



یک کارشناس اقتصادی مطرح کرد:
آینده بازار خودرو ایران در گرو
تصمیمات کلان اقتصادی

صفحه ۳



سوپر بایک «کی تی ام»
چه ویژگی‌های خاصی دارد؟

صفحه ۸

استارت
Start



علی زراندوز

عضو شورای سردبیری

توجه پلیس به تعیین سهم
تقصیر ارگان‌ها در تصادفات

علل متعددی از جمله خطای انسانی، نقص فنی
وسایل نقلیه و شرایط محیطی در وقوع تصادفات
نقش دارند. در این میان، وضعیت ...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

نیمی از آمریکایی‌ها گرفتن اشتراک را به خرید
خودرو ترجیح می‌دهند

اجرای مدل تجاری «آیفون»
در صنعت خودرو

صفحه ۶

بررسی آمار واردات خودرو و
قطعات مونتاژی در سال ۱۴۰۳

صفحه ۷

سیگنال مثبت مذاکرات به بازار
ارز و خودرو

صفحه ۱۰

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد

از گازوئیل تا برق، جاده‌های دنیا
چه سوختی می‌طلبند؟

صفحه ۹

یک کارشناس بیمه در گفت‌وگو

با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

علت گران‌تر بودن بیمه
خودروهای لوکس نسبت به
مدل‌های معمولی چیست؟

صفحه ۲

سال گذشته رقم خورد:

قرارگیری «سایپا»
در بین ۱۰ شرکت برتر
تولیدی بورسی

صفحه ۵

پرونده‌های تصادفات جرحی دیگر به دادگاه نمی‌روند

فراجا، سازمان پزشکی
قانونی و سازمان‌های

بیمه‌گر مسئول رسیدگی
به پرونده‌های تصادفات

صفحه ۱۵



گفت‌وگوی «دنیای خودرو» با یک عضو کمیسیون صنایع خانه ملت؛

خودروسازان نیروگاه‌های «خودتامین» راه‌اندازی کنند

صفحه ۱۴



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

XTRIM

BORN FOR MORE

VX

به راحتی یک پرواز اختصاصی





علاقه‌مندان به برند فولکس و همچنین طرفداران خودروهای الکتریکی قرار گرفته است. اما قیمت بالای ۴ میلیارد تومان سبب شده است این مدل خودروها از دسترس عموم مردم دور بمانند. مدل ID.7 در حال حاضر در اروپا عرضه شده؛ اما هنوز به بازار ایران نرسیده است. همچنین، در اوایل سال جاری میلادی، فولکس واگن عرضه آن را در آمریکای شمالی به دلیل کاهش تب و تاب بازار خودروهای برقی، به تعویق انداخت. ID.7 به عنوان رقیبی برای کیا EV6 و تسلا مدل ۳ در نظر گرفته شده و برخلاف آن‌ها در دو نسخه سدان (هاچ‌بک) و استیشن عرضه می‌شود. هر دو نسخه از فاصله محوری چشمگیر ۲۹۶۶ میلی‌متری بهره می‌برند که از مدل‌های کیا و تسلا بلندتر است.

اگر به دنبال یک خودرو برقی خانوادگی برای سفرهای طولانی هستید، فولکس واگن ID.7 تورر مدل ۲۰۲۵ می‌تواند گزینه‌ای جدی باشد. این استیشن برقی آلمانی، ترکیبی از فضای جادار، برد بالا و راحتی مثال‌زدنی را ارائه می‌دهد؛ هر چند در بخش هیجان رانندگی و طراحی، آن قدرها چشم‌گیر نیست. فولکس واگن با عرضه مدل ID.3 در سال ۲۰۲۰، ورود خود به بازار مدل‌های برقی با پلت‌فرم اختصاصی MEB را کلید زد. اکنون و پس از چهار سال، خانواده محصولات ID شامل کراس اوورها، مینی‌وان‌های رترو و همین مدل ID.7 می‌شود. در ایران تاکنون مدل‌های ID.4 کراس و ID یونیکس عرضه شده‌اند. کیفیت، طراحی و امکانات این خودروهای وارداتی تاکنون مورد توجه

بزرگ‌ترین گزینه برقی «فولکس واگن» در نسخه استیشن



یک کارشناس بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

علت گران‌تر بودن بیمه خودروهای لوکس نسبت به مدل‌های معمولی چیست؟

بیشتر خواهد بود. خودروهای لوکس، با قیمت‌های چندبرابری نسبت به خودروهای اقتصادی، طبیعتاً حق بیمه بالاتری دارند که این امر به دلیل هزینه‌های تعمیرات و جبران خسارت‌های بالاتر است. وی بر پیچیدگی فنی خودروهای لوکس و نیاز آن‌ها به تعمیرات تخصصی در نمایندگی‌های رسمی اشاره می‌کند و می‌گوید: «این موارد باعث می‌شود شرکت‌های بیمه، برای جبران خسارت‌های احتمالی، نرخ بالاتری برای این خودروها در نظر بگیرند.»

مرزانی در ادامه افزود: «خودروهای لوکس پس از بروز حادثه حتی با تعمیر کامل، معمولاً دچار افت قیمت سنگینی می‌شوند. به همین دلیل برخی شرکت‌های بیمه، پوشش افت قیمت را به صورت اختیاری یا با نرخ اضافه برای ایس‌ن خودروها ارائه می‌دهند؛ پوششی که برای خودروهای معمولی اغلب در نظر گرفته نمی‌شود.» وی توضیح می‌دهد که پوشش‌های بیمه‌ای خاصی مانند خسارت به قطعات گران‌قیمت، سرقت قطعات، آسیب به سیستم‌های پیشرفته و پوشش‌های بین‌المللی، برای خودروهای لوکس لازم است. این نوع پوشش‌ها در خودروهای اقتصادی نه رایج هستند و نه مرسوم.

مرزانی با اشاره به نقش موقعیت جغرافیایی افزود: «در کلان‌شهرها یا مناطق پرریسک از نظر تصادف و سرقت، نرخ بیمه بدنه برای خودروهای لوکس بالاتر است. همچنین در صورت استفاده خودرو برای کاربری‌های خاص نظیر تشریفات، نرخ بیمه مجدداً افزایش می‌یابد.»

وی در انتها افزود: «فرق میان نرخ بیمه بدنه خودروهای لوکس و معمولی، فراتر از عدد درج‌شده در بیمه‌نامه است. این تفاوت‌ها از ارزش خودرو گرفته تا ریسک‌های محیطی و پوشش‌های مورد نیاز، یک شکاف اساسی را میان این دو گروه از خودروها ایجاد می‌کند. کارشناسان بیمه معتقدند صاحبان خودروهای لوکس باید با آگاهی کامل و دریافت مشاوره تخصصی، اقدام به خرید بیمه‌نامه کنند تا در هنگام بروز خسارت با هزینه‌های سنگین و جبران‌ناپذیر مواجه نشوند.»

با افزایش

واردات و تمایل

به استفاده از

خودروهای

لوکس در بازار

ایران، تحولات چشمگیری در زمینه بیمه بدنه خودروها مشاهده می‌شود. یکی از مهم‌ترین تفاوت‌هایی که در این بازار به وضوح نمایان است، اختلاف قابل توجه نرخ بیمه بدنه میان خودروهای لوکس و خودروهای معمولی است. این تفاوت نه تنها در هزینه‌های پرداختی به شرکت‌های بیمه، بلکه در نوع پوشش‌ها، میزان ریسک‌های بیمه‌گری و نحوه محاسبه خسارت‌ها نیز قابل مشاهده است. در واقع، بیمه بدنه خودروها تنها به موضوع جبران خسارت‌های ناشی از تصادف یا سرقت محدود نمی‌شود؛ بلکه بسته به نوع خودرو و ویژگی‌های خاص آن، شرکت‌های بیمه‌گر نیاز به تحلیل دقیق‌تری دارند تا پوشش‌هایی متناسب با هر خودرو ارائه دهند. صاحبان خودروهای لوکس، در زمان خرید بیمه بدنه با هزینه‌های بالاتر و درخواست پوشش‌های خاص‌تری مواجه می‌شوند؛ در حالی که بیمه‌نامه خودروهای معمولی همچنان بر پایه پوشش‌های ساده و هزینه‌های پایین‌تر تعریف می‌شود. فرزاد مرزانی کارشناس بیمه خودرو، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی دقیق این تفاوت‌ها و دلایل شکل‌گیری آن‌ها پرداخت.

به گفته این کارشناس، در دو دهه گذشته، خودروهای لوکس وارداتی جایگاه پررنگ‌تری در خیابان‌های شهرهای بزرگ کشور پیدا کرده‌اند؛ اما هم‌زمان با افزایش تعداد این خودروها، چالش‌های مربوط به بیمه آن‌ها نیز پررنگ‌تر شده است. مرزانی تأکید می‌کند که ارزش خودرو نقش مستقیمی در نرخ بیمه بدنه دارد. هرچه ارزش خودرو بیشتر باشد، میزان تعهد مالی شرکت بیمه در صورت بروز حادثه نیز

توجه پلیس به تعیین سهم تقصیر ارگان‌ها در تصادفات

پیمانکاری که با رعایت نکردن نکات ایمنی، سبب بروز تصادفی در بزرگراه شهید حجازی تهران شده بود، خبر داد. رئیس پلیس راهور فرماندهی انتظامی استان اصفهان نیز از بیش از ۱۰۰ مورد سهم تقصیر در تصادفات فوتی و جرحی درون شهری این استان، برای سازمان‌ها و دستگاه‌ها از جمله شهرداری‌ها، اداره‌های آب و فاضلاب، برق و گاز و حتی شرکت‌های خودروساز خبر داد. این مقام انتظامی تصریح کرد: «پلیس راهور در زمینه تضییع حقوق شهروندان با هیچ سازمان، دستگاه و حتی خودروسازان تعارف ندارد و کارشناسان این پلیس موظف هستند براساس تبصره ماده قانونی مذکور، چنان‌چه سازمان یا دستگاه و یا خودروساز در تصادفات منجر به فوت و جرح نقش داشته باشند، برای آن‌ها سهم تقصیر تعیین کنند.»

رئیس اداره تصادفات و مهندسی ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ نیز معتقد است در بررسی تصادفات، معمولاً سهم تقصیر راننده، وسیله نقلیه و زیرساخت‌های جاده‌ای مشخص می‌شود و در صورتی که اثبات شود نقص در زیرساخت‌های جاده‌ای عامل اصلی یا تشدیدکننده تصادف بوده است، سازمان‌های مسئول مانند شهرداری‌ها، اداره راه و پیمانکاران پروژه‌های عمرانی می‌توانند در وقوع حادثه مسئول شناخته شوند.

این تعیین سهم تقصیر در برخی موارد چنان با دقت دنبال می‌شود که به عنوان مثال چند سال پیش، رئیس پلیس وقت راهور از سهم تقصیر ۱۲ درصدی صدا و سیما که متولی انجام فعالیت‌های فرهنگی در این زمینه است، خبر داد.

به نظر می‌رسد تأکید پلیس راهور بر تعیین دقیق سهم تقصیر دستگاه‌هایی که وظایف مختلفی در قبال بروز تصادفات در معابر شهری و جاده‌ای بر عهده دارند، می‌تواند سبب انجام وظیفه دقیق، علمی و کارشناسی سازمان‌ها و ارگان‌های ذیربط برای عدم بروز تصادفات براساس ترک فعل‌های مرتبط شود و به این ترتیب، در این مسیر شاهد کاهش آمار هر روزه تصادفات باشیم.

علل متعددی از جمله خطای انسانی، نقص فنی وسایل نقلیه و شرایط محیطی در وقوع تصادفات نقش دارند. در این میان، وضعیت معابر و زیرساخت‌های شهری و جاده‌ای و سایر عوامل محیطی، به عنوان عواملی مهم در بروز یا کاهش تصادفات، همواره مورد توجه کارشناسان حوزه حمل‌ونقل و ایمنی راه‌ها بوده است. البته در تحلیل علل تصادفات، معمولاً تمرکز اصلی بر خطای انسانی و تخطفات رانندگی است؛ اما نباید از تأثیر عوامل محیطی، از جمله نقص در زیرساخت‌های شهری و جاده‌ای غافل بود. معابر شهری و برون شهری در صورتی که استانداردهای لازم را نداشته باشند، می‌توانند زمینه‌ساز حوادث ناگوار شوند. برخی از مهم‌ترین مشکلات عمرانی که در تصادفات تأثیرگذار هستند عبارتند از: نامناسب بودن طراحی هندسی جاده‌ها، کیفیت نامناسب آسفالت و سطح معابر، کمبود علائم راهنمایی و رانندگی، عدم وجود یا نقص در سیستم روشنایی و عدم وجود گارد ریل و موانع ایمنی در نقاط حادثه‌خیز.

پس از سال گذشته، رئیس اداره کل تصادفات و مهندسی ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به سهم تقصیر راه‌ها در ۲۱۷ تصادف پایتخت گفت: «در ۱۰ ماهه نخست سال ۱۴۰۳، ۱۳ تصادف فوتی، ۱۱۰ تصادف جرحی و ۹۴ تصادف خسارتی رخ داد که در آن راه‌ها سهم تقصیر داشتند.» از طرفی چندی پیش سرهنگ رابعه جوانبخت، رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ از در نظر گرفتن سهم تقصیر ۵۰ درصدی برای



علی زراوندوز

روزنامه نگار

استارت

Start



فونیکس



جهت اطلاعات بیشتر
را اسکن کنید



WWW.FOWNIX.COM
fownix.nev

جهت دریافت اطلاعات تماس نمایندگی‌ها به وبسایت فونیکس مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.

منحنی، دستگیره‌های در مخفی و دوربین‌های جایگزین آینه‌های جانبی، شباهت زیادی به S7 دانگ‌فنگ دارد. با این حال، P7 با چراغ‌های جلو و عقب و سپرهای متفاوت، هویت خاص خود را به‌نمایش گذاشته؛ هرچند که طراحی S7 کمی جذاب‌تر به‌نظر می‌رسد. P7 که در پنج رنگ مختلف شامل بنفش، آبی، نقره‌ای، سفید و مشکی عرضه می‌شود، با ۴۰۷۵۰ میلی‌متر طول، ۱۰۹۲۰ میلی‌متر عرض، ۱۶۲۵ میلی‌متر ارتفاع و فاصله محوری ۲۰۹۲۰ میلی‌متر، ابعادی مشابه S7 دارد. این خودرو ۴۷ میلی‌متر کوتاه‌تر از تسلا مدل Y است؛ اما ۴۰ میلی‌متر فاصله محوری بیشتری دارد.

هوندا P7، کراس‌اوور الکتریکی مشترک گک و هوندا با قیمت پایه ۲۷ هزار دلار و برد ۶۵۰ کیلومتری در چین عرضه می‌شود. سال گذشته، هوندا برند جدید Ye را برای بازار چین معرفی کرد که قرار بود شامل دو کراس‌اوور، یعنی S7 ساخت دانگ‌فنگ و P7 ساخت گک باشد؛ اما به‌دلیل واکنش‌های منفی، این برند کنار گذاشته شد و هر دو مدل با برند هوندا وارد بازار شدند. هوندا S7 در اوایل مارس ۲۰۲۵ عرضه شد؛ اما حالا گک هوندا P7 با قیمتی به‌مراتب پایین‌تر راهی بازار شده که این امر دانگ‌فنگ هوندا را وادار به واکنش کرده است. هوندا P7 در ظاهر با خط سقف



جدیدترین نتیجه همکاری «گک» و «هوندا»



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

آینده بازار خودرو ایران در گرو تصمیمات کلان اقتصادی



تقاضا و حفظ بازار بیابند. یکی از مهم‌ترین راهکارها، ارائه مدل‌های متنوع و مقرون‌به‌صرفه با توجه به نیاز مصرف‌کنندگان است. کاهش هزینه‌های تولید از طریق بهبود بهره‌وری، همکاری با قطعه‌سازان و استفاده از فناوری‌های سبک‌تر، می‌تواند قیمت نهایی خودرو را به‌گونه‌ای تنظیم کند که با توان خرید خانوار ایرانی هم‌خوانی داشته باشد. درعین حال، توسعه نظام فروش اقساطی، لیزینگ واقعی و تضمین خدمات پس از فروش نیز می‌تواند انگیزه خرید را افزایش دهد. همچنین، تعامل با نهادهای مالی برای ایجاد بسته‌های حمایتی و ارائه تسهیلات هدفمند به مشتریان واقعی (نه سفته‌بازان) از دیگر ابزارهایی است که می‌تواند از رکود جلوگیری کند. اگر تولیدکنندگان به‌شکل فعال وارد برنامه‌ریزی برای خروج از رکود شوند، می‌توان حتی در شرایط اقتصادی سخت نیز بازار را به‌صورت نسبی حفظ کرد.

در سه‌سال آینده چه سناریوهایی برای بازار خودرو می‌توان متصور بود؟ آیا احتمال ورود بازیگران جدید یا تقویت واردات وجود دارد؟ در سال آینده، سه سناریو محتمل پیش روی بازار خودرو ایران قرار دارد. سناریوی نخست، ادامه وضعیت فعلی است؛ ثبات نسبی همراه با رکود تقاضا، محدودیت در عرضه و افزایش تدریجی قیمت‌ها. در این حالت، بازار به‌شکل فرسایشی و تحت‌تأثیر متغیرهای سیاسی و اقتصادی حرکت خواهد کرد. سناریوی دوم، کاهش محدودیت‌های وارداتی و افزایش رقابت است که می‌تواند با ورود برندهای خارجی (ولو در قالب مونتاژ یا همکاری مشترک) انجام شود.

سناریوی سوم که مطلوب‌ترین و درعین حال دشوارترین است، تحول ساختاری بازار خودرو از طریق واقعی‌سازی قیمت‌ها، واگذاری مالکیت خودروسازان، رفع موانع واردات قطعات باکیفیت و شکل‌گیری رقابت بین برندهای داخلی و خارجی است. در این حالت، نه تنها قیمت و کیفیت به‌تعادل می‌رسد، بلکه بازار نیز از حالت انحصاری خارج شده و رضایت مشتریان هرچه بیشتر حاصل خواهد شد.

ورود بازیگران جدید به‌این عرصه چه در قالب خودروسازان خصوصی یا نمایندگی‌های رسمی برندهای خارجی در صورتی میسر است که دولت با ایجاد زیرساخت‌های حقوقی، اقتصادی و گمرکی مناسب، زمینه فعالیت شفاف و رقابتی را فراهم سازد. در غیر این صورت، حتی اگر قصد ورود هم وجود داشته باشد، انگیزه و امکان اجرا برای فعالان اقتصادی باقی نخواهد ماند.

خارجی فراهم سازد، رقابت سالم می‌تواند شکل بگیرد. این رقابت به‌نفع کیفیت، قیمت، خدمات و درنهایت جلب رضایت و اعتماد عمومی خواهد بود.

چشم‌انداز بازار خودرو در سال آینده را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا با ثبات نسبی نرخ ارز، می‌توان به کاهش قیمت‌ها امیدوار بود؟

چشم‌انداز بازار خودرو در سال آینده بیش از هر چیز به متغیرهای کلان اقتصادی گره خورده است. مهم‌ترین آن‌ها، نرخ ارز است که به‌شکل مستقیم بر قیمت خودروهای وارداتی و غیرمستقیم بر بهای خودروهای داخلی اثر می‌گذارد؛ زیرا بخش مهمی از مواد اولیه و قطعات به‌صورت ارزی تامین می‌شود. در صورت تثبیت نسبی ارز، می‌توان انتظار داشت که نوسان قیمت‌ها در بازار کنترل شود؛ اما کاهش قیمت، تنها در صورتی محقق خواهد شد که سایر عوامل مانند هزینه‌های تولید، مالیات‌ها و تعرفه‌ها نیز تعدیل شوند.

با این حال نباید از سایر مولفه‌های اقتصادی مانند تورم ساختاری، رشد نقدینگی و کاهش قدرت خرید خانوارها غافل بود. اگرچه ممکن است نرخ ارز در سطح اسمی ثابت بماند، اما در عمل، رشد هزینه‌های جانبی تولید می‌تواند قیمت تمام‌شده خودرو را افزایش دهد. افزون بر آن، در نبود برنامه منسجم برای کنترل تورم عمومی کشور، بازار خودرو تنها یکی از نمودهای فشار بر معیشت مردم خواهد بود و کاهش قیمت آن، نیازمند سیاست‌های جامع اقتصادی است، نه صرفاً تثبیت نرخ دلار.

بنابراین، اگرچه برخی شاخص‌ها می‌توانند امیدوارکننده به‌نظر برسند، اما چشم‌انداز واقعی بازار خودرو به‌رویکرد دولت در تنظیم سیاست‌های اقتصادی بستگی دارد. اگر دولت به‌جای مدیریت کوتاه‌مدت بازار، به‌سمت اصلاحات پایدار در حوزه‌های مالیاتی، ارزی و تولید حرکت کند، آنگاه می‌توان از سه‌سال آینده به‌عنوان نقطه شروعی برای بازگشت تعادل به بازار خودرو یاد کرد.

با توجه به رکود تقاضا در بازار خودرو، آیا تولیدکنندگان باید منتظر کاهش فروش باشند؟ چه راهکارهایی برای مدیریت این وضعیت وجود دارد؟

رکود تقاضا در بازار خودرو، واقعیتی است که از اواسط سال گذشته تاکنون با شدت بیشتری بروز یافته است. افزایش قیمت‌ها، نبود تسهیلات مناسب و کاهش قدرت خرید، سه عامل اصلی این رکود هستند. در چنین شرایطی، تولیدکنندگان با دو گزینه مواجهند: یا تولید را کاهش دهند که منجر به ضرر در مقیاس اقتصادی و افزایش بهای تمام‌شده می‌شود، یا راهکارهای جایگزین برای تحریک

موانع شکل‌گیری رقابت واقعی به‌شمار می‌روند. این ساختار ناکارآمد سبب شده است نه تولیدکننده انگیزه‌ای برای رقابت داشته باشد و نه مصرف‌کننده بتواند انتخابی آگاهانه و آزادانه انجام دهد.

از سوی دیگر، نبود نهاد ناظر مستقل و کارآمد که بتواند بر رفتار انحصارگرایانه نظارت کند، یکی دیگر از چالش‌های ساختاری است. در بسیاری از کشورها، نهادهای ضدانحصار با ابزارهای قانونی، مانع شکل‌گیری بازارهای غیررقابتی می‌شوند. اما در ایران، این نهادهای وجود ندارند یا از قدرت اجرایی کافی برخوردار نیستند. در نتیجه، نه تنها رقابت شکل نمی‌گیرد، بلکه نوعی «هم‌سویی پنهان» میان تولیدکنندگان برای حفظ قیمت‌ها و سهم بازار مشاهده می‌شود.

اگر دولت به‌جای تصدی‌گری، به‌عنوان ناظر بی‌طرف عمل کند و زمینه را برای ورود بازیگران جدید، چه داخلی و چه

نوربالا



افزایش قیمت‌ها، نبود تسهیلات مناسب و کاهش قدرت خرید، سه عامل اصلی این رکود هستند. در چنین شرایطی، تولیدکنندگان با دو گزینه مواجه‌اند، یا تولید را کاهش دهند که منجر به ضرر در مقیاس اقتصادی و افزایش بهای تمام‌شده می‌شود، یا راهکارهای جایگزین برای تحریک تقاضا و حفظ بازار بیابند

خودروسازان جدید یا تجميع قطعه‌سازان بزرگ فراهم شود. در این شرایط، مصرف‌کننده نهایی نیز بیشترین نفع را خواهد برد؛ زیرا رقابت منجر به کاهش قیمت، افزایش کیفیت و ارتقای خدمات پس از فروش خواهد شد.

آیا بخش خصوصی واقعی توان ورود به عرصه تولید خودرو را دارد یا همچنان با موانع ساختاری مواجه است؟

بخش خصوصی در ایران از دیرباز در صنایع مختلف از جمله قطعه‌سازی، تولید بدنه، قالب‌سازی و حتی مونتاژ خودرو نقش ایفا کرده است؛ اما برای ورود جدی به عرصه تولید کامل خودرو با موانع متعددی روبه‌رو است. نخستین مانع، نبود سیاست حمایتی مشخص و پایدار از سوی دولت است؛ تصمیم‌های متغیر و قوانین ناپایدار، ریسک سرمایه‌گذاری در این صنعت را بسیار بالا برده است. از سوی دیگر، تامین مالی از طریق نظام بانکی و بازار سرمایه نیز برای بسیاری از فعالان خصوصی دشوار و غیرقابل اتکاست.

مساله مهم دیگر، محدود بودن دسترسی به فناوری‌های روز و خط تولید پیشرفته است. بسیاری از تولیدکنندگان خصوصی نیاز به همکاری با برندهای جهانی دارند؛ اما تحریم‌های بین‌المللی و نبود زیرساخت‌های حقوقی لازم، این مسیر را مسدود کرده است. در چنین شرایطی، حتی اگر بخش خصوصی بخواهد ورود جدی به تولید خودرو داشته باشد، باید با چند برابر هزینه و زمان نسبت به یک خودروساز دولتی حرکت کند که در نابرابری مطلق قرار دارد.

با این حال اگر مسیرها باز شود، چه از طریق همکاری‌های مشترک و چه از طریق آزادسازی واقعی بازار و چه با رفع موانع مالیاتی و تعرفه‌ای، بخش خصوصی قطعاً توان و انگیزه ورود جدی به‌این عرصه را دارد. نمونه‌های موفق در مونتاژ یا تولید محدود، اثبات کرده‌اند که در صورت فراهم شدن شرایط، می‌توان به‌حضور موثر آن‌ها در بازار خودرو امید داشت.

رقابت سالم در بازار خودرو ایران چه پیش‌نیازهایی دارد و چرا تاکنون تحقق نیافته است؟

رقابت سالم در هر بازاری نیازمند شفافیت، آزادی انتخاب، دسترسی عادلانه به منابع و حذف انحصار است. در بازار خودرو ایران، بسیاری از این پیش‌نیازها یا به‌طور کامل فراهم نشده‌اند یا نادیده گرفته شده‌اند. وجود تعرفه‌های سنگین واردات، انحصار در تولید، سهم بالای دولت در مدیریت شرکت‌های خودروسازی و همچنین عدم شفافیت در قیمت‌گذاری، از مهم‌ترین



بازار خودرو ایران همچنان یکی از پرچاشیه‌ترین و در عین حال پرچالش‌ترین بخش‌های اقتصاد کشور است؛ بازاری که طی دو دهه گذشته همواره تحت‌تأثیر سیاست‌های دولتی، نوسانات ارزی و نبود رقابت واقعی، از مسیر توسعه پایدار بازمانده است. در حالی که زمه‌های خصوصی‌سازی مجدد خودروسازان بزرگ دوباره به‌گوش می‌رسد، چشم‌انداز سال ۱۴۰۴ برای صنعت خودرو در هاله‌ای از ابهام قرار دارد. آیا این صنعت خواهد توانست از رکود عبور کند و به‌رشد برسد یا همچنان گرفتار تصمیمات جزیره‌ای و سیاست‌گذاری‌های کوتاه‌مدت خواهد بود؟ در همین راستا تارویوش بدیعی نایب، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به‌پرسی مختصات فعلی این صنعت و سناریوهای پیش روی آن پرداخته است؛ از چالش رقابت‌پذیری و بدهی‌های زنجیره‌تأمین گرفته تا تأثیر سیاست‌ارزی دولت و نقش بخش خصوصی واقعی در آینده خودروسازی کشور.

خصوصی‌سازی ایران خودرو و سایپا بار دیگر بر سر زبان‌ها افتاده است؛ آیا این واگذاری می‌تواند باعث ایجاد رقابت واقعی در بازار شود؟

خصوصی‌سازی اگر به‌صورت واقعی و شفاف انجام شود، می‌تواند سرآغاز تحول در صنعت خودرو کشور باشد. سال‌هاست که ایران خودرو و سایپا به‌عنوان دو خودروساز بزرگ کشور در عمل به‌شکل انحصاری در بازار رفتار کرده‌اند. این وضعیت، نه تنها به کاهش انگیزه برای بهبود کیفیت انجامیده، بلکه نوآوری، توسعه محصول و پاسخگویی به نیاز مصرف‌کننده را نیز محدود کرده است. رقابت واقعی تنها زمانی شکل می‌گیرد که مالکیت، مدیریت و سیاست‌گذاری این شرکت‌ها از زیر سایه دولت خارج شود. اما تجربه‌های پیشین خصوصی‌سازی در ایران نشان داده‌اند که بسیاری از واگذاری‌ها صرفاً در قالب «رد دیون» یا واگذاری شبه‌دولتی انجام شده و در عمل، تغییری در ساختار تصمیم‌گیری ایجاد نکرده‌اند. اگر قرار باشد همان مدیران با همان رویکرد و سیاست‌ها، صرفاً با تابلو و عنوان متفاوت کار کنند، خصوصی‌سازی به‌هدف خود نمی‌رسد. بنابراین، شفافیت در فرآیند واگذاری و نظارت دقیق نهادهای مستقل اهمیت حیاتی دارد. اگر این فرآیند درست پیش برود، می‌تواند فضای رقابت را باز کند و زمینه حضور موثرتر بخش خصوصی، حتی در قالب



ظاهری نیست و تویوتا با افزایش قدرت موتور و بهبود سیستم تعلیق، محصولی واقعی از خانواده گازو ریسینگ خلق کرده است. فورچونر GR اسپرت در ظاهر، روح اسپرت خود را به رخ می‌کشد. جلو پنجره و قاب مه‌شکن مشکی ظاهری خشن و ته‌اجمی ایجاد کرده‌اند. سپر عقب با طراحی دیفیوزر مانند هر چند بیشتر برای زیبایی طراحی شده، اما تاثیر بسزایی بر جذابیت ظاهری خودرو داشته است. رینگ‌های ۱۸ اینچی مشکی با لاستیک‌های آل‌ترین، آماده هر چالشی هستند. این خودرو در آفریقای جنوبی تنها در دو رنگ مشکی و سفید عرضه می‌شود. داخل کابین، فضای اسپرت با دوخت فرمز، نشان GR روی فرمان و پشتی صندلی‌ها و صندلی‌های اسپرت چرم و جیر تکمیل شده است.

مدل جدید تویوتا فورچونر GR اسپرت با موتور دیزلی ۲ لیتری، ۲۲۰ اسب‌بخاری، سیستم تعلیق پیش‌رفته و طراحی اسپرت راهی بازار خواهد شد. تویوتا در آفریقای جنوبی از نسخه GR اسپرت شاسی‌بلند محبوب فورچونر رونمایی کرده است. فورچونر به دلیل قابلیت اطمینان و حفظ ارزش دست‌دوم بالا، سال‌هاست که با سلطه بر حدود نیمی از بازار شاسی‌بلندهای متوسط در آفریقای جنوبی، انتخابی بی‌رقیب بوده است. نسل کنونی فورچونر از سال ۲۰۱۶ در بازار حضور دارد؛ اما نسخه جدید GR اسپرت با ارتقا‌های فنی و ظاهری، قصد دارد این شاسی‌بلند ژاپنی را همچنان به‌روز و جذاب نگه دارد. بر خلاف برخی مدل‌های GR تویوتا، نشان GR اسپرت در این خودرو صرفاً

قوی‌ترین نسخه از تویوتا «فورچونر»



ورود مالک ایرانمال به جاده مخصوص؟! شگفتانه جدید در خرید سهام «سایپا»؛ علی‌انصاری وارد شد

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» با ورود علی‌انصاری به عنوان متقاضی خرید سهام سایپا، خصوصی سازی نارنجی پوشان وارد فاز جدیدی می‌شود



انصاری از طریق شرکتی با نام «پترو صنعت صدر» وارد این رقابت بزرگ شده است؛ این شرکت جزو سهامداران اصلی چند بانک کشور محسوب می‌شود. گفته می‌شود در صورت برنده شدن «انصاری»، «احمد قلعه‌بانی» مدیرعامل اسبق سایپا، بار دیگر مدیریت این خودروسازی را برعهده خواهد گرفت و احتمالاً شرکت «رتو» نیز وارد همکاری در این رقابت می‌شود.

اهلیت مدیریت گروه خودروسازی سایپا با چه کسی است؟

فعالان صنعت خودرو معتقدند متقاضیان خرید سهام و مدیریت گروه خودروسازی باید توان فنی مدیریت، سابقه و برنامه مدون داشته باشند. از همین رو «سعید مدنی» مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا با اشاره به واگذاری سهام این خودروساز گفته بود «صرف داشتن سرمایه کافی برای خرید یک بنگاه اقتصادی بزرگ مثل سایپا، به هیچ وجه کافی نیست. متعقد شرکت‌های بزرگ قطعه‌سازی که کنسر سیوم‌هایی را در صنعت خودرو تشکیل دادند، در کنار کرمان‌موتور مناسب‌ترین گزینه‌ها هستند.» چنین اظهار نظری را می‌توان نگرانی از نگهداری و رشد سرمایه‌ای ملی به‌نام گروه خودروسازی سایپا قلمداد کرد که در خودروسازی آن راقط دوم صنعت معرفی می‌کنند. لازم به‌ذکر است «کرمان‌موتور» تنها گروهی است که تاکنون برنامه‌های خود را پس از تصاحب مالکیت گروه خودروسازی سایپا به‌صورت شفاف اعلام کرده و سایر متقاضیان اقدامی در این خصوص انجام ندادند.



زاپاس Spare Tire

انتقاد دبیرانجمن خودروسازان از روند ثبت سفارش کالا



نمی‌کند و این موضوع به تیراژ تولید آسیب می‌زند.» وی افزود: «منطق این است که ارز هر بخش در اختیار مدیر کل تخصصی همان حوزه قرار گیرد؛ بر فرض ارز مورد نیاز خودروسازها باید در اختیار مدیر کل خودرو و نیرومحر که باشد. اما همه منابع در اختیار یک شخص قرار گرفته و نتیجه آن نیز همین نابسامانی فعلی است.» نعمت‌بخش گفت: «وزارت صمت به‌عنوان متولی صنعت باید از تولید حمایت کند؛ اما در عمل از بهمن ۱۴۰۳

نگاه view



سیدمحمد بحرینیان

صنعتگر با سابقه و پژوهشگر توسعه

بی‌برنامگی برای اعلام قطعی برق

«از ما خواسته‌اند هر هفته ده‌ها ساعت برق واحدهای صنعتی قطع شود؛ تصمیم‌های غیرکارشناسی و ناتوانی در مدیریت بحران انرژی سبب شده است واحدهای تولیدی با سهمیه‌بندی‌های عجیب و قطعی‌های مکرر برق مواجه شوند و این یعنی ضربه مستقیم به قلب تولید، بدون اعلام رسمی تعطیلی و مرگی خاموش برای صنعتی که قرار بود سستون فقرات اقتصاد و موتور محرک توسعه باشد. بر اساس آن چه به کارخانه‌های مستقر در شهرک صنعتی توس اعلام شده، برای اجرای برنامه پیک بار ۱۴۰۴، باید هر هفته ۵۹ ساعت برق کارخانه قطع باشد. به واحدهای صنعتی اعلام شده که در روز در هفته (روزهای سه‌شنبه و چهارشنبه) ۱۷ ساعت، یعنی از ساعت ۷ صبح تا ۲۴، باید ۹۰ درصد بار مصرفی خود را کاهش دهند. علاوه بر آن، از ۱۵ اردیبهشت تا اطلاع ثانوی، همه روزها از ساعت ۱۸ تا ۲۳ هم باید مصرفی نداشته باشیم و در غیر این صورت، با قطعی برق مواجه خواهیم شد. به نظر می‌رسد برخی سیاست‌گذاران شرایط را دقیق بیان نمی‌کنند؛ چرا که در این صورت تا کارآمدی احساس خواهد شد. می‌گویند اردیبهشت امسال نسبت به اردیبهشت پارسال اضافه مصرف داریم، چرا نمی‌گویند با این که امکان تامین برق همین مشترکان فعلی را نداریم، باز هم همچنان با ارقام بالا مشترکان جدید اضافه می‌کنیم؟! تعداد مشترکین با مصارف خانگی، صنعتی، کشاورزی، عمومی، تجاری و معابر در سال ۱۳۹۹، بالغ بر ۲۷ میلیون و ۶۱۸ هزار مشترک بوده است و طبق آمار منتشرشده در ترازنامه انرژی و اظهارات وزیر نیرو در دولت شهید رئیسی، این تعداد در سال ۱۴۰۰ به ۲۸ میلیون و ۶۱۹ هزار مشترک رسیده و درواقع نسبت به سال ۱۳۹۹ بیش از یک میلیون مشترک اضافه شده است.

سال ۱۴۰۱ طبق آمار، تعداد مشترکین به ۳۹ میلیون و ۶۲۰ هزار مشترک افزایش یافته و سال ۱۴۰۲ نیز تعداد مشترکین کشور به ۴۰ میلیون و ۵۹۳ هزار مشترک رسیده که نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۲، بالغ بر ۹۷۳ هزار مشترک جدید داشته‌ایم. به این ترتیب در طول سه سال، یعنی از سال ۱۴۰۰ که بحران انرژی اثرات ملموس خود را نشان داد تا پایان سال ۱۴۰۲، بیش از ۲ میلیون و ۹۷۳ هزار مشترک اضافه شده است. ممکن است مصرف مقداری هم به‌دلیل افزایش استهلاک ماشین‌آلات که خودبه‌خود به‌دلیل کهنگی، مصرفشان بالا می‌رود، افزایش یافته باشد؛ اما به‌مشت‌کنینی که اضافه شده نیز باید اشاره شود.

پیگیری يك موضوع

Follow up



سعید مومتمنی

رئیس پیشین اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران

سایه مذاکرات بر سر بازار خودرو احساس می‌شود

«بازار خودرو همچنان در رکود قابل توجهی قرار دارد و با توجه به شرایطی که حاکم است، بعید به‌نظر می‌رسد به این زودی هار کود به‌رونی تبدیل شود. از سویی دیگر وضعیت واردات نیز همچنان نامشخص است و بازار در بالاترین نقطه قرار دارد؛ حال در این زمینه سعید مومتمنی، رئیس پیشین اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران به تشریح آخرین وضعیت بازار خودرو پرداخت و از احتمال کاهش واردات در سال جاری خبر داد.

در حال حاضر وضعیت واردات خودرو چگونه است؟

ثبت سفارش واردات خودرو در سال ۱۴۰۳ کاهش پیدا کرد و آن خودروهایی که در این سال وارد شد، از ثبت سفارش‌های سال ۱۴۰۲ بود.

تقویت واردات خودرو در سال ۱۴۰۳ و عرضه آن در بازار علاوه بر خودروهای وارداتی بازار خودروهای داخلی را نیز متأثر کرد و به‌تعدیل قیمت‌ها در این بازار انجامید.

اما با توجه به کاهش ثبت سفارش‌ها در سال ۱۴۰۳ پیش‌بینی می‌شود عرضه خودروهای وارداتی در سال جاری به‌شدت سال گذشته نباشد و این امر دست‌کم در بازار خودروهای وارداتی به‌افزایش قیمت‌ها می‌انجامد.

مذاکرات اخیر چه تاثیری روی بازار خودرو گذاشته است؟

سایه مذاکرات هنوز هم بر سر بازارها احساس می‌شود و تعلیق مذاکرات همه بازارها را در جملۀ خودرو و همچنان در رکود مطلق فرو برده است. این رکود به‌این دلیل است که ابهام در نتیجه مذاکرات همه را در بالاترین نقطه داشته و بسیاری در انتظارند تا بر حسب نتیجه مذاکرات معاملات را پیش ببرند. با این حال به‌دلیل رشد قیمت دلار در هفته گذشته قیمت انواع خودرو اندکی افزایش یافت.

عرضه خودرو در بازار داخلی چگونه است؟

عرضه قطره‌چکانی خودروهای داخلی تداوم دارد و فاکتور کردن محصولات همچنان به‌کندی صورت می‌گیرد. می‌توان گفت به‌گونه‌ای عمل نشده که بازار را تشنه نگه دارند. کسی که خریدار است، مجبور است به هزار و یک جا برود تا بتواند خودرو تهیه کند؛ البته با قیمت بالاتر که علت اصلی آن هم عرضه اندک خودرو صفر در بازار است.



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«پس از طلسم‌شکنی در واگذاری مدیریت گروه صنعتی ایران خودرو» به بخش خصوصی طی ماه‌های گذشته، اکنون قرار است مدیریت و سهام گروه خودروسازی سایپا نیز خصوصی‌سازی شده و بلوک تودلی آن عرضه شود. بر این اساس، افراد حقیقی و حقوقی متقاضی خرید این بلوک تا تاریخ ۲۴ اردیبهشت‌ماه جاری فرصت دارند با مراجعه به معاونت اقتصادی شرکت سایپا، فرم‌های لازم را دریافت و محاسبات خود را انجام و درخواست‌هایشان را ارائه دهند.

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» بعد از پایان مهلت مقرر در تاریخ ۲۴ اردیبهشت، درخواست‌های دریافت‌شده به‌مراجع ذی‌صلاح ارسال و متقاضیان از نظر اهلیت‌سنجی بررسی می‌شوند. پس از اتمام اهلیت‌سنجی و مشخص شدن افراد واجد شرایط، فرآیند قیمت‌گذاری آغاز خواهد شد.

از همین رو طی روزهای گذشته، اسامی نام‌آشنایی در میان متقاضیان خرید سهام دومین خودروساز بزرگ کشور دیده می‌شد که از جمله آن‌ها می‌توان به شرکت «کرمان‌موتور» خودروساز خوشنام و بزرگ بخش خصوصی، هلدینگ «وان» متعلق به بابک زنجانی و «گروه انتخاب» وابسته به محمد رضا یانی اشاره کرد.

از ایران مال به خودروسازی

در کنار این شرکت‌ها، در جدیدترین بررسی‌ها از «گروه صنعتی و غذایی گلستان» موسوم به «گروه تجاری گرامی» و علی‌انصاری «مالک ایرانمال و سهامدار اصلی بانک آینده» نام برده شده است. بسیاری از کارشناسان معتقدند توانایی رقابت جدی میان بازیگران بزرگ اقتصادی، خصوصی‌سازی سایپا را وارد فاز جدیدی می‌کند. علی

تاکنون جلو ثبت سفارش و تخصیص ارز گرفته شده است. این اتفاقات وقتی به‌تجربه تولید ضربه می‌زند، دیگر با یک گشایش مقطعی قابل جبران نیست. حتی در صورت آغاز مجدد فرآیند ثبت سفارش، ورود مواد اولیه زمان‌بر می‌شود. طرف خارجی برای ساخت قطعه به‌زمان نیاز دارد و حمل‌ونقل هم زمان خود را می‌برد. بنابراین توقف چندماهه در تخصیص ارز، آثار خود را در میزان تولید نشان می‌دهد.»

مواد اولیه و قطعات وارداتی است. وقتی خرید خارجی نداشته باشیم، تولید هم به‌تدریج متوقف می‌شود.» نعمت‌بخش ادامه داد: «طی جلسات متعدد با وزارت صمت و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) بارها هشدار داده شده که اگر تخصیص ارز و ثبت سفارش به این شکل ادامه یابد، تولید آسیب می‌بیند؛ اما نه تنها به هشدارها توجه نشد، بلکه حتی امروز هم با گذشت چند ماه بانک مرکزی، ارزی برای واردات قطعات تامین

احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران با گلایه از شرایط کنونی تخصیص ارز و روند ثبت سفارش گفت: «مشکل فعلی مربوط به چند روز اخیر نیست؛ بلکه از بهمن ۱۴۰۳ آغاز شده و حالا آثار مخرب آن بر تولید آشکار شده است.» وی افزود: «از چهار ماه پیش سفارش‌ها ثبت نمی‌شوند و تنها حدود ۱۰ روز است که این روند دوباره به‌صورت محدود راه افتاده است. این اتفاق در حالی رخ داده که تولید مستمر، نیازمند تامین مستمر



کابین آسوده‌تر برای جیپ واگنیر



مسیرهای ناهموار ساخته شده است. لاستیک‌های این خودرو، ۳۲ اینچی آل ترین هستند که روی رینگ‌های ۳۰ اینچی آلومینیومی قرار گرفته‌اند. این لاستیک‌ها برای چسبندگی به سنگ‌های لغزنده و گل‌ولای در مسیرهای خارج از جاده بسیار کارآمد هستند. برای عملکرد بهتر در شرایط سخت، واگنیر اوورلند به دیفرانسیل لغزش محدود الکترونیکی مجهز شده که می‌تواند تا ۱۰۰ درصد قدرت ۴۲۰ اسب‌بخاری موتور ۶ سیلندر خطی هوریکین را به‌محور جلو یا عقب منتقل کند. این مدل به‌صورت استاندارد با سیستم تعلیق بادی Quadra-Lift عرضه می‌شود که در حداکثر ارتفاع، فاصله ۲۵.۴ سانتی‌متری از سطح زمین فراهم می‌کند.

جیپ واگنیر اوورلند ادیشن با لاستیک‌های ۳۲ اینچی، سیستم تعلیق بادی و دیفرانسیل لغزش محدود، آماده است تا کل خانواده را به ماجراجویی‌های خارج از جاده ببرد. جیپ رانگلر نماد خودروهای آفرود به‌شمار می‌رود، امسأ فضای کابین محدود آن برای خانواده‌های پرجمعیت مناسب نیست. حالا جیپ با معرفی نسخه ویژه واگنیر اوورلند ادیشن، راه‌حلی ایده‌آل برای کنسائی ارائه کرده که می‌خواهند با کل خانواده به ماجراجویی‌های آفرود بروند. این شاسی‌بلند سه‌رذیفه با ارتفاع‌های کاربردی مانند لاستیک‌های جدید، صفحات محافظ زیر بدنه و گیربکس کمکی دو سرعته، برای فتح

ویژه‌ها

بازگشت «امضای طلایی» در فرآیند ثبت سفارش



«عضو اتاق ایران گفت: «فرآیند ثبت سفارش زمانی شفاف و ساماندهای بود، اما اکنون تصمیم‌گیری‌ها سلیقه‌ای انجام می‌شود؛ یعنی بازگشت به دور‌های که لابی، آشنا و رانت تعیین‌کننده بود و پدیده‌هایی مانند «امضای طلایی» دوباره بازگشتند.» علی شریعتی گفت: «چه مواد اولیه، چه کالاهای اساسی یا واسطه، همگی نقش حیاتی در زنجیره تولید دارند. در شرایطی که کشور با تحریم، محدودیت‌های ارزی و فشارهای اقتصادی مواجه است.»

دیگه چه خبر؟

تصمیمات جزیره‌ای عامل طولانی شدن روند ترخیص مواد اولیه



علی نقیب، رئیس کمیسیون صنعت و معدن اتاق بازرگانی تهران در رابطه با علل و عوامل مؤثر در طولانی شدن روند ترخیص کالا در بنادر و گمرکات کشور اظهار کرد: «وقتی بدون توجه به این که ممکن است چه ضربه‌ای به اقتصاد یا تولیدکننده وارد شود، تصمیمات به صورت جزیره‌ای و غیرکارشناسی پشت درهای بسته گرفته می‌شود، آورده‌ای جز همین رسوب کالا و طولانی شدن فرآیند ترخیص نخواهد داشت.»

توئیتر!

کار مشترک وزارت صمت و بانک مرکزی برای پرداخت اعتبارات به تولیدکننده



«معاون برنامه‌ریزی، نوآوری و هوشمندسازی وزارت صمت به ماده ۲۱ قانون رفع موانع تولید اشاره کرد و گفت: «کار مشترکی را در بحث حساب ویژه سرمایه در گردش با محوریت بانک مرکزی آغاز کردیم تا اعتباری به تولیدکننده داده شود و تولیدکننده بتواند در بحث مالیات، بیمه و تامین مواد اولیه، از آن اعتبار به‌طور عملی استفاده کند.»

سال گذشته رقم خورد؛

قرارگیری «سایپا» در بین ۱۰ شرکت برتر تولیدی بورسی



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

شرکت سایپا در سال گذشته موفق به دستیابی به فروش ۱۰۹ هزار میلیارد تومانی شد و در بین ۱۰ شرکت برتر تولیدی با بیشترین فروش سالانه در بازار سرمایه جایگاه هشتم پر فروش‌ترین شرکت‌های بورس را به‌دست آورد. این موفقیت نه تنها نشان‌دهنده بهبود عملکرد مالی و عملیاتی سایپاست، بلکه مزایای متعددی را برای این شرکت به‌همراه دارد که می‌تواند به رشد و توسعه بیشتر آن در آینده کمک کند. یکی از مهم‌ترین مزایای قرار گرفتن سایپا در فهرست پر فروش‌ترین شرکت‌ها، افزایش اعتبار برند و جایگاه این شرکت در بازار سرمایه است. این موفقیت باعث تقویت اعتماد سرمایه‌گذاران به سایپا می‌شود و زمینه‌ساز جذب سرمایه‌گذاران جدید خواهد بود. علاوه بر این، سایپا قادر خواهد بود از این موقعیت برای بهبود شرایط تامین مالی خود و مذاکره مؤثرتر با ذی‌نفعان و شرکای تجاری بهره‌برداری کند. فروش بالای سایپا و عملکرد مثبت آن در زمینه تولید و عرضه محصولات موجب افزایش اعتبار اعتباری این شرکت در نظام بانکی می‌شود. این امر به سایپا کمک می‌کند شرایط بهتری را برای جذب منابع مالی، انعقاد قراردادهای تجاری و تامین قطعات فراهم کند. همچنین سایپا می‌تواند در مذاکرات تجاری با تامین‌کنندگان و شرکای صنعتی خود قدرت چانه‌زنی بالاتری داشته باشد. رتبه هشتم در فهرست پر فروش‌ترین شرکت‌ها تأثیر مستقیمی بر اعتماد سهام‌داران و تحلیل‌گران بازار سرمایه به سایپا دارد. این اعتبار به افزایش ارزش سهام «خسپا» در بورس و ایجاد فرصت‌های جدید برای سرمایه‌گذاری در این شرکت منجر می‌شود. به تبع این رشد، سایپا قادر خواهد بود شرایط

مناسبی برای جذب سرمایه‌های جدید فراهم کند و در نهایت به رشد خود در بازار سرمایه ادامه دهد. شرکت‌های برتر در فهرست پر فروش‌ها از مزایای ویژه‌ای مانند دریافت حمایت‌های دولتی، تسهیلات توسعه‌ای و مشوق‌های صادراتی بهره‌مند می‌شوند. سایپا با قرار گرفتن در این جایگاه می‌تواند از این حمایت‌ها برای توسعه فعالیت‌های خود و ارتقای موقعیت در صنعت خودرو استفاده کند. عملکرد مثبت سایپا و رشد چشمگیر فروش آن می‌تواند به عنوان زمینه‌ساز برای عرضه اولیه شرکت‌های تابعه این هلدینگ عمل کند. عرضه‌های اولیه شرکت‌های زیرمجموعه سایپا به جذب سرمایه‌های جدید و توسعه کسب‌وکار این گروه کمک می‌کند و در نهایت سبب تقویت نقش سایپا در بازار سرمایه خواهد شد.

دستیابی به این جایگاه در فهرست پر فروش‌ترین شرکت‌ها می‌تواند تأثیر مثبتی بر روحیه و انگیزه کارکنان و مدیران شرکت داشته باشد. این موفقیت به عنوان یک دستاورد بزرگ در سایپا می‌تواند موجب افزایش بهره‌وری و ارتقای کیفیت تولید و خدمات شود. در نهایت، قرار گرفتن سایپا در رتبه هشتم پر فروش‌ترین شرکت‌های بورس، یک موفقیت بزرگ برای این شرکت است که علاوه بر تأثیرات مثبت در حوزه مالی و سرمایه‌گذاری، زمینه‌های رشد و توسعه بیشتر سایپا را در آینده فراهم می‌آورد. این رتبه به سایپا این امکان را می‌دهد که از مزایای متعدد مانند افزایش اعتبار برند، جذب سرمایه، بهره‌مندی از حمایت‌های دولتی و مشوق‌ها و تقویت جایگاه خود در بازار استفاده کند.

اینفوگرافش

Infography

افزایش درآمد شرکت «صنایع ریخته‌گری ایران» در فروردین‌ماه

درآمد فروردین‌ماه ۱۴۰۲

51
میلیارد تومان



میزان افزایش

29%

درآمد فروردین‌ماه

66
میلیارد تومان

شرکت «صنایع ریخته‌گری ایران» در یک ماهه منتهی به فروردین ۱۴۰۴ از فروش محصولات و خدمات خود ۶۶ میلیارد تومان درآمد کسب کرد.

برای چه؟

تناقض در سیاست‌گذاری صنعت خودرو

اگر قرار است بخش خصوصی سرمایه‌گذاری کند، باید امکان کسب سود داشته باشد. در حالی که خودروساز مواد اولیه را با نرخ آزاد تامین می‌کند، نمی‌توان انتظار داشت با قیمت‌گذاری دستوری به فعالیت خود ادامه دهد. این سیاست‌ها همان‌طور که گفتیم انگیزه تولید با کیفیت را از بین می‌برد.

چرا؟

لزوم خروج دولت از صنعت خودرو

وقتی دولت به‌طور مستقیم در قیمت‌گذاری و تولید دخالت می‌کند، نه تنها مشکلات ساختاری در صنعت ایجاد می‌شود، بلکه رقابت هم به‌شدت محدود خواهد شد. در حالی که بسیاری از مشکلات قیمت‌گذاری و کیفیت خودروها در کشور با تغییر این رویه می‌تواند اصلاح و زمینه‌ساز رشد شود.

چسبندگی

بزرگ‌ترین مشکل صنعت خودرو

کارشناسان یکی از بزرگ‌ترین مشکلات صنعت خودرو را سیاست‌های دولت برای تنظیم بازار و تعیین سقف قیمت یا همان قیمت‌گذاری تکلیفی می‌دانند که نه تنها به رشد این صنعت کمک نکرده، بلکه در عمل موجب رکود و کاهش رقابت و نهایتاً زیان مصرف‌کنندگان شده است.

طنجه پک

First gear



علی زراندوز

a.azarandooz@autoworld.ir

رئیس پلیس راه راهور فراجا گفت: «در پی انتشار ویدئویی در فضای مجازی که در آن زنی روی سقف یک خودرو پرآید در حال حرکت در جاده نشسته بود، دستور توقف خودرو متخلف صادر شد.»

حاضر جواب: بفرمایید... این هم از آزمونی عملی برای اثبات استحکام سقف خودرویی که از آن انتقاد می‌شد.

تداوم انتظار در بازار خودرو؛ عقب‌نشینی شاهین و ساینا در سایه مذاکرات...

حاضر جواب: حالا باید دید این سایه مذاکرات، تا کی و کجا مستدام است!

در اجرای طرح مقابله با قاچاق و برخورد قاطع با قاچاقچیان سوخت، بیش از یک میلیون و ۴۰۰ هزار لیتر سوخت قاچاق در آب‌های استان هرمزگان کشف شد.

حاضر جواب: یادش بخیر... زمانی سوخت قاچاق ۲۰ لیتر ۲۰ لیتر کشف می‌شد و الان، میلیون لیتر، میلیون لیتر!

رقابت پراپهام برای تصاحب دومین خودروساز بزرگ کشور...

حاضر جواب: ولی خودمانیم، این همه ابهام حتی برای بازی ما فایده هم قفل است!

رکود خودرو یک‌ساله شد.

حاضر جواب: خلاصه که از گرفتن ماهگرد، برای رکود بازار خودرو دیگر رسیدیم به گرفتن سالگردهای رکود برای این بازار!

کمبود برق در صنایع اوج گرفت؛ صنعت خودرو در سایه خاموشی.

حاضر جواب: شرمنده، ولی خاموشی خودش تاریک است و تا جایی که مامی‌دانیم در تاریکی هم سایه‌ای تشکیل نمی‌شود!

۵ دلیل برای پایان دادن به قیمت‌گذاری ناعادلانه فعلی و بخت‌آزمایی خودرو...

حاضر جواب: مهم دلایل پایان ندادن به این قیمت‌گذاری ناعادلانه و بخت‌آزمایی خودرو است که خب طرفدارانش حتی یک دلیل هم رو نمی‌کنند!

قیمت کارخانه نیسان آبی مدل ۱۴۰۴ نزدیک به ۸۷۰ میلیون تومان اعلام شده است.

حاضر جواب: بهتر نیست کم‌کم به جای نیسان آبی، این خودرو را نیسان میلیاردی صدا کنیم؟

خودرو اطلس یک‌شبه ارزان شد؛ کاهش قیمت ۱۰ تا ۲۵ میلیونی!

حاضر جواب: برخی روزنامه‌نگاران طوری تیتیر می‌زنند انگار خودروها یک‌ماهه گران می‌شدند که حالا یک‌شبه ارزان شدنشان تعجب داشته باشد.

سفیر ایران در مسکو با حضور در بیست و نهمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت خودرو در روسیه اعلام کرد جمهوری اسلامی ایران به دنبال توسعه همکاری‌ها با فدراسیون روسیه در عرصه‌های مختلف از جمله در صنعت خودرو و قطعه‌سازی است.

حاضر جواب: به قول قدیمی‌ها: ابراز تمایل و ابراز علاقه برای توسعه همکاری‌ها هفت دست، ولی اقدام عملی هیچی!

ایزارهای دولت برای هدایت بازار خودرو چیست؟

حاضر جواب: به امید آن که بالاخره یکی - دو تا از این ایزارها، خوب کار کنند.



پس از یک حادثه پر حاشیه که سه فوتی به همراه داشت صورت گرفت. این موضوع سبب شد دولت چین توسعه کنترل‌نشده فناوری خودروان را خطرناک بداند و بر ایمنی اولویت بدهد. با انتشار این خبر، شاخص خودرویی بازار سهام چین روند نزولی پیدا کرد. شرکت BAIC حدود ۷ درصد و Seres بیش از ۵ درصد افت داشتند. در مقابل، خودروسازان سنتی که با احتیاط بیشتری به‌سراغ فناوری خودروان رفته‌اند، احتمالاً در موقعیت بهتری قرار خواهند گرفت. این قوانین نه تنها چالش‌های بزرگی برای شرکت‌های نوآور ایجاد می‌کند، بلکه فضای رقابتی بازار چین را نیز به نفع بازیگران سنتی و محتاط تغییر خواهد داد.

«در پی نگرانی‌های ایمنی و چند حادثه مرگبار اخیر، وزارت صنایع و فناوری اطلاعات چین (MIIT) با صدور مقرراتی سخت‌گیرانه، کنترل گسترده‌ای بر توسعه، آزمایش و تبلیغات سیستم‌های رانندگی خودروان اعمال کرده است. این مقررات نه تنها عملکرد برخی فناوری‌ها را ممنوع کرده، بلکه نحوه معرفی آن‌ها در بازار را نیز محدود می‌کند. در جلسه‌ای که ۱۶ آوریل برگزار شد، MIIT به‌طور رسمی دستورالعملی را منتشر کرد که صنعت خودروهای هوشمند متصل را به شدت تحت کنترل در می‌آورد. این مقررات به‌ویژه عملکرد شرکت‌هایی مانند هوآوی، شیائومی، نیو، لی‌آو و اکس‌پنگ را که در زمینه فناوری خودروان پیشرو بودند، تحت تأثیر قرار داده است. اعمال این قوانین دقیقاً



قوانین سختگیرانه‌تر خودروان‌ها در چین

پاگانی «زوندا یونیکو»، تکرار سوپراسپر تی منحصر به فرد



«پاگانی زوندا یکی از آبر خودروهای معروف تاریخ است که اوایل قرن بیست و یکم تولید می‌شد. این خودرو توجه برنامه تخت‌گاز (Top Gear) را نیز جلب کرد. پاگانی پس از تولید نسخه‌های مختلف زوندا، سال ۲۰۱۱ این آبر خودرو را با مدل هواپرا جایگزین کرد. البته ۱۴ سال پس از مرگ آبر خودرو ایتالیایی، پاگانی زوندا یونیکو معرفی شده تا جانی دوباره به این اسطوره بدهد. مدل زوندا یونیکو در شرایطی معرفی می‌شود که جانشین این خودرو، پاگانی هواپرا، نیز ۳ سال پیش از خط تولید خارج شد و جایش را به پاگانی اوتوپیا داد. پاگانی زوندا یونیکو سال ۲۰۲۵ همچنان با موتور V12

تنفس طبیعی تولید می‌شود؛ به همین دلیل بسیار خیرساز شده است. عبارت «یونیکو» یا «Unico» در ایتالیایی مترادف «منحصربه‌فرد» است؛ بنابراین پاگانی زوندا یونیکو، خودرویی است که فقط یک دستگاه از آن تولید می‌شود. این خودرو به سفارش مشتری خاصی با الهام از رشته کوه‌های کولون در سرزمین‌های سین کیانگ چین ساخته شده است. البته مدل یونیکو خودرو کاملاً جدیدی نیست، بلکه بر اساس بازسازی شاسی زوندا توسعه یافته است. ویژگی خاص پاگانی زوندا Unico بال عقب آن است که نسبت به دیگر زونداها کوچک‌تر است. همچنین بال‌های مرکزی و درجه سقفی نیز برای این خودرو در نظر گرفته شده است.

هوندا «NSX» به ناوگان پلیس ژاپن افزوده شد



«نیروهای پلیس ژاپن که در مسیرهای اطراف پیست سوزوکا گشت‌زنی می‌کنند، صاحب خودرویی جدید و هیجان‌انگیز شده‌اند که ۵۷۳ اسب‌بخار قدرت در اختیار دارد. NSX با خروج از هر پیچ، تمام ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت خود را در خدمت راننده‌اش قرار می‌دهد. در حین ارائه آن قدرت، صدای ترکیبی موتور و آگزوز از حالت عادی خارج شده به یک روزه شبیه می‌شود. این صدای بی‌مانند، جذاب و اعتیادآور پیش از آن که بخواهید درای در آن تامل کنید، تمام خواهد شد. رانند تنها نسخه آکورا NSX تایپ S (که خارج از ژاپن فروخته شده است) در پیست تاریخی «دیتونا اینترنشنال» و برای یک تجربه هیجان‌انگیز است. متأسفانه هر راننده برای تست این خودرو تنها ۳ دور فرصت دارد. یک دور که از پیست‌استاپ خارج می‌شود، یک دور کامل و بدون توقف، در آخر هم یک دور برای بازگشت به پیست‌استاپ! این زمان برای یک برانداز کامل از این خودرو و توضیح درباره تمام جوانب آن نظیر رانندمان، فرمان‌پذیری، قدرت و... واقعاً کوتاه است؛ پس کار بسیار دشواری را در پیش داریم. تست و بررسی به‌روزترین نسخه یک سوپراسپرت که آخرین تغییر را تجربه کرده، کار هیجان‌انگیزی است؛ حتی اگر فرصت بررسی و سواری آن به کوتاهی ۳ دور ۵.۸ کیلومتری باشد.

نیمی از آمریکایی‌ها گرفتن اشتراک را به خرید خودرو ترجیح می‌دهند

اجرای مدل تجاری «آیفون» در صنعت خودرو



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«مطالعات جدید نشان می‌دهد رانندگان به‌طور فزاینده‌ای پذیرای مدل اشتراکی برای خودرو بعدی خود هستند که مالکیت خودرو را زیرو رو می‌کند. رانندگان به جای خرید، تأمین مالی یا اجاره خودرو، نسبت به طری‌حی که بسیاری برای دریافت یک تلفن همراه جدید هر ۱۲ تا ۲۴ ماه استفاده می‌کنند، کنج‌کاو شده‌اند. تقریباً نیمی از پاسخ‌دهندگان می‌گویند اگر تعرفه‌ها قیمت خودرو را به‌طور چشمگیری افزایش دهند، این گزینه را به‌دقت بررسی خواهند کرد. این مفهوم چیز جدیدی نیست؛ مدل اشتراک خودرو چندین بار مطرح شده است و بیشتر اوقات توسط اسارت‌آپ‌های سیلیکون‌ولی به کار گرفته شده که همواره به دنبال «برهم زدن» مالکیت خودرو هستند. مدل‌های دیگر، مانند زیپکار زیرمجموعه‌ای از شرکت کرایه اتومبیل AVIS به رانندگان این امکان را می‌دهند که خودروهای خود را با افرادی که مالک خودرو نیستند با پرداخت هزینه اجاره اسمی به اشتراک بگذارند.

«تا ۶۰ درصد رانندگان مایل به دریافت اشتراک هستند و ب‌سایت اکس‌تریم‌ترین (Extreme Terrain) اشاره می‌کند که «تقریباً از هر دو آمریکایی، یک نفر به جای خرید یا اجاره خودرو بعدی خود، مایل به استفاده از مدل اشتراک خودرو است. ۱۰ درصد دیگر فقط در صورتی علاقه‌مند به این شیوه هستند که بیمه و نگهداری از خودرو را نیز شامل شود. ۴۶ درصد نیز در صورتی که تعرفه‌ها باعث افزایش قیمت خودرو شوند، «احتمال بیشتری» دارد که گزینه اشتراک خودرو را بررسی کنند. شاید خودروسازان نیز در این امر مقصر باشند. ۲۲ درصد از رانندگان از اشتراک‌های اجباری روزافزون برای مواردی مانند مسیریابی، وای‌فای داخل خودرو و اسارت از راه‌دور خسته شده‌اند و احساس می‌کنند اشتراکی که خودرو را نیز شامل شود، انتخاب بهتری است. ۲۰ درصد هم می‌گویند حاضرند «بیش از ۶۰۰ دلار در ماه» برای یک اشتراک بپردازند. تقریباً

۷۵ درصد از پاسخ‌دهندگان می‌گویند عدم تعهد مالی بلندمدت، اشتراک خودرو را جذاب می‌کند و دوسوم آن‌ها می‌گویند که می‌خواهند امکان لغو اشتراک در هر زمان را داشته باشند. بیش از نیمی (۵۸ درصد) می‌گویند توانایی تعویض خودرو بر اساس نیاز برایشان جالب است.

«برندهای مورد علاقه در سرویس‌های اشتراکی تویوتا (۵۷ درصد) و هوندا (۵۰ درصد) از جمله برندهایی هستند که در این رابطه شاهد استقبال چشمگیری بوده‌اند و سوپارو با فاصله‌ای زیاد در رتبه سوم (۳۱ درصد) قرار دارد. بامو، لکسوس، هیوندای، نیسان، آئودی، فورد، جیپ، مرسدس‌بنز، جنرال موتورز، کیا، مزدا و فولکس‌واگن همگی بین ۲۰ تا ۲۷ درصد رتبه دارند. در عین حال جای تعجب نیست که تسلا (شرکتی که بیشتر با نوآوری و فناوری برتری‌جو نسبت به سنت مرتبط است) در آخرین رتبه قرار گیرد؛ اما در بین پاسخ‌دهندگان نسل Z و هزاره، بالاترین رتبه را به خود اختصاص دادند. ۳۶ درصد از

پاسخ‌دهندگان یک خودرو بنزینی می‌خواهند؛ در حالی که ۲۸ درصد یک خودرو هیبرید را ترجیح می‌دهند. ۲۲ درصد هیچ ترجیحی نداشتند و تنها ۱۴ درصد گفتند که یک خودرو برقی از طریق اشتراک می‌خواهند. نسل ایکس بیشتر به خودروهای بنزینی علاقه‌مند بود (۴۷ درصد)، در حالی که بیبی‌بومرها (۴۱ درصد) و نسل زد (۳۳ درصد) بیشتر به خودروهای هیبریدی علاقه‌مند بودند.

«هنوز برای پذیرش خودرو اشتراکی آماده نیستیم به‌طور خلاصه، مردم اشتراک خودرو را به‌عنوان یک هزینه ماهانه برای اجاره خودرو با مزایای بیشتر در نظر می‌گیرند. اگرچه اکثر آن‌ها می‌گویند که حاضرند ۶۰۰ دلار در ماه برای یک اشتراک جامع بپردازند، اما بسیاری (۲۰ درصد) نیز می‌گویند که می‌خواهند هر ۶ ماه یک‌بار خودرو خود را تعویض کنند. پاسخ‌دهندگان همچنین خاطر نشان کردند که که خواستار تغییر خودرو در هر زمان متناسب با نیازشان هستند. به‌نظر می‌رسد این یک هزینه ثابت برای اجاره‌های

بلندمدت با قابلیت تعویض خودرو در هر زمان باشد. ۳ درصد مایلند هر ماه خودروهای خود را تعویض کنند و ۲۶ درصد خوشحال می‌شوند که برای یک سال کامل در خودرو مشابه مشترک شوند. ۳۱ درصد می‌گویند که از طریق اشتراک از نگاه‌داشتن خودرو یکسان برای مدت نامحدود خوشحال خواهند شد. تنها ۲۶ درصد از پاسخ‌دهندگان گفتند که مایل به دسترسی به خودروهای لوکس هستند که نشان می‌دهد آن‌ها یک خودرو روزمره می‌خواهند که تقریباً به اندازه یک خودرو اجاره‌ای یا لیزینگ هزینه داشته باشد، اما بدون مسئولیت. اشتراک خودرو یک مفهوم جدید است؛ اما برای هر شرکتی که مالک خودروها باشد، غیرقابل دفاع است. ۵۶۰۰ دلار در ماه، روزی ۲۰ دلار می‌شود و برای یک وسیله نقلیه «رانندگی روزانه» مانند RAV4، که در حال حاضر با دو برابر این مبلغ از طریق Avis برای یک دوره اجاره ۳۰ روزه اجاره داده می‌شود، این هزینه منطقی به‌نظر نمی‌رسد.

فیبر کربن بیشتر برای فراری ۲۹۶ در نسخه «اسپیشاله»

پایان ماجرا نیست؛ چرا که موتور برقی سامانه هیبرید فراری ۲۹۶ نیز تقویت شده و قدرت آن به ۱۷۷ اسب‌بخار رسیده است. خروجی قوای حرکتی این خودرو از طریق گیربکس ۸ سرعته DCT به‌محور عقب ارسال می‌شود. تعویض دنده این گیربکس نیز مورد بازنگری قرار گرفته است. در این خودرو پلاگین-هیبریدی می‌توان تا حداکثر سرعت ۲۴ کیلومتر بر ساعت، بدون کمک پشیرانه بنزینی حرکت کرد. برای سازگاری بیشتر با افزایش قدرت پیش‌رانه، فترهای تیتانیوم با سفتی بیشتر و کمک‌فترهای مولتی‌ماتیک قابل تنظیم متعلق به GT3 296 در این مدت نصب شده و ارتفاع پدنه نیز کمی کاهش یافته است. رینگ‌های جدید ۵ پره نیز با تایرهای پیلوت اسپرت کاپ ۲ ساخت میشن همراه می‌شود.

«تمام محصولات فراری در حالت استاندارد هم خاص هستند؛ اما در نسخه اسپیشاله (Speciale) با چیزی به‌مراتب خاص‌تر روبه‌رو هستیم. اکنون فراری ۲۹۶ نیز در دو نسخه اسپیشاله و اسپیشاله ۸ به این باشگاه خاص اضافه می‌شود. خروجی قوای حرکتی پلاگین-هیبریدی فراری ۲۹۶ اسپیشاله با ۴۹ واحد افزایش به ۸۶۷ اسب‌بخار قدرت رسیده است. پیش‌رانه ۳ لیتری ۶ سیلندر توثین توربوشارژ، به‌تنهایی ۶۹۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند که با مدل مسابقه‌ای ۲۹۶ چلنج برابر است. البته جای تعجب ندارد؛ چرا که بنابر اعلام فراری، ۲۹۶ اسپیشاله نیز از همان برنامه‌ریزی پیش‌رانه، پیستون‌های جدید، شاتون‌های تیتانیومی، میل‌لنگ‌های سبک‌وزن و البته سامانه کنترل ناک مشترک با تیم فرمول یک فراری بهره‌مند شده است. البته این



خبر News

ارزان‌سازی در «مرسدس‌بنز» برای کوچک‌ترین سدان

«خودروسازها معمولاً هنگام معرفی یک مدل جدید، بهترین نسخه ممکن را به‌نمایش می‌گذارند و مرسدس هم از این قاعده مستثنی نیست. این برند نسل سوم CLA را در نسخه‌ای لوکس و پر از امکانات معرفی کرده است. اما حالا که مشخصات مدل آلمانی در دسترس قرار گرفته، نگاهی دقیق‌تر به مدل پایه‌انداخته‌ایم و همان‌طور که انتظار می‌رفت، داستان متفاوتی در جریان است. نمایشگر ۱۴ اینچی سمت سرنشین حذف شده و جای آن را یک قطعه بزرگ از پلاستیک براق مشکی با ستاره‌های سه‌پر معروف گرفته است. در حالت عادی، کاهش تعداد نمایشگرها اتفاق خوبی به‌نظر می‌رسد، اما در این مورد، واقعا مطمئن



نیستیم. داشبورد ایستاده جدید، حس سرد و بی‌روحي دارد و فاقد شخصیت مدل قبلی CLA است. حذف سه درجه تپویه دایره‌ای شکل که طراحی شبیه توربین داشتند، در این ساده‌سازی بیش از حد کمکی نمی‌کند. طراحی آن کمی بیش از حد مینیمالیستی و بی‌روح به‌نظر می‌رسد. اما وقتی مجبور باشید نمایشگرهای بزرگ را در داشبورد جای دهید، چنین چیزهایی اجتناب‌ناپذیر است و نمایشگر مرکزی همچنان ۱۴ اینچی باقی مانده است. در نسخه پایه CLA، صندلی‌ها با چرم مصنوعی پوشانده شده‌اند، البته امکان سفارش چرم طبیعی هم وجود دارد. تصاویر گرفته‌شده از تریم مرسدس نشان می‌دهد که خودروها چقدر در حال ساده‌سازی طراحی داخلی هستند. دیگر خبری از کنترل‌های جداگانه برای سیستم تهویه نیست و فقط دو کلید برای بالا و پایین بردن شیشه‌ها تعبیه شده است. دریایی از پلاستیک براق مشکی حتی به دکمه‌های لمسی روی فرمان هم سرایت کرده است؛ روندی که این روزها در طراحی خودروها هم رایج شده و هم بحث‌برانگیز. با توجه به رویه مرسوم مرسدس، به احتمال زیاد همین طراحی داخلی در مدل‌های آینده CLA شو‌تینگ‌بریک، GLB و GLA نیز تکرار خواهد شد. امیدواریم طراحی مدل موسوم به G Little که نسخه‌ای جمع‌وجورتر و مقرون‌به‌صرفه‌تر از G کلاس خواهد بود، متفاوت باشد.



«تستاروسا EV»؛ آینده برقی فراری



فراری، برندی که با پیششرانه‌های قدرتمند بنزینی شناخته می‌شود، در حال تغییر مسیر است. «بندتو وینیا»، مدیرعامل فراری اعلام کرده که این شرکت نخستین خودرو تمام‌الکتریکی خود را در اکتبر ۲۰۲۶ عرضه خواهد کرد. فراری پیش‌تر در سال ۲۰۲۱ با معرفی SF90 استراداله، نخستین خودرو پلاگین-هیبرید خود، گامی به سمت الکتریکی‌سازی برداشت. این مدل با ترکیب موتور V8 و سه موتور الکتریکی، نشان داد که فراری می‌تواند الکتریکی‌سازی را بدون قربانی کردن پرفورمنس پیاده کند. با این حال، گام بعدی فراری حذف کامل پیشرانۀ درونسوز است و این سوال را برای طرفداران مطرح کرده که نخستین

خودرو الکتریکی مارائلو چه شکلی خواهد بود؟ یک طراح مستقل با طراحی کانسپتی با الهام از مدل افسانه‌ای تستاروسا، قصد دارد به این سوال پاسخ دهد. خودرو در عین وفاداری به ریشه‌ها، نگاهی جسورانه به آینده دارد. تستاروسا EV همچنان رنگ قرمز نمادین فراری و نگاه تهاجمی‌اش را حفظ کرده است. دو عنصر کلیدی تستاروسای اصلی، یعنی چراغ‌های مخفی و شیارهای کناری برای هدایت هوا، در این مدل الکتریکی نیز حفظ شده‌اند. تستاروسا EV صرفاً مفهومی است که توسط یک طرفدار طراحی شده؛ اما نشان‌دهنده مسیری است که فراری در پیش گرفته است.

آلمانی German

«مرسدس بنز» C کلاس جدید در راه است



فیس‌لیفت مرسدس بنز C کلاس ۲۰۲۶ با چراغ‌های ستاره‌ای الهام گرفته از E کلاس و فناوری پلاگین-هیبریدی پیشرفته آماده ورود به بازار است. نسل پنجم مرسدس بنز C کلاس که نخستین نسل این خودرو با پیشرانۀ‌های صرفاً ۴ سیلندر است، در حال تجربه یک به‌روزرسانی میان‌دوره‌ای (فیس‌لیفت) برای سال ۲۰۲۶ است. اگرچه شایعاتی درباره بازگشت پیشرانۀ V8 برای مدل C63 مطرح نشده، اما مرسدس بارها این گمانه‌زنی‌ها را رد کرده است. با این حال، تغییرات ظاهری و فنی قابل توجهی در راه است. اخیراً نمونه‌های اولیه این خودرو با چراغ‌های جلو و عقب آماده تولید دیده شده‌اند که از الگوی ستاره‌ای معرفی‌شده در E کلاس و CLA کوپه بهره می‌برند. این چراغ‌ها با طراحی ستاره سه‌پر مرسدس، جلوه‌ای مدرن و متمایز به خودرو می‌بخشند. همچنین جلوپنجره با طراحی شده با نشان مرسدس نوزایی، یکی دیگر از تغییرات ظاهری برجسته است. مرسدس در این فیس‌لیفت، بخش‌های کناری و سپر عقب را بدون پوشش استتار آزمایش کرده که نشان می‌دهد تغییرات ظاهری عمدتاً به چراغ‌ها محدود است.

برقی EV

حذف دو ویژگی از «سایبر تراک»



تسلا به‌تازگی اعلام کرده است دو ویژگی مهم که برای سایبر تراک وعده داده بود، یعنی باتری بردافزا و قابلیت فرمان خودکار را حذف کرده است. در مقابل، این شرکت به مالکان سایبر تراک، به‌جز کسانی که پیش‌تر سیستم رانندگی خودکار کامل یا FSD را خریداری کرده‌اند، یک‌سال استفاده رایگان از FSD را پیشنهاد داده است. تسلا در ابتدا باتری بردافزا را با قیمت ۱۶ هزار دلار معرفی کرده بود تا مشکل برد کمتر از انتظار سایبر تراک را برطرف کند. باتری بردافزا قرار بود برد نسخه چهارچرخ‌محرك را به‌بیش از ۷۱۶ کیلومتر و سایبر بیست را به حدود ۷۰۸ کیلومتر با لاستیک‌های استاندارد برساند. این باتری که نصف اندازه باتری اصلی بود، در فضای بار سایبر تراک نصب می‌شد و حجم بار را کاهش می‌داد؛ ضمن این که نصب و جداسازی آن تنها توسط تکنسین‌های تسلا امکان‌پذیر بود. تسلا همچنین اعلام کرد که قابلیت اتواستیر یا فرمان خودکار در تمام مدل‌های دیگر این شرکت به‌صورت استاندارد در قالب کپیج اتوپایلوت ارائه می‌شود.

خودروهای داخلی در بازار به رغم افت بهای ارز، گران شدند!

بررسی آمار واردات خودرو و قطعات مونتاژی در سال ۱۴۰۳



احسان ناصرایی
e.naseri@autoworld.ir

سیاست‌گزاران حوزه خودرو طی حدود ۵ سال گذشته با هدف حمایت از تولید داخل و مدیریت منابع ارزی، واردات خودرو را محدود کردند. با این حال، آمار تجارت خارجی کشور در سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد تنها خودرو بیشترین میزان ارزی‌بری را در میان تمامی صنایع به‌خود اختصاص داده، بلکه سیاست‌های داخلی‌سازی در بخش مونتاژ نیز به‌طور جدی اجرا نشده‌اند. بررسی‌ها حاکی از آن است که برخی از مونتاژکاران عمدتاً تمرکز خود را بر محصولاتی گذاشته‌اند که دارای کمترین میزان داخلی‌سازی هستند؛ موضوعی که عملاً اهداف اولیه سیاست‌گزاران را زیر سوال می‌برد. بر اساس گزارش سازمان توسعه تجارت، مجموع ارزی‌بری حوزه خودرو و نیرومحرك در سال ۱۴۰۳ به رقم خیره‌کننده ۱۱ میلیارد و ۳۶۸ میلیون دلار رسید. این رقم، نسبت به سال ۱۴۰۲ که حدود ۱۰ میلیارد و ۸۵ میلیون دلار بود، رشد ۱۲ درصدی را نشان می‌دهد. چنین افزایشی در شرایطی رخ داده که اقتصاد ایران همچنان با محدودیت‌های ارزی، تحریم‌های بین‌المللی و نوسانات شدید بازار ارز دست‌وپنجه نرم می‌کند. علاوه بر این، آمار تجارت کشور نشان می‌دهد ارز تخصص یافته برای خودروهایی که داخلی‌سازی ۲۰ تا ۳۰ درصد دارند، ۴۳ درصد کاهش یافته؛ اما در مقابل ارز اختصاص یافته برای خودروهایی با داخلی‌سازی کمتر از ۲۰ درصد، به‌میزان قابل توجه ۲۴۲ درصد رشد داشته است. این در شرایطی است که طی سال‌های گذشته سیاست‌گزاران بارها اعلام کرده بودند که مونتاژکاران باید به سمت داخلی‌سازی بیشتر حرکت کنند. به عبارت دیگر خودروسازان خصوصی با مونتاژ خودروهایی که داخلی‌سازی کمتری دارند، می‌توانند ارز بیشتری بگیرند و علاوه بر آن از تسهیلات تعرفه‌ای هم استفاده کنند. تعرفه واردات خودرو کامل بسیار بیشتر از واردات قطعات خودروهای مونتاژی است. به‌طوری که سال گذشته تعرفه واردات خودرو حدود ۴۰ درصد بود، اما تعرفه واردات تجهیزات تولید بسیار ناچیز بود. در سال جدید حتی این شکاف افزایش نیز یافته است؛ چرا که طبق قانون بودجه سال جاری، واردات خودرو با تعرفه ۱۰۰ درصدی انجام می‌شود؛ اما تعرفه واردات تجهیزات به ۲ درصد رسیده است.

در همان بازه زمانی که قانون بودجه سال ۱۴۰۴ تحت بررسی بود، بازوی پژوهشی مجلس نسبت به این موضوع اخطار داد. مرکز پژوهش‌ها هشدار داده بود که هدف از

ژاپنی Japanese

همکاری «میتسوبی» با «فاسکان»

میتسوبی به‌تازگی از دومین پروژه خودرو الکتریکی خود پرده برداری کرده است. برخلاف پروژه اول که با الهام از نیسان لیف برای بازار آمریکا طراحی شده بود، این خودرو الکتریکی جدید با مشارکت فاکسترون، زیرمجموعه شرکت تایوانی فاکسکان که به تولید آیفون و تجهیزات الکترونیکی شهرت دارد، توسعه می‌یابد. این شاسی‌بلند الکتریکی در تایوان ساخته خواهد شد و ابتدا در نیمه دوم سال ۲۰۲۶ در بازارهای استرالیا و نیوزیلند به‌فروش می‌رسد.



این همکاری هنوز در مراحل اولیه قرار دارد. میتسوبیسی اعلام کرده که یک تفاهم‌نامه با فاکسترون امضا کرده و مذاکرات برای نهایی کردن توافق ادامه دارد. بر اساس این تفاهم‌نامه، فاکسترون طراحی و توسعه خودرو الکتریکی را برعهده خواهد داشت؛ در حالی که مونتاژ آن توسط یولون موتور (شرکت مادر برند لوکس‌ن)، شریک تجاری فاکسکان انجام می‌شود.

فاکسکان و یولون از سال ۲۰۲۰ همکاری خود را آغاز کرده‌اند و در همان سال نخستین پلتفرم خودرو الکتریکی خود را معرفی کردند. خودرو الکتریکی جدید میتسوبیسی احتمالاً بر پایه یکی از مدل‌های فاکسترون، مانند مدل B که یک شاسی‌بلند کامپکت با برد تخمینی ۶۰۰ کیلومتر است، ساخته خواهد شد. میتسوبیسی تأکید دارد که این خودرو از عملکرد انندگی برجسته و سیستم اطلاعات سرگرمی پیشرفته‌ای برخوردار خواهد بود که تجربه‌ای مدرن و جذاب برای رانندگان فراهم می‌کند. فاکسترون با هدفی بلندپروازانه وارد صنعت خودرو شده است.

کره‌ای Korean

پیکاپ «هیوندای» حریف بزرگان می‌شود؟

تاسمان نخستین تلاش جدی کیا برای ورود به بازار پیکاپ‌ها، با طراحی بحث‌برانگیز و تمرکز بر راحتی و تطبیق‌پذیری، در آستانه ورود به بازارهایی مثل استرالیا است. کیا تاسمان، پیکابی دو کابین از یک برند کره‌ای، به یکی از پربحث‌ترین خودروهای سال تبدیل شده است. این خودرو تلاش کیا برای بهره‌برداری از محبوبیت پایدار وانت‌ها در بازار استرالیا و دیگر نقاط جهان است. نبود کابین وانت تجاری، کیا را از قرار گرفتن در جمع سه برند برتر فروش در استرالیا باز داشته بوده؛ اما از



چندماه دیگر این وضعیت تغییر خواهد کرد. کیا با طراحی جسورانه تاسمان، توجه‌ها را به‌خود جلب کرده است. چه آن را دوست داشته باشید چه نه، برخلاف برخی رقبای چینی، نمی‌توان تاسمان را به کپی‌برداری از وانت‌های معروف متهم کرد. طیف قیمتی تاسمان از ۲۷ هزار و ۶۰۰ دلار آمریکا برای مدل پایه دو کابین آغاز می‌شود و به ۴۸ هزار و ۲۰۰ دلار در نسخه پرچمدار X-Pro می‌رسد. تاسمان ابتدا فقط با یک پیشرانۀ در استرعی عرضه می‌شود که از نوع ۲.۲ لیتری ۴ سیلندر توربودیزل با ۲۰۷ اسب‌بخار قدرت و ۴۴۰ نیوتون‌متر گشتاور است و به یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک متصل می‌شود. علاوه بر این، در بازارهای دیگری مثل کره، یک موتور ۲.۵ لیتری بنزینی توربو با ۲۷۷ اسب‌بخار قدرت هم ارائه می‌شود که کیا فعلاً قصد عرضه آن را در استرالیا ندارد. همچنین پیشرانۀ‌های هیبریدی و الکتریکی هم در حال بررسی هستند؛ اما جزئیات رسمی هنوز اعلام نشده است. تاسمان مجهز به سیستم چهارچرخ‌محرك با حالت 4A است که محور عقب را در صورت تشخیص لغزش فعال می‌کند.

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک ۴۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که سائنا S اتومات (۱۴۰۳) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۶۶۲ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش ۹۶۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۱۳ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۵ میلیون تومان، تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۲۸ میلیون تومان، ری‌ا (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۶۱۳ میلیون تومان و نیسان آپشنال (دریچه‌برقی) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان افزایش ۶۹۲ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۸۸۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان، اکس‌تیریم VX (۲۰۲۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۸۳۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرومکس اکسلنت (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۹۶۰ میلیون تومان رسید.

از طرفی در گروه خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که هیوندای کونا (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۵۵۰ میلیون تومان، کیا K5 توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۶ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-POWER مکس ادیشن (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و هوندا سیتی (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

تصویب این قانون کاهش حقوق ورودی ماشین‌آلاتی است که در خطوط تولید مورد استفاده قرار می‌گیرند؛ اما در سال ۱۴۰۲ بسیاری از قطعات اولیه تولیدی مانند قطعات منفصله خودرو و لوازم خانگی از تخفیف‌های موضوع این بند بهره بردمان. موضوعی که بازوی پژوهشی مجلس به آن اشاره کرده، می‌تواند یکی از علل تمایل به مونتاژ با داخلی‌سازی پایین باشد؛ چرا که اگر یک فعال اقتصادی خودرو را به‌صورت کامل وارد کشور کند، باید صد‌درصد تعرفه پرداخت کند؛ اما اگر همان خودرو را به‌صورت پک‌های بزرگ وارد کرده و در داخل کشور آن‌ها را مونتاژ کند، از تعرفه ۲ درصدی بهره می‌برد. از طرفی یک عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «بی‌تردید تعرفه‌گذاری خودروهای وارداتی نباید به گونه‌ای باشد که تمام خودروهای وارداتی لوکس محسوب شوند و واردات آن‌ها تنها برای افراد متمول امکان‌پذیر باشد و تبعیض فاحش در کشور ایجاد کند.» وی در انتقاد به عدم حذف قیمت‌گذاری دستوری خودروهای وارداتی گفت: «برابر با قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت، بودجه‌های سسنواتی و طرح‌هایی که در مجلس در جهت ساماندهی بازار خودرو ارائه شده است، قانون واردات خودرو برای تأمین رفاه و امنیت مردم و کاهش آمار مصرف سوخت و پیشگیری از آلودگی تصویب شد و تدوین آیین‌نامه لازم برای اجرای آن را به وزارت صنعت، معدن و تجارت موکول کردیم که با تعرفه‌ای که به نفع مردم وارد کنندگان باشد، آماده شود.» نماینده مردم ارومیه در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «تعیین قیمت هم نباید به گونه‌ای باشد که برای وارد کنندگان صرفه اقتصادی نداشته باشد و افرادی که در این عرصه فعالیت می‌کنند، از سود متعارفی برخوردار نشوند. در عین حال قیمت‌گذاری‌های پاید به گونه‌ای باشد که بتوانیم هم خودروهای فعال در ناوگان حمل‌ونقل عمومی را اصلاح کنیم و هم تمام افراد علاقه‌مند به واردات خودرو بتوانند حداقل یک مدل خودرو را که متناسب با توان مالی آن‌ها باشد، وارد کشور کنند.»

ریزش قیمت وارداتی‌ها



که می‌تواند حداکثر ۲۵۵ اسب بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور را به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چرخ‌های عقب منتقل کند. بر این اساس تنها ۵.۸ ثانیه زمان نیاز است تا این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. بر این اساس کمپانی بامو قیمت ۵۰ هزار و ۴۰۰ دلاری را برای نسخه پایه این خودرو در نظر گرفته است. همچنین این کوبه چسور قابلیت شخصی سازی دارد و قیمت نمونه‌های سفارشی آن افزایش می‌یابد.

بامو سری چهار که سال ۲۰۲۰ میلادی نسل دوم آن به صورت رسمی به جهان معرفی شد، مبتنی بر زبان جدید طراحی باواریایی هابود. این خودرو کوبه که بر اساس خطوط شارپ بامو شکل گرفته، استایل بسیار جذاب و اسپرتی دارد. اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی تغییراتی در ظاهر این خودرو اعمال شد تا این خودرو در سال جاری میلادی با ظاهری متفاوت به دست مشتریان برسد. نسخه 430i این کوبه با موتور ۲ سیلندر ۲ لیتری معروف بامو و یعنی B48B20 به تولید رسیده



بامو «430i» گران است!

«990RCR»؛ تجربه هیجان بیشتر روی دو چرخ

سوپر بایک «کی تی ام» چه ویژگی‌های خاصی دارد؟



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

«کی تی ام در دنیای پر هیجان موتور سیکلت، همواره جایگاه خاصی داشته است. این کمپانی صاحب نام اتریشی که محصولات سبک وزن با بهترین توان و گشتاور ارائه می‌دهد، توانسته در بخش فنی زبان زد باشد. اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی کی تی ام از تولید اسپرت بایک جدیدش خبر داد. در ابتدای سال جاری میلادی بود که این شرکت اسپرت بایک جدیدش را با نام 990RCR معرفی کرد. مجلات معتبر موتور سیکلت این اسپرت بایک تازه نفس اتریشی را جزو بهترین مدل‌های اسپرت سال قرار داده‌اند. در ادامه این اسپرت بایک جدید سال را از نظر فنی بررسی می‌کنیم.

✓ کیفیت سواری، عملکرد هندلینگ



به کمک مهندسی دایکستینگ مبتنی بر مترال آلومینیوم، مهندسان کی تی ام برای این اسپرت بایک چسور اتریشی رینگ‌های آلومینیومی دایکستینگ در نظر گرفته‌اند. بر این اساس دو دامپر قابل تنظیم هیدرولیکی تلسکوپی به قطر ۳۸ میلی متر و با قابلیت تنظیم حداکثر تا ۱۲۵ میلی متر در جلو و یک دامپر هیدروپنوماتیکی به قطر ۱۵۵ میلی متر و دارای فنر پیچشی با ساختار مونوشوک و قابلیت تنظیم حداکثر تا ۱۴۰ میلی متر در عقب این اسپرت بایک تعبیه شده است. این سیستم منجر به ایجاد سواری نرم و باکیفیتی می‌شود. همچنین تایر ۱۲۰/۷۰ ۱۷ رینگ اینچی آلومینیومی در جلو و تایر ۲۰۰/۵۵ ۱۷ رینگ اینچی در عقب در بهبود سواری این اسپرت بایک نقش بسیار موثری دارد. ناگفته نماند که تایرها سفارشی کمپانی میشلن از نوع Power GP است. از نظر هندلینگ، کی تی ام 990RCR به لطف توزیع وزن مناسب تر، مرکز ثقل نسبتاً پایین و فرم هندسی فرمان، در حالت پیش فرمانی قرار دارد. این اسپرت بایک از نظر ایمنی در محور جلودارای دو دیسک خنک‌شونده سوراخ‌دار به قطر ۳۲۰ میلی متر با کالیپر ۴ پیستونه سفارشی کمپانی برمبو و در محور عقب دارای تک دیسک خنک‌شونده سوراخ‌دار به قطر ۲۴۰ میلی متر با کالیپر دو پیستونه است. همچنین به لطف نصب سیستم ترمز ضد قفل ABS ایمنی بالایی به راکب این اسپرت بایک هدیه می‌شود.

✓ قلب تپنده پر توان با غرش مهیب



اسپرت بایک 990RCR با ۱۹۹۰ سی‌سی (Race) به معنای مسابقه عرضه می‌شود؛ اما مجوز تردد در خیابان‌ها را هم دارد. بر این اساس کمپانی کی تی ام قدرت و گشتاور بالایی را در اختیار راکب این اسپرت بایک قرار می‌دهد. مهندسان کمپانی کی تی ام با استفاده از پیشران ۲ سیلندر یا پارال-توین موسوم به LC8C به حجم ۹۴۷ سی‌سی با ساختار اتمسفریک، توان و گشتاور بالایی را فراهم آورده‌اند. این پیشران به لطف طراحی ۴ سوپاپ به‌ازای هر سیلندر (در مجموع ۸ سوپاپ) با مکانیزم دو میل سوپاپ‌ر DOHC و همچنین طراحی منحصربه‌فرد سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌های می‌تواند قدرت و گشتاور بالایی را فراهم آورد. کی تی ام در طراحی موتورهای بنزینی همواره توانسته برتری خود را ثابت کند. به لطف ویژگی‌های فنی مانند کاهش اتاق احتراق و بهینه‌سازی آن و رسیدن به نسبت تراکم ۱۱.۵ به یک، طراحی سیستم هوشمند تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها، استفاده از سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری و طراحی دواژکتوری روی درچه گاز، این پیشران می‌تواند قدرت و گشتاور بالایی فراهم کند. بر این اساس حداکثر توان خروجی از موتور پارال-توین کی تی ام 990RCR به ۱۲۶ اسب بخار قدرت روی ۱۰ هزار و ۳۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور خروجی از آن به ۱۰۳ نیوتون متر در ۷ هزار آرپی ام می‌رسد. هر چند که طبق گفته کی تی ام با استفاده از سوخت بنزین دارای اکتان ۹۰ چنین قدرت و گشتاوری فراهم می‌شود. جالب است بدانید که این پیشران آب-هوا خنک و دارای واتر پمپ (پمپ آب) نسل جدید بوده تا خنک‌کاری آن بهبود پیدا کند. این امر منجر به کاهش تنش حرارتی در این موتور می‌شود. ناگفته نماند که آلیاژ مورد استفاده در پیشران، آلومینیوم بوده و سرسیلندر و بلوک سیلندر هر دوازده دیگر مکانیزم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها مشابه سیستمی است که در پیشران‌های بامو قرار دارد. در این سیستم دو چرخ‌دنده تعبیه شده تا با میل واسط میان دو میل سوپاپ و با کنترل فشار هیدرومکانیکی، زمان باز و بسته بودن سوپاپ‌ها متغیر باشد. همچنین از یک زنجیر تایم نسل جدید (دارای ساختار اورینگ) در این اسپرت بایک استفاده شده که صدای پیشران را کاهش می‌دهد. یک گیربکس ۶ سرعته دنده ثابت با مکانیزم تسریع تعویض دنده نیز در این اسپرت بایک تعبیه شده که به لطف طراحی سیستم هیدرومکانیکی، قدرت و گشتاور را به کمک زنجیر X رینگ به چرخ عقب منتقل می‌کند. جالب است بدانید که تعویض دنده‌ها به لطف ساختار مکانیکی-هیدرولیکی، در کم‌ترین زمان ممکن صورت گرفته و تعویض دنده، بسیار نرم و بدون هرگونه کوبش و ضربه انجام می‌شود. این موضوع سبب می‌شود شتاب 990RCR هم بهبود پیدا کند. ناگفته نماند که اگر زو سفارشی تیتانیومی اگر اپوویج روی این اسپرت بایک تعبیه شده تا راندها و گشتاور بالایی فراهم شود. همچنین صدای خروجی از اگر زو بسیار مهیب است. با وجود وزن ۱۷۹ کیلوگرمی این اسپرت بایک، تنها ۳.۳ ثانیه زمان نیاز است تا از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و حداکثر سرعت رسمی آن به ۲۶۵ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. همین ویژگی‌های کی تی ام 990RCR سبب شده است این اسپرت بایک در فهرست سریع‌ترین موتور سیکلت‌های اسپرت جهان قرار گیرد.

✓ طراحی منحصر به فرد کی تی ام

در طراحی اسپرت بایک‌های جذاب، همواره سعی می‌شود از اجزای اغراق شده به همراه فلاپ‌های یکپارچه بهره گرفته شود. از آن جا که طراحی محصولات کی تی ام سبک خاص خود را دارند، با نگاهی به پروفیل بدنه 990RCR شاهد طراحی نوین به سبک این کمپانی صاحب نام اتریشی هستیم. در این اسپرت بایک پوزه با اتحنای نسبتاً زیادی طراحی شده تا حجم خاص باک، فلاپ‌های یکپارچه، فلاپ تیز حجیم عقب و طراحی اگر زو متمایل، حس هیجان بیشتری به راکب القا کند. این ویژگی‌ها کاراکتر اسپرت و نافذی به 990RCR می‌بخشد. در نمای جلو، شاهد طراحی آشنای کی تی ام یعنی چراغ دوزنقه‌ای شکلی هستیم که داخل آن چراغ لیزری تعبیه شده است. همچنین فرمت خاص پوزه، اتحنای شیشه و اسپویلر فیبر کربنی (که مشابه بامو S1000RR و دو کاتی پانیکال است)، چهره تهاجمی و چسورانه‌ای از این اسپرت بایک به نمایش گذاشته است. البته دیگر خبری از LED های معروف به سبک کی تی ام نیست و LED نواری زیر چراغ جلو تعبیه شده است که نمای مدرنی ایجاد می‌کند. به لطف فرمت آیرودینامیکی بدنه، استفاده از سطوح منحنی، پوزه متمایل و خطوط تیز روی پوزه و همچنین فلاپ عقب، ضربه درگ برای این اسپرت بایک عدد ۰.۳۱ است. این ضربه درگ به معنای بهبود نیروی آیرودینامیکی در سرعت‌های بالاست. در نمای عقب، فلاپ حجیم تیز در بالاترین بخش تعبیه شده و چراغ LED عمودی روی گلگیر عقب، نمای زیبایی به کی تی ام 990RCR بخشیده است. هر چند که فاصله نسبتاً زیاد گلگیر عقب با تایر هیجان را به‌اوج خود می‌رساند.

✓ سطح بالای ارگونومی و راحتی



به لطف فاصله محوری ۱۴۸۱ میلی متری، ارتفاع صندلی این اسپرت بایک در فاصله ۸۴۰ میلی متری قرار گرفته که این مهم در کنار زاویه ۲۵.۲ درجه‌ای قرارگیری بدن راکب نسبت به موتور سیکلت، بالاترین سطح راحتی را در زمان سوار و پیاده شدن به راکب هدیه می‌دهد. ناگفته نماند که کلاستر ۱۵ اینچی TFT به منظور نمایش اطلاعاتی مثل: سرعت، دور موتور، مسافت طی شده، میزان مصرف سوخت، چراغ چک، چراغ غلام خرابی و کامپیوتر سفری تعبیه شده است.

✓ سازه بدنه جدید به سبک کی تی ام

کی تی ام به سبک‌سازی محصولات اسپرتش معروف است. بر این اساس در این اسپرت بایک از آلومینیوم در فریم جلو و عقب و از فولاد فوق سبک در سازه اصلی شاسی بهره گرفته شده است. بر اساس گفته کی تی ام، این سازه نسبت به سازه‌های قبلی حدود ۷ درصد سبک‌سازی را امکان پذیر کرده است. بر این اساس و با در نظر گرفتن باک ۱۴۸ لیتری پر از بنزین، مجموع وزن این اسپرت بایک به ۱۷۹ کیلوگرم می‌رسد. این عدد برای چنین اسپرت بایکی بی نظیر است؛ هر چند که بهره‌گیری از آلومینیوم در ساخت بلوک سیلندر نیز در این امر بسیار اثرگذار بوده است. بر این اساس نسبت قدرت به وزن در این اسپرت بایک به ۰.۷۱ اسب بخار بر هر کیلوگرم می‌رسد که بهترین نسبت قدرت به وزن در این کلاس به‌شمار می‌رود.

کمپانی کی تی ام، اسپرت بایک چسور جدید خود را با قیمت ۱۸ هزار و ۵۶۰ یورو به فروش می‌رساند و پیش فروش آن از ابتدای سال جاری میلادی آغاز شده است.



«آرمادا» ۲۰۲۵؛ شاسی بلند گول پیکر «نیسان»



«نیسان آرمادا ۲۰۲۵ با تغییرات اساسی وارد میدان رقابت SUVهای بزرگ شده است. این شاسی بلند سمردیقه با موتور جدید ۳.۵ لیتری V6 تونین توربو، جایگزین پیشرانته قدیمی V8 شده و اکنون ۲۲۵ اسب بخار قدرت و ۵۱۶ پوند-فوت گشتاور تولید می کند. طراحی بیرونی مدرن تر، کابینی مجهز با نمایشگرهای بزرگ ۱۲.۲ و ۱۴.۳ اینچی و سیستم پیشرفته ProPilot Assist (۲.۱) این مدل را در کلاس خود متمایز کرده اند. با

وجود بدنه بزرگ، این خودرو عملکرد سواری نرم و فرمان پذیری خوبی دارد. ظرفیت بکسل این خودرو ۸۵۰۰ پوند است و در نسخه فول آپشن «پلاتینیوم رزرو»، قیمت نهایی به حدود ۸۳ هزار و ۴۴۰ دلار می رسد. اگر چه مصرف سوخت آن در برابر رقبایی مانند تاهو یا اکسپدیشن پایین تر است، اما امکانات جدید و طراحی بهبود یافته، آرمادا را به گزینه ای جدی و قابل رقابت در بازار تبدیل کرده اند. این خودرو هم اکنون در نمایشگاهی ها موجود است.

«دنیای خودرو» گزارش می دهد

از گازوئیل تا برق، جاده های دنیا چه سوختی می طلبند؟

آینده حمل و نقل عمومی جاده ای، بیش از آن که در گرو فناوری باشد، به برنامه و سیاست گذاری بستگی دارد.



کوهستانی یا با بار بالا، موتورهای گازسوز همچنان با چالش هایی روبه رو هستند.

ایران؛ میان گذشته دیزلی و آینده ای مبهم در کشور ما، چالش های حمل و نقل جاده ای نه فقط فناوریانه، بلکه عمیقاً ساختاری و سیاست زده است. در حالی که ایران جزو دارندگان ذخایر عظیم گاز جهان است و دهه هاست ون و مینی بوس گازسوز تولید می شود، اما همچنان گازوئیل و حتی بنزین سوخت اصلی بخش عمده ای از ناوگان رانشکیل می دهد. در حوزه اتوبوس، اگر چه تلاش هایی برای توسعه نمونه های CNG و برقی انجام شده، اما سهم واقعی این فناوری ها در ناوگان جاری محدود است. در دوده قبل، تعداد قابل توجهی خطوط شهری اتوبوسرانی در کلان شهرها به مدل های گازسوز مجهز شدند؛ اما این روند به دلایل فنی، کمبود زیرساخت، هزینه های نگهداری و عدم تداوم سیاست های دولتی، نتوانست به یک جریان پایدار تبدیل شود و امروز شاهد هستیم همان ناوگان CNG فرسوده شده و جایگزینی هم ندارد. در بخش مینی بوس و ون نیز وضعیت مشابهی حکم فرماست؛ تولید کنندگانی مانند ایران خودرو و دیزل یا امیاد، در گذشته دور مدل هایی با قابلیت مصرف سوخت گاز ارائه کردند، اما به توفیقی دست نیافتند. از سوی دیگر، نبود برنامه ریزی کلان برای برقی سازی یا توسعه مدل های هیبریدی باعث شده ایران از قافله جهانی عقب بماند. در حالی که همسایگان ما پروژه های برقی سازی اتوبوس های شهری را آغاز کرده اند، در ایران، این روند در حد آزمایشی و با سرعت پایین جلو می رود.

زخم کهنه دیزل؛ آلودگی و فرسودگی در ناوگان

یکی از مهم ترین دلایل فشار جهانی برای جایگزینی سوخت های فسیلی، آلودگی هوای ناشی از موتورهای دیزلی است. ترکیبات خطرناکی همچون ذرات معلق (PM) و اکسیدهای نیتروژن (NOX) در بسیاری از شهرهای دنیا به عنوان چالش سلامت عمومی شناخته می شوند. در ایران نیز، ناوگان فرسوده دیزلی به ویژه در شهرهای بزرگ به یکی از عوامل اصلی آلودگی تبدیل شده است. برآوردها نشان می دهد متوسط سن ناوگان اتوبوسرانی در بسیاری از شهرها از ۱۵ سال فراتر رفته و برخی وسایل بیش از ۲۰ سال قدمت دارند. این وسایل نه تنها مصرف سوخت بالایی دارند، بلکه استانداردهای آلایندگی بسیار پایین تری نسبت به نیاز روز دارند. از آن بدتر، نبود سیستم معاینه فنی سخت گیرانه و کمبود قطعات یدکی است که سبب شده بسیاری از این خودروها عملاً بدون نظارت محیط زیستی در جاده ها تردد کنند. در این میان، گازوئیل مصرفی نیز خود مشکلی مجزا است. با این که در سال های اخیر تلاش هایی برای ارتقای کیفیت گازوئیل به استاندارد یورو انجام شده، اما هنوز در بسیاری از نقاط کشور سوختی با استاندارد پایین عرضه می شود که این مساله، کارایی حتی خودروهای جدید را نیز زیر سوال می برد.

مسیر آینده؛ نیاز به نگاه فراتر از تکنولوژی

آینده حمل و نقل عمومی جاده ای، بیش از آن که در گرو فناوری باشد، به برنامه و سیاست گذاری وابسته است. برای ایران، صرف داشتن منابع عظیم گاز یا توان فنی در تولید اتوبوس کافی نیست؛ باید نقشه راه روشنی تدوین شود. این نقشه راه می تواند شامل برنامه ای مرحله ای برای نوسازی ناوگان دیزلی یا مدل های گازسوز یا هیبریدی باشد، یا حتی با بهره گیری از ظرفیت بخش خصوصی، به تولید و واردات اتوبوس های برقی منجر شود. در سطح شهری، هم زمان با توسعه زیرساخت شارژ، می توان از مدل های مینی بوس و ون برقی استفاده کرد؛ به ویژه در مسیرهای پر تردد و کوتاه که برد محدود خودروهای برقی مشکل ساز نخواهد بود. در مناطق روستایی یا مسیرهای بین شهری سبک، استفاده از مینی بوس های CNG همچنان گزینه ای اقتصادی خواهد بود. اما برای خطوط بین شهری اصلی، باید به فناوری های آینده نگر همچون پیل سوختی یا هیبریدهای دیزل-برقی نیز اندیشید. در کنار آن، نظام تعرفه گذاری سوخت، پارانها، معاینه فنی و حتی آموزش رانندگان نیز باید با هدف کاهش مصرف و بهبود کارایی بازطراحی شود. اگر قرار باشد جاده های ایران در آینده نه چندان دور پذیرای ناوگانی پاک تر و کارآمدتر باشند، این تغییر فقط در خط تولید رخ نخواهد داد؛ بلکه نیازمند تغییر نگرش و سیاست گذاری است.



در دل هر سفر جاده ای، یک پیشرانته در تلاش است تا واگن های سنگین مسافران را به مقصد برساند. اما پرسش این جاست که این پیشرانته ها امروز در دنیا با چه سوختی تغذیه می شوند و فردا چه



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

آینده ای در انتظارشان است؟ در حالی که صنعت خودرو سواری به سرعت به سوی برقی سازی می شتابد، در حوزه حمل و نقل عمومی جاده ای، به ویژه ون ها، مینی بوس ها و اتوبوس ها، ماجرا به مراتب پیچیده تر است. موضوعی که در آن هزینه، بازدهی، دوام، دسترسی به زیرساخت و حتی مسائل ژئوپلیتیکی نقش اساسی ایفا می کنند.

در کشورهای توسعه یافته، ترکیب سوختی ناوگان حمل و نقل عمومی به سمت تنوع و باز آرای حرکت کرده است. با این که گازوئیل هنوز ستون فقرات بخش عمده ای از حمل و نقل عمومی جاده ای را تشکیل می دهد، اما سهم آن در حال کاهش است و جای خود را به گزینه های پاک تری مانند اتوبوس های برقی، هیبریدی و حتی گازسوز می دهد. در اروپا، به خصوص در کشورهای شمالی و غربی، برنامه ریزی های وسیعی برای حذف کامل اتوبوس های دیزلی تا میانه دهه آینده در جریان است. شرکت هایی مثل مرسدس بنز، ولوو، اسکانیا و حتی چینی هایی مانند بی وای دی، اتوبوس های تمام برقی یا هیبریدی را به استانداردهای جدید ناوگان تبدیل کرده اند.

در آمریکا، به رغم سلطه سنتی دیزل، امواج تغییر با سرعت بیشتری در حال گسترش است. برخی ایالت ها نظیر کالیفرنیا، اهداف مشخصی برای برقی سازی ناوگان حمل و نقل عمومی خود در نظر گرفته اند. شرکت هایی نظیر New Flyer و Proterra در حال تحویل هزاران دستگاه اتوبوس برقی هستند و حتی برای نواحی روستایی، مدل های مینی بوس و ون های پاک سوخت در حال توسعه اند.

در شرق آسیا نیز روند مشابهی در جریان است. چین با اختلافی فاحش، پیشتاز برقی سازی ناوگان حمل و نقل عمومی است. در شهرهایی چون شنتن، تمام ناوگان اتوبوسرانی مدت ها است برقی شده اند. این کشور به مدد حمایت های دولتی، دسترسی به باتری های ارزان و خطوط تولید گسترده، توانسته الگوی موفق را به جهان معرفی کند. در ژاپن و کره جنوبی، فناوری هیبریدی محبوبیت زیادی دارد؛ به ویژه برای ناوگان هایی که نیازمند برد بالا و زمان شارژ کوتاه هستند.

اما از آن سوی طیف، در کشورهای کمتر توسعه یافته و در حال گذار، وابستگی به سوخت های فسیلی همچنان پابرجاست. اتوبوس ها و مینی بوس های دیزلی، به دلایل اقتصادی و کمبود زیرساخت های نوین، بخش اعظم حمل و نقل را در اختیار دارند. با این حال، حتی در این کشورها، نمونه هایی از استفاده آزمایشی یا نیمه صنعتی از گاز طبیعی فشرده (CNG) یا مدل های هیبریدی و برقی دیده می شود.

نقش CNG؛ سوخت میانه راه یا راه حل نهایی؟

گاز طبیعی فشرده، برای بسیاری از کشورها، به ویژه آن هایی که منابع داخلی گاز دارند، به عنوان گزینه ای جذاب برای کاهش آلودگی و هزینه مطرح است. از ایران تا آرژانتین، از هند تا پاکستان، CNG جایگاه ویژه ای در سیاست های انرژی دارد. دلایل روشن است: نسبت به دیزل و بنزین آلایندگی کمتری دارد، قیمتش پایین تر است و زیرساخت تامین آن در بسیاری از مناطق وجود دارد یا قابل توسعه است. در هند، دولت با ارائه یارانه و تسهیلات برای تبدیل اتوبوس ها به گازسوز، توانسته بخشی از ناوگان راز دیزل به CNG منتقل کند. در برزیل و آرژانتین نیز این سوخت به عنوان گزینه ای جایگزین در حال رشد است. البته باید توجه داشت که بهره وری موتورهای CNG نسبت به دیزل پایین تر است و ظرفیت حمل و پیمایش کمتری را ارائه می دهد. همچنین، در مناطق



اساس کرمان موتور با سه محصول جک جی ۴، کی ام سی ایگل و باک ایکس ۳۳ در حال سهم گیری در بخش خودروهای ارزان قیمت چینی است.

به نظر می رسد در استراتژی فروش کرمان موتور، دو بخش از اهمیت ویژه ای برخوردار هستند که شامل مدل های پیکاپ و خودروهای ارزان قیمت چینی می شوند. بر این



رشد فروش «کرمان موتور» در بخش خودروهای ارزان قیمت چینی

تحلیل

analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

سیگنال مثبت مذاکرات به بازار ارز و خودرو

دور از تصور نخواهد بود و به تناسب آن شاهد رونق خرید و فروش در این بخش از بازار خواهیم بود.

بازار به شمار می رود و پیش بینی ها از افت نسبی بهای دلار در روزهای آینده حکایت می کند. در این صورت کاهش قیمت خودرو در بازار نیز

دور چهارم مذاکرات بین ایران و آمریکا با توافق بر سر ادامه این مذاکرات به پایان رسید. این مساله به خودی خود سیگنال مثبتی برای

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی ام سی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۶۰	۱۰	▲
کی ام سی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۳۰	۰	▲
کی ام سی T8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۸۷۰	۲۰	▲
کی ام سی T9 (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۲۰	▲
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۲۵۱	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲۰	▲
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۸۸۰	۱۰	▲
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۸۳۰	۲۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۱۷۲	۳ میلیارد و ۸۳۰	۰	▲
دیگیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۱۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۱۵۰	۲۰	▲
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۵۱۵	۰	▲
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۶۲۵	۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	یک میلیارد و ۸۸۰	۳۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۱۵۰	۰	▲
تینگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۸۰	۱۰	▲
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۰۶	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۵	۲	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۶۲	۴۰	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۴۹۷	۱	▲
کوییک R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۰	۱	▲
کوییک GXL-R بارینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۶	۴	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۸۸	۱	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۶	۳	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۸۳	۰	▲
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۷	۰	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۸	۲	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۸۲	۱	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۲۴	۳	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۸۹۱	۱۹	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۳۵	۲	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۳۳۲	۹	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۶۹۲	۷	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۴۴	۲	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۴۷	۷	▲
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۹۰	۶	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۴۵	۰	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۸۲	۳	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۲۷	۱۳	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۱۲۵	۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۳۷	۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۱۲	۳	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک میلیارد و ۱۵	۱۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۱۰	۲	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۵۹	۱۳	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۸۹۰	۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۶۵	۱۵	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۷۰	۵	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۱۷۴	۷	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۰۹	۵	▲
سورن پلاس بامانیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۱۸	۰	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۴۰	۰	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۵۹	۰	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۴۳	۰	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۰	۰	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۱۱	۶	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۵۰	۱۰	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۲۸	۱۰	▲
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۱۳	۹	▲
وانت آریسان (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۹	۲	▲
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۱۱	۳	▲
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۹۵	۰	▲

نام خودرو	قیمت شرکت (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۶۵۰	۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۴ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	▲
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
سراتو ۲۰۰۰ سی سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵ میلیارد و ۴۵۰	۰	▲
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
تویوتا b24X615 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	▲
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	▲
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۳ میلیارد و ۵۰	۰	▲
جتا VS7 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	▲
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	▲
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	▲
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	▲
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۹۸۹	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	▲
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	▲
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	▲
بی وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	▲
بی وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	▲

به گفته پلیس بزرگراه فلوریدا، این خودرو در همکاری با گروه ویژه سسازمان مبارزه با مواد مخدر توقیف شده است. با این حال، کوروت مورد بحث برای آماده‌سازی جهت خدمت در ناوگان پلیس از تقا پیدا کرده و قرار استت علاوه بر گشت‌زنی، در رویدادهای تبلیغاتی هم استفاده شود. کوروت A پلیس فلوریدا با رنگ آمیزی دورنگ و یزه پلیس بزرگراه فلوریدا و نوشته‌های «State Trooper» روی گلگیرهای عقب تزئین شده است. این خودرو همچنین به‌رینگ‌های دورنگ، نشان‌های فیبر کربنی و چراغ‌های ضروری برای گشت‌زنی مجهز است. در داخل کابین، تمام تجهیزات لازم برای تعقیب متخلفین مثل چاپگر برای صدور بر که جریمه تعبیه شده است. البته، همان‌طور که انتظار می‌رود، این خودرو توانایی حمل زندانیان را ندارد.

یک شورولت کوروت استینگری که از یک قاچاقچی مواد مخدر توقیف شده، با لباس پلیس ایالت فلوریدا برای تعقیب متخلفین راهی خیابان‌ها شده است. هرچند خودروهای پلیس در کشورهای مختلف عمدتاً سدان‌ها و شاسی‌بلندهای خانوادگی هستند ولی تاکنون خودروهای پلیس عجیبی را هم خصوصاً در کشورهای حاشیه خلیج فارس مثل امارات دیده‌ایم. در این کشور، سوپراسپرت‌هایی مثل لامبورگینی، فراری و حتی بوگاتی و برون به خودروی پلیس تبدیل شده‌اند. حال در آن سوی کره زمین نیز پلیس بزرگراه فلوریدا یک شورولت کوروت C8 استینگری مدل ۲۰۲۳ را به ناوگان خود اضافه کرده است. نکته جالب این که برای خرید این کوروت هیچ هزینه‌ای از جیب مالیات‌دهندگان خرج نشده است؛ زیرا



پلیس فلوریدا مجهز به شورولت «کوروت» شد



«کاسترول» پاسخ می‌دهد

نتیجه استفاده از روغن موتورسیکلت در خودرو

داشته و از نسبت‌هایی خاص از اجزای تشکیل‌دهنده بهره می‌برند. علاوه بر این، حتی نوع خودرو نیز می‌تواند روی سیال مورد نیاز برای روغن کاری موتور تأثیرگذار باشد؛ چنان که برخی خودروهای جدید نیازمند روغن‌های سبک‌تری هستند. درعین حال، تنوعی نسبی نیز برای روغن کاری موتورسیکلت‌ها وجود دارد؛ به‌طوری که هریک از موتورسیکلت‌سازان سیال‌هایی با استانداردهای خاص را برای روان کاری محصولاتشان پیشنهاد می‌دهند. به‌رغم تمام آن چه گفته شد، شاید برخی از شما همچنان معتقد باشید می‌توان برای روغن کاری موتورسیکلت از روغن موتور خودرو استفاده کرد؛ باید بدانید که هرچند این کار به‌طور کلی به هیچ‌وجه توصیه نمی‌شود، اما لزوماً نتیجه‌ای فاجعه‌بار در پی نداشته و بسته به شرایط، می‌تواند حتی بی‌خطر باشد. در این خصوص، Twisted Throttle گزارش می‌دهد که استفاده از روغن موتور خودرو برای موتورسیکلت می‌تواند در شرایط اضطراری کاملاً گره‌گشا باشد. بااین وجود توجه به وزن (گران‌روی) سیال مورد استفاده برای روغن کاری کاملاً ضروری بوده و می‌تواند از مشکلات جدی بعدی جلوگیری کند. اگر واقعاً به روغن موتورسیکلت دسترسی ندارید و قصد دارید از روغن موتور خودرو خود برای روانکاری آن استفاده کنید، حداقل کاری که باید انجام دهید، مراجعه به دفترچه راهنمای موتورسیکلت و استفاده از سازگارترین روغن خودرو برای پیشراشه موتورتان است. در این بین همچنین باید به‌طور جدی از خرید روغن‌هایی که با برچسب «بهینه‌کننده مصرف انرژی» یا «بهینه‌کننده مصرف سوخت» عرضه می‌شوند، خودداری کنید؛ چراکه ترکیب شیمیایی این روغن‌ها که برای بالا بردن راندمان موتور خودرو بهینه‌سازی شده می‌تواند آسیب زیادی به موتورسیکلت شما وارد کند. اگر روغنی که در داخل موتورسیکلت خود می‌ریزید، با مشخصات دستگاه هماهنگی نداشته باشد، مشکلات زیادی در کمین شما خواهد بود. به‌عنوان مثال، بسته به نوع روغن موتور و برند موتورسیکلت، نتایجی مثل آفت شتاب، لیز خوردن کلاچ، عمل نکردن دنده‌ها یا دیگر موارد از جمله ایراداتی هستند که در این صورت گریبانگیر شما خواهند شد.



« روغن یکی از مهم‌ترین اجزای موتور هر وسیله‌نقلیه به‌شمار می‌رود که بدون عوض کردن دورهای و دقیق و مراقبت مناسب از آن، عملکرد پیشراشه با اختلال جدی روبه‌رو خواهد شد. درعین حال تنوع انواع روغن برای خودروها و موتورسیکلت‌ها به‌حدی است که برخی اوقات انتخاب یک نمونه مناسب و سازگار با دستگاه سخت می‌شود. یکی از ابهامات مهم در حوزه روغن کاری وسایل نقلیه این است که آیا روغن موتور خودرو در موتورسیکلت هم قابل استفاده است یا خیر؟ در این‌جا قصد داریم به این سوال پاسخ دهیم. شاید خواسته بسیاری از رانندگان اتومبیل یا راکبان موتورسیکلت این باشد که برای روغن کاری تمامی وسایل نقلیه از یک روغن واحد استفاده شود تا زحمت و در دسر انتخاب روغن مناسب برای وسایل نقلیه مختلف از بین برود. بااین وجود روغن کاری یک وسیله‌نقلیه پیچیده‌تر از چیزی است که انتظار دارید و به فاکتورهای مختلفی اعم از مدل دستگاه، سازنده و سیستمی که قصد روغن کاری آن را دارید، بستگی دارد. بر این اساس پیشراشه موتورسیکلت به‌مراتب کوچک‌تر از موتور خودرو است و به‌همین دلیل به فضای روغن کاری محدودتری نیاز دارد. بنابراین موتورسیکلت‌ها به‌حجم روغن کمتری نیاز خواهند داشت. از سوی دیگر، به ادعای کاسترول، موتور موتورسیکلت‌ها همچنین سریع‌تر از خودروها کار کرده و حرارت بیشتری تولید می‌کنند. بنابراین نخستین تفاوت موتورسیکلت با خودرو در بخش روغن کاری، فضای محدودتر و حرارت بیشتر موتور است که نیازمند استفاده از روغن مناسب خواهد بود. از طرف دیگر، نواحی نیازمند روغن کاری در موتورسیکلت و خودروها نیز اندکی با یکدیگر متفاوت هستند. توجه کنید که روغن موتور در خودروها صرفاً برای روغن کاری موتور به کار می‌روند و سایر سیستم‌ها مثل گیربکس به روان کارهای مخصوص خود نیازمندند. از سوی دیگر اما موتورسیکلت‌ها از یک سیال یکسان برای روغن کاری تمام اجزا اعم از موتور، سیستم کلاچ و گیربکس استفاده می‌کنند. بر این اساس روغن‌های مورد استفاده برای روغن کاری بخش‌های مختلف یک خودرو با یکدیگر متفاوت بوده و هریک غلظت‌های مختلفی

تشرکت تویوتا	محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	یاریس	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	پرادو	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کرولا	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کمری	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	لندکروز	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	رافور	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CH-R	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	هابلوکس	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)

تشرکت لکسوس	محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	ES350-2013	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS300	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	RX350	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS250	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX200	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX300h	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CT200h	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	ES250	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	LX570	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)

تشرکت فولکس واگن	محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	پاسات	5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	تیگوان	5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	گلف	5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپرونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)



حریق انبار ضایعات لاستیک در آزادگان



«جلال ملکی، سخنگوی سازمان آتش‌نشانی تهران در خصوص حریق انبار ضایعات لاستیک در گفت‌وگو با «برنا» گفت: «ساعت ۱۴:۰۲ دقیقه امروز (روز گذشته) آتش‌نشانان چهار دانگه در تماس با آتش‌نشانی تهران برای مهار حریق در نزدیکی اتوبان آزادگان درخواست کمک کردند.»

وی افزود: «بلافاصله یک ایستگاه آتش‌نشانی از تهران به‌محل حادثه اعزام شد و این در حالی است که مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، در این رویداد یک ملک شخصی ۲ هزار متری که محل انباشت ضایعات لاستیک بوده، دچار حریق شده است.»

امکان تامین سیلیکای گرید لاستیک از منابع داخلی فراهم شد

تامین مواد اولیه پر کاربرد برای تولید تایر در کشور



«فناوران یکی از مجتمع‌های فناوری با تولید نانوسیلیس در سه گرید صنعتی، رنگی و کشاورزی گام مهمی در تولید نانو مواد پر کاربرد و کاهش وابستگی به واردات برداشته‌اند و در حال حاضر پروژه احداث کارخانه بزرگ تولید سیلیکای گرید لاستیک در شمال کشور را در دستور کار دارند. به گزارش «پسنا» فخاری، مدیرعامل این مجموعه گفت: «مدل فعالیت این مجتمع به‌گونه‌ای طراحی شده است که هر محصول، پس از رسیدن به بلوغ فناوری و عبور از مراحل تحقیق و توسعه، در قالب یک ساختار حقوقی مستقل تجاری‌سازی می‌شود. به‌عبارت‌دیگر، هر ایده موفق، مسیر خود را تا تاسیس یک شرکت یا کارخانه مجزا طی

می‌کند. در این فرآیند، سرمایه‌گذاران جذب شده و تاسیسات تولیدی مستقل راه‌اندازی می‌شود.» وی با بیان این‌که این مجموعه تاکنون موفق به راه‌اندازی ۶ کارخانه شده است، اظهار کرد: «در حال حاضر، سه شرکت فعال زیرمجموعه این گروه در حال فعالیت هستند که همگی دارای عنوان دانش‌بنیان بوده و در زمینه تولید نانو مواد فعالیت می‌کنند. این سه شرکت محصولاتی با نام «نانوپلیگمنت‌های پایه اکسید آهن» است که می‌تواند کاربردهای گسترده‌ای در صنایع رنگ، پوشش و مستریج‌ها داشته باشد.» به گفته فخاری، یکی از محصولات راهبردی و پر کاربرد تولیدی این مجموعه، «نانوسیلیس» یا همان نانو پودر دی‌اکسید سیلیکون است که از جمله پر مصرف‌ترین نانو پودرها در سطح جهانی



محسوب می‌شود. ویژگی بارز نانوسیلیس این است که با تغییرات اندکی در ساختار و خواص آن، می‌توان کاربردهای متنوع و تخصصی

بالا می‌شود و این ماده به‌عنوان یک افزودنی موثر در بهبود عملکرد بتن در شرایط سخت محیطی، به‌ویژه در زیرساخت‌های شهری و عمرانی نقش مهمی ایفا می‌کند، خاطر نشان کرد: «در صنعت رنگ نیز، نانوسیلیس به‌عنوان افزودنی رئولوژیک مورد استفاده قرار می‌گیرد. این ماده با بهبود خواص فیزیکی رنگ نظیر افزایش مقاومت در برابر رطوبت، خراش و خوردگی، به ارتقای کیفیت و دوام رنگ‌های صنعتی کمک می‌کند. در رنگ‌های ترافیکی که نیازمند مقاومت سایشی بالا و ماندگاری در برابر شرایط جوی سخت هستند، نانوسیلیس کاربرد ویژه‌ای دارد. مدیرعامل این گروه صنعتی، کاربردهای نانوسیلیس را تنها به صنایع ساختمانی و رنگ محدود ندانست و ادامه داد: «در حوزه کشاورزی نیز این ماده نقش موثری در بهبود پایداری و قابلیت استفاده از کودها و ترکیبات شیمیایی ایفا می‌کند. در

مناطق مرطوب یا شرجی، یکی از چالش‌های رایج، کلوخه شدن و از دست رفتن روانی کودها در هنگام نگهداری و حمل‌ونقل است. نانوسیلیکا با خاصیت ضد کلوخه شدن، موجب می‌شود کودها حتی در شرایط رطوبتی بالا، قابلیت استفاده خود را حفظ کرده و بهره‌وری مزرحه‌داران افزایش یابد.» فخاری یادآور شد: «در صنعت لاستیک، استفاده از سیلیکا به‌ویژه در گرید گرانیولی آن بسیار رایج است. این ماده به‌عنوان پرکننده‌ای موثر در افزایش خواص مکانیکی و دوام لاستیک کاربرد دارد. با وجود مصرف بالا، سیلیکای گرانیولی در ایران تاکنون به‌طور کامل وارداتی بوده است. اما مجتمع ما با هدف بومی‌سازی دانش فنی تولید این ماده، پروژه‌ای صنعتی را راه‌اندازی کرده است. این پروژه اکنون به‌بلوغ فنی کامل رسیده و تمامی جزئیات پیچیده فرآیند تولید آن مهندسی و بومی‌سازی شده است.»

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ‌وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ‌وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام‌وی ام X۲۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X۲۳-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاکرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA(کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug ۸ Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران رایپاک بگردیم





تا کوما و سکو یا باشد، تصاویر جاسوسی و رندر ها حاکی از طراحی جعبه‌ای تر، جلو پنجره بزرگ و چراغ‌های باریک و کشیده هستند. در کابین نیز شاهد نمایشگر مرکزی بزرگ و طراحی مدرن‌تری خواهیم بود. تویوتا قرار است نسخه پایه را تنها با پیشروانه هیبرید عرضه کند و مدل لاگین-هیبریدی با بر د ۴۲ مایلی نیز حفظ خواهد شد. قیمت این خودرو در حدود ۳۲ هزار دلار پیش‌بینی شده است. زمان معرفی رسمی هنوز مشخص نیست؛ اما انتظار می‌رود مدل ۲۰۲۴ در سال آینده میلادی به بازار عرضه شود.

تویوتا قصد دارد در سال ۲۰۲۶ نسل ششم از شاسی بلند محبوب خود، RAV4 را با تغییراتی قابل توجه روانه بازار کند. با وجود سسن بالای مدل فعلی که از سال ۲۰۱۹ تولید می‌شود، RAV4 همچنان یکی از پرفروش‌ترین خودروهای آمریکا با فروش ۳۵۰ هزار دستگاه در ۹ ماه نخست سال است. این موفقیت سبب شده است تویوتا در طراحی نسل جدید، رویکردی تدریجی و محتاطانه اتخاذ کند. نسل آینده RAV4 روی پلت‌فرم TNGA-K ساخته خواهد شد و به نظر می‌رسد طراحی آن الهام‌گرفته از مدل‌هایی همچون



رونمایی قریب‌الوقوع از نسل جدید تویوتا «RAV4»

گفت‌وگوی «دنیای خودرو» با یک عضو کمیسیون صنایع خانه ملت؛

خودروسازان نیروگاه‌های خودتامین راه‌اندازی کنند

خودروسازان باید به‌طور جدی به سمت احداث نیروگاه‌های خودتامین بروند تا وابستگی آن‌ها به شبکه برق سراسری کاهش یابد و آسیب‌پذیری تولید برطرف شود

قطعه‌سازان بارها در خصوص عدم پرداخت به‌موقع مطالبات و تسویه‌های مالی با تاخیر بیشتر از ۱۲۰ روز گلايه داشتند؛ به‌نظر شما برای حل این معضل باید چه اقدامی انجام شود؟

در خصوص این مساله باید در حوزه قیمت‌گذاری خودرو بازنگری صورت گیرد. تاکید کمیسیون صنایع و معادن خانه ملت این است که بازار خودرو رقابتی‌تر شود. رقابت به‌معنای این که انحصار در صنعت و بازار خودرو کاهش یابد و از سویی به‌دنده خودروسازی که زنجیره‌تامین است فشار مالی کمتری وارد شود.

وزارت صمت باید هم از تولید داخل و هم واردات حمایت داشته باشد تا علاوه بر رشد کیفیت، رقابت بر سر تولید محصولات جدید نیز شکل بگیرد. قیمت‌گذاری دستوری موضوعی است که سال‌ها پیش در دنیا منسوخ شد و دولت باید شریایی را بارش و واردات خودرو فراهم کند که بازار تعیین‌کننده قیمت‌ها باشد.

به قیمت‌گذاری دستوری و حذف آن اشاره کردید؛ به‌نظر شما تغییر رویه در این باره باید چگونه انجام شود؟

ما همواره تاکید کرده‌ایم که صنعت خودرو باید به‌سمت رقابتی شدن حرکت کند. بازار انحصاری خودرو و فشار نهادهای تنظیم‌گر قیمت، صنعت را در وضعیتی دو سر باخت قرار داده است؛ همان‌طور که پیش‌تر اشاره کردم، حمایت‌هایی که طی چند دهه از صنعت خودرو انجام و منتج به انحصار شده، در کنار قیمت‌گذاری دستوری که به صنایع خودروسازی تحمیل می‌شود، سبب عدم رضایت تولیدکننده و مصرف‌کننده شده است.

آن‌چه اکنون خروجی صنعت خودرو محسوب می‌شود، مورد رضایت بازار خودرو نیست. خودروساز به‌عنوان سفارش‌دهنده به زنجیره‌تامین باید نقشه‌راهی برای تولید محصولات با کیفیت، ایمن و مقرون به‌صرفه جهت تولید، تدوین و ابلاغ کند.

متأسفانه سرعتی برای اجرای این مهم وجود ندارد. زمان آن رسیده است که با تدوین استراتژی جامع در این خصوص، در ساختار مالی صنعت خودرو بازنگری صورت گیرد.

مجلس شورای اسلامی در راستای حذف قیمت‌گذاری دستوری و بهبود شرایط برای صنایع خودروسازی چه برنامه‌ای را دنبال می‌کند؟

کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، حامی تمام واحدهای تولیدی اعم از صنعتی و معدنی است. بنابراین سیاست جامع حمایت از تولید را براساس منویات مقام معظم رهبری دنبال می‌کنیم و در این میان صرفایک صنعت یا بخش مورد توجه نیست.

در این‌جا باید اشاره کنم که در کمیته‌ای در کمیسیون صنایع و معادن خانه ملت، جلساتی با قطعه‌سازان برگزار کرده‌ایم.

به‌عنوان پرسش پایانی، صنایع خودروسازی از قطع برق و مشکلات ناشی از آن گلايه‌مند هستند؛ به‌نظر شما تاثیر این مساله در کیفیت تولید خودرو و تیراژ عرضه تا چه اندازه خواهد بود؟

قطعی برق مستقیماً سبب کاهش تیراژ تولید شده و این مساله منجر به افزایش قیمت و تاخیر در تحویل خودروها خواهد شد. در حال حاضر ما با ناترازی انرژی حدود ۲۰ گیگاواتی در کشور مواجهیم که تنها با سرمایه‌گذاری در نیروگاه‌ها قابل حل است. خودروسازان باید به‌طور جدی به‌سمت احداث نیروگاه‌های خودتامین بروند تا وابستگی آن‌ها به شبکه برق سراسری کاهش یابد و آسیب‌پذیری تولید کاهش یابد. این مساله فقط منوط به صنعت خودرو نیست؛ بلکه سایر صنایع نیز با چالش ناترازی برق مواجه هستند. این ناترازی نیز مربوط به یک یا دو سال آینده نیست؛ بلکه در صورت عدم سرمایه‌گذاری برای تامین انرژی این موضوع در سال آتی نیز تداوم خواهد داشت. مجدداً باید تاکید کنم که صنایع خودروسازی به‌ویژه خودروسازان باید به‌سمت تامین برق به کمک نیروگاه‌های خودتامین حرکت کنند. لازم به ذکر است چالش ناترازی انرژی در صنعت خودرو نه تنها روی کیفیت و عرضه محصولات تاثیر گذاشته بلکه نارضایتی مشتریان را نیز به همراه دارد.



نور بالا

قطعی برق مستقیماً سبب کاهش تیراژ تولید می‌شود و این مساله منجر به افزایش قیمت و تاخیر در تحویل خودروها می‌شود

خودروسازان چگونه می‌توانند از قطعه‌سازان حمایت کنند؟

قطعه‌سازان در واقع بدنه پنهان اما موثر صنعت خودرو کشور هستند. با وجود تمام ایرادات ساختاری که در صنعت خودرو داریم، همین قطعه‌سازان هستند که بار اصلی اشتغال‌زایی و استمرار چرخه تولید را به‌دوش می‌کشند. همان‌طور که پیش‌تر اشاره کردم، این فعالان صنعتی اگرچه در مقایسه با خودروسازان از حاشیه‌سود ساختاری که دامن اقتصاد را در کشور گرفته است، رنج می‌برند. بر این اساس ضروری است در مباحث مرتبط با استانداردسازی و سیاست‌گذاری صنعت خودرو کشور بازنگری صورت گیرد. خودروسازان باید با تعریف دقیق و به‌روز از استانداردهای جهانی، زمینه رقابت سالم میان قطعه‌سازان را فراهم کنند. مزیت رقابت در بازار قطعات خودرو باید سبب تغییر سیاست‌ها و توجه به حمایت از این عرصه شود.

نور بالا

قطعه‌سازان در واقع بدنه پنهان اما موثر صنعت خودرو کشور هستند. با وجود تمام ایرادات ساختاری که در صنعت خودرو داریم همین قطعه‌سازان هستند که بار اصلی اشتغال‌زایی و استمرار چرخه تولید را به دوش می‌کشند



در روزهاییی که صنعت خودرو کشور با بحران‌های متعددی چون کمبود برق، قیمت‌گذاری دستوری و نوسانات ارزی دست و پنجه نرم می‌کند، قطعه‌سازان به‌عنوان شریان حیاتی این صنعت، گرفتار چالش‌های پیچیده‌تری هستند؛ از دپوی مواد اولیه در گمرک گرفته تا بی‌ثباتی مقررات و بوروکراسی فرساینده که می‌تواند تاثیرات منفی در تولید خودرو داشته باشد. از سوی دیگر ذوب‌نقدینگی در زنجیره‌تامین، ساختار مالی قطعه‌سازان را ضعیف‌تر کرده و در صورت تداوم این مساله، نگرانی کاهش تولید نیز وجود دارد. کارشناسان معتقدند دولت باید در سیاست‌های ارزی و بانک‌مرکزی نیز در سیاست‌های مالی خود برای صنعت خودرو بازنگری داشته باشند. در همین رابطه با «مصطفی پوردهقان اردکانی»، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به بررسی وضعیت فعلی قطعه‌سازان و تاثیرات منفی قیمت‌گذاری دستوری بر این بخش پرداختیم؛

به تازگی صنایع خودروسازی از فرآیند طولانی ترخیص مواد اولیه از گمرک و دپو محصولات‌شان خبر دادند؛ عده‌ای از این فعالان معتقدند که تغییرات ناگهانی قوانین سبب این موضوع شده است؛ نظر شما در این خصوص چیست؟

در حال حاضر در مجلس شورای اسلامی یا کمیسیون صنایع و معادن گزارشی جدی و موثر در خصوص این موضوع نداشته‌ام؛ اما اگر موضوعی در این باره به ما منتقل شود، قطعا در کمیسیون صنایع و معادن خانه ملت آن را بررسی خواهیم کرد.

تغییر محسوسی در روندهای قانونی به صورت رسمی گزارش نشده است. اما در صورتی که مواد اولیه لازم برای صنایع خودروسازی از گمرک‌ات کشور به‌موقع تامین نشود، می‌توان انتظار افت تولید خودرو و قطعات را داشت.

کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی از وزیر صمت درخواست کرده است که برای تسهیل فرآیند بوروکراسی اداری در تمام صنایع از جمله خودروسازی اقدام شود؛ البته در این‌جا باید اشاره کرد که فرآیند واردات با چالش‌های ارزی از سوی بانک‌مرکزی و تغییرات گمرکی می‌تواند سبب افزایش مشکلات تولید شود.

قطعه‌سازان با وجود چالش‌های عدیده فعلی جهت ارتقای تکنولوژی و کیفیت باید چه اقدامی انجام دهند تا اثرات مثبتی در صنعت خودرو داشته باشند؟ آیا برای نیل به این هدف وزارت صمت یا خودروسازان باید پیشگام شوند؟

خودروسازان همچنان صورت‌های مالی زیان‌ده را گزارش می‌دهند؛ از سوی دیگر زنجیره‌تامین حاشیه‌سود نسبتاً بهتری دارند؛ ارتقای تکنولوژی و کیفیت به‌سفارش و تدوین استانداردها از سوی خودروسازان منوط می‌شود. زیرا این تولیدکنندگان براساس نیازهای خود اقدام به سفارش‌گذاری و تامین قطعات می‌کنند. از همین رو باید براساس استانداردهای روز و برحسب نیاز مشتریان در بازار برای زنجیره‌تامین الزامات را تعریف کنند. برخلاف بازار خودرو که انحصاری است، قطعه‌سازان وضعیت نسبتاً بهتری داشته و فعالان این حوزه برای ارائه محصولات با کیفیت و استاندارد در رقابت دارند، در صورت بهبود فناوری و رشد کیفیت، رضایت مشتریان در بازار خودرو نیز حاصل خواهد شد.

کارشناسان معتقدند قطعه‌سازی تنها بخشی است که برای صنایع خودروسازی ارزش افزوده ایجاد می‌کند؛ به‌نظر شما دولت یا

از شهروندان که از پیش نوبت گرفته بودند، همچنان طبق برنامه قدیمی و در بازه زمانی مشخص شده در نوبت خود خدمات دریافت می‌کنند. این روند طی ۵ تا ۶ روز آینده ادامه خواهد داشت و برای نوبت‌های جدید، سامانه به‌گونه‌ای طراحی شده است که خدمات‌دهی با ساعت کاری جدید هماهنگ باشد. رئیس شماره‌گذاری پلیس راهور فراجا تاکید کرد: «ما متعهد به ارائه خدمات مطلوب و شایسته به شهروندان عزیز هستیم و تمام تلاش خود را برای تحقق این هدف به کار خواهیم گرفت.»

ایستاد: رئیس شماره‌گذاری پلیس راهور فراجا، از تغییر ساعت کاری مراکز شماره‌گذاری در سراسر کشور خبر داد. سرهنگ محسن باسره با اشاره به این تصمیم که در راستای مدیریت مصرف انرژی و حمایت از برنامه‌های دولت برای کنترل نাত্রازی‌های برق اتخاذ شده است، گفت: «برابر تدابیر هیات‌رئیسه محترم پلیس راهور فراجا و به‌منظور همراهی با سیاست‌های دولت، ساعت کار مراکز شماره‌گذاری تغییر کرده و خدمات از ساعت ۶:۳۰ صبح آغاز می‌شود و تا ساعت ۱۲:۳۰ ادامه خواهد داشت.» وی افزود: «در حال حاضر، تعدادی



تغییر ساعت کاری مراکز شماره‌گذاری در کشور



پرونده‌های تصادفات جرحی دیگر به دادگاه نمی‌روند

فراجا، سازمان پزشکی قانونی و سازمان‌های بیمه‌گر مسئول رسیدگی به پرونده‌های تصادفات



علی زرناندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«بر مبنای آیین‌نامه اجرایی بند د ماده ۱۱۳ قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی با موضوع تسریع در رسیدگی به تصادفات رانندگی منتهی به صدمات بدنی غیر عمدی، پرونده‌های رانندگی دیگر به دادگاه‌ها ارسال نمی‌شوند. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

«مردم انتظار دارند به سرعت به حقوق قانونی خود دست یابند

روز گذشته حجت‌الاسلام ابراهیم حمیدی، رئیس کل دادگستری استان کرمان در کمیته راهبری دادگاه‌های صلح استان کرمان اظهار کرد: «بر مبنای آیین‌نامه اجرایی بند د ماده ۱۱۳ قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی در تمامی تصادفات رانندگی، فراجا مکلف است با بررسی صحنه تصادف، ترسیم کروکی الکترونیک و تعیین علت تصادف را انجام داده و پس از تشکیل پرونده و ابلاغ گزارش تصادف، کروکی را در بستر سامانه به‌طرفین و حسب مورد شرکت بیمه‌گر با صندوق ارسال و مصدوم را نیز به سازمان پزشکی قانونی معرفی کند.»

وی خاطر نشان کرد: «بر اساس قانون برنامه هفتم توسعه کشور، دو موضوع تصادفات و انحصار وراثت که قبلاً از سوی دستگاه قضایی رسیدگی می‌شد، بعد از این از طریق سازمان‌های مربوطه از جمله فراجا، پزشکی قانونی، سازمان‌های بیمه‌گر و ثبت احوال انجام خواهد شد و بر این مبناء، از یک سو حدود ۲۵ درصد پرونده‌های ورودی به دستگاه قضایی کاهش می‌یابد و از سوی دیگر امور مردم نیز با سرعت بیشتری پیگیری و رسیدگی می‌شود.»

رئیس کل دادگستری استان کرمان اظهار کرد: «هدف از تصویب این قانون و آیین‌نامه، تسهیل‌گری است؛ زیرا مردم زمانی که وسیله نقلیه‌ای را بیمه می‌کنند، انتظار دارند در صورت بروز تصادفات و



حوادث هم مجروح حادثه به سرعت به حقوق قانونی خود دست یابد و هم راننده خودرو با کمترین مشکلات روبه‌رو شود.»

«دستگاه قضایی از ۲۲ اردیبهشت‌ماه پرونده‌های تصادفات جرحی را نمی‌پذیرد

حجت‌الاسلام ابراهیم حمیدی ضمن تاکید بر این مطلب که حادثه رانندگی در صورتی که منتهی به فوت یا نقص عضو شود، در مراجع قضایی پیگیری می‌شود، تصریح کرد: «ممکن است در ابتدای اجرای این قانون مشکلاتی وجود داشته باشد که این موارد باید در جلسات هم‌اندیشی، بر طرف و روند کار مردم تسهیل شود.»

وی بر تشکیل کارگروه تخصصی با حضور نمایندگان از پزشکی قانونی، فراجا، سازمان‌های بیمه‌گر، بیمارستان‌ها و سایر مراجع مربوطه به‌منظور بررسی روندهای اجرایی و رفع مشکلات احتمالی تاکید کرد و گفت: «اگرچه وظایف هر یک از نهادهای مربوطه در این آیین‌نامه تبیین شده است، اما دادگستری استان کرمان وظایف هر مجموعه را به تفکیک ابلاغ می‌کند تا به‌صورت دقیق در جریان مسئولیت‌های خود باشند و نسبت به انجام پیگیری‌های لازم اهتمام ورزند.»

وی خاطر نشان کرد: «در موارد خاصی که سازمان پزشکی قانونی به جهت نوع صدمه وارده نمی‌تواند بر اساس مقررات موجود خسارت بدنی وارده به زیان‌دیده را از جهت تعلق دبه با ارزش و میزان آن تعیین کند، مکلف به اعلام این موضوع در نظریه خود است و در این موارد فراجا باید پرونده را جهت رسیدگی به مرجع قضایی صالح ارسال کند که در این رابطه، فهرستی از مراجع صالح در این زمینه تدوین می‌شود تا فراجا بداند در هر پرونده، مرجع صالح رسیدگی‌کننده کدام است و از بروز سردرگمی و خطای احتمالی جلوگیری شود. رئیس کل دادگستری استان کرمان بر اطلاع‌رسانی گسترده به مردم در رابطه با این موضوع نیز تاکید کرد و گفت: «دستگاه قضایی از روز ۲۲ اردیبهشت‌ماه پرونده‌های مربوط به تصادفات جرحی را نخواهد پذیرفت و فرآیند پیش‌بینی‌شده در این آیین‌نامه باید دنبال شود.»

«ورود ماهانه ۱۸۰۰ پرونده تصادف جرحی به محاکم قضایی استان کرمان

معاون فناوری اطلاعات و برنامه‌ریزی دادگستری کل استان کرمان نیز با اشاره به تغییر روال قانونی رسیدگی به پرونده‌های تصادفات در کشور گفت: «در سسنوات گذشته به‌طور متوسط هر ماه یک هزار و ۸۰۰ پرونده مرتبط با تصادفات جرحی در محاکم قضایی تشکیل شده که بر اساس روند جدید پیش‌بینی‌شده، رسیدگی به این پرونده‌ها از سوی فراجا، سازمان پزشکی قانونی و سازمان‌های بیمه‌گر دنبال می‌شود. حسن سلطانی‌نژاد در کمیته راهبری دادگاه‌های صلح استان کرمان افزود: «بر اساس آیین‌نامه اجرایی بند (د) ماده (۱۱۳) قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران با موضوع تسریع در رسیدگی به تصادفات رانندگی منتهی به صدمات بدنی غیر عمدی، در تمام تصادفات رانندگی موضوع این آیین‌نامه، فراجا مکلف است با بررسی صحنه تصادف، نسبت به ترسیم کروکی الکترونیک و تعیین علت تصادف اقدام کرده و سپس برای تشکیل پرونده، ابلاغ گزارش تصادف کروکی در بستر سامانه به‌طرفین و حسب مورد شرکت بیمه‌گر یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی اقدام کرده و مصدوم را به سازمان پزشکی قانونی معرفی کند.»

وی خاطر نشان کرد: «چنان‌چه ترسیم کروکی الکترونیک یا ارسال آن به صورت الکترونیک امکان‌پذیر نباشد، نسخه فیزیکی آن به کلانتری یا پاسگاه مربوط ارسال می‌شود.» معاون فناوری اطلاعات و برنامه‌ریزی دادگستری کل استان کرمان تصریح کرد: «در مواردی که به هر دلیل صحنه تصادف به هم خورده باشد، فراجا مکلف است با رعایت مفاد این ماده و سایر قوانین و مقررات مربوط نسبت به تعیین علت تصادف، اقدام و در گزارش خود به‌هم خوردن صحنه را تصریح کند.»

سلطانی‌نژاد اظهار کرد: «پزشکی قانونی نیز مکلف است نوع، تعداد و تا حد امکان زمان و علت حدوث صدمات بدنی وارده به مصدوم و میزان در صد خسارت بدنی و همچنین زمان معاینه مجدد را به‌نحو که محاسبه و پرداخت آن به‌سهولت برای بیمه‌گر یا صندوق امکان‌پذیر باشد تعیین و نظریه خود را جهت ثبت در پرونده و ابلاغ به‌طرفین و حسب مورد بیمه‌گر یا صندوق به فراجا ارسال کند و در این رابطه فراجا مکلف است با دریافت نظریه پزشکی قانونی آن را در بستر سامانه به‌طرفین و حسب مورد به بیمه‌گر یا صندوق ابلاغ کند.»



NEW

M2631 D

289 KW=400 HPAT 1900 RPM



WWW.AMICOIR.COM



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۲۳ اردیبهشت ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۲۴

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیل‌بورد
Billboard

See the truck before it strikes you.

NIGHT VISION ASSIST PLUS

«حس ششم» مرسدس بنز؛
امنیت فراتر از ادراک

«کمپین «حس ششم» مرسدس بنز با شعار «اگر احساس‌اش نکنی، نمی‌توانی جلوان را بگیری»، بر تهدیدهای پنهانی تأکید دارد که پیش از درک توسط راننده، خطر آفرین می‌شوند. این کمپین توسط یک مجموعه ارتباطات عمومی در آمریکا طراحی شده و هدف آن نمایش فناوری‌های ایمنی پیشرفته مرسدس بنز برای پیشگیری از خطرات نامرئی است.

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار

لزوم تامین زیرساخت‌های
مورد نیاز خودروهای برقی

طی یک سال اخیر ورود خودروهای تمام‌برقی به کشور رشد چشمگیری داشته و به تناسب آن شاهد رونق خرید و فروش این مدل خودروها در بازار هستیم. در عین حال با توجه به این که نیروی محرکه این دسته از خودروها منشأ الکتریکی دارد، تامین انرژی مورد نیاز آن‌ها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این در حالی است که طی ماه‌های اخیر تامین برق مورد نیاز بخش‌های صنعتی و مسکونی کشور با مشکلاتی همراه بوده و در چنین شرایطی تامین انرژی مورد نیاز خودروهای برقی نیز می‌تواند بار مضاعفی بر دوش توانیر و به‌طور کلی نهاد‌های مربوطه در این بخش باشد.

با توجه به آن چه گفته شد، ضروری است که قبل از ورود خودروهای برقی به کشور در تیراژ بالا، مسئولان برای تامین انرژی مورد نیاز آن‌ها تمهیدات لازم را در نظر بگیرند؛ در غیر این صورت این مدل خودروها نه تنها نمی‌توانند باری از روی دوش سیستم حمل و نقل بردارند، بلکه خود به‌معضلی برای مصرف‌کننده تبدیل می‌شوند که ای بسا رهایی از آن نیاز به صبر و حوصله بسیار داشته باشد. بنابراین شایسته است در این مورد به ایجاد مزارع سلول‌های خورشیدی توجه ویژه شود و این در حالی است که با توجه به شرایط جغرافیایی کشور می‌توان با استفاده از پنل‌های خورشیدی بخش قابل توجهی از کمبود انرژی برق را به‌ویژه در فصل‌های گرم سال جبران کرد. در نهایت همان‌طور که در ابتدای مطلب نیز به آن اشاره شد، لازم است مسئولان اجرایی قبل از هر اقدامی به عواقب آن توجه ویژه داشته باشند تا تصمیمات سیاسی و اقتصادی در عرصه کلان بتواند پاسخگوی نیاز شهروندان جامعه باشد.

نکته آموزشی

از آب لوله‌کشی به‌تنهایی ممنوع است؛ چراکه باعث رسوب و زنگ‌زدگی داخل رادیاتور می‌شود. به‌طور دوره‌ای (حداقل هر ۶ ماه) اتصالات و شیلنگ‌های متصل به رادیاتور را بررسی کنید تا نشتی یا ترک نداشته باشند. همچنین در صورت گرم شدن غیرعادی موتور، در اولین فرصت به مکانیک مراجعه کنید؛ چراکه ممکن است رادیاتور گرفتگی یا نشتی داشته باشد.

«رادیاتور یکی از مهم‌ترین اجزای سیستم خنک‌کننده خودرو است که نقش حیاتی در حفظ دمای مناسب موتور ایفا می‌کند. بی‌توجهی به نگهداری از آن می‌تواند منجر به جوش آوردن موتور و هزینه‌های سنگین تعمیراتی شود. برای نگهداری صحیح، ابتدا مطمئن شوید سطح مایع خنک‌کننده (ضد یخ/ضد جوش) همیشه بین حداقل و حداکثر نشانگر باشد. این مایع باید هر دو سال یک‌بار یا مطابق دفترچه راهنمای خودرو تعویض شود. استفاده

راز ماندگاری موتور؛ نکاتی
برای نگهداری اصولی از
رادیاتور خودرو

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir