تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان را به جســـت‌وجو برای جایگزین‌های اقتصادی‌تر و در دسترس‌تر واداشـــت؛ به‌طوری که بر اساس آمار انجمن ملی گریس روانکار (NLGI) در ســـال ۲۰۲۵، سهم جهانی گریس‌های پایه لیتیوم تا سال ۲۰۲۴ به تنها ۵۷ درصد سقوط کرد.

علاوه‌بر عامل قیمت، فشـــارهای نظارتی و زیست‌محیطی نیز این روند را تسریع کرده‌اند. آژانس مواد شیمیایی اروپا (ECHA) پیشنهاد طبقه‌بندی لیتیوم به‌عنوان یک ماده سمی برای تولیدمثل (رده ۱A) را مطرح کرده که در صورت تصویب نهایی، درج برچســـب مواد شیمیایی خطرناک را برای محصولات حـــاوی مقادیر بالای این ماده الزامی می‌کند و کاربرد آن را در بسیاری از صنایع محدود خواهد ســـاخت. از ســـوی دیگر، لیتیوم از نظر شاخص‌های پایداری نیز امتیازات منفی دارد؛ زیرا برخی روش‌های استخراج لیتیوم نیازمند مصرف حجم عظیمی از آب است و ردپای کربن آن به مراتب بالاتر از تغلیظ‌کننده‌های معدنی جایگزین همچون کلسیم ارزیابی می‌شود.

تردید در اعتبار جداول سنتی سازگاری و ضرورت گذار تدریجی

هرچند در صنعت روانکار جداول متعددی از ســـوی منابع مختلف برای نشان دادن ســـازگاری یا ناسازگاری ترکیب‌های گوناگون گریس منتشر شده است، اما پژوهشگران شرکت Eldon's اعتبار مطلق این جداول را زیر سوال می‌برند؛ چراکه نتایج آزمایش‌های آن‌ها نشان داد میزان ناسازگاری به شدت به نوع فرمولاسیون دقیق و تعریف معیار سازگاری بستگی دارد. با این حال، کارشناسان تاکید دارند که این ریسک‌ها به معنای ممنوعیت تغییر گریس نیست، بلکه نیازمند مدیریت هوشمندانه است. بررسی دقیق سازگاری پیش از انتخاب جایگزین، انجام فرآیند گذار به‌صورت تدریجی و پایش مستمر وضعیت مخلوط گریس در طول دوره انتقال، کلیدی‌ترین راهکارهایی هستند که می‌توانند تجهیزات صنعتی را در برابر آسیب‌های ناشی از تغییر فرمولاسیون مصون نگه دارند.



تکنولوژی هیبرید خاص «فراری»



فناوری هیبریدی در محصولات اسپرت فراری، برخلاف تصور رایج، صرفا راهکاری برای کاهش مصرف سوخت و آلایندگی نیست؛ بلکه ابزاری مهندسی برای افزایش قدرت، بهبود پاسخ‌دهی موتور و ارتقای چسبندگی خودرو محســـوب می‌شود. این رویکرد از تجربه‌های فراری در مسابقات فرمول‌یک و سامانه بازیابی انرژی جنبشی KERS الهام گرفته است. در مدل SF۹۰ استرادالە، پیشرانه ۴ لیتری V۸ توین-توربو با سه موتور الکتریکی ترکیب شده و مجموع قدرت مجموعه به هزار اسب‌بخار متریک می‌رسد. دو موتور الکتریکی روی محور جلو، علاوه‌بر ایجاد سامانه چهارچرخ‌محرک، امکان توزیع مستقل گشتاور میان چرخ‌ها را فراهم می‌کنند. موتور سوم نیز میان پیشرانه بنزینی و جعبه‌دنده قرار گرفته و در پرکردن افت گشتاور و بهبود شتاب‌گیری نقش دارد. در مدل GTB۲۹۶، فراری مسیر متفاوتی را با پیشرانه ۳ لیتری V۶ توین-توربو و یک موتور الکتریکی محوری در عقب دنبال کرده است. خروجی ترکیبی این مجموعه به ۸۳۰ اسب‌بخار متریک می‌رسد و خودرو می‌تواند مسافتی را در حالت تمام‌برقی طی کند. در اثر خودرو F۸۰ نیز فناوری هیبریدی با سه موتور الکتریکی و سامانه‌های مدیریت انرژی پیشرفته، عملکردی نزدیک به خودروهای مسابقه‌ای فراهم می‌کند. هدف نهایی فراری، هماهنگی قدرت الکتریکی و احتراقی بدون قربانی کردن هیجان رانندگی است.

نظرسنجی
Poll

۳۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۶۱۶

علت اصلی رد معاینه‌فنی خودروها چیست؟

۱- عدم‌دقت و توجه مالکان به نگهداری صحیح از خودرو ۲- قدیمی بودن تکنولوژی ساخت پیشرانه خودروهای مورد استفاده

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۶۱۵



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد زیر می‌تواند ایمنی سرنشینان خودروها را ارتقا دهد و منجر به کاهش آمار تلفات و مرگ‌ومیر در حوادث احتمالی شود؟

گزینه ۱ ۳۵ درصد
گزینه ۲ ۲۵ درصد
گزینه ۳ ۴۰ درصد

در پاسخ به این پرسش ۳۵ درصد به گزینه یک یعنی ایجاد بسترهای لازم جهت فرهنگ‌سازی صحیح رانندگی ایمن و ۲۵ درصد به گزینه دوم یعنی سخت‌گیری بیشتر پلیس راهور برای بستن کمربندی‌های ایمنی سرنشینان و ۴۰ درصد به گزینه سوم یعنی استفاده بیشتر سیستم‌های ایمنی به‌روز توسط خودروسازان داخلی رأی داده بودند.

دلیل موفقیت «نیسان» در بازار بلندقامتان میان‌سایز چیست؟

«پت‌فایندر»؛ گزینه جذاب ژاپنی



نیسان پت‌فایندر ۲۰۲۶ یکی از شاسی‌بلندهای سه‌ردیفه این خودروساز ژاپنی است که با به‌روزرسانی طراحی ظاهری، تجهیزات بیشتر و حفظ پیشرانه ۶ سیلندر تنفس‌طبیعی، برای رقابت در بازار خودروهای خانوادگی آماده شده است.

در این مدل، طراحی جلو و عقب خودرو بازنگری شده و جلوپنجره بزرگ‌تر با جزئیات متفاوت، سپرهای بازطراحی‌شده و چراغ‌های LED شاخص، چهره‌ای قدرتمند به این مدل بخشیده‌اند. در نمای جلو، جلوپنجره بزرگ نیسان با تزئینات مشکی و خاکستری، در کنار چراغ‌های باریک LED و چراغ‌های روشنایی روز، هویت بصری مدرنی ایجاد کرده است. کاپوت عضلانی و خطوط برجسته روی بدنه نیز بر شخصیت مستحکم این شاسی‌بلند تاکید دارند. در نمای جانبی، گلگیرهای برجسته، رینگ‌های آلیاژی ۱۸ یا ۲۰ اینچی و خطوط ممتد بدنه دیده می‌شوند. در قسمت عقب نیز چراغ‌های LED کشیده، سپر جدید و طراحی هماهنگ درِ صندوق، ظاهر خودرو را تکمیل می‌کنند. نیسان نسخه Rock Creek را برای مشتریانی در نظر گرفته که به قابلیت‌های خارج جاده‌ای علاقه دارند. این تیپ از جلوپنجره و سپرهای اختصاصی، رینگ‌های ۱۸ اینچی مشکی با تایرهای آل‌ترین و ارتفاع بیشتر از سطح زمین بهره می‌برد. ارتفاع از زمین در این نسخه به ۱۹۵ میلی‌متر می‌رسد. کابین پت‌فایندر ۲۰۲۶ با تمرکز بر راحتی خانواده‌ها طراحی شده است. این خودرو قابلیت حمل ۷ یا ۸ نفر سرنشین را دارد و در تیپ‌های مختلف با صندلی‌های پارچه‌ای، TailorFit و چرم نیمه‌آنیلین عرضه می‌شود. نسخه Platinum از صندلی‌های چرمی با دوخت لوزی‌شکل، تزئینات داخلی با طرح چوب و متریال باکیفیت‌تر استفاده می‌کند. نمایشگر لمسی ۱۲.۳ اینچی سیستم اطلاعات-سرگرمی، شارژر بی‌سیم تلفن‌همراه، تهویه‌مطبوع سه‌منطقه‌ای و سیستم صوتی Bose با ۱۳ بلندگو در تیپ‌های بالاتر، بخشی از امکانات این خودرو هستند. همچنین نمایشگر دیجیتال ۱۲.۳ اینچی پشت فرمان و هدآپ‌دیسپلی در نسخه Platinum ارائه می‌شوند. از دیگر تجهیزات قابل‌توجه می‌توان به سقف پانورامیک، صندلی‌های جلو مجهز به گرم‌کن و سردکن، درِ صندوق برقی با قابلیت باز شدن حرکتی و دوربین دید ۳۶۰ درجه اشاره کرد. سامانه EZ Flex نیز با جابه‌جایی و خم شدن صندلی‌های ردیف دوم، دسترسی به ردیف سوم را آسان‌تر می‌کند. قلب تپنده نیسان پت‌فایندر ۲۰۲۶ یک موتور ۳.۵ لیتری V۶ تنفس‌طبیعی با کد VQ۳۵DD است. این پیشرانه با بلوک و سرسیلندر آلومینیومی، ۲۴ سوپاپ و سیستم تزریق مستقیم سوخت، در تیپ‌های استاندارد ۲۸۴ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۱ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. در نسخه Rock Creek، خروجی موتور به ۲۹۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۶۶ نیوتون‌متر گشتاور افزایش یافته است. نیروی موتور از طریق جعبه‌دنده ۹ سرعته اتوماتیک به چرخ‌های جلو یا هر چهار چرخ منتقل می‌شود. سامانه چهارچرخ‌محرک هوشمند در کنار حالت‌های مختلف رانندگی و کنترل حرکت در سرازیری، توانایی حرکتی خودرو را در مسیرهای دشوار افزایش می‌دهد. سیستم تعلیق جلو از نوع مستقل مک‌فرسون و محور عقب از نوع مستقل چنداتصالی است. نسخه Rock Creek نیز از تنظیمات اختصاصی آفرودی کمک‌فنرها بهره می‌برد. ظرفیت یدک‌کشی خودرو بسته به تیپ و تجهیزات به ۲۷۲۲ کیلوگرم می‌رسد. نیسان پت‌فایندر ۲۰۲۶ در بازار ایالات‌متحده با قیمت پایه ۳۹ هزار و ۹۹۰ دلار برای تیپ SV عرضه می‌شود. قیمت تیپ Rock Creek برابر با ۴۵ هزار و ۹۰ دلار، تیپ SL برابر با ۴۲ هزار و ۵۹۰ دلار و نسخه Platinum برابر با ۴۹ هزار و ۷۹۰ دلار است. در مدل‌های چهارچرخ‌محرک، قیمت‌ها به‌ترتیب از ۴۱ هزار و ۴۵،۹۹۰ هزار و ۴۴،۹۰ هزار و ۵۹۰ و ۵۱ هزار و ۷۹۰ دلار آغاز می‌شوند.





پیامک
SMS

نگهداری از تایر خودرو

چه عواملی سبب خرابی تایرهای خودرو می‌شود؟ نحوه نگهداری صحیح از این قطعه چگونه است؟

۰۹۱۳***۷۱۰۳

تایر خودرو از مهم‌ترین قطعات آن به‌شمار می‌رود و وظیفه هدایت و حفظ ایمنی خودرو را در زمان حرکت برعهده دارد. بر این اســاس عمرمفید این قطعه با مقدار مسافت طی‌شده و نوع نگهداری از آن ارتباط مستقیم دارد. معمولا از جمله دلایل اصلی خرابی زودهنگام لاســتیک تنظیم نبودن فشــار باد تایر، عدم تنظیــم صحیح جلوبندی و تنظیم فرمان و برخورد با جسم خارجی است. با مشاهده هریک از عیوب ذکرشده بی‌تعلل نسبت به تنظیم باد یا تعویض لاستیک اقدام کنید. زیرا یکی از بدترین اتفاقاتی که ممکن اســت برای هر راننده‌ای رخ دهد، ترکیدن یا پنچر شدن لاستیک در زمان حرکت است. همچنین باید به این مورد توجه داشته باشید که همواره پس از ۲ ساعت رانندگی به‌طور پیوسته، حدود ۱۰ دقیقه در مکانی متوقف شوید تا تایرهای خودرو در این فاصله زمانی خنک شده و به‌اصطلاح استراحت کنند. با این کار عمر مفید لاستیک افزایش خواهد یافت.

طراحی چراغ خودرو

چرا چراغ‌های خودروها را بزرگ و عریض طراحی نمی‌کنند تا هنگام رانندگی در شب، میدان دید راننده محدود نباشد؟

۰۹۳۵***۲۶۳۹

ابتدا باید گفت ضعف نور چراغ در شــب به‌دلیل سرعت خودرو اســت. یعنی به‌میزان افزایش ســرعت خودرو، میدان نور تولیدی نیز کاهش خواهد یافت. طراحی چراغ خــودرو مانند برخی از قطعات نیســت و بزرگ بودن یا کوچک بودن آن ربطی به کاهش نور یا افزایش گستره نور در سطح جاده ندارد. مهم‌ترین عاملی که هنگام طراحی این قطعه باید به آن توجه شود، شکست نوری تولیدشده توسط آینه و عدسی چراغ است. این عامل می‌تواند سبب افزایش گستره نور شود. بر این اساس در سال‌های اخیر سیستم نوری خودروها در کنار دیگر اجزای آن‌ها پیشرفت چشمگیری داشته و از عدسی شکست نور در این بخش استفاده می‌شود تا نور را در نقطه‌ای متمرکز کند و به‌این ترتیب میدان دید رانندگان بهتر شده است.

نحوه شارژ شدن باتری خودروهای پاک

در صنعت خودروسازی دو نوع خودرو پاک وجود دارد؛ یکی پلاگین-هیبرید و دیگری الکتریکی؛ این دو مدل خودرو در بحث شارژگیری چه تفاوتی با یکدیگر دارند؟

هردانی-تهران

هیبرید بــه خودرویی گفته می‌شــود کــه از دو موتور احتراق‌داخــلی و الکتریــکی بهــره می‌بــرد. موتــور احتراق‌داخلی در خودروهای هیبریدی نقش یک ژنراتور را ایفا کــرده و با محترق کردن ســوخت، نیروی لازم را جهت تامین شــارژ باتری فراهم می‌کند. بر این اساس برای تسریع در زمان شارژ شدن باتری، مهندسان نسخه پلاگین-هیبرید را طراحی کردند که به‌وسیله برق شهری یا به‌عبارت دیگر، توســط یک منبع خارجی، باتری این مدل خودروها شارژ می‌شود. اما در خودروهای الکتریکی هیچ‌گونه موتور احتراق‌داخلی تعبیه نشده و خودرو تنها به‌وسیله نیروی الکتریــکی حرکت می‌کند. با این حال، خودروهــای پلاگین-هیبرید در بخش مرتبط با شــارژ توســط منبع خارجی، به خودروهای الکتریکی شباهت دارند. همین‌طــور نباید این نکتــه را فراموش کرد که خودرو پلاگین-هیبرید مسافت نسبتا کمی را می‌تواند با حالت تمام‌الکتریکی بپیماید. اما خودروهای الکتریکی با پیشرفت تکنولوژی در این عرصه می‌توانند مسافت‌های بیش از ۳۰۰ کیلومتر را بپیمایند.

تلگرام
Telegram

چرا رنگ بدنه برخی خودروهای چینی آن‌چنان که باید کیفیت ندارد؟

یکی از انتقاداتی که در سال‌های اخیر درباره برخی خودروهای چینی مطرح می‌شود، کیفیت نه چندان مناسب پوشش رنگ بدنه آن‌ها درمقایسه با محصولات باسابقه ژاپنی، آلمانی و کره‌ای است. اما آیا این مساله به فناوری رنگ‌سازی چین مربوط است یا باید ریشه آن را در فرآیند تولید و کنترل کیفیت جست‌وجو کرد؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

کیفیــت رنــگ خــودرو صرفا به نوع رنگ مصرفی وابســته نیست. آماده‌سازی ســطح، چربی‌زدایی، فسفاته‌کردن، پوشش الکتروفورزی E-Coat، اجــرای آســتر و لایــه نهایی کلیرکوت، همگی در دوام و چســبندگی رنگ نقش دارند. اگر دما، زمــان پخت یا ضخامت لایه‌ها به‌درســتی کنترل نشود، احتمال ایجاد ترک، پوسته شدن و کاهش مقاومت در برابــر عوامل محیطی افزایــش می‌یابــد. بنابراین حتی اســتفاده از رنگ مرغوب نیز ضعف فرآیند تولید را جبــران نمی‌کند. ناگفتــه نماند کــه ضخامت رنگ روی بدنه نیز بسیار مهم اســت که در برخی محصــولات چینی، این بخش از وضعیت مناسبی برخوردار نیست.

شکیبافرد

برخی خودروســازان چینی برای رقابت قیمــتی و کاهــش هزینه تولیــد، ممکن اســت در انتخاب مواداولیه، تعــداد مراحل پرداخت نهایی یا کنترل کیفی سخت‌گیری کمتری داشته باشــند. همچنین سرعت توسعه محصولات و تفاوت ســطح فناوری میــان کارخانه‌ها می‌توانــد موجــب ناهماهنــگی کیفیت در این بخش شــود. البته نمی‌توان تمــام خودروهای چینی را بــا یک معیار ارزیــابی کرد؛ زیرا برخی تولیدکنندگان این کشور به فناوری‌های پیشرفته رنگ‌آمیزی و تجهیزات مدرن مجهز شده‌اند.

بهنودی

Message

صدای مشتری
۸۸۳۰۶۷۶۱

خدمات‌رسانی نامطلوب!

خــودرو خــارجی دارم و مــدتی پیش جهت ســرامیک بدنه آن، به یــک مجموعه نسبتا مشــهور که در زمینه تیونینگ خودرو فعال اســت، مراجعه کــردم. درنهایت انجام ایــن کار روی بدنه خودرویــم حدود ۱۰ روز زمان بــرد. با این حال به‌فاصلــه یک هفته از دریافت خودرویــم از مجموعه مذکور، حین شست‌وشــوی بدنه آن متوجه شــدم رنگ بخش‌هایی از بدنه به‌شــدت کدر شده است. با مراجعه مجدد به این مرکز، تکنسین دلیل این امــر را بی‌دقتی در نگهــداری از خودرو دانست و حاضر نشد در این رابطه مسئولیتی را برعهده گیرد!

صالحی نیا-تهران



کشف لاستیک‌های قاچاق ۱۰ میلیاردی از یک واحد صنفی در خمینی‌شهر

فرمانده انتظامی شهرستان خمینی‌شـــهر از کشف ۲۷۰ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۱۰ میلیارد ریال در بـــازرسی ماموران انتظامی از یک واحد صنفی خبر داد. به گزارش «بازار» سرهنگ علی سبحانی اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصای فرماندهی انتظامی شهرستان خمینی‌شهر با اشراف اطلاعاتی و اقدامات هوشمندانه خود از دپوی لاستیک در انبار یک مغازه لاستیک‌فروشی مطلع و موضوع را در دستور کار قرار دادند.» وی افزود: «ماموران پس از کسب اطلاعات لازم طی هماهنگی با مرجع قضائی از محل بازید کردند که در نتیجه تعداد ۲۷۰ حلقه لاستیک خودروهای سبک و سنگین به ارزش ۱۰ میلیارد ریال را کشف کردند.»
فرمانده انتظامی شهرستان خمینی‌شهر با اشـــاره به این‌که کالاهای کشف‌شده برابر تبصره ۴ ماده ۱۸ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز در حکم کالای قاچاق محســـوب شده است، تصریح کرد: «در این خصوص پرونده تشکیل و برای رسیدگی به اداره تعزیرات حکومتی ارسال شد.»

کاهش اختلاف بهای لاستیک میان کارخانه و بازار؛

قیمت رسمی انواع تایر افزایش یافت؛ توزیع رانت بین عده‌ای خاص محدود شد!

با وجود اختلاف قیمت تایر بین کارخانه و بازار که پیش از این به حدود ۶۰ درصد رسیده بود، اصلاح ۳۰ درصدی نرخ تایر توسط کارخانجات، می‌تواند در نهایت سبب کاهش قیمت این محصول در بازار شود



سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

قیمت محصولات چهار تایرساز بزرگ کشـــور از این هفته افزایش یافت. به گزارش خبرنگار روزنامه «دنیای‌خودرو» شرکت‌های «کویر تایر»، «بارز»، «یزد تایر» و «آرتاویل تایر» قیمت محصولاتشـــان را تا ۳۳ درصد افزایش دادند. این اصلاح قیمت در شرایطی صورت گرفت که به‌گفته رئیس هیات‌مدیره شرکت «یزد تایر» میزان اختلاف قیمـــت کارخانه با بازار انواع تایر در ایران به حدود ۶۰ درصد نیز رسیده بود . با اصلاح حدود ۳۰ درصدی قیمت‌های فروش توسط کارخانجات می‌توان انتظار داشت که اختلاف بهای کارخانه و بازار تایر کاهش یابد. به گزارش خبرنگار ما طبق نامه‌ای که از ســـوی تایرسازان به ســـازمان بورس اوراق بهادار تهران جهت اطلاع‌رسانی به سهامداران ارائه شده، این اصلاح قیمت در ماه پایانی منتهی به سی‌ام آذرماه سال ۱۴۰۵ حدود ۱۸ هزار میلیارد ریال درآمد بیشتر عاید کارخانجات تایر می‌کند. قبلا این درآمدهـــا در قالب رانت و اختلاف قیمت عاید عده‌ای خاص می‌شد!

براساس اطلاعات دریافتی خبرنگار روزنامه «دنیای‌خودرو» چهار شرکت بزرگ تولیدکننده تایر کشـــور شـــامل «کویر تایر»، «بارز»، «یزدتایر» و «آرتاویل تایر»، فهرست جدید قیمت محصولات خود را در آخرین روزهای هفته گذشـــته اعلام کردند. براســـاس نرخ‌های جدید اعلام‌شده، قیمت محصولات این شرکت‌ها با افزایش تا ۳۳ درصدی همراه شده است؛ تصمیمی



که می‌تواند معـــادلات بازار تایر و هزینه تامین یکی از کالاهـــای مصرفی ضروری در صنعت حمل‌ونقل را به شکل مثبت تغییر دهد و موجب تنظیم قیمت‌ها در بازار شود.
افزایش قیمت تایر در شـــرایطی رقم خورده است که تولیدکنندگان این صنعت طی ماه‌های گذشته با رشد هزینه‌های تولید، دشـــواری تامین مواداولیه، تغییر مبادی و نرخ‌های ارزی و افزایش هزینه‌های لجستیکی مواجه بوده‌اند. صنعت تایر به دلیل وابستگی بخشی از مواداولیه و تجهیزات خود به واردات، از تغییرات نرخ ارز و محدودیت‌های تجاری تاثیر می‌پذیرد و همین موضوع فشار قابل توجهی بر ساختار هزینه‌ای کارخانه‌ها وارد کرده است.
در این میان، افزایـــش قیمت محصولات چهار تولیدکننده بزرگ کشـــور از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ چراکه «کویر تایر»، «بارز»، «یزدتایر» و «آرتاویل تایر» سهم قابل توجهی از بازار داخلی را در اختیار دارند و تغییر نرخ فروش آن‌ها می‌تواند بر روند فعالیت شـــبکه توزیع و تعادل قیمتی بازار مصرف اثرگذار باشد.
واقعیت این است که صنعت تایر کشـــور در سال‌های اخیر با دو مطالبه همزمان روبه‌رو بوده است؛ از یک سو تولیدکنندگان خواســـتار اصلاح قیمت‌ها متناسب با رشد هزینه‌های تولید هستند و از سوی دیگر، مصرف‌کنندگان انتظار دارند بازار از نوسانات شدید قیمتی و کاهش قدرت خرید آن‌ها در امان بماند. در چنین شرایطی، سیاستگزاری در بازار تایر باید به‌گونه‌ای باشـــد که ضمن تامین منافع منطقی تولیدکنندگان و اســـتمرار تولید، امکان دســـترسی مصرف‌کنندگان به محصولات باکیفیت و استاندارد، توام با کاهش سودجویی عده‌ای از شکاف قیمت تایر از کارخانه تا بازار حفظ شود.
افزایش قیمت محصولات چهار تایرساز بزرگ کشـــور بار دیگر ضرورت توجه به هزینه‌های واقعی تولید، تامین پایدار مواداولیه و شفافیت در فرآیند قیمت‌گذاری این صنعت را برجسته می‌کند. بدون تردید، تداوم تولید و حفظ ظرفیت کارخانه‌های تایرسازی نیازمند سیاست‌های اقتصادی قابل پیش‌بینی است؛ اما در کنار آن، نظارت بر شبکه توزیع باید مورد توجه قرار گیرد

حضور زنجیره صنعت تایر و لاستیک در سالن ویژه نمایشگاه

با حمایـــت انجمن زنجیره تامین مواداولیه و تولیـــد تایر، تیوب، روکش و لاستیک استان تهران، ظرفیت‌ها و توانمندی‌های اعضای انجمن و صنایع وابسته در قالب یک سالن ویژه در هفتمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته معرفی می‌شود. این حضور، فرصتی برای ارتباط مســـتقیم تولیدکنندگان و تامین‌کنندگان با شـــرکت‌های حمل‌ونقل و مدیران ناوگان اســـت؛ از شناخت نیازهای عملیاتی و معرفی محصولات تا توسعه همکاری‌های تجاری در زنجیره تامین حمل‌ونقل.

۲۶ تا ۲۹ آذر ۱۴۰۵ نمایشگاه بین‌المللی تهران

Tehran LogiTrans
حامیان نمایشگاه
Tehran Tire & Rubber Supply Chain Association
TTR
جزئیات همراهی در اسلاید بعد

سایت نمایشگاه: https://tehranlogitrans.ir
ثبت‌نام: https://register.miladfair.com
اینستاگرام: https://www.instagram.com/tehran.logitrans/
کانال بله: https://ble.ir/tehranlogitrans

برگزار کننده: شرکت نمایشگاهی میلاد نور
۰۹۹۰۱۹۸۱۹۱۲ - ۰۲۱ ۸۸۸۸۰۲۳۶
info@miladfair.com
www.miladfair.com

سیستم ترمز بی‌نظیر آکورا «NSX»



سیستم ترمز آکورا NSX یکی از فناوری‌های پیشرفته این سوپراسپرت ژاپنی است که با هدف دستیابی به قدرت توقف بالا، پایداری حرارتی و بازیابی انرژی طراحی شده است. این خودرو از مجموعه ترمزهای پرفورمنس شرکت برمبو Brembo بهره می‌برد که در محور جلو به کالیپرهای آلومینیومی مونوبلاک ۶ پیستونه و دیسک‌های تهویه‌شونده ۱۴/۵ اینچی مجهز شده است. در محور عقب نیز کالیپرهای ۴ پیستونه با دیسک‌های ۱۴ اینچی وظیفه کاهش سرعت را بر عهده دارند. نکته مهندسی مهم در NSX، هماهنگی ترمزهای اصطکاکی با سیستم بازیابی انرژی الکتریکی است. فناوری Electro–Servo Braking با مدیریت دقیق فشار ترمز، عملکرد سیستم مکانیکی و ترمز احیاکننده را هماهنگ می‌کند تا علاوه بر ایجاد حس طبیعی و خطی پدال، انرژی جنبشی خودرو به الکتریسیته تبدیل و به باتری هیبریدی منتقل شود. آکورا همچنین برای افزایش مقاومت حرارتی، امکان سفارش دیسک‌های سرامیک کربنی را فراهم کرده است. این مجموعه با کاهش وزن قطعات چرخشی و مقاومت بیشتر در برابر افت عملکرد حرارتی، توانایی NSX را در رانندگی پرفشار و پیست افزایش می‌دهد.

حمایت از قطعه‌سازان در کشورهای صنعتی به چه شکل است؟

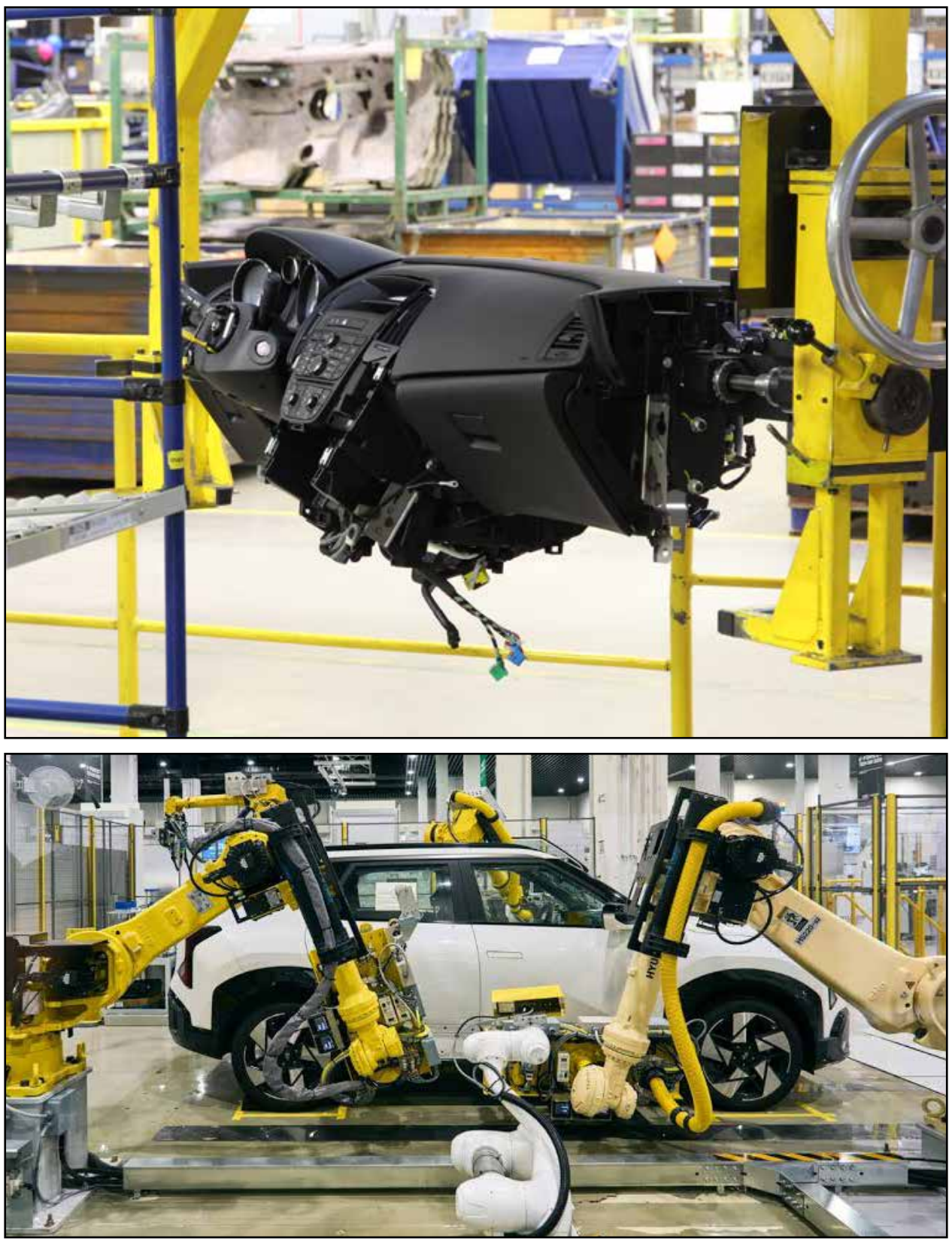
نسخه ارزان خودرو از کارخانه های تولید مواد اولیه می‌گذرد

تجربه کشورهای صنعتی نشان می‌دهد پاسخ این پرسش که آیا دولت‌ها به قطعه‌سازان یارانه می‌دهند؟ مثبت است؛ اما شکل حمایت در همه کشورها یکسان نیست



میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

صنعت خودرو در جهان دیگر صرفا میدان رقابت خودروسازان بر سر طراحی، فناوری، کیفیت و قیمت نهایی نیست. بخش مهمی از این رقابت، پیش از ورود مواداولیه به خطوط تولید آغاز می‌شود؛ جایی که دولت‌ها با سیاست‌های مالی، تجاری و صنعتی تلاش می‌کنند هزینه تامین نهاده‌ها را کنترل کنند و اجازه ندهند نوسان بازار مواداولیه، مزیت رقابتی تولیدکنندگان را از بین ببرد. در چنین شرایطی، ارزان‌سازی خودرو فقط به افزایش تیراژ، کاهش هزینه مونتاژ یا توسعه پلت‌فرم‌های مشترک محدود نمی‌شود؛ بلکه ساختار تامین مواداولیه و نحوه توزیع آن در زنجیره ارزش نیز اهمیت تعیین‌کننده‌ای دارد. بررسی سیاست‌های صنعتی کشورهایی نظیر کره‌جنوبی، چین، آمریکا و اعضای اتحادیه‌اروپا نشان می‌دهد دولت‌ها از ابزارهای مختلفی برای حمایت از تولیدکنندگان قطعات استفاده می‌کنند. البته همه این حمایت‌ها به معنای فروش مستقیم مواداولیه با قیمت یارانه‌ای نیست. در بسیاری از اقتصادهای صنعتی، کاهش تعرفه واردات، تامین مالی ارزان، ضمانت اعتباری، سرمایه‌گذاری در صنایع بالادستی و قراردادهای بلندمدت تامین، جایگزین قیمت‌گذاری دستوری شده است. هدف مشترک این سیاست‌ها، کاهش هزینه تمام‌شده تولید و افزایش قدرت پیش‌بینی‌پذیری بنگاه‌های صنعتی است.



کره‌جنوبی؛ حمایت از مواداولیه در کنار تامین مالی قطعه‌سازان

یکی از نمونه‌های قابل توجه در این زمینه، کره‌جنوبی است؛ کشوری که صنعت خودرو آن به شدت به صادرات وابسته است و هرگونه افزایش هزینه تولید می‌تواند موقعیت خودروسازان و قطعه‌سازان این کشور را در بازارهای جهانی تحت‌تاثیر قرار دهد. وزارت تجارت، صنعت و منابع کره‌جنوبی در راهبرد «هدایت جهانی و تحرک آینده» اعلام کرده است که تامین مالی سیاستی صنعت خودرو در سال ۲۰۲۶ به بیش از ۱۵ تریلیون‌وون خواهد رسید. نکته مهم‌تر در این برنامه، پیش‌بینی سهمیه‌های تعرفه‌ای برای مواداولیه مورد استفاده در تولید خودرو و قطعات است. به این ترتیب، دولت علاوه‌بر حمایت مالی از بنگاه‌ها، از ابزار سیاست تجاری برای کاهش فشار هزینه‌ای مواداولیه نیز استفاده می‌کند.

این سیاست در کنار حمایت از قطعه‌سازان فعال در بازارهای خارجی و ارائه تسهیلات بلندمدت با نرخ پایین‌تر، طراحی شده است. کره‌جنوبی همچنین برای سال ۲۰۲۶ بودجه مشوق خودروهای برقی را به ۹۳۶ میلیاردوون افزایش داده است؛ رقمی که نسبت به ۷۱۵ میلیاردوون اعلام‌شده برای سال ۲۰۲۵ رشد قابل توجهی دارد. اهمیت تجربه کره‌جنوبی در این است که دولت، قطعه‌ساز را صرفا دریافت‌کننده تسهیلات بانکی نمی‌بیند. این سیاست مجموعه‌ای از ابزارها را در بر می‌گیرد که از هزینه واردات مواداولیه تا سرمایه‌گذاری در تولید قطعات نسل آینده را پوشش می‌دهد. به بیان دیگر، اگر بنگاه قطعه‌سازی برای تامین فولادهای ویژه، مواد پلیمری مهندسی یا تجهیزات الکترونیکی با هزینه بالایی مواجه باشد، حمایت مالی به تنهایی نمی‌تواند مشکل رقابت‌پذیری آن ر برطرف کند.

چین؛ یارانه در بالادست مزیت در پایین‌دست

در چین، سیاست حمایت از صنعت خودرو ارتباط نزدیکی با توسعه صنایع بالادستی دارد. این کشور در طول سال‌های گذشته سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در فولاد، آلومینیوم، صنایع شیمیایی، مواد باتری و سایر نهاده‌های راهبردی انجام داده است. حمایت‌های مالی و مالیاتی از تولیدکنندگان این صنایع، در کنار توسعه ظرفیت تولید و زیرساخت‌های صنعتی، به شکل‌گیری یک زنجیره تامین گسترده و رقابتی کمک کرده است. در این الگو، دولت لزوما به هر قطعه‌ساز یارانه نقدی پرداخت نمی‌کند؛ بلکه بخشی از حمایت در نقطه‌ای از زنجیره انجام می‌شود که اثر آن می‌تواند به صنایع پایین‌دستی منتقل شود. برای مثال، توسعه ظرفیت تولید آلومینیوم و فولادهای مورد استفاده در خودرو، در صورت انتقال مزیت هزینه‌ای به خریداران صنعتی، می‌تواند قیمت تمام‌شده قطعات بدنه، شاسی و مجموعه‌های فنی را کاهش دهد. البته این الگو بدون چالش نیست. حمایت گسترده از ظرفیت‌های تولیدی در برخی صنایع می‌تواند به مازاد عرضه، رقابت قیمتی شدید و تنش تجاری با شرکای خارجی منجر شود.

نوربالا

وزارت تجارت، صنعت و منابع کره‌جنوبی در راهبرد «هدایت جهانی و تحرک آینده» اعلام کرده است که تامین مالی سیاستی صنعت‌خودرو در سال ۲۰۲۶ به بیش از ۱۵ تریلیون‌وون خواهد رسید

بنابراین، آن‌چه برای ایران اهمیت دارد، تقلید از حجم حمایت‌های چین نیست؛ بلکه شناخت سازوکار انتقال حمایت از صنایع بالادستی به تولیدکننده قطعه است

آمریکا؛ حمایت از توان تولید و نوسازی قطعه‌سازان

در ایالات‌متحده نیز سیاست حمایتی از زنجیره قطعات خودرو، به‌ویژه در دوره گذار به خودروهای برقی و فناوری‌های جدید، اهمیت پیدا کرده است. در این کشور، حمایت دولت فقط به تولید خودرو محدود نمی‌شود و تامین مالی، تضمین سرمایه‌گذاری و کمک به نوسازی خطوط تولید قطعه‌سازان نیز در دستور کار قرار دارد. تغییر فناوری خودرو، هزینه‌های سنگینی به تولیدکنندگان قطعات سنتی تحمیل می‌کند. قطعه‌سازی که سال‌ها برای موتور احتراق داخلی، سیستم سوخت‌رسانی یا مجموعه انتقال قدرت قطعه تولید کرده است، برای ورود به زنجیره خودروهای برقی به ماشین‌آلات، تجهیزات، دانش فنی و نیروی انسانی جدید نیاز دارد. اگر این تغییر بدون حمایت مالی انجام شود، احتمال خروج بخشی از تامین‌کنندگان کوچک و متوسط از بازار افزایش می‌یابد. از این رو، حمایت از سرمایه‌گذاری و نوسازی تجهیزات به‌عنوان یکی از ابزارهای حفظ ظرفیت تولید در نظر گرفته می‌شود. این تجربه نشان می‌دهد سیاست صنعتی تنها زمانی به کاهش هزینه تولید منجر می‌شود که توان فنی و مالی تامین‌کنندگان نیز حفظ شود.

اتحادیه‌اروپا؛ امنیت مواداولیه به اندازه قیمت اهمیت دارد

در اتحادیه‌اروپا، موضوع مواداولیه از زاویه دیگری نیز بررسی می‌شود. وابستگی به واردات مواد معدنی و نهاده‌های راهبردی، یکی از نگرانی‌های اصلی صنایع خودروسازی و باتری‌سازی این منطقه است. به‌همین دلیل، قانون مواداولیه حیاتی اروپا با هدف افزایش امنیت تامین، تنوع‌بخشی به مبادی واردات و توسعه ظرفیت استخراج، فرآوری و بازیافت تدوین شده است. در چنین رویکردی، دولت‌ها تلاش می‌کنند ریسک تامین مواداولیه را کاهش دهند. زیرا حتی اگر قیمت یک ماده در بازار جهانی مناسب باشد، اختلال در حمل‌ونقل، محدودیت صادراتی یا تمرکز واردات در یک کشور می‌تواند خطوط تولید را متوقف کند. از این منظر، دسترسی مطمئن به مواداولیه بخشی از سیاست کاهش هزینه تولید محسوب می‌شود؛ چراکه توقف خط تولید، هزینه‌ای به مراتب بیشتر از افزایش محدود قیمت نهاده‌ها به بنگاه تحمیل می‌کند.

حمایت از قطعه‌ساز؛ یارانه نقدی یا اصلاح ساختار تامین؟

تجربه کشورهای صنعتی نشان می‌دهد پاسخ این پرسش که آیا دولت‌ها به قطعه‌سازان یارانه می‌دهند؟ مثبت است؛ اما شکل حمایت در همه کشورها یکسان نیست. برخی دولت‌ها از کمک بلاعوض و معافیت مالیاتی استفاده می‌کنند؛ برخی هزینه واردات مواداولیه را با سهمیه تعرفه‌ای کاهش می‌دهند و گروهی نیز با تسهیلات ارزان قیمت و ضمانت‌های اعتباری، دسترسی بنگاه‌ها به سرمایه در گردش را تسهیل می‌کنند. سیاست مهم‌تر، ترکیب این ابزارهاست. برای نمونه، اگر دولت به قطعه‌ساز تسهیلات بدهد، اما مواداولیه با تاخیر و قیمت متغیر به‌دست او برسد، بخشی از منابع مالی صرف جبران هزینه‌های ناشی از بی‌ثباتی تامین خواهد شد. از سوی دیگر، اگر مواداولیه با قیمت مناسب عرضه شود اما قطعه‌ساز توان خرید نقدی را نداشته باشد، باز هم تولید با محدودیت مواجه می‌شود. بنابراین، حمایت موثر باید هم‌زمان سه ضلع را پوشش دهد: قیمت رقابتی مواداولیه، تامین پایدار و دسترسی به‌سرمایه در گردش. این سه عامل در کنار یکدیگر می‌توانند هزینه تولید قطعه را کاهش دهند و زمینه عرضه خودرو با قیمت اقتصادی‌تر را فراهم کنند.

نوربالا

قانون مواداولیه حیاتی اروپا با هدف افزایش امنیت تامین، تنوع‌بخشی به مبادی واردات و توسعه ظرفیت استخراج، فرآوری و بازیافت تدوین شده است



هشدار وزارت کشور درباره ناهماهنگی طرح‌های ترافیکی و شهرسازی

به نقل از خبرگزاری «مهر» به نقل از وزارت کشور، مسعود نصرتی در جلسه ۲۰۲ شورایعالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با انتقاد از برخی ناهماهنگی‌ها میان طرح‌های جامع حمل‌ونقل و ترافیک با طرح‌های شهرسازی و کمیسیون‌های ماده ۵، بر لزام‌الاجرا بودن مصوبات شورایعالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، هدفمندسازی بودجه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها تاکید کرد. معاون عمرانی و توسعه شهری و روستایی وزارت کشور ادامه داد: «طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک هر شهر، سندی بالادستی بوده و برای همه لازم‌الاجرا است؛ بنابراین این دو طرح باید هم‌راستا و بدون مغایرت پیاده شوند.» نصرتی خاطرنشان کرد: «یکی از آسیب‌های جدی آن است که کمیسیون ماده ۵ و مصوبات موازی در شهرها، طرح‌های بالادستی را تغییر می‌دهند؛ بدون این‌که از شورایعالی ترافیک نظرخواهی شود. بخشی از نقاط حادثه‌خیز ناشی از همین مغایرت‌ها و مصوبات کمیسیون‌های ماده ۱۰۰ و ۹۹ اســت.» معاون عمرانی و توسعه شهری و روستایی وزارت کشور با اشاره به جایگاه ایران در آمار تصادفات و تلفات جاده‌ای گفت: «کشور ما جزو پنج کشور با آمار نامناسب در این حوزه است و این وضعیت با جان و مال مردم بازی می‌کند.» نصرتی اظهار داشت: «باید علاوه بر آمار فوتی‌ها، درباره آسیب‌های نخاعی و جراحت‌های شدید نیز پاسخگو باشیم.» وی خواستار بازنگری جدی در این مسیر و تعیین تکلیف دستگاه‌های مسئول شد. معاون وزیر کشور با اشاره به بودجه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها گفت: «حدود ۱۷۰ همت بودجه در اختیار این حوزه است و باید هدفمند توزیع شود؛ نه این‌که منابع بدون اولویت و ضابطه توزیع شود.» به گفته نصرتی، در کنار این منابع، حدود ۳۰۰ همت نیز در استان‌ها توزیع می‌شود و باید در دستورالعمل بودجه مشخص شود که این منابع صرف چه اولویت‌هایی خواهد شد.

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران:

مصرف روزانه سی‌ان‌جی از ۱۸ میلیون متر مکعب گذشت

به گــزارش روزنامه «دنیای‌خودرو» بــه نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش، به نقل از «شانا» محمدصــادق عظیمی‌فر در حاشیه دیدار بــا حمید بورد، سرپرســت وزارت نفت با داویت خوداتیان، وزیر مدیریت منطقه‌ای و زیرساخت ارمنستان در جمع خبرنگاران به تغییر روند مصرف گاز طبیعی فشرده (سی‌ان‌جی) اشاره کرد و افزود: «مصرف سی‌ان‌جی در سال‌های گذشته، از سال ۱۴۰۰ به بعد، روندی نزولی داشت و ســالانه حدود یک تا ۲ میلیون مترمکعب از مصرف این سوخت کاسته می‌شد؛ اما با اجرای سیاست‌های جدید، به‌طور میانگین حدود ۱۶ تا ۱۷ درصد افزایش مصرف سی‌ان‌جی در سطح کشور محقق شده است.»

وی ادامه داد: «مصــرف روزانه سی‌ان‌جی که پیش از اجرای این طرح‌ها حــدود ۱۴.۵ میلیون مترمکعب بود، اکنون به بیش از ۱۸ میلیون مترمکعب رسیده اســت؛ به این ترتیب بیش از ۳.۵ میلیون مترمکعب به مصرف روزانه این سوخت افزوده شده است.»

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران این افزایش را نشــانه همراهی مردم دانست و گفت: «میدواریم با اجرای اقدام‌هایی که طراحی و برنامه‌ریزی شده است، دستگاه‌های متولی نیز بتوانند سهم خود را در کاهش مصرف انرژی ایفا کنند و این روند استمرار یابد.»

عظیمی‌فر با تشریح برنامه‌های تامین سوخت زمستانی مناطق دورافتاده و فاقد شبکه گازرســانی گفت: «تامین سوخت جایگزین برای مصارف خانگی و عمومی مانند فرآورده‌های نفت سفید و گاز مایع (ال‌پی‌جی) در مناطقی که تحت پوشش شبکه گاز طبیعی نیستند، طبق روال گذشته انجام می‌شود.»

وی با بیان این‌که امسال افزون بر روال معمول، تمهیدهای ویژه‌ای برای تامین سوخت جایگزین اندیشیده شده است، افزود: «امسال با توجه به احتمال بروز تنش گازی در برخی استان‌های کشور، به‌ویژه سه استان شمالی، ذخایر نفت سفید این استان‌ها تقریبا به حداکثر ظرفیت رسیده است.»

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران ادامه داد: «همچنین ذخایر ال‌پی‌جی در انبارهای این استان‌ها و استان‌های معین به حداکثر ظرفیت ذخیره‌سازی رسیده است تا در صورت بروز هرگونه تنش گازی یا چالش در تامین گاز بخش‌های خانگی و عمومی، امکان توزیع سوخت جایگزین در سریع‌ترین زمان ممکن فراهم باشد.»

کاهش رشد مصرف فرآورده‌های نفتی با همراهی مردم

درباره تاثیر اقدام‌های فرهنگی و سیاست‌های مدیریت مصرف بر کاهش مصرف فرآورده‌های نفــتی بیان کرد: «تا ابتدای اســتقرار دولت چهاردهم، روند مصرف بــرخی فرآورده‌ها صعودی بود؛ برای نمونه، میانگین رشد سالانه مصرف بنزین حدود ۶ درصد و مصرف نفت‌گاز حدود ۴ درصد بود و مصرف ال‌پی‌جی نیز روند افزایشی داشت. فقط در بخش نفت سفید، به‌دلیل توسعه گازرسانی، روند مصرف متفاوت بود.»

وی با اشاره به تمرکز بر مدیریت و بهینه‌سازی مصرف انرژی از ابتدای دولت چهاردهم گفت: «مجموعه‌ای از اقدام‌هایی متناسب با شرایط و ویژگی‌های هر یک از فرآورده‌های نفتی در دستور کار قرار گرفت که نتیجه آن، بهبود روند مصرف و حتی منفی شدن رشد مصرف در برخی بخش‌ها بود.»

کاهش ۹ درصدی مصرف بنزین در آبان

عظیمی‌فر توضیــح داد: «در بخش نفت‌گاز، رشــد مثبت ۴ درصــدی که در ابتدای دولت وجود داشــت، در ســال ۱۴۰۴ در بخش‌هــای غیرنیــروگاهی به منــفی ۴ درصد رسید؛ به این معنا که مصرف نســبت به خــط پایه‌ای که با ادامه رونــد قبلی انتظار می‌رفت، حــدود ۸ درصد کمتر شده است.»

وی افزود: «رشد مصرف بنزین نیز برای نخستین‌بار در آبان امســال، به‌جای مثبت ۶ درصد، به منــفی ۳ درصد رسید؛ بنابراین مصرف بنزین نســبت به خط پایه حدود ۹ درصد کاهش داشته است.»

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران تاکید کرد: «این کاهش مصرف با وجود همه شــرایط و محدودیت‌هایی که در این مدت بر کشــور تحمیل شده، محقق شده است که همراهی و صبوری مردم با سیاست‌های مدیریت مصرف و درک شــرایط کشور از مهم‌ترین عوامل تحقق این نتایج است.»


عکس جنبه ترغیبی دارد

مدیریت مصرف موضوعی فرابخشی است

عظیمی‌فر با تاکید بر این‌که مدیریت مصرف موضوعی فرابخشی است، تصریح کرد: «فقط با اعمال سیاست برای مصرف‌کنندگان نمی‌توان مصــرف انرژی را مدیریت کرد، بلکه دســتگاه‌های متعددی در این حوزه مسئولیت دارند و در سال‌های گذشته نیز در برخی بخش‌ها کوتاهی‌هایی صورت گرفته است.»

وی با اشــاره به نقش صنعت خودروسازی در مدیریت مصرف ســوخت گفت: «همواره بر ضرورت حرکت خودروســازان به سمت کاهش مصرف ســوخت و رساندن آن به استانداردهای جهانی تاکید شده است.»

معاون وزیر نفت، توسعه حمل‌ونقل عمومی را از دیگر الزام‌های مدیریت مصرف سوخت دانســت و افزود: «توسعه حمل‌ونقل عمومی از مسئولیت‌های شهرداری‌هاست، اما ضریب پوشش این ناوگان در کشــور روندی نــزولی دارد و ناوگان حمل‌ونقل عمومی باید توسعه یابد.»

اسقاط بیش از ۷۰۰ هزار دستگاه ناوگان فرسوده

عظیمی‌فر با اشاره به اقدام‌های انجام‌شده در زمینه اسقاط ناوگان فرسوده بیان کرد: «در دو سال اخیر اقدام‌های موثری در این حوزه انجام شده و بیش از ۷۰۰ هزار دستگاه ناوگان فرسوده اسقاط شده است؛ با این حال همچنان با هدف‌گذاری اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه ناوگان فرسوده که در برنامه هفتم پیشرفت پیش‌بینی شده است، فاصله داریم.»

وی تاکید کرد: «با مجموعه اقدام‌هایی که در حوزه مدیریت مصرف انجام شــده و همراهی مردم، توانسته‌ایم روند رشد مصرف را منفی کنیــم و در برخی فرآورده‌ها مانند نفت‌گاز، از وارد‌کننده به صادرکننده تبدیل شــویم. در بخش بنزین نیز به نقطه سر به سر نزدیک شده‌ایم؛ به‌گونه‌ای که امیدواریم همچنان نیازی به واردات نداشته باشیم.»

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران با بیان این‌که اقدام‌های انجام‌شده برای مدیریت مصرف کافی نیســت، گفت: «اگر به اقدام‌های بخش مصرف عمل نشود، دوباره با رشد مصرف روبه‌رو خواهیم شد. روند مصرف انرژی در دو سال گذشته با مجموعه اقدام‌های انجام‌شده به ســمت بهبود و کاهش حرکت کرده است؛ اما استمرار این روند به انجام صحیح وظایف دستگاه‌ها، حضور موثر آن‌ها در میدان و پاسخگویی در قبال مسئولیت‌ها و تکالیف قانونی‌شان بستگی دارد.»

عظیمی‌فر با اشــاره به همراهی مردم در اجرای برنامه‌های مدیریت مصــرف گفت: «مردم با سیاســت‌های مدیریت مصرف همکاری بسیار خوبی داشــته‌اند و هر جا نیز ایراد یا مشکلی وجود داشته، تلاش شده است با دریافت بازخوردها برطرف شود.»



شنبه ۳۰ آبان‌ماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۶۱۶
Autoworldir
«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو
صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگزاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری
نشانی: تهران- میدان هفت‌تیر- خیابان مفتح‌جنوبی- خیابان ورکش- پلاک ۱۹- ط ۳
تلفن تماس: ۸۸۳۰۶۷۶۱- ۸۸۳۰۸۱۰۲-۰۲۱
پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰
نخستین روزنامه خودرویی جهان
دنیای خودرو

تهران ۲۰ / ۷ | اصفهان ۲۰ / ۶ | شیراز ۲۰ / ۸ | مشهد ۱۷ / ۷ | تبریز ۱۸ / ۶ | ارومیه ۲۰ / ۷ | رشت ۲۵ / ۱۰ | گرگان ۲۶ / ۱۲ | ساری ۲۸ / ۱۱ | شهرکرد ۱۷ / ۲ | اهواز ۲۹ / ۱۶ | یزد ۲۳ / ۸ | کرمان ۲۰ / ۶ | بندرعباس ۲۹ / ۲۰ | زاهدان ۲۲ / ۸

حرف آخر
The Last Word



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir



«IIHS»؛ سخت‌گیری در ایمنی خودروها فراتر از آزمون تصادف

موسسه بیمه ایمنی بزرگراه‌های آمریکا (IIHS) یکی از معتبرترین نهادهای ارزیابی ایمنی خودرو در جهان است که با استانداردهای سخت‌گیرانه، خودروسازان را به ارتقای سطح حفاظت از سرنشینان و عابران پیاده وادار می‌کند. رویکرد این موسسه صرفا به بررسی مقاومت بدنه در تصادفات محدود نیست؛ بلکه عملکرد سامانه‌های پیشگیری از برخورد، کیفیت چراغ‌های جلو و حفاظت از سرنشینان عقب نیز مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. در آزمون‌های تصادف، برخورد با هم‌پوشانی کم از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ زیرا در این سناریو تنها بخش کوچکی از عرض جلو خودرو با مانع برخورد می‌کند و عملکرد سازه در شرایط دشوار سنجیده می‌شود. همچنین آزمون برخورد با هم‌پوشانی متوسط و تصادف جانبی، توانایی بدنه، کمربندهای ایمنی و کیسه‌های هوا را ارزیابی می‌کنند. سخت‌گیری IIHS در سال ۲۰۲۶ نیز افزایش یافته است. برای دریافت عنوان Top Safety Pick، خودرو باید در سه آزمون اصلی تصادف، امتیاز خوب کسب کند و چراغ‌های جلو و سامانه جلوگیری از برخورد با عابر پیاده نیز حداقل عملکرد قابل قبول را داشته باشند. عنوان ممتازتر Top Safety Pick+ علاوه‌بر این موارد، به عملکرد خوب سامانه تشخیص عابر پیاده و عملکرد قابل قبول یا خوب ترمز اضطراری خودکار در مواجهه با خودروهای دیگر نیاز دارد. اهمیت این ارزیابی‌ها در آن است که ایمنی دیگر صرفا به تعداد ایربگ‌ها یا استحکام شاسی وابسته نیست؛ بلکه توانایی خودرو در جلوگیری از تصادف و کاهش شدت پیامدهای آن نیز به شاخصی تعیین‌کننده تبدیل شده است.

بیلبورد
Billboard

تولد یک غول آفرودی

تویوتا در کمپین تبلیغاتی «Born For This» برای نسل جدید تاندرا ۲۰۲۲، توانایی‌های آفرودی و شخصیت قدرتمند این پیکاپ را به نمایش گذاشت. این کمپین که در جریان سوپربول معرفی شد، با حضور چهره‌هایی مانند «تامی لی جونز» و «نیک جوناس»، یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های تبلیغاتی تویوتا در بازار آمریکا بود. هدف اصلی، معرفی تاندرا به‌عنوان پیکاپی مدرن، توانمند و آماده ماجراجویی بود.



نکته آموزشی

صندوق‌عقب برقی و خرابی سنسورهای آن

صندوق‌عقب برقی با استفاده از موتورهای الکتریکی، واحد کنترل الکترونیکی و حسگرهای ایمنی، امکان باز و بسته شدن خودکار درِ محفظه بار را فراهم می‌کند. یکی از مهم‌ترین اجزای این مجموعه، سنسور ضد گیرکردن (Anti-pinch) است که هنگام تشخیص مانع در مسیر بسته شدن درِ صندوق، فرمان توقف یا بازگشت آن را صادر می‌کند. خرابی این حسگر می‌تواند باعث باز ماندن صندوق، توقف ناگهانی یا بازگشت مکرر در شود. آسیب سیم‌کشی، اتصالات معیوب، آلودگی حسگر یا اختلال در کالیبراسیون نیز از عوامل بروز این مشکل هستند. برای عیب‌یابی دقیق، بررسی کدهای خطا با دستگاه دیاگ و کنترل اتصالات الکتریکی ضروری است.

