



دبیر انجمن خودروسازان ایران مطرح کرد:
واکنش انجمن خودروسازان به
اظهارات معاون وزیر بهداشت

صفحه ۴



شرایط فروش نقدی و نقدی - اعتباری
ون باری «ینرودز» تمدید شد

صفحه ۴

استارت
Start

امید محمدی
عضو شورای سردبیری

آلودگی هوا؛ فراتر
از خودروسازان

آلودگی هوای تهران سال هاست از یک مشکل
زیست محیطی به یک مساله ساختاری در حوزه
حمل و نقل و انرژی تبدیل شده است. در رأس...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

بازار اروپا مسیر سبز متفاوتی را در پیش گرفته است؛

سبقت فروش پلاگین ها از دیزلی ها
برای نخستین بار در تاریخ

صفحه ۶

پیرمحمدی: راه پایداری تولید،
کاهش اثر ارز و تقویت خودکفایی است

صفحه ۴

نمایشگاه خودرو و قطعه سازی
ساری ۱۴۰۴ در آستانه برگزاری

صفحه ۵

چرا آپریلیا «SR GT400» در فهرست بهترین
اسکوتر سال قرار گرفت؟

همسو شدن شگفت انگیز طراحی
و مهندسی ایتالیایی

صفحه ۸

در گفت و گو با عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور مطرح شد:

زیان اقتصاددستوری و کمبود انرژی بر دوش قطعه سازان خصوصی!

باید به سرعت یک «طرح انرژی زمستانی» بین خودروساز، قطعه ساز و وزارت صمت تعریف شود؛ طرحی که پیش بینی لازم را برای قطعی های احتمالی انرژی فراهم کند. همچنین..

صفحه ۱۲

وعده های که محقق نشد؛

عرضه اندک و محدود خودروهای وارداتی در سامانه قرعه کشی

صفحه ۱۰



ابعاد اقتصادی، فنی و رفتاری چگونه پایتخت را
به مصرف کننده بزرگ سوخت تبدیل کرده اند؟

افزایش مصرف بنزین در
تهران؛ مساله ای فراتر از
خودرو و موتور

صفحه ۹

با ثبت فروش ۵۶ همتی محقق شد؛
افزایش دوبرابری در آمد
«ایران خودرو» در آبان ماه
گزارش تازه ایران خودرو از عملکرد آبان ۱۴۰۴، تصویری
روشن از شتاب گیری دوباره بزرگ ترین ...

صفحه ۵

تاخیر ۹ ماهه واردات، اسقاط خودروهای
فرسوده را به بن بست کشید!

خودروهای داخلی در بازار
آزاد تا ۷۰ میلیون تومان
گران شدند

صفحه ۷

ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO®



با ضمانت کورالتیر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

LEXUS

نمایندگی مرکزی ایرتویا

به زودی ...

در سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی



irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com

021-734555

کسب اطلاعات بیشتر



باشد.» او تأکید کرد که این سیستم به‌طور ویژه برای مدیریت خیابان‌های باریک، شلوغ و پر جمعیت یا تنگ‌نایطراحی شده؛ چالشی که سیستم‌های رقیب ممکن است در آن با مشکل مواجه شوند. البته فناوری تسلا هم اکنون در دسترس است؛ در حالی که برای عرضه سیستم نپسان حداقل یک سال و نیم دیگر باید صبر کرد. وجه تمایز اصلی ProPILOT جدید، ترکیب آن بر هوش مصنوعی شرکت Wayve برای پردازش داده‌های دریافتی از ۱۱ دوربین، پنج رادار و یک حسگر لیدار است. این حسگر که روی سقف نمونه‌های آزمایشی شاسی‌بلند برقی آر با نصب شده، می‌تواند موانع را در فواصل دور تری نسبت به دوربین‌ها تشخیص دهد و ایمنی را به‌ویژه در سرعت‌های بالا و رانندگی در شب افزایش دهد.

نپسان از نسل جدید سیستم خودران ProPILOT با هوش مصنوعی و لیدار رونمایی کرد و مدعی است این فناوری حتی از FSD تسلا هم هوشمندتر است. نپسان با رونمایی از نسل بعدی سیستم نیمه‌خودران ProPILOT، گامی بلند برای رقابت مستقیم با تسلا برداشت. این فناوری پیشرفته که از هوش مصنوعی و حسگر لیدار بهره می‌برد، برای نخستین‌بار امکان رانندگی بدون دخالت دست در مناطق شهری را فراهم می‌کند و قرار است در سال ۲۰۲۷ در ژاپن عرضه شود. در جریان نمایش این فناوری در توکیو، تتسویا ایچیمیا، مدیر کل فناوری‌های دستیار راننده نپسان در گفت‌وگو با اتونیز ادعای بزرگی را مطرح کرد: «این سیستم شبیه به FSD تسلاست؛ اما شاید این نسخه حتی کمی هوشمندتر



پیشرفت قابل توجه هوش مصنوعی در «نپسان»

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:

بیمه؛ حلقه پنهان ثبات مالی در بازار پرچالش خودرو



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

بیمه شخص ثالث و بدنه امروز فقط یک قرارداد مالی نیست، بلکه ابزاری استراتژیک برای توزیع ریسک در سطح ملی است. سیستم بیمه‌ای کشور با جمع‌آوری حق بیمه میلیون‌ها راننده، عملاً بار سنگین خسارات را از دوش دولت، نهادهای عمومی و خانوارها برمی‌دارد. در این رابطه اعظم کاتوزیان کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «یکی از مهم‌ترین نقش‌های بیمه خودرو، جلوگیری از هدررفت منابع اقتصادی است؛ منابعی که در نبود بیمه باید برای جبران خسارات سنگین تصادفات تخصیص داده شود.»

وی گفت: «هر تصادف شدید می‌تواند میلیون‌ها تومان هزینه ایجاد کند و اگر این هزینه‌ها از جیب مردم یا بودجه عمومی پرداخت شود، اثر مستقیم آن بر کاهش رفاه و کیفیت زندگی کاملاً محسوس خواهد بود.»

او افزود: «تمایز اصلی بیمه در این است که خسارت را پیش‌بینی‌پذیر، قابل مدیریت و غیرتخریبی می‌کند.»

این کارشناس بیمه خودرو خاطر نشان کرد: «وجود بیمه مناسب باعث می‌شود خرجه صنایع وابسته، از قطعه‌سازی گرفته تا تعمیرگاه‌ها، با قدرت بیشتری به کار ادامه دهند.»

وی توضیح داد: «بسیاری از تعمیرگاه‌ها برای بقا به پرداخت‌های شرکت‌های بیمه متکی هستند و اگر بیمه وجود نداشته باشد، تعداد زیادی از خودروها به دلیل ناتوانی مالی مالکانشان برای مدت طولانی بدون تعمیر می‌مانند.»

او گفت: «این موضوع نه تنها بازار خدمات فنی را مختل می‌کند، بلکه بهره‌وری حمل‌ونقل شهری و بین‌شهری را کاهش می‌دهد و در نهایت، هزینه مبادلات اقتصادی را بالا می‌برد.»

آلودگی هوا؛ فراتر از خودروسازان

آلودگی همچنان پابرجا خواهد ماند. کامیون‌ها و اتوبوس‌های فرسوده هم داستان مشابهی دارند؛ ده‌ها هزار وسیله‌ای که هر کدام به‌اندازه چندین خودروی سواری آلودگی تولید می‌کنند و نبود برنامه قاطع برای نوسازی، اثر آن‌ها را در شهر تثبیت کرده است.

اما آلودگی هوا فقط محصول ضعف در حوزه خودرو و سوخت نیست. این بحران حاصل مجموعه‌ای گسترده‌تر از کاستی‌هاست؛ از مدیریت ناقص ترافیک و رشد استفاده از خودروهای شخصی گرفته تا توسعه نامتوازن شهری، کمبود حمل‌ونقل عمومی قابل اعتماد و فرسودگی زیرساخت‌های انرژی. تهران شهری است که به‌جای کاهش نیاز به تردد، هر سال وابسته‌تر به خودرو شخصی شده و این وابستگی، بحران آلودگی را تشدید کرده است.

رفع این بحران، پیش از هر چیز، نیازمند ارتقای واقعی کیفیت سوخت است؛ نه در سطح اعلامیه‌های رسمی، بلکه در سطحی که شهروند در عمل آن را لمس کند. بدون سوخت استاندارد، هیچ استاندارد خودرویی اگر بهترین فناوری را داشته باشد به نتیجه مطلوب نمی‌رسد. هم‌زمان، نوسازی ناوگان باید از شعار خارج شود و برنامه‌ای پیوسته، با تأمین مالی بلندمدت و مشارکت بخش خصوصی، برای آن طراحی شود تا خودروهای فرسوده، موتورسیکلت‌های کاربراتوری و کامیون‌های قدیمی به‌تدریج از چرخه تردد حذف شوند.

از سوی دیگر، توسعه حمل‌ونقل عمومی باید اولویت قطعی باشد. تجربه شهرهای موفق نشان داده که هیچ شهری با تکیه بر خودروهای شخصی از بحران آلودگی نجات پیدا نکرده است. ایجاد زیرساخت‌های گسترده مترو، افزایش اتوبوس‌های برقی و گازسوز و طراحی شبکه‌های حمل‌ونقل حومه‌ای می‌تواند فشار ترافیکی را کاهش داده و مصرف سوخت را به میزان قابل توجهی کم کند. همه این اقدامات زمانی مؤثر خواهد بود که به‌صورت منسجم، شفاف و پایدار اجرا شود. بحران آلودگی هوا با تغییر دولت‌ها و بودجه‌ها نباید دچار توقف شود؛ زیرا هزینه آن توقف، سلامتی میلیون‌ها نفر و میلیاردها تومان هزینه درمان و افت بهره‌وری است.



آلودگی هوای تهران سال‌هاست از یک مشکل زیست‌محیطی به یک مساله ساختاری در حوزه حمل‌ونقل و انرژی تبدیل شده است. در رأس این ساختار، کیفیت سوخت و استانداردهای خودرویی قرار دارد؛ دو حلقه‌ای که اگر چه بارها

در باره آن‌ها سخن گفته شده، اما هنوز فاصله معناداری با استانداردهای جهانی دارند. تهران در بیشتر روزهای سال با حجم آلاینده‌هایی مواجه است که بخش مهمی از آن مستقیماً از آگروز خودروها، موتورسیکلت‌ها و کامیون‌های فرسوده وارد هوا می‌شود؛ و همین موضوع نشان می‌دهد که بحث کیفیت سوخت و سطح استاندارد خودروها، نه یک جزئیات فنی، بلکه محور اصلی بحران است. واقعیت آن است که هنوز توزیع سوخت یورو ۵ در همه جایگاه‌ها پایدار نیست و نوسان کیفیت، به‌ویژه در کلان‌شهرها، همچنان وجود دارد. در شهری که روزانه میلیون‌ها لیتر بنزین مصرف می‌شود، حتی یک درجه افت کیفیت سوخت می‌تواند به افزایش چشمگیر ذرات معلق، ترکیبات آلی فرار و اکسیدهای نیتروژن منجر شود. از سوی دیگر، بخش قابل توجهی از ناوگان حمل‌ونقل شهری با موتورهای قدیمی و استانداردهای آلاینده‌ای عقب‌مانده فعالیت می‌کنند؛ استانداردهایی که عملاً توان مقابله با ترافیک سنگین و وضعیت سوخت را ندارند. خودروهای تازه‌تولید نیز اگر با بهترین فناوری عرضه شوند، باز هم در برابر سوخت بی‌کیفیت و تردد متراکم، عملکرد مطلوب خود را از دست می‌دهند. در این میان، موتورسیکلت‌های کاربراتوری همچنان یکی از منابع اصلی انتشار آلاینده‌ها هستند. سهم واقعی این موتورها در آلودگی هوا، بسیار فراتر از آن چیزی است که در روایت‌های رسمی منعکس می‌شود. تا زمانی که جایگزینی آن‌ها با مدل‌های انرژی‌کثوری یا برقی به‌صورت جدی و با مشوق‌های واقعی دنبال نشود، بخش بزرگی از بار





فضای آفرود بیشتر برای «داچیا بیگستر»



«کیت‌های جدید برای شاسی‌بلند داچیا بیگستر در دو نسخه آفرود و اسپرت معرفی شده است که این خودرو را آماده ماجراجویی در جاده و بیراهه می‌کند. شاسی‌بلند بزرگ داچیا یعنی بیگستر با دو کیت تیونینگ جدید از سوی یک شرکت آلمانی، چهارای دوگانه به خود گرفته است. شرکت کارپوینت با معرفی دو پکیج تحت‌نام ردوست، به خریداران این امکان را می‌دهد تا بیگستر خود را به یک جنگجوی آفرود یا یک مدل اسپرت خیابانی تبدیل کنند. این پکیج‌ها که پیش از این برای برادر کوچک‌تر بیگستر یعنی داستر نیز عرضه شده بودند، حالا برای این شاسی‌بلند بزرگ‌تر توسعه یافته‌اند. این دو خودرو DNA طراحی مشترک دارند؛

اما بیگستر با سپر جلوی جدید، فاصله محوری بیشتر و بخش عقب کشیده‌تر، ابعاد بزرگ‌تری دارد. جذاب‌ترین گزینه، پکیج ردوست آفرود است که شخصیت ماجراجوی بیگستر را تقویت می‌کند. این کیت شامل یک باربند سقفی آلومینیومی با چراغ‌های LED یکپارچه، کاپوت با ورودی هوا، راکب‌های جانبی، پرچسب‌های گرافیکی روی شیشه‌ها و مجموعه‌ای از رنگ‌های آلبازی ۱۶ اینچی با تایرهای بزرگ آفرود است. هرچند گارد جلو در این پکیج دیده نمی‌شود اما خریداران می‌توانند با سفارش کیت افزایش ارتفاع سیستم تعلیق، قابلیت‌های بیراهه‌نوردی خودرو خود را یک پله بالاتر ببرند.

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

بازار خودرو و سوخت در پیچ تاریخی؛ خانوارها، خودروسازان و تصمیمات سرنوشت‌ساز دولت



نهاد علی بیگزاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

«با افزایش نگرانی‌ها درباره مصرف بالای سوخت و کسری بودجه دولت، سیاست‌های انرژی و صنعت خودرو ایران وارد مرحله حساسی شده‌اند. دولت هم‌زمان با اجرای طرح سه‌نرخ شدن بنزین و اعلام ضرب‌الاجل برای خودروسازان، تلاش می‌کند اصلاحات ساختاری را در بازار انرژی و خودرو عملی کند. این اقدامات، از یک سو، مصرف‌کنندگان را به مدیریت مصرف سوخت تشویق می‌کند و از سوی دیگر خودروسازان را ملزم به ارتقای کیفیت و کاهش مصرف سوخت محصولاتشان می‌کند. برخی فعالان این حوزه معتقدند؛ اجرای شتاب‌زده یا بدون هماهنگی این سیاست‌ها، می‌تواند فشار اقتصادی و اجتماعی شدیدی بر خانوارها وارد کند و هدف اصلی اصلاح یارانه‌ها و ارتقای کیفیت خودرو را به مخاطره بیندازد. در همین رابطه حسین برکان، کارشناس حوزه خودرو، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «هم‌زمان با اجرای سیاست سه‌نرخ شدن بنزین و اعلام ضرب‌الاجل رئیس‌جمهور برای ارتقای کیفیت خودرو، بازار انرژی و صنعت خودروی ایران در نقطه حساسی قرار گرفته است.» وی در ادامه افزود: «بدون هماهنگی دقیق بین سیاست سوخت، تولید خودرو و بسته‌های

حمایتی، فشار اقتصادی بر خانوارها افزایش خواهد یافت و اصلاح واقعی بازار به تعویق می‌افتد.»

به عنوان اولین سوال با توجه به این که برخی کارشناسان مخالف طرح دولت در خصوص تغییرات در سهمیه بندی بنزین هستند، نظر شما درباره سه‌نرخ شدن بنزین چیست و این سیاست چه تاثیری بر رفتار مصرف‌کننده دارد؟

سه‌نرخ شدن بنزین گامی مهم در اصلاح ساختار یارانه‌های انرژی است، اما موفقیت آن وابسته به کیفیت اجرا و زیرساخت‌های حمایتی است. این سیاست با هدف کاهش رانت، کنترل مصرف و تشویق مردم به مدیریت بهینه سوخت طراحی شده، اما بدون سامانه‌های اطلاعاتی دقیق و تخصیص سهمیه بر اساس واقعیت مصرف خانوارها، فشار اقتصادی مستقیم به مردم منتقل خواهد شد. خانوارهایی که مصرف بالایی دارند، بیشترین بار اصلاح را تحمل می‌کنند و دهک‌های پایین جامعه ممکن است با وجود عدم مصرف مستقیم سوخت، تحت فشار تورمی قرار گیرند. علاوه بر این، سه‌نرخ شدن سوخت رفتار بازار خودرو را نیز تحت تاثیر قرار می‌دهد. هرچقدر قیمت سوخت واقعی‌تر شود، تمایل به خرید خودروهای کم‌مصرف افزایش می‌یابد و تقاضا برای خودروهای پر مصرف کاهش می‌یابد. این مساله فشار مضاعفی بر خودروسازان وارد می‌کند تا محصولات خود را با استانداردهای جهانی و مصرف پایین عرضه کنند. بنابراین موفقیت این طرح مستلزم ترکیبی از اصلاح قیمت، بسته‌های حمایتی هدفمند و اطلاع‌رسانی شفاف به مردم

است تا هم عدالت اجتماعی برقرار شود و هم مصرف بهینه سوخت محقق گردد.

با توجه به تغییرات نرخ بنزین، آیا کنترل قاچاق سوخت و اثرات جانبی آن امکان‌پذیر است؟

کنترل قاچاق سوخت تنها با افزایش نرخ داخلی امکان‌پذیر نیست. نرخ سوم بنزین ممکن است مصرف‌کننده داخلی را محدود کند، اما شبکه‌های قاچاق با دسترسی به مرزها و بازارهای خارجی هنوز انگیزه اقتصادی بالایی دارند. تجربه سال‌های گذشته نشان داده اختلاف قیمت بنزین داخل ایران و کشورهای همسایه باعث رشد قاچاق سازمان‌یافته شده و تنها با سیاست‌های نظارتی و امنیتی جامع می‌توان آن را کاهش داد. از سوی دیگر، افزایش قیمت سوخت بر بازار حمل‌ونقل عمومی، کالاهای اساسی و خدمات تاثیر مستقیم دارد. بدون بسته‌های حمایتی هوشمند و تقویت ناوگان عمومی، فشار اقتصادی بر مردم منتقل می‌شود و ممکن است تبعات اجتماعی و سیاسی به دنبال داشته باشد. به همین دلیل، سه‌نرخ شدن بنزین باید با اقدامات مکمل گسترده‌ای شامل سامانه‌های ردیابی سوخت، کنترل مرزها و اطلاع‌رسانی شفاف همراه باشد تا اثرگذاری واقعی داشته باشد.

ضرب‌الاجل رئیس‌جمهور برای ارتقای کیفیت خودرو چه تاثیری بر خودروسازان و بازار خواهد داشت؟

ضرب‌الاجل اعلام شده فشار شدیدی بر خودروسازان داخلی وارد می‌کند. آن‌ها مجبور هستند در کوتاه‌مدت استانداردها

را ارتقا دهند، مصرف سوخت را کاهش دهند و فناوری تولید را بهبود بخشند، در حالی که برخی خطوط تولید هنوز قدیمی و پر مصرف هستند. این فشار می‌تواند هزینه تولید و قیمت نهایی خودرو را افزایش دهد و در کوتاه‌مدت بر تقاضای بازار تاثیر بگذارد. از منظر بازار، این اقدام یک پیام مهم ارسال می‌کند؛ آینده خودروهای داخلی به سمت کم‌مصرف، پاک‌فیت و مطابق استانداردهای جهانی است. خودروسازانی که نتوانند خود را با این الزامات تطبیق دهند، سهم بازار خود را از دست خواهند داد و رقابت واقعی به سمت محصولات کم‌مصرف هدایت خواهد شد. بنابراین ضرب‌الاجل هم چالشی جدی و هم فرصتی برای اصلاح بازار و ارتقای کیفیت خودرو محسوب می‌شود.

واکنش بازار خودرو و مصرف‌کننده نسبت به تغییرات سیاست‌های انرژی و خودرو چگونه بوده است؟

بازار خودرو نسبت به تغییر نرخ سوخت و ضرب‌الاجل کیفیت، واکنش محتاطانه نشان داده است. افزایش هزینه سوخت باعث شده خریداران به خودروهای کم‌مصرف، هیبریدی و کوچک‌تر توجه بیشتری کنند و تقاضا برای خودروهای پر مصرف داخلی کاهش یابد. از سوی دیگر، خودروسازان با افزایش هزینه تولید مواجه شده و این افزایش هزینه‌ها به قیمت نهایی خودرو و خدمات پس از فروش منتقل می‌شود. در بازار انرژی نیز مصرف‌کنندگان با دقت بیشتری نسبت به سهمیه و مدیریت سوخت عمل می‌کنند، اما بدون بسته حمایتی و سامانه‌های اطلاعاتی

شفاف، فشار اقتصادی و نگرانی از افزایش کرایه‌ها و قیمت کالاهای اساسی وجود دارد. تجربه نشان داده که هماهنگی بین سیاست سوخت و بازار خودرو برای حفظ ثبات اقتصادی و اجتماعی ضروری است. اگر این دو بخش با هم هماهنگ نشوند، فشار اقتصادی بر خانوارها افزایش یافته و اثرات اصلاحی سیاست‌ها کاهش می‌یابد.

با توجه به سیاست‌های جدید، پیش‌بینی شما از وضعیت آینده صنعت خودرو و بازار مصرف چیست؟

پیش‌بینی می‌شود بازار خودرو به سمت خودروهای کم‌مصرف، پاک‌فیت و مطابق استانداردهای جهانی حرکت کند و فشار بر تولیدکنندگان برای ارتقای استانداردها افزایش یابد. در کوتاه‌مدت ممکن است رکود نسبی در بازار ایجاد شود، زیرا خریداران در شرایط ابهام و تغییرات سیاستی، تصمیم به خرید را به تعویق می‌اندازند و افزایش قیمت سوخت، کرایه‌ها و هزینه‌های جانبی، فشار اقتصادی بر خانوارها را تشدید می‌کند. در بلندمدت، اگر بسته‌های حمایتی و زیرساخت‌های اطلاعاتی به درستی اجرا شوند، اصلاحات بازار می‌تواند باعث کاهش مصرف سوخت، ارتقای کیفیت خودرو و شکل‌گیری رقابت سالم شود. تعامل درست بین سیاست انرژی، حمل‌ونقل و تولید خودرو اعتماد مصرف‌کننده را حفظ کرده و بازار خودرو را به سمت استانداردهای جهانی هدایت می‌کند. در غیر این صورت، نارضایتی اجتماعی، افزایش فشار اقتصادی بر دهک‌های پایین و رکود مداوم بازار خودرو محتمل خواهد بود.



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

"PERSEVERANCE AT EVERY CROSSROADS, COMPANIONSHIP ON EVERY PATH."



◀ **QJMotor** با دو موتور سیکل ماجراجویانه قدرتمند و خوش قیمت، بازار انگلستان را هدف گرفته است. با دو مدل جدید **SRT 900** آشنا شوید. بازار دو موتور سیکل‌های ماجراجو با ده اصطلاح «تویچر» در سرفای محصولات شگمیری پیدا کرده و بسیاری از برندهای تازه وارد تلاش دارند با معرفی محصولات متنوع، جایگاهی برای خود دست و پا کنند. این مساله تنها مختص کشور ما نیست



«کیوجی موتور» به فکر کاربردهای دوگانه است

برگزاری همایش و نمایشگاه «خودکفایی و صنعت هوشمند»؛

**پیر محمدی: راه پایداری تولید،
کاهش اثر ارز و تقویت خود کفایی است**



خود کفایه است.»

پیرمحمدی در بخش دیگری از سخنانش با اشاره به تاکید اخیر رئیس‌جمهور بر کاهش مصرف سوخت، از استراتژی جدی تیم مدیریتی ایران خودرو برای توسعه محصولات جدید با فناوری کم‌مصرف خبر داد و گفت: «از این مطالبه استقبال کردیم و پروژه‌های در حال اجرا را سرعت دادیم. پروژه‌های کاهش مصرف سوخت خودروها به‌خصوص توسعه فناوری هیبرید، از سال گذشته هم‌زمان با روزهای نخست خصوصی‌سازی مدیریت ایران خودرو در دستور کار قرار گرفت و در حال حاضر نخستین پل‌فرم هیبریدی این شرکت با مصرف کم‌تر از ۵ لیتر بنزین در هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش، تولید آزمایشی خود را شروع کرده و در آینده خیلی نزدیک وارد خط تولید می‌شود که این موضوع با طرح مطالبات رئیس‌جمهور نیز هم‌زمان شده است و نشانه‌ای از هم‌چون درست صنعت خودرو در سال‌های پیش رو است. همچنین نمونه‌های اولیه تارا هیبرید تولید شده و سال آینده وارد خط تولید انبوه خواهد شد.»

مدیر عامل ایران خودرو کاهش مصرف بنزین در خودروهای هیبرید را «بیش از ۲۵ درصد در سیکل استاندارد» و «بیش از ۵۰ درصد در ترافیک شهری» اعلام کرد و افزود: «در صورت اجرای کامل برنامه‌های صنعت خودرو و طرح اسقاط خودروهای فرسوده، کشور می‌تواند طی پنج سال آینده از وارد کننده بنزین به صادر کننده تبدیل شود.»

ایران خودرو نمونه عملی تبدیل تهدید به فرصت است

در ادامه مراسم، سردار حسن حسن‌زاده، فرمانده سپاه محمد رسول‌الله تهران بزرگ با بیان این که خود کفای و تولید داخلی از مهم‌ترین اصول اقتصاد مقاومتی است، گفت: «تحریم‌ها تهدیدی بودند که با اندیشه خودکفایی به فرصت تبدیل شدند. پیشرفت‌های صنعت خودرو، از جمله تولید موتورهای کاملاً داخلی و حرکت به سمت فناوری‌های مکتصر، نشانه‌ن ظرفیت کشور برای خنثی‌سازی تهدیدات است.»

وی ایران خودرو را نمونه‌ای عملی از «تبدیل تهدید به فرصت» دانست و افزود: «افزایش ۱۴ درصدی تولید ایران خودرو در سال جاری، آن هم در شرایط فشار اقتصادی، نشان‌دهنده توان داخلی و مسیر رو به‌رشد صنعت است.»

در ادامه مدیرعامل ایران خودرو و هیات همراه از جمله عبدالله سلطانی ثانی، عضو هیات مدیره ایران خودرو و مدیرعامل ایساکو، مهدی اشتیری، مدیرعامل سایپو به همراه سردار حسن زاده، فرمانده سپاه محمد رسول الله (ص) تهران بزرگ از نمایشگاه خودکفایی و صنعت هوشمند بازدید کردند و تازه ترین دستاوردهای داخلی سازی قطعات، سازماندهی هوشمند و پروژه های خودکفایی تولیدی مورد بررسی قرار گرفت.

خبر
New

شرایط فروش نقدی و
نقدی - اعتباری و ن باری
«این روزه» تمدید شد



شرکت بهمن موتور و ن باری اینروز
ر به قیمت حدود یک میلیارد و ۳۴۱
میلیون تومان با تحویل هفته چهارم
دی ماه ۱۴۰۴ تنها از طریق عملیتهای
مجاز بهمن موتور عرضه می کند. این
طرح فروش شامل روش های نقدی و
نقدی-اعتباری می شود.

برای متقاضیان خرید به روش اعتباری، این‌روزد با همان قیمت قطعی عرضه می‌شود و خریداران می‌توانند با پیش‌پرداخت‌هایی به ترتیب:

۱-۶۷۰ میلیون و ۵۴۵ هزار تومان
۲-۸۰۴ میلیون و ۶۵۴ هزار تومان
۳-۹۳۸ میلیون و ۷۶۴ هزار تومان

بایقمانده مبلغ خودرو نیز در قالب تسهیلات بانرخ سود ۲۳ درصد در اقساط ۱۲، ۱۸، ۲۴ ماهه قابل پرداخت خواهد بود. برای شرکت در طرح اعتباری، احراز رتبه اعتباری الزامی است و صدور چکها باید توسط خریدار و استفاده از چکهای صیادی جدید و ثبتشده در سامانه صیاد انجام گیرد.

اقتصاد در قالب چک‌های صیادی ۳ ماهه صادر می‌شوند. در حالت ۱۲ ماهه، برپادخت طی ۴ قهره چک انجام می‌شود؛ در روش ۱۸ ماهه، تسویه‌ها طرق ۶ قهره چک و در روش ۲۴ ماهه طرق ۸ قهره چک صورت می‌گیرد که اولین سررسید آن ۱۰ اسفند ۱۴۰۴ خواهد بود. تمام شرایط پرداخت شامل بیمه بدنه بوده و مبلغ بیمه در اقساط لحاظ شده است. همچنین، ارائه گواهی اعضا، فرم و کالک فرم چک‌پاک و اقرارنامه محضری پس از تخصیص شماره شانی الزامی است.

[illegible]

اعلام کرده است که مراسم اولویت‌بندی متقاضیان واجد شرایط با حضور نمایندگان دستگاه‌های نظارتی برگزار خواهد شد. زمان دقیق برگزاری این مراسم نیز از طریق پایگاه خبری رسمی ایران خودرو به نشانی ikcopress.ir اطلاع‌رسانی می‌شود.

سامانه فروش اینترنتی ایران خودرو به نشانی ikcosales.ir نسبت به ثبت نام و شرکت در فرایند اولویت بندی اقدام کنند. مطابق روال دوره های گذشته، هر فرد تنها امکان انتخاب یک دستگاه خودرو را دارد و الزامی مسدودسازی حساب بانکی برای ثبت نام وجود ندارد. ایران خودرو



عادی، مسمولان طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و متقاضیان طرح جایگزینی خودروهای فرسوده تعریف شده است. در این دوره، محصولات خانواده هایما شامل هایما S5 پرو، هایما 7X و هایما 8S قابل عرضه هستند. متقاضیان می توانند در بازه زمانی اعلام شده به مراجعه به

«دهمین دوره ثبت درخواست خرید محصولات گروه صنعتی ایران خودرو یا موعود تحویل ۳۰ روزه، از ساعت ۱۶ دوشنبه دهم آذر ماه ۱۴۰۴ آغاز شده و تا پایان روز جمعه ۱۴ آذر ماه ادامه خواهد داشت. ایکوپرس - در این مرحله، فروش به صورت فوری و برای سه گروه متقاضیان

پیگیری یک موضوع
Follow up



احمد نعمت بخش

دبیر انجمن خودروسازان ایران
واکنش انجمن خودروسازان به
اظهارات معاون وزیر بهداشت

« هفته گذشته علیرضا رئیسی، معاون بهداشت وزیر بهداشت با اشاره مستقیم به خودروسازان و این که آن‌ها در بالا رفتن حجم آلودگی هوا سهم چشمگیری دارند، گفت: «ای کاش خودروسازان باطشان را جمع می‌کردند.» او با ارائه آماری جمعی بر وارد شدن سه‌سالانه ۱۷ میلیارد دلار خسارت ناشی از آلودگی هوا به کشور ادعا کرد خودروهای جدید هم آلاینده‌گی ایجاد می‌کنند و واردات خودرو برقی جایگزین مناسب‌تری است. حال احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران با انتقاد شدید از سخنان معاون وزیر بهداشت به بیان موضع انجمن خودروسازان پرداخت.

موضوع انجمن در قبال صحبت‌هایی از این دست

چيست؟

انتظار نمی‌رفت متولیان حوزه سلامت بهای تمرکز بر مشکلات درمان، دارو و تخلفات حوزه سلامت، در امور بخش‌های غیر مرتبط از جمله صنعت خودرو دخالت کنند. از سویی بر اساس آمار منتشر شده از سوی اوقفا ضایع مبنی بر حجم بالای شکایات مردمی از پزشکان و حوزه درمان، متولیان این بخش به جای حل مشکلات خود، با اوراقی، خودروسازان را مقصر وضعیت آلاینده‌ی معرفی می‌کنند. این صحبت‌ها توهین به سازمان ملی استاندارد و سازمان حفاظت محیط زیست قلمداد می‌شود. این دو سازمان با حضور بازرسان مستقل در شرکت‌های خودروسازی، به‌طور دقیق بر استانداردهای ایمنی و آلاینده‌ی نظارت می‌کنند. در صورت هر گونه نقض، شماره‌گذاری خودروها متوقف می‌شود.

واکنش شما به جمله «ای کاش خودروسازان بساطشان را جمع می کردند» چیست؟

چگونه ممکن است مسئولی که اطلاعاتی از اقتصاد و مسائل ارزی کشور ندارد چنین اظهار نظری را مطرح کند؟ این در حالی است که در صورت واردات خودروهای مشابه داخلی، کشور نیازمند حداقل ۱۵ میلیارد دلار ارز افزون بر ارزی فعلی خواهد بود که می‌تواند باعث جهش نرخ دلار شود.

دلائل چنین آلودگی از نظر شما
چه مواردی را شامل می شود؟

یکی از دلایل مهم آلاینده‌گی خودروها عدم توزیع سوخت متناسب با استاندارد خودروهاست.

زایپس
Spare Tire

دهمین دوره ثبت نام محصولات ایران خودرو از فردا آغاز می شود

عادی، مسمولان طرح حمايت از خانواده و جواني جمعيت و متقاضيان طرح جايگزيني خودروهاي فرسوده تعريف شده است. در اين دوره، محصولات خانواده هايما شامل هايما S5 پرو، هايما 7X و هايما S8 قابل عرضه هستند. متقاضيان مي توانند در بازه زماني اعلام شده به مراجعه به

«دهمین دوره ثبت درخواست خرید محصولات گروه صنعتی ایران خودرو یا موعود تحویل ۳۰ روزه، از ساعت ۱۶ دوشنبه دهم آذر ماه ۱۴۰۴ آغاز شده و تا پایان روز جمعه ۱۴ آذر ماه ادامه خواهد داشت. ایکوپرس - در این مرحله، فروش به صورت فوری و برای سه گروه متقاضیان



راهکار گریتوال برای بازگشت «اورا»



را به خود اختصاص داد. به گفته لو، ترکیب نام برند با یک عدد، ساده و قابل شناسایی در سطح بین‌المللی است و یا به‌ای برای یک توالی نام‌گذاری منسجم در محصولات آینده ایجاد می‌کند. براساس اطلاعات منتشرشده توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین، اورا ۵ از زبان طراحی رترو و الهام‌گرفته از مدل‌های کلاسیک این برند پیروی می‌کند. نمای جلوی آن دارای چراغ‌های بیضی‌شکل، جلو‌بند به‌سینه و یک ورودی هوای بزرگ‌تر در پایین با کانال‌های جانبی است که ظاهری اسپرت به آن می‌بخشد. سقف شیشه‌ای با نورامیک به‌صورت استاندارد عرضه می‌شود؛ درحالی که سقف فلزی یکپارچه نیز به‌عنوان آپشن قابل سفارش است.

اورا، برند الکترونیکی GWM با معرفی نخستین شاسی‌بلند خود به نام «اورا ۵» و طراحی رترو، برای بازگشتی قدرتمند به‌بازار رقابتی چین آماده می‌شود. اورا (Ora)، برند الکترونیکی زیرمجموعه گریتوال مونور (GWM)، تأیید کرده است که نخستین شاسی‌بلند این شرکت با نام «اورا ۵» عرضه خواهد شد. این مدل جدید قرار است در تاریخ ۲۵ سپتامبر طی رویدادی با عنوان «تقدیر از طراحی زیبایی‌شناسی طبیعی» رونمایی شود. این نام پس از یک نظر‌سنجی عمومی که توسط مدیرکل برند اورا، لوونبین در ۱۲ سپتامبر به‌عمل آمد، انتخاب شد. گزینه‌های پیشنهادی شامل «اورا کت»، «اورا ۵» و «اورا ۵۱» بودند که در نهایت «اورا ۵» بیشترین رأی

تونیتر!

صنایع خودرویی برای دریافت ارز باید در اولویت باشند



محمد صالح جوکار، رئیس کمیسیون امور داخلی و شوراهای مجلس با اشاره به این که فرسودگی خطوط تولید و ماشین‌آلات در صنعت خودرو و قطعه‌سازی هزینه‌های زیادی را به تولیدکنندگان تحمیل کرده است، گفت: «سیاست‌گذار در تخصیص ارز به صنایع باید به‌گونه‌ای عمل کند که تولیدکنندگان با حداقل هزینه تولید و مصرف انرژی، تولیدی بهینه و به‌صرفه داشته باشند». بانک مرکزی باید با اولویت تخصیص ارز به کالاهای ساخت داخل، تولیدکنندگان داخل را از این فرصت و مزایا بهره‌مند کند.

دیگه چه خبر؟

بانک‌ها تمایل اندکی به اعطای تسهیلات به صنایع دارند



به گفته فعالان صنعتی، بانک‌ها تمایل اندکی به اعطای تسهیلات دارند و روند بررسی وام‌ها با تاخیرهای طولانی همراه است؛ موضوعی که باعث کاهش سرمایه در گردش و دشواری تأمین مواد اولیه شده است. هم‌زمان، تولیدکنندگان از افت محسوس تقاضای بازار سخن می‌گویند. تورم بالا و کاهش قدرت خرید موجب شده رفتار مصرف‌کنندگان به‌شدت محتاطانه شود و این امر کاهش فروش و رکود در برخی صنایع را تشدید کرده است.

ویژه‌ها

تبدیل پلاک خودروهای مناطق آزاد با تاخیر روبه‌رو است



دبیرخانه مناطق آزاد می‌گوید با وجود تکمیل وظایف و ارسال فهرست خودروها، نهایی‌سازی ثبت‌سفارش در وزارت صمت انجام نشده و اجرای مصوبه تبدیل پلاک‌ها با تاخیر روبه‌رو است. دبیرخانه شـورای عالی مناطق آزاد اعلام کرد اجرای مصوبه هیات وزیران درباره تبدیل پلاک خودروهای مناطق آزاد به پلاک ملی هنوز به مرحله نهایی نرسیده و تکمیل آن منوط به همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت، به‌ویژه سازمان توسعه تجارت ایران است.

خبر

نمایشگاه خودرو و قطعه‌سازی ساری ۱۴۰۴ در آستانه برگزاری



بازدیدکنندگان به‌موعد برگزاری «نمایشگاه تخصصی خودرو، قطعات، لوازم‌پدکی و صنایع وابسته – ساری ۱۴۰۴»، مراحل نهایی سازماندهی بخش‌های تخصصی، جانمایی شرکت‌ها و تکمیل زیرساخت‌های اجرایی این رویداد در حال انجام است.

به گزارش روابط عمومی انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو کشور، آماده‌سازی «نمایشگاه تخصصی خودرو، قطعات، لوازم‌پدکی و صنایع وابسته – ساری ۱۴۰۴» وارد مرحله نهایی شده است. این رویداد که از سوم تا ششم دی‌ماه ۱۴۰۴ در محل نمایشگاه بین‌المللی نیاوران ساری برگزار می‌شود، توسط موسسه نکته‌نگاران پارسی و با همکاری انجمن قطعه‌سازان خودرو استان مازندران برنامه‌ریزی شده و درحال تکمیل مراحل اجرایی است.

پیش‌بینی شده نمایشگاه اسمال با ساختاری گسترده‌تر نسبت به دوره‌های پیشین برگزار شود؛ به‌گونه‌ای که علاوه‌بر حوزه خودرو و قطعات، بخش‌های لوازم‌پدکی، خدمات پس از فروش، تجهیزات تولید، مواد اولیه، فناوری‌های مدرن و صنایع وابسته نیز در قالب یک مجموعه یکپارچه ارائه شوند. این رویکرد، امکان نمایش دقیق‌تری از زنجیره تأمین، تولید و خدمات صنعت خودرو را فراهم می‌کند.

استان‌های شمالی کشور به‌ویژه مازندران، به‌عنوان یکی از محورهای مهم مصرف و خدمات مرتبط با خودرو، ظرفیت قابل توجهی برای توسعه ارتباط میان تولیدکنندگان، تأمین‌کنندگان Tier 1 و Tier 2، شرکت‌های فنی و مهندسی و شبکه توزیع قطعات ایجاد کرده‌اند. بر همین اساس، نمایشگاه ساری ۱۴۰۴ فرصت مناسبی برای شکل‌گیری تعاملات تجاری و معرفی توانمندی‌های تخصصی خواهد بود.

به گفته ستاد برگزاری نمایشگاه، مراحل هماهنگی، تخصیص فضا به شرکت‌های مشارکت‌کننده و تکمیل بخش‌های اجرایی در حال انجام است و طی روزهای آینده اطلاعات تکمیلی درباره جزئیات بخش‌های تخصصی و برنامه‌های جانبی منتشر خواهد شد.

شرکت‌ها و فعالان حوزه خودرو، قطعات، صنایع وابسته و خدمات پس از فروش می‌توانند برای ثبت‌نام یا کسب اطلاعات بیشتر از طریق شماره‌های ۰۲۱-۸۸۶۵۱۹۰۷ و ۰۹۹۰۶۰۱۰۸۸۲ با دبیرخانه نمایشگاه تماس حاصل کنند.

بایت فروش ۵۶ همتی محقق شد؛

افزایش دوبرابری درآمد «ایران خودرو» در آبان‌ماه



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

گزارش تازه ایران خودرو از عملکرد آبان ۱۴۰۴، تصویری روشن از شتاب‌گیری دوباره بزرگ‌ترین خودروساز کشور ارائه می‌دهد؛ شرکتی که با رشد قابل توجه درآمد و افزایش حجم فروش، در موقعیتی قرار گرفته که می‌تواند ساختار مالی و عملیاتی خود را بیش از گذشته تقویت کند.

بررسی داده‌های هشت‌ماهه نشان می‌دهد مجموع درآمد ایران خودرو به ۳۱۶ هزار و ۴۵۵ میلیارد تومان رسیده است؛ رقمی که در مقایسه با ۱۹۲ هزار و ۴۶ میلیارد تومان دوره مشابه سال گذشته افزایش ۶۵ درصدی را نشان می‌دهد.

این سطح از رشد، تنها حاصل افزایش تیراژ تولید نیست، بلکه نشان از حرکت هماهنگ در چند بخش کلیدی دارد، تقویت زنجیره تأمین، افزایش سرعت تجاری‌سازی محصولات، رشد تقاضا برای خودروهای داخلی و مدیریت بهتر فرآیند تحویل. گزارش ماهانه آبان نیز نقطه عطف مهمی محسوب می‌شود.

درآمد ۵۶ هزار و ۲۵۱ میلیارد تومانی در آبان‌ماه، افزایشی ۱۲۹ درصدی نسبت به آبان سال گذشته داشته است. چنین رشدی معمولاً در دوره‌های کوتاه‌مدت نشانانه‌های مهمی برای بازار دارد؛ از جمله آن که شرکت توانسته ظرفیت‌های تولیدی خود را به‌سطحی بالاتر



برساند و فروش محصولات را با سرعت و دقت بیشتری انجام دهد. همچنین روشن است که بخشی از این رشد ناشی از بهبود شرایط بازار و افزایش اقبال خریداران به محصولات داخلی بوده است.

در میان گروه‌های محصولی، خانواده پژو همچنان سهم چشمگیری در فروش ایران خودرو دارد. درآمد ۱۲ هزار و ۱۶۶ میلیارد تومانی این گروه در آبان‌ماه بار دیگر نشان داد که محصولات پژویی به‌سبب تنوع، اثبات کیفیت در بازار و گستردگی خدمات پس از فروش، ستون اصلی درآمد ماهانه شرکت باقی مانده‌اند.

حفظ تقاضا برای این گروه، ایران خودرو را قادر می‌سازد ثبات بیشتری در جریان نقدی خود ایجاد کرده و برنامه‌ریزی بهتری برای توسعه سایر محصولات داشته باشد.

مزایای افزایش درآمد و فروش برای ایران خودرو تنها به ثبت اعداد مثبت در گزارش ماهانه محدود نمی‌شود؛ بلکه می‌تواند آثار بلندمدتی برای شرکت به‌همراه داشته باشد. نخستین پیامد این رشد، تقویت توان شرکت در سرمایه‌گذاری مجدد است. صنعت خودرو نیازمند

اینفوگرافیک

Infography

رشد درآمد شرکت صنعتی «محور سازان ایران خودرو»

میزان درآمد
مهرماه

1157
میلیارد تومان



میزان رشد
درآمد ۷ ماهه

54%

میزان درآمد ۷ ماهه
میلیارد تومان

4925

شرکت صنعتی «محور سازان ایران خودرو» در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۴ هزار و ۹۲۵ میلیارد تومان درآمد شده است.

برای چه؟

دشواری دسترسی به مواد اولیه تولید

افزایش بی‌رویه قیمت نهاده‌های تولید و حامل‌های انرژی نیز فشار مضاعفی بر واحدهای صنعتی وارد کرده است. تولیدکنندگان تورم مستمر و شرایط ناپایدار بازار را عامل سردرگمی و کاهش اطمینان در میان تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان می‌دانند. بسیاری از واحدهای تولیدی دسترسی به مواد اولیه را بسیار دشوار توصیف می‌کنند.

چرا؟

عدم قطعیت‌ها، فرصت برنامه‌ریزی را از بنگاه‌ها گرفته است

ارزیابی وضعیت واحدهای تولیدی در مهر ۱۴۰۴ نشان می‌دهد مجموعه‌ای از عوامل اقتصادی، اداری و ساختاری به‌صورت هم‌زمان بر فعالیت بنگاه‌ها اثر گذاشته و آن‌ها را با چالش‌های جدی مواجه کرده است. عدم ثبات ارزی تا فشارهای مالیاتی و بوروکراسی پیچیده، همه این موارد موجب کاهش توان برنامه‌ریزی، افزایش هزینه‌ها و تضعیف رقابت‌پذیری واحدهای صنعتی شده‌اند.

چند تلنگر؟

صنعت زیر سایه نوسانات ارزی و تنگنای مالی

درحالی که اقتصاد ایران در ماه‌های اخیر با نوسانات شدیدی و بی‌ثباتی‌های گسترده روبه‌رو بوده، بررسی‌های میدانی از واحدهای تولیدی در مهر ۱۴۰۴ نشان می‌دهد مشکلات ساختاری و مزمن این بخش همچنان پابرجاست. واحدهای تولیدی از بی‌ثباتی ارزی، کمبود نقدینگی، دشواری تأمین مواد اولیه و افت تقاضا گلایه دارند؛ مجموعه‌ای از چالش‌ها که فعالیت و برنامه‌ریزی بنگاه‌ها را مختل کرده است.



کنار آمار فروش داخلی این خودرو قرار دهیم، در حالی که فروش کوروت در سه ماهه دوم سال ۲۰۲۵ با افت ۳۸ درصدی به ۵ هزار و ۸۰۱ دستگاه در بازار ایالات متحده رسیده، خاورمیانه به نقطه امیدی غیرمنتظره برای پرچم‌دار اسپرت جنرال موتورز تبدیل شده است. کلید این موفقیت را باید در تحول نسل هشتم کوروت جست‌وجو کرد. معماری موتور وسط این نسل، ذهنیت خریداران خاورمیانه را به کلی تغییر داده است. کوروت که پیش از این تنها یک ماسل کار مناسب برای بزرگراه‌های آمریکایا تلقی می‌شد، اکنون با طراحی کاملاً متفاوت و پر فرورمسی در سطح سوپراسپرت‌ها، توانسته درهایی را به روی خود باز کند که زمانی به‌روی محصولات دیترویت بسته بود.

«شورولت کوروت به‌لطف ترکیب موتور و وسط، رکورد فروش ماهانه خود را در خاورمیانه شکست و در بازاری که زمانی در تسخیر اروپایی‌ها بود، شگفتی آفرید. در اتفاقی غیرمنتظره که تحلیل‌گران بازار خودرو را متعجب کرده، شورولت کوروت موفق شد، بهترین عملکرد در فروش ماهانه خود در خاورمیانه از سال ۲۰۱۵ را به ثبت برساند و رکوردی جدید بر جای بگذارد. این موفقیت برای یک خودرو اسپرت که در قلب دیترویت متولد شده، چیزی فراتر از اعداد و ارقام است؛ این یک پیروزی استراتژیک برای یک نماد آمریکایی در بازاری است که به‌طور سنتی تحت‌سلطه خودروهای سوپراسپرت اروپایی قرار دارد. اهمیت این رکوردشکنی زمانی بیشتر مشخص می‌شود که آن را در



رکورد فروش «کوروت» در بازار خاورمیانه

فیات «۵۰۰» با گیربکس دنده‌ای جدید



۱۸ سال پس از عرضه فیات ۵۰۰، بالاخره خودروساز ایتالیایی تغییراتی اساسی در این خودرو ایجاد کرد. نسل جدید فیات ۵۰۰ با پیشبرانه قدرتمند هیبریدی و گیربکس دنده‌ای عرضه خواهد شد. این نسل از پلتفرم مدل تمام الکتریکی یعنی فیات 500e بهره می‌برد. ظاهر این خودرو نیز به‌روزرسانی شده است. در قلب فیات ۵۰۰ جدید، همان ساختار آشنای سابق با تغییراتی جزئی مشاهده می‌شود. موتور سه سیلندر یک لیتری بنزینی این خودرو اکنون به سیستم هیبریدی خفیف با باتری ۱۲ ولتی مجهز شده است. حداکثر خروجی این پیشرانه، ۶۴ اسب‌بخار قدرت است. گیربکس شش سرعته دستی نیز نیرو را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. شتاب صفر تا صد نسخه هپ‌ک سقف فلزی ۱۶.۲ ثانیه اعلام شده است. نسخه کانورتیبل با سقف جمع‌شونده نیز شتاب صفر تا صد ۱۷.۳ ثانیه دارد. حداکثر سرعت قابل دستیابی با این خودرو نیز ۱۵۴ کیلومتر بر ساعت خواهد بود. با وجود شتاب و کشش ضعیف، فیات ۵۰۰ یکی از بهترین گزینه‌ها برای تردد شهری در اروپا به حساب می‌آید. مصرف سوخت ترکیبی این خودرو ۴.۴ لیتر در صد کیلومتر است که رقم مناسبی به نظر می‌رسد.

فیس لیفت بی‌وای دی «آ تو ۸» قیمت گذاری شد



در نمایشگاه خودرو گوانگژو ۲۰۲۵، بی‌وای دی از شاسی بلند به‌روز شده تانگ ال رونمایی کرد که در بازارهای بین‌المللی با نام آ تو ۸ یا سی‌لاین ۸ شناخته می‌شود. این مدل در شش تیپ با پیشبرانه‌های پلاگین هیبریدی و برقی و محدوده قیمت ۲۱۴ هزار و ۸۰۰ یوان (۳۰ هزار و ۲۵۰ دلار) تا ۲۷۴ هزار و ۸۸۰ یوان (۳۸ هزار و ۶۲۰ دلار) عرضه می‌شود. شاسی بلند آ تو ۸ زبان طراحی صورت ازدها شرکت بی‌وای دی را حفظ کرده و سبیل‌های ازدها در دو طرف را برای ایجاد ظاهری روان و پویا اصلاح کرده است. ستون D دارای طراحی منحصر به‌فرد برای ورود نور طبیعی و افزایش دید سرنشینان

ردیف سوم است و سقف به یک سنسور لیدار مجهز شده است تا قابلیت‌های رانندگی هوشمند را بهبود دهد. چراغ‌های عقب با گرافیک پرهی ققنوس یا صنایع دستی بامبو قابل سفارش هستند. در کابین شاهد طراحی لوکس با سطوح سه‌بعدی چن‌دایه و تریم چوب بامبو هستیم. همه مدل‌ها به‌صورت استاندارد به سیستم کمک‌راننده DiPilot300 مبتنی بر فناوری چشم خدا سطح B مجهز هستند. این مدل با پیشبرانه‌های پلاگین هیبریدی و برقی عرضه می‌شود.

بازار اروپا مسیر سبز متفاوتی را در پیش گرفته است؛

سبقت فروش پلاگین‌ها از دیزلی‌ها برای نخستین بار در تاریخ



خودروهای هیبریدی، پلاگین-هیبریدی و برقی سوق داده است. این تغییر به‌ضرر خودروهای دیزلی تمام شده است که عمدتاً در بخش خودروهای کوچک غایب هستند. تخفیف‌های قابل توجه مشتریان را به‌خريد خودروهای هیبریدی و برقی تشویق می‌کند. همچنین خودروهای پاک معمولاً از مالیات پایین‌تری بهره‌مند می‌شوند که دلیل دیگری بر افول موتورهای دیزلی است. از طرفی، موتورهای بنزینی به‌لطف بهبود رانندمان، فاصله خود را با موتورهای دیزلی بیشتر کرده‌اند. علاوه‌براین، تلاش مداوم اتحادیه اروپا برای کاهش آلاینده‌های ناوگان عمومی که به‌ممنوعیت فروش خودروهای درون‌سوز جدید در سال ۲۰۳۵ منجر خواهد شد، فروش خودروهای دیزلی را به‌شدت کاهش داده است. به‌لطف هجوم محصولات ارزان چینی و مدل‌های جدید از خودروسازان معتبر، فروش خودروهای برقی احتمالاً در آینده افزایش خواهد یافت. رنو به‌تازگی مدل جذاب توییگو را معرفی کرده است و فولکس‌واگن سال آینده مدل ID پولو و در سال ۲۰۲۷ یک مدل پایین‌رده را عرضه خواهد کرد.

مسیر پیش رو برای PHEV ها

در دهه‌های گذشته، موتورهای دیزلی ستون فقرات بازار اروپا بودند. در اوج محبوبیت خود در دهه ۲۰۱۰، بیش از

در سال ۲۰۲۱، خودروهای هیبریدی خودشان را در نخستین بار از خودروهای دیزلی در اروپا پیشی گرفتند. یک سال بعد، خودروهای برقی برای نخستین بار در قاره سبز تقاضای بیشتری نسبت به مدل‌های دیزلی داشتند. در سال ۲۰۲۵، سقوط موتورهای دیزلی همچنان ادامه دارد و به جایگاه چهارم رسیده است. خودروهای پلاگین-هیبریدی در طول دهه اول امسال، ۹.۴ درصد از سهم بازار را در اختیار داشتند. تا ماه اکتبر، خودروهای دیزلی تنها ۸ درصد از کل فروش خودروهای جدید در ۲۷ کشور اتحادیه اروپا به‌علاوه ایسلند، لیختن‌اشتاین، نروژ، سوئیس و بریتانیا را به‌خود اختصاص دادند.

دلایل سبقت پلاگین‌ها

البته تغییر جایگاه خودروهای دیزلی و پلاگین هیبریدی یک‌شبه اتفاق نیفتاده است. تا پایان سه‌ماهه دوم سال ۲۰۲۵، خودروهای پلاگین-هیبریدی از نظر محبوبیت در بین خریداران مدل‌های نو از خودروهای دیزلی پیشی گرفته بودند. این اختلاف احتمالاً در دو ماه آخر امسال همچنان بیشتر خواهد شد و بعید است خودروهای دیزلی بتوانند جایگاه قبلی خود را پس بگیرند. عوامل متعددی در کاهش محبوبیت چشمگیر موتورهای دیزلی نقش داشته‌اند. مقررات آلاینده‌های سختگیرانه خودروسازان را به‌سمت تولید



سپیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

صنعت خودرو اروپا در حال تجربه یکی از پرشتاب‌ترین دوران گذار خود است؛ دورانی که در آن نه‌تنها فناوری‌های نوین، بلکه سیاست‌های زیست‌محیطی و فشارهای اجتماعی، مسیر آینده را تعیین می‌کنند. بازار این قاره دیگر به‌همان قواعد سنتی دهه‌های گذشته پایبند نیست و هر تغییر در سلیقه مصرف‌کنندگان می‌تواند به‌سرعت جایگاه یک فناوری یا حتی یک برند را دگرگون سازد. در این میان، رقابت میان گزینه‌های مختلف پیشرانه از موتورهای بنزینی و دیزلی گرفته تا هیبریدی و تمام‌برقی به عرصای پیچیده و چندلایه تبدیل شده است. مصرف‌کنندگان اروپایی بیش از هر زمان دیگری به دنبال راه‌حلی هستند که هم با دغدغه‌های زیست‌محیطی سازگار باشد و هم نیازهای روزمره آن‌ها را برآورده کند. این جست‌وجو برای تعادل میان کارایی، هزینه و پایداری، به‌طور مستقیم بر تصمیم‌های خرید اثر می‌گذارد و آینده بازار را شکل می‌دهد. از سوی دیگر، سیاست‌های اتحادیه اروپا و دولت‌های ملی با اعمال مقررات سخت‌گیرانه و ارائه مشوق‌های مالی، نقش تعیین‌کننده‌ای در هدایت این تغییر دارند. نتیجه آن که صنعت خودرو اروپا اکنون در نقطه‌ای ایستاده که هر تحول آماری می‌تواند نشانه‌ای از تغییرات عمیق‌تر در ساختار بازار باشد.

وقتی دیزلی‌ها فراموش می‌شوند

اهمیت تاریخی موتورهای دیزلی در اروپا را نمی‌توان نادیده گرفت. در دوران اوج خود در دهه ۲۰۱۰، خودروهای دیزلی بیش از ۵۰ درصد از فروش مدل‌های جدید را تشکیل می‌دادند. البته این اتفاق درست قبل از رسوایی دیزل گیت گروه فولکس‌واگن رخ داد که احتمالاً آغاز افول موتورهای دیزلی بود. فروش این مدل‌ها هرگز به‌شرایط گذشته برنگشت و از آن زمان تاکنون در حال افت بوده است. طبق داده‌های منتشر شده توسط انجمن تولیدکنندگان خودرو اروپا، در سال ۲۰۱۷ برای نخستین بار از سال ۲۰۰۹، فروش خودروهای بنزینی از خودروهای دیزلی پیشی گرفت.

خبر News

محصول جدید «دیپال» پرشتاب و هوشمند

«برند دیپال زیر مجموعه چانگان، از جدیدترین سدان برقی خود با نام L06 رونمایی کرد. چانگان دیپال L06 ترکیبی از فناوری‌های فراری و هوشمندی تسلا را ارائه می‌دهد. این سدان ویژگی‌هایی دارد که معمولاً در سوپراسپرت‌های گران‌قیمت یافت می‌شوند. دیپال مدعی است که سدان L06، نخستین خودرو تولید انبوه چینی است که از سیستم تعلیق مگنتورولوزیکی (Magnetor-logical) بهره می‌برد. کمک‌فترهای این خودرو حاوی مایع با ذرات آهن هستند که توسط یک میدان مغناطیسی کنترل می‌شوند. این فناوری امکان تغییر لحظه‌ای و مداوم میزان نرمی و سفتی سیستم تعلیق را فراهم می‌کند. سیستم تعلیق مگنتورولوزیکی در ابتدا توسط



بخش دلفی در جنرال موتورز توسعه یافت. این سیستم تعلیق در خودروهای کادیلاک و فراری، شورولت کوروت و برخی نسخه‌های فورد موستانگ مشاهده شده است. با خرید سهام بخش دلفی جنرال موتورز توسط گروه چینی BWI، این سیستم در اختیار چانگان و پولستار قرار گرفت. چانگان ادعا می‌کند که با ترکیب بر این سیستم تعلیق، در تست گوزن به سرعت ۸۵.۶ کیلومتر بر ساعت دست یافته و پورشه ۹۱۱ را شکست داده است. دیپال L06 در دو نسخه تمام‌الکتریکی و برد افزا (EREV) عرضه می‌شود. نسخه برقی دیفرانسیل عقب است. در این نسخه یک موتور الکتریکی با ۲۶۸ اسب‌بخار قدرت و ۲۹۰ نیوتون‌متر روی محور عقب خودرو قرار گرفته است. شتاب صفر تا صد این مدل بسته به تیپ، بین ۵.۹ تا ۶.۲ ثانیه برآورد می‌شود. نسخه الکتریکی از باتری‌های لیتیوم-آهن-فسفات (LFP) ساخت شرکت CATL بهره می‌برد. دو پک ۵۶ و ۶۸ کیلووات ساعتی برای این نسخه در دسترس هستند. نسخه بردافزا EREV با یک موتور بنزینی ۱.۵ لیتری برای شارژ باتری و یک باتری کوچک‌تر ۲۸ کیلووات ساعتی مجهز است. برد تمام برقی این نسخه ۲۴۰ کیلومتر خواهد بود. دیپال در بخش نرم‌افزاری نیز ادعاهای بزرگی دارد.

تولید «CLA» شو تینگ بریک همچنان ادامه دارد

۳۵۴ اسب‌بخار قدرت و ۵۱۵ نیوتون متر گشتاور آزاد می‌کند. هر دو مدل به باتری نیکل-منگنز-کبالت با ظرفیت ۸۵ کیلووات ساعت مجهز هستند. با توجه به استقبال اندک مشتریان از خودروهای برقی، احتمالاً در آینده نزدیک نسخه‌های پلاگین هیبریدی از مرسدس بنز CLA شو تینگ بریک نیز به بازار عرضه خواهد شد. همچنین احتمال عرضه نسخه هیبرید خفیف دور از انتظار نیست. این مدل‌ها از قوای فنی مشترک با نسخه سدان بهره می‌برند. در نسخه‌های هیبریدی از موتور ۱.۵ لیتری چهار سیلندر توربوشارژر جدید با کد M252 استفاده می‌شود. نسخه پلاگین هیبریدی یک موتور برقی جداگانه دارد. در نسخه هیبریدی خفیف، موتور برقی در گیربکس هشت سرعته دو کلاچه ادغام شده است.

نسل سوم مرسدس بنز CLA شو تینگ بریک که عضو استیشن‌واگن این خانواده محسوب می‌شود، به‌تازگی وارد بازار شده است. نسخه سدان از نسل سوم این خودرو در ماه مارس ۲۰۲۵ و نسخه استیشن‌واگن در ماه ژوئیه ۲۰۲۵ معرفی شده بودند. اکنون قیمت و مشخصات آن برای بازار آلمان منتشر شده است. در حال حاضر مرسدس بنز CLA استیشن‌واگن نسل سوم با موتورهای الکتریکی به فروش می‌رسد. این خودرو در قالب دو تیپ CLA 250+ با قیمت ۵۷ هزار و ۹۶ یورو و CLA 350 4Matic با قیمت ۶۱ هزار و ۶۵۳ یورو فروخته می‌شود. تیپ CLA 250+ به تک موتور برقی روی محور جلو با ۲۷۲ اسب‌بخار قدرت و ۳۳۵ نیوتون متر گشتاور مجهز است. تیپ قوی‌تر CLA 350 4Matic دو موتور است و در مجموع





تنوع پیش‌رانه برای بامو «ایکس ۵»



دستگیره‌های در سنتی باشد که جای خود را به دسته‌هایی روی خط کمر خودرو داده‌اند؛ ایده‌ای که پیش‌تر در مدل‌های مفهومی بامو و حتی فورد ماستانگ Mach-E دیده بودیم. اگرچه هنوز تصویری از فضای داخلی منتشر نشده، اما انتظار می‌رود کابین X5 جدید شباهت زیادی به IX3 مدل ۲۰۲۷ داشته باشد. این یعنی یک داشبورد کاملاً جدید با یک نمایشگر مرکزی بزرگ ۱۷.۹ اینچی و حذف کنترل‌ر چرخان iDrive و اکثر دکمه‌های فیزیکی. مهم‌ترین نوآوری در این بخش، سیستم نمایش اطلاعات سر تاسری پانورامیک وین است که اطلاعات را روی پایه شیشه جلو، مقابل دیندراننده و سرنشین، به نمایش درمی‌آورد و جایگزین صفحه‌آمبر سنتی می‌شود.

بامو نشان داد که برای آینده این خودرو برنام‌های بزرگی در سر دارد. این مدل که با کد G65 شناخته می‌شود، قرار است با یک سبد کامل و بی‌سابقه از پنج نوع پیش‌رانه مختلف به بازار عرضه شود که شامل بنزینی، دیزلی، پلاگین-هیبریدی، تمام‌الکتریکی و حتی یک نسخه پیل-سوختی هیدروژنی خواهد بود که با همکاری توپو تا توسعه یافته است. هرچند این خودرو همچنان زیر پوشش‌های استثنای قرار دارد، اما زیان طراحی جدید بامو موسوم به نئو کلاس به‌وضوح در چهره آن قابل تشخیص است. جلوپنجره کلیوی شکل عمودی و چراغ‌های یکپارچه (برخلاف مدل‌های X7 و XM) از نکات برجسته طراحی جدید هستند. اما شاید جذاب‌ترین ویژگی ظاهری، حذف

تاخیر ۹ ماهه واردات، اسقاط خودروهای فرسوده را به بن‌بست کشید!

خودروهای داخلی در بازار آزاد تا ۷۰ میلیون تومان گران شدند

وی ادامه داد: «این مبالغ قانونی تاکنون به این فرآیند اختصاص نیافته‌اند. اگر وزارت نفت این رقم را به فرآیند اسقاط اختصاص دهد و در آن سرمایه‌گذاری کند، مسیر نوسازی تسهیل خواهد شد.»

وارداتی‌ها در بازار ارزان شدند

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای چشمگیری تا ۷۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه‌برقی) (۱۴۰۴) با ۷۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۱۲ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۴) با ۶۸ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۵۵۵ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۴) با ۳۷ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۳۴ میلیون تومان، شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴) با ۳۱ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۷۱ میلیون تومان و سورن پلاس XU7P (دریچه‌برقی) (۱۴۰۴) با ۱۷ میلیون تومان افزایش ۹۲۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در میان خودروهای مونته‌آزی برخی مدل‌ها رشد بهای ۱۰ تا ۸۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که لوکانو L8 (۱۴۰۴) با ۸۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیون و ۶۱۰ میلیون تومان، فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۶۶۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۶۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیون و ۹۰۰ میلیون تومان، نیسان آلتیما (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیون و ۳۰۰ میلیون تومان و فولکس تی‌اک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

و افزایش مصرف بنزین به‌وضوح دیده می‌شود. در حالی که دولت می‌توانست از تجربه گذشته درس بگیرد و با استقلال بخشی به فرآیند اسقاط، آن را از نوسانات واردات و تولید جدا کند، بار دیگر همان اشتباه ساختاری در حال رخ‌دادن است و اگر این روند ادامه یابد، سال آینده نفع‌ها چشم‌اندازی از بهبود آلودگی هوا وجود نخواهد داشت، بلکه احتمالاً با وضعیتی بدتر از امروز روبه‌رو خواهیم شد؛ وضعیتی که ریشه آن نه در کمبود فناوری، بلکه در تداوم بی‌تدبیری و غفلت از یک معضل دیرپاست.

تجربه تلخ توقف واردات خودرو از اواخر دهه ۹۰، نه‌تنها شکاف عرضه و تقاضا در بازار داخلی را عمیق‌تر کرد، بلکه به‌طور نامحسوس یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های مدیریت محیط‌زیست و ایمنی حمل‌ونقل کشور یعنی فرآیند اسقاط خودروهای فرسوده را نیز مختل کرد. این توقف اکنون پس از گذشت ۹ ماه از سال جاری و عدم تحقق واردات مورد انتظار در آیین‌نامه اجرایی به‌میزان ۹۰ هزار دستگاه، به‌طور مجدد در حال تکرار است. بسیاری از کارشناسان گره خروج فرسوده‌ها با واردات را مهم‌ترین دلیل تعلل در خارج کردن خودروهای کارکرده می‌دانند؛ اما آیا راه دیگری غیر از واردات برای خروج فرسوده‌ها از چرخه حمل‌ونقل وجود دارد؟ محمدصادق حاتمی، مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل سازمان گسترش و نوسازی صنایع در گفت‌وگویی در این زمینه می‌گوید: «علاوه‌بر دو مسیر تولید و واردات، یک اصل قانونی نیز برای تأمین مالی نوسازی وجود دارد؛ ماده (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر. این ماده، وزارت نفت را ملزم می‌کند منابع حاصل از صرفه‌جویی ناشی از خروج خودروهای فرسوده را برای توسعه ناوگان برقی - هیبریدی و نوسازی تخصیص دهد.»

وی ادامه داد: «در بخشی که مربوط به ستاد نوسازی است، اگر ما بتوانیم یک خودرو فرسوده را از رده خارج کنیم، به‌طور متوسط سالانه معادل ۳ هزار دلار یا ۳ هزار لیتر بنزین صرفه‌جویی انرژی خواهیم داشت. با فرض اسقاط ۵۰۰ هزار خودرو طبق تکلیف برنامه هفتم توسعه، این صرفه‌جویی کل به‌نزدیک ۱/۵ میلیارد دلار یا ۱/۵ میلیارد لیتر بنزین می‌رسد.» حاتمی در ادامه تأکید کرد: «حالا چرا این منابع حاصل از صرفه‌جویی باید «دود شود» و هدر رود، در حالی که خودرو فرسوده همچنان در خیابان‌ها باقی مانده و آلودگی ایجاد می‌کند و فرآیند نوسازی کند پیش می‌رود؟»

آسمان خاکستری

تهران و دیگر کلان‌شهرهای کشور بار دیگر روشن از تکرار همان چرخه مدیریتی است که اواخر دهه ۹۰ بدون اصلاح باقی ماند؛ چرخه‌ای که خروج خودروهای فرسوده را به‌واردات خودرو گره زده و هر زمان که واردات متوقف یا محدود شده، روند اسقاط نیز عملاً به بن‌بست رسیده است. تجربه سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰ هنوز از یاد نرفته؛ دور‌های که با توقف واردات، خروج فرسوده‌ها تقریباً به‌صفر رسید، حجم خودروهای کارکرده در خیابان‌ها انباشته شد، مصرف سوخت جهش پیدا کرد و کیفیت هوا به بدترین وضعیت سال‌های اخیر رسید.

اکنون پس از گذشت سه سال از آن دوره، همان مسیر دوباره در حال شکل‌گیری است؛ با این تفاوت که هشدارها روشن‌تر و هزینه‌ها سنگین‌تر شده‌اند. تعلل دولت در سیاست‌های وارداتی به‌رغم ابلاغ آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مشخص و حرکت قطره‌چکانی آن در ۹ ماه گذشته باعث شده سامانه اسقاط ناکارآمد و این بار نیز همان الگوی گذشته تکرار شود؛ به این معنا که هر زمان واردات کند می‌شود، خروج فرسوده‌ها متوقف می‌شود و کیفیت هوا تا حد زیادی افت می‌کند.

از سوی دیگر، وضعیت تولید نیز به‌گونه‌ای نیست که خودروسازان داخلی را ملزم به ایفای تعهدات خود در حوزه اسقاط کند. کاهش تیراژ نه‌تنها منابع لازم برای اسقاط را محدود کرده، بلکه انگیزه‌ای نیز برای تسریع در این روند باقی نگذاشته است.

در این میان، سیاست‌های جدید سوخت نیز به‌شکلی ناخواسته به نفع دارندگان خودروهای فرسوده عمل کرده و با ایجاد جذابیت اقتصادی برای نگهداشت خودروهای پر مصرف، مانع تازماری بر سر راه خروج این ناوگان از چرخه حمل‌ونقل شده است. به این ترتیب، روند کنونی و تعلل دولت در ورود خودروهای خارجی، کشور را در مسیر تکرار همان تجربه پر هزینه سال‌های گذشته قرار داده است؛ تجربه‌ای که نتایج آن در حجم آلودگی، افت سلامت عمومی



احسان ناصر بایلی

e.naseri@autoworld.ir



دومین دوره بزرگ‌ترین رویداد مشتری محور کشور آغاز شد



شعار باشگاه WMWL است. اهداف و ماموریت باشگاه مشتریان ام‌وی‌ام شامل: ۱- افزایش سطح رضایتمندی و وفاداری مشتریان، ۲- ایجاد ارتباطی مستمر، شخصی‌سازی شده و دوطرفه، ۳- ارتقای تجربه مشتری در تمامی مراحل همراهی با برند و ۴- فراهم کردن بستری برای قدردانی از اعتماد و انتخاب مشتریان است.

فعالیت‌های مشتریان: باشگاه مشتریان ام‌وی‌ام با برگزاری کمپ‌های طبیعت‌گردی، مسابقات پدل، تورنمنت بزرگ فوتبال و رویدادهای محلی نمایندگی‌ها، فرصت‌هایی برای اسفند، ورزش، هیجان، تعامل مستقیم و تقویت حس تعلق میان اعضای خانواده بزرگ ام‌وی‌ام فراهم می‌کند. فعالیت‌های خیریه: این باشگاه با برگزاری جشن‌های پلدا برای کودکان نیازمند، حمایت از دانش‌آموزان کم‌ترب‌خوار و مشارکت در برنامه‌های خیریه نمایندگی‌ها، نقش فعالی در مسئولیت اجتماعی و بهبود کیفیت زندگی اقشار مختلف ایفا می‌کند.

مجموعه این برنامه‌ها نشان می‌دهد ام‌وی‌ام فراتر از یک برند خودرویی، یک خانواده پویا و مسئولیت‌پذیر است که پیوندی عمیق با جامعه مشتریان و گروه‌های نیازمند برقرار می‌کند.



نیازمند در سراسر کشور، نقش موثری در بهبود کیفیت زندگی و ایجاد فرصت‌های برابر ایفا کند. این اقدامات نشان می‌دهد ام‌وی‌ام تنها به رضایت مشتری محدود نمی‌شود و مسئولیت اجتماعی را به عنوان بخشی جدایی‌ناپذیر از هویت برند در کنار بیش از ۱۵۰ نماینده خود دنبال می‌کند.

معرفی باشگاه مشتریان ام‌وی‌ام

در مسیر تحقق چشم‌اندازهای بلندمدت مدیران خودرو و باهدف تقویت ارتباطی پایدار و ارزش‌آفرین با مشتریان، باشگاه مشتریان برند ام‌وی‌ام در سال ۱۳۹۹ فعالیت خود را آغاز کرد. این باشگاه به‌عنوان یکی از بازوهای ارتباطی شرکت، در کنار واحدهایی همچون فروش، بازاریابی، توسعه محصول و شبکه نمایندگان و همچنین در تعامل مستقیم با واحد ارتباط با مشتریان، به دنبال ایجاد تجربه‌ای متفاوت برای اعضای خانواده بزرگ ام‌وی‌ام است؛ خانواده‌ای که امروز بیش از ۶۰۰ هزار نفر از مشتریان وفادار این برند را در بر می‌گیرد. رویکرد احساسی و مسئولانه، مانسبت به مشتریان (With MVM, With Love) / باهوی‌ام، با عشق،

سبک زندگی فعال در میان خانواده بزرگ ۸۰۰ هزار نفری این برند برگزار می‌شود؛ رویدادی که فراتر از یک رقابت ورزشی است و تلاش می‌کند با کنار هم قرار دادن مشتریان از شهرهای مختلف، حس همبستگی، ارتباط و یکپارچگی این جامعه بزرگ را تقویت کند. توجه به ورزش و ترویج فعالیت بدنی، بخشی از مسئولیت اجتماعی (CSR) مدیران خودرو در حوزه سلامت و کیفیت زندگی است و این مسابقات به‌عنوان یکی از برنامه‌های کلیدی شرکت، فرصتی برای گردهم‌آیی، تعامل و ساختن تجربه‌ای مثبت و ماندگار برای مشتریان فراهم می‌کند؛ تجربه‌ای که نشان می‌دهد ام‌وی‌ام تنها یک برند خودرویی نیست، بلکه یک خانواده گسترده و پویاست.

این رویداد تنها بخشی از فعالیت‌های باشگاه مشتریان ام‌وی‌ام است؛ جایی که توجه به جامعه و همراهی با اقشار مختلف، در کنار برنامه‌های ورزشی و فرهنگی دنبال می‌شود. باشگاه مشتریان در سال‌های گذشته با کمک بیش از ۱۵۰ نماینده ام‌وی‌ام توانسته با حضور در فعالیت‌های خیریه، حمایت از دانش‌آموزان کم‌ترب‌خوار، کمک‌های مالی به سازمان‌های نیکوکار و برگزاری جشن‌ها و برنامه‌های شاد برای کودکان



پاییز ۱۴۰۴ با آغاز دومین مسابقات فوتسال باشگاه مشتریان ام‌وی‌ام با نام اختصاری MCFC، به فصل تازه‌ای از ارتباط میان نمایندگی‌ها و مشتریان مدیران خودرو تبدیل شده است. در این دوره، ۳۲ تیم از مشتریان نمایندگی‌های ام‌وی‌ام در ۲۲ شهر کشور حضور دارند و طی چند هفته متوالی در قالب مسابقات مرحله‌ای به رقابت می‌پردازند. این مسابقات فرصت تازه‌ای برای گردهمایی خانواده بیش از ۸۰۰ هزار مشتری مدیران خودرو است.

سال گذشته نخستین دوره از مسابقات فوتسال باشگاه مشتریان ام‌وی‌ام با حضور ۳۲ تیم منتخب از میان مشتریان این برند برگزار شد؛ رویدادی که فراتر از یک رقابت ورزشی، به‌جشن بزرگ همدلی و انرژی مثبت تبدیل شد. این مسابقات که از آن به‌عنوان بزرگ‌ترین رقابت مشتری محور در ایران یاد می‌شود، با شور و هیجان چشمگیری دنبال شد و حضور پرشور مشتریان، نمایندگان و هواداران در کنار یکدیگر، جلوه‌ای از پیوند عمیق میان برند ام‌وی‌ام و جامعه مشتریانش را به‌نمایش گذاشت.

مسابقات فوتسال مشتریان ام‌وی‌ام با هدف تقویت نشاط، سلامت و



در پروگرامینگ ECU و استفاده از مانیفولد متغیر ورودی سیلندر ها و سیستم زمان بندی متغیر سوپاپ ها، این مدل حداکثر می تواند ۵۶۲ اسب بخار قدرت و ۵۴۰ نیوتون متر گشتاور را بهارمغان آورد. گیربکس ۶ سرعته ISR با دو کلاچه منحصر به فرد لامبورگینی با قابلیت تعویض الکترونیکی دستی قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می کند. بر این اساس تنها ۳٫۴ ثانیه زمان نیاز است که لامبورگینی گالاردو به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند و حداکثر سرعت آن نیز ۳۲۵ کیلومتر بر ساعت است.

گالاردو جزو یکی از محبوب ترین لامبورگینی های تاریخ است که حدود یک دهه روی خط تولید این سوپراسپرت ساز ایتالیایی قرار داشت. بر این اساس از نسخه خاص و های-پرفورمنسی این سوپراسپرت جسور ایتالیایی با نام سوپرلجرا یاد می شود. قلب تپنده گالاردو سوپرلجرا همان قلب تپنده سوپراسپرت آنودی R8 و برادر تازه نفس آن یعنی هوراکان است. یک موتور ۱۰ سیلندر با آرایش وی شکل به حجم ۵۲۰۴ سی سی مزین به چهار سوپاپ در هر سیلندر نیز و گاه قدرتمند گالاردو سوپرلجرا را تشکیل می دهد. با تغییراتی



نسخه خاص و ویژه لامبورگینی «گالاردو»

چرا آپریلیا «SRGT400» در فهرست بهترین اسکووتر سال قرار گرفت؟

همسوس شدن شگفتانگیز طراحی و مهندسی ایتالیایی

جهان منتشر شده که امسال نیز ۱۰ اسکووتر برتر سال معرفی و در این فهرست نام آپریلیا SRGT400 نیز به چشم می خورد. در ادامه اسکووتر ادونچر جسور ایتالیایی را بررسی خواهیم کرد.

است: زیر این روزها بازار این دسته از موتورسیکلت ها بسیار پر طرفدار بوده که آپریلیا نیز با SRGT400 موفق به کسب جایگاه بسیار خاصی در این کارزار شده است. هر ساله فهرست بهترین موتورسیکلت های

آپریلیا یکی از برندهای مطرح و خوشنام ایتالیایی است که همواره در طراحی و تولید موتورسیکلت های اسپرت با عملکرد بالا زبانزد بوده است. این برند ایتالیایی در زمینه طراحی اسکووترها نیز بسیار موفق ظاهر شده



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



در نظر گرفتن تک سیلندر بودن آن از پارامترهای فنی چون ۴ سوپاپ در سر سیلندر و مکانیزم تکمیل سوپاپ و SOHC، قطر سیلندر ۸۴ میلی متری و کورس پیستون ۷۲ میلی متری (در کلاس خود از قطر سیلندر و کورس پیستون بزرگی برخوردار است)، نسبت تراکم ۱۱٫۵ به یک، سیستم پاشش سوخت انژکتوری و سیستم جرقه زنی هوشمند بهره می گیرد. بر این اساس با در نظر گرفتن چنین پارامترهای فنی و استفاده از سوخت بنزین دارای حداقل اکتان ۹۱، پشیرانه این مدل می تواند ۳۵٫۴ اسب بخار را در ۱۷۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۷٫۶ نیوتون متر گشتاور را در ۵۷۰۰ آرپی ام بهارمغان آورد. ناگفته نماند که این پیشرانه از حداکثر سرعت موتور (دور موتور) تا ۱۸۵۰۰ آرپی ام برخوردار بوده که برای کشورهای خاورمیانه متناسب با سوخت بنزین دارای حداقل اکتان ۸۹ می تواند ۳۰ اسب بخار قدرت را در ۶۰۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۱ نیوتون متر گشتاور را در دور ۴۲۰۰ آرپی ام فراهم آورد. همچنین گیربکس CVT نسل جدید دارای قطر فولی های نسبتاً بزرگتر و تسمه فولادی بوده و قدرت و گشتاور را به چرخ عقب منتقل می کند. ۵ حالت رانندگی اکو (اقتصادی)، کامفورت (راحتی)، اسپرت، سیتی (شهری) و آفرود برای این اسکووتر ادونچر در نظر گرفته شده است. براساس انتخاب حالت های رانندگی ECM موتور به درجه گاز که روی آن دو انژکتور تعبیه شده فرمانی صادر می کند که بر اساس آن میزان زاویه درجه گاز را کم یا زیاد کند. همین مساله سبب تغییر در شتاب گیری و رانندگی نیز می شود. دلیل برتری آپریلیا SRGT400 در این فهرست موتورسیکلت ها، صرف سوخت بهینه، گیربکس CVT، سیستم تعلیق کارآمد و سواری با کیفیت است. همچنین مجله موتورسایکل نیز به گونه عالی برای مصارف شهری اشاره کرده که این گزینه بهترین مدل است

طراحی سیستم تعلیق کارآمد

سیستم تعلیق در محور جلو دارای دو دامپر (کمک فنر) هیدرولیکی قابل تنظیم به قطر ۴۱ میلی متر بوده که حداکثر تا ۱۱۹ میلی متر قابلیت کاهش یا افزایش ارتفاع دارد و در محور عقب از دو دامپر (کمک فنر) هیدروپنوماتیکی یا اصطلاحاً گازی بهره گرفته شده که با فنر لول آن قابلیت تنظیم تا ۱۱۹ میلی متر را دارد. با در نظر گرفتن چنین سیستم تعلیقی و سباز تایر ۱۲۰/۷۰ در جلو با رینگ ۱۶ اینچی و ۱۵۰/۷۰ با رینگ ۱۴ اینچی سواری بسیار نرم و با کیفیتی را در اختیار راکب می گذارد. هر چند که رینگ ۱۶ اینچی در محور جلو و رینگ ۱۴ اینچی در محور عقب سبب می شود عملکرد بهتری در زمان استفاده از آفرودهای سبک داشته باشد. از سوی دیگر به منظور ایمنی راکب، مهندسان آپریلیا از سیستم ترمز دیسکی خنک شونده سوراخ دار به قطر ۳۰۰ میلی متری و کالپر ۴ پیستونه دارای سیستم ترمز ABS دو کاناله ساخت کمپانی بوش آلمان و در محور عقب از دیسک خنک شونده سوراخ دار به قطر ۲۴۰ میلی متری مزین به سیستم ترمز ABS دو کاناله بهره گرفته اند.

ارزش در دانه آپریلیا

کمپانی آپریلیا SRGT400 را در ۴ رنگ مشکی پیاپویی (حتی به سفارش مشتری مشکی مات)، خاکستری متالیک، خاکستری با طیف رنگ خاکی و طرح رالی ریلیکا با الهام از مدل Tuareg660 که در مسابقات Africa Eco Race بوده، در دسترس مشتریان قرار می دهد. بر این اساس آپریلیا SRGT400 با رنگ طرح رالی ریلیکا ارزشی برابر با ۶ هزار و ۹۹۰ دلار دارد.

قلب پرتوان برای ماجراجویی

آپریلیا SRGT400 در پس چهره جسورانه و ماجراجویانه خود یک موتور تک سیلندر به حجم ۳۹۹ سی سی را جا داده است. این موتور تک سیلندر ۳۹۹ سی سی دارای ۴ سوپاپ در سر سیلندر و مکانیزم تکمیل سوپاپ و یا SOHC است. به عبارت دیگر قلب تپنده SRGT400 با



طراحی جسورانه و بسیار کاربردی آپریلیا

طراحی تمامی موتورسیکلت های آپریلیا از اواخر سال ۲۰۲۰ میلادی به شکل فزاینده ای متحول شد. به طوری که زبان جدید طراحی این برند ایتالیایی به خوبی در آن ها دیده می شود. RSV4 1100 نخستین محصول آپریلیا بود که با چنین طراحی اسپرت و جدیدی همراه شد. بر این اساس اسکووتر ادونچر جدید این کمپانی یعنی SRGT400 آلمان های زبان جدید طراحی آپریلیا را به همراه دارد و مشابه پرچمدار این برند است. در واقع SRGT400 اسکووتر ادونچر است که با توجه به فاصله گل گیر جل نسبت به پوزه جلو و فاصله قرارگیری فرمان نسبت به بدن راکب، حس موتورسیکلت های ادونچر را القا می سازد.

با نگاهی به پروفیل SRGT400 شاهد فلپ های نسبتاً حجیم هستیم؛ زاویه نسبتاً کم پوزه جلو و استفاده از تایر با رینگ ۱۶ در جلو و تایر با رینگ ۱۴ در عقب کاراکتر اسپرت و بسیار پویایی به این اسکووتر ادونچر می بخشد.

در نمای جلو کاملاً با یک سبک طراحی مشابه RSV4 1100 همراه هستیم که با چراغ های کشیده مزین به LED افقی و فلپ های حجیم روی دماغه این حس را تداعی می کند. اما طراحی شیشه نسبتاً بلند خفاشی مانند و گارد پلاستیکی میان چراغ های جلو و فاصله نسبتاً زیاد میان گل گیر و پوزه چهره بسیار تهاجمی برای SRGT400 فراهم آورده است. در نمای عقب شاهد یک فلپ تیز هستیم که چراغ LED در بخش میانی گل گیر عقب تعبیه شده که با توجه به فاصله گل گیر عقب و تایر، حس اسپرت بودن در این مدل دوچندان می شود.

ناگفته نماند که طراحی آگروز دو تایی در کنار بدنه، همچنان راه اوج خود می راند. نکته مهم دیگر در طراحی بدنه آپریلیا SRGT400 قرار گرفتن دو ورودی هوای بزرگ در طرفین فلپ هادر بالای جاپایی است که گرمای پیشرانه را به باهای راکب منتقل می کند تا در فصل سرد سال با هدایت این اسکووتر ادونچر نهایت لذت را تجربه کند.

راحتی و ارگونومی سطح بالا

آپریلیا SRGT400 از فاصله محوری ۱۵۳۴ میلی متری برخوردار است که با ارتفاع صندلی ۸۱۷٫۸ میلی متری و فاصله موتورسیکلت نسبت به زمین که ۱۹۰ میلی متر است، بالاترین میزان راحتی در اختیار راکب قرار می گیرد. هر چند که فاصله قرارگیری فرمان نسبت به بدن راکب طوری است که در رانندگی های طولانی مدت، کمتر احساس خستگی کند. همچنین به منظور راحتی بالاتر راکب در زمان رانندگی یک صفحه نمایش ۱۵ اینچی افقی TFT تمام رنگی با کیفیت به منظور کلاس تر تعبیه شده که تمام اطلاعات حرکتی، سرعت، دور موتور، میزان مصرف سوخت، میزان بنزین در باک، چراغ چک، علائم مربوط به رانندگی و همچنین موتور و گیربکس و... در اختیار راکب قرار می گیرد. ناگفته نماند که این مدل با توجه به ارتفاع صندلی ۸۱۷٫۸ میلی متری از آیرودینامیک خوبی نیز برخوردار است.

همچنین باید به این نکته اشاره کرد که مهندسان آپریلیا برای SRGT400 از سازه شاسی و بدنه دایکستینگ بهره گرفته اند که از آلومینیوم ریخته گری شده بوده تا وزن خالص (بدون احتساب در نظر گرفتن باک ۱۲ لیتری پر از بنزین) این اسکووتر ادونچر را به ۱۸۵٫۹ کیلوگرم برسانند. از مهم ترین امکانات رفاهی این اسکووتر ادونچر ایتالیایی می توان به چراغ های جلو LED، سیستم ترمز دیسکی خنک شونده، خروجی AUX و USB برای راکب و کلاه ایمنی نسل جدید اشاره کرد.

سقف و ستون‌ها جذابیت آن دو چندان شود. از سوی دیگر در نمای عقب شاهد طراحی چراغ‌های عمودی با گرافیک LEDهای مشابه حرف C هستیم که زیبایی این هاج‌پک را دوچندان می‌کند. همچنین کابین خودرو نیز دستخوش تغییرات قرار گرفته و فرمان دی-تایپ، کلاستر مجهز به نمایشگر ۱۵ اینچی دیجیتال و نمایشگر میانی ۱۱۰٫۲۵ اینچی به همراه تنظیمات الکترونیکی سیستم تهویه مطبوع از جمله این تغییرات است. نکته بسیار مهم درباره سوزوکی سسونیفت ۲۰۲۵ پخش فنی آن است که یک پیش‌رانه ۳ سیلندر ۱٫۲ لیتری تنفس طبیعی با سیستم هیبریدی-متوسط MHEV با ساختار ۱۲ ولتی قدرت و گشتاور بالایی را به‌ارمغان می‌آورد.

سونیفت به‌عنوان هاج‌پک جذاب کمپانی سوزوکی در سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۰ میلادی به‌عنوان یکی از پرفروش‌ترین هاج‌پک‌های بازار جهانی معرفی شد. در عین حال این هاج‌پک محبوب سوزوکی اواخر سال ۲۰۲۰ دستخوش تغییرات اندک مهندسان کمپانی سوزوکی قرار گرفت. نکته بسیار مهم درباره سونیفت جدید این است که برای مشتریان سال ۲۰۲۵ دستخوش تغییرات طراحی و آپشنال قرار گرفته است. بر این اساس چهره این هاج‌پک به‌لطف چراغ‌های جمع‌وجور عمودی و طراحی LEDهای L-شکل و جلوینچره ۶ ضلعی به‌سبک سوزوکی بسیار اسپرت و جسورانه به‌نظر می‌رسد تا با ترکیب رنگ مشکی پیاپویی



هاج‌پک جذاب «سوزوکی» به‌روزرسانی شد



ابعاد اقتصادی، فنی و رفتاری چگونه پایتخت را به مصرف‌کننده بزرگ سوخت تبدیل کرده‌اند؟

افزایش مصرف بنزین در تهران؛ مساله‌ای فراتر از خودرو و موتور

تمرکز صرف بر یک بُعد مانند جایگزینی خودروهای برقی، اصلاح قیمت سوخت یا حتی محدود کردن خودروهای پر مصرف به هیچ عنوان نمی‌تواند مشکل افزایش تقاضای بنزین در تهران را به‌تنهایی حل کند



۴۰ کیلومتر بر ساعت، مصرف سوخت از ۷٫۵ لیتر بر صد کیلومتر به ۱۶ لیتر رسیده است. در نهایت، این مشکلات فنی و شهری تحت‌تاثیر کیفیت و دسترسی‌پذیری کلی شبکه حمل‌ونقل قرار می‌گیرند. هر گونه محدودیت در مسیرها، ناکارآمدی یا کمبود در شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی مانند مترو و اتوبوس، شهروندان را مجبور به استفاده از خودرو شخصی سوق می‌دهد. در غیاب گزینه‌های جایگزین قابل اعتماد و سریع، تقاضا برای خودروهای شخصی تقویت شده و در نتیجه، به‌رغم پیشرفت‌های تکنولوژیک در خود خودروها، مصرف کلی انرژی به‌دلیل مسافت‌های پیموده‌شده بیشتر و ناکارآمدی ترافیکی، همچنان در سطح بالایی باقی خواهد ماند.

الزام ارتقای فرهنگ صرفه‌جویی

رفتار و انتخاب‌های شهروندان نسبت به مصرف انرژی و اثرات زیست‌محیطی اهمیت ویژه‌ای دارد. کمبود اطلاع‌رسانی و آموزش درباره مصرف بهینه و پیامدهای محیط‌زیستی، همچنین عدم توجه به اهمیت صرفه‌جویی ملی و حفظ منابع انرژی برای نسل‌های آینده، منجر به رفتارهای پر مصرف می‌شود. ایجاد فرهنگ عمومی صرفه‌جویی و مسئولیت‌پذیری نسبت به محیط‌زیست و منافع ملی و حتی آموزه‌های مذهبی، می‌تواند انگیزه‌ای قوی برای کاهش مصرف سوخت فراهم کند. از سوی دیگر، سیاست‌ها و مشوق‌های اقتصادی مانند یارانه‌ها، مالیات‌ها یا محدودیت‌های انرژی و حمل‌ونقل می‌تواند رفتار مصرف‌کننده را تحت‌تاثیر قرار دهد؛ اما اثرگذاری واقعی آن‌ها تنها زمانی حاصل می‌شود که با سیاست‌های جامع زیرساختی، فرهنگی و اقتصادی همراه باشند. تجربه جهانی نشان می‌دهد که سیاست‌های ترکیبی مانند تشویق پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، محدودیت خودرو در مراکز شهری و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی، بیشترین اثر را در کاهش مصرف انرژی، کاهش آلودگی و ارتقای فرهنگ صرفه‌جویی دارند و تضمین می‌کنند که منابع انرژی برای نسل‌های آینده حفظ شود.

کاهش واقعی و پایدار مصرف سوخت چگونه ایجاد می‌شود؟

تمرکز صرف بر یک بُعد مانند جایگزینی خودروهای برقی، اصلاح قیمت سوخت یا حتی محدود کردن خودروهای پر مصرف، به‌هیچ‌وجه نمی‌تواند مشکل افزایش تقاضای بنزین در تهران را به‌تنهایی حل کند.

اگرچه هر یک از این راهکارها می‌توانند شدت مصرف انرژی را در کوتاه‌مدت کاهش دهند یا رفتار مصرف‌کننده را تا حدی تغییر دهند، اما افزایش حجم سفر، تراکم و ترافیک شهری، محدودیت‌های بازدهی انرژی و عادات و ترجیحات شهروندان همچنان تقاضای کل انرژی را بالا نگه می‌دارند. به عبارت دیگر، دیدگاه‌های یک‌جانبه نه تنها ناکافی هستند، بلکه می‌توانند سیاست‌ها را گمراه کرده و کاهش واقعی مصرف انرژی را به تأخیر اندازند.

برای دستیابی به کاهش واقعی و پایدار در مصرف بنزین و انرژی شهری، ضروری است که سیاست‌گذاران رویکردی جامع و چندبعدی اتخاذ کنند. این رویکرد باید شامل اصلاح قیمت سوخت و سیاست‌های مالیاتی، توسعه و بهینه‌سازی زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی و جاده‌ای، مدیریت ترافیک و کاهش تراکم خودروها، فرهنگ‌سازی و آموزش عمومی و ارتقای فناوری‌های خودروهای کم‌مصرف و پایا باشد. تنها از طریق تلفیق این اقدامات است که می‌توان تقاضای انرژی را به‌طور مؤثر کنترل و از ارائه حل مساله با یک راه‌حل ساده جلوگیری کرد.

یک سهم قابل توجهی در شکل‌گیری مصرف انرژی دارند. تهران به‌عنوان پرجمعیت‌ترین و پرتراکم‌ترین شهر کشور، اکنون با پیچیده‌ترین الگوی مصرف انرژی در حوزه حمل‌ونقل مواجه است؛ الگویی که تنها با یک متغیر ساده توضیح‌پذیر نیست. رونق نسبی اقتصاد در مقاطع مختلف، رشد درآمد خانوارها، افزایش تمایل به خرید خودرو شخصی، توسعه نامتوازن حمل‌ونقل عمومی، ترافیک مزمن، گرایش سفرهای شهری و برون‌شهری و البته الگوی رفتار مصرفی شهروندان، هر یک بخشی از این معادله را تشکیل می‌دهند و مجموع آن‌ها موجب شده است مصرف بنزین پایتخت در یک دهه گذشته نه تنها کاهش نیابد، بلکه در بسیاری از سال‌ها رشد نیز داشته باشد.

نگاهی به عوامل اقتصادی-مالی

نرخ بنزین (معمولاً واکنش‌های اولیه‌ای را به دنبال دارد؛ مردم در کوتاه‌مدت مصرف خود را کاهش داده و سفرهای غیرضروری را حذف می‌کنند تا بودجه خود را مدیریت کنند. اما این اثر معمولاً پایدار نیست. دلیل اصلی این است که در بسیاری از محیط‌های شهری، حمل و نقل شخصی یک «کالای ضروری» محسوب می‌شود و به‌دلیل کمبود سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی، رانندگان ناگزیر هستند سوخت را با قیمت بالاتر نیز تهیه کنند. در نهایت، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل نیز می‌تواند تأثیر دوگانه‌ای داشته باشد. از یک سو، توسعه و بهبود شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی (مانند مترو و اتوبوس‌های کارآمد) به‌عنوان یک جایگزین جذاب، حجم تقاضای انرژی ناشی از خودروهای شخصی را به‌شدت کاهش می‌دهد. از سوی دیگر، سرمایه‌گذاری هوشمندانه در جاده‌ها، اگرچه ممکن است در ابتدا راحتی سفر را افزایش داده و به‌طور موقت مصرف را تحریک کند، اما در بلندمدت می‌تواند از طریق افزایش بهره‌وری و کاهش ترافیک سنگین، به بهینه‌سازی مصرف انرژی در کل شبکه کمک کند.

پدیده توقف و حرکت مداوم (Stop-and-Go) ناشی از ازدحام، بازدهی موتورها را به شدت کاهش می‌دهد. در شرایط رانندگی ترافیک سنگین با سرعت متوسط نزدیک به ۱۵ کیلومتر بر ساعت نسبت به ترافیک عادی شهری با سرعت متوسط ۴۰ کیلومتر بر ساعت، مصرف سوخت از ۷٫۵ لیتر بر صد کیلومتر به ۱۶ لیتر رسیده است

اثرگذاری عوامل فنی و فناوری

بازدهی پایین‌تر بخوردار باشند، ممکن است بار کلی مصرف انرژی اولیه کشور (که در ایران نفت و گاز است) افزایش یابد؛ بدون این که لزوماً به کاهش مصرف کلی منجر شود. علاوه بر ویژگی‌های خودرویی، ویژگی‌های ساختاری محیط شهری و اثر ترافیک اهمیت بسزایی در تغییر تقاضای سوخت بخش حمل‌ونقل دارند. کلان‌شهری مانند تهران با تراکم بسیار بالای خودروها و حجم شدید ترافیک، یک چالش بزرگ برای کارایی انرژی محسوب می‌شود. پدیده توقف و حرکت مداوم (Stop-and-Go) ناشی از ازدحام، بازدهی موتورها را به‌شدت کاهش می‌دهد. به‌طوری‌که در شرایط ترافیک سنگین، مصرف سوخت یک خودرو می‌تواند برای طی کردن یک مسافت مشخص، تا دو برابر حالت رانندگی روان در جاده باز افزایش یابد؛ حتی اگر خودرو از نظر فنی کم‌مصرف باشد. مطالعات گویای آن است که در مسیرهای داخلی شهر تهران، در شرایط رانندگی ترافیک سنگین با سرعت متوسط نزدیک به ۱۵ کیلومتر بر ساعت، نسبت به ترافیک عادی شهری با سرعت متوسط

افزایش روزافزون تقاضای

بنزین در تهران یکی از مسائل پیچیده و چندبعدی در حوزه انرژی و حمل‌ونقل شهری است. این پدیده را نمی‌توان صرفاً به یک عامل محدود، مانند نوع

موتور یا خودرو نسبت داد. در واقع، تقاضای انرژی در حمل‌ونقل محصول برهم‌کنش عوامل اقتصادی-مالی، زیرساختی-فنی و رفتاری-اجتماعی و احتمالاً عوامل دیگری است که هر



سیامک علیزاده‌نیا

پژوهشگر انرژی در حوزه حمل‌ونقل

تقاضای انرژی به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل، به شدت تحت‌تاثیر شاخص‌های کلان اقتصادی-مالی قرار دارد. در رأس این تأثیرگذاران، درآمد و قدرت خرید مردم قرار دارد که به‌عنوان «موتور محرک» اصلی عمل می‌کند. زمانی که اقتصاد رونق می‌گیرد و درآمد خانوارها افزایش می‌یابد، تمایل به مالکیت خودروهای شخصی بیشتر شده و افراد به سفرهای تفریحی طولانی‌تر و مکرر روی می‌آورند. مدعای این موضوع، رشد سالانه ۵ تا ۱۰ درصدی ناوگان خودروهای شخصی طی ۱۰ سال اخیر در ایران و همچنین افزایش میانگین پیمایش سالانه خودروهای شخصی کشور از ۱۵ هزار کیلومتر به بیش از ۴۰ هزار کیلومتر است. این افزایش در میزان تعداد خودرو و مسافت پیموده‌شده آن‌ها، مستقیماً تقاضا برای سوخت‌های فسیلی را بالا می‌برد؛ زیرا خودرو شخصی به یک انتخاب ارزان‌تر و در دسترس‌تر در مقایسه با جایگزین‌های دیگر همچون حمل‌ونقل ریلی یا هوایی تبدیل شده است. با این حال، این روند صعودی در مصرف، تحت‌تاثیر متغیر دیگری به نام «قیمت سوخت و خدمات حمل‌ونقل» قرار می‌گیرد. افزایش ناگهانی قیمت‌ها (مانند افزایش



اکنون، بار دیگر و با استناد به داده‌های موجود و روندهای قابل پیش‌بینی، پیشنهاد می‌کنیم: اگر قصد خرید خودرو دارید، بهتر است این تصمیم را بدون تاخیر عملی کنید. شرایط فعلی بازار، نوسانات قیمتی و متغیرهای اثرگذار به‌عرضه و تقاضا نشان می‌دهد دوره‌ای از نااطمینانی پیش رو است: دوره‌ای که ممکن است در آن فرصت‌های خرید مناسب با سرعت از دست برود. به‌بیان دیگر، امروز زمان تصمیم‌گیری است، نه تردید. هرگونه تاخیر در نهایی کردن خرید، می‌تواند شما را با شرایط سخت‌تری مواجه سازد؛ شسرایطی که پیش‌تر نیز نسبت به‌وقوع آن هشدار داده بودیم.

در طول یک دهه گذشته، صفحه بازار همواره کوشیده است با ارائه تحلیل‌های مستند و توصیه‌های کاربردی، راهنمای قابل اتکایی برای مخاطبان باشد. مرور آرشو این سال‌ها نشان می‌دهد بسیاری از پیش‌بینی‌هایی که در این صفحه مطرح شده، در نهایت با واقعیت‌های بازار هم‌راستا بوده و صحت آن‌ها بارها اثبات شده است.

یکی از مهم‌ترین توصیه‌هایی که بارها به آن تاکید کرده‌ایم، به زمان مناسب برای تصمیم‌گیری درباره خرید خودرو بازمی‌گردد؛ مقطعی که تعلل در آن می‌تواند هزینه‌ای چندبرابر به خریداران تحمیل کند.



برای خرید خودرو
درنگ نکنید!

وعده‌ای که محقق نشد:

عرضه اندک و محدود خودروهای وارداتی در سامانه قرعه‌کشی

این است که از این ساز و کار قرعه‌کشی خودرو و بلوکه کردن پول، چه نفعی نصیب بخش‌های مربوطه می‌شود که با وجود مخالفت‌های بسیار و اثبات ناکارآمدی این مدل فروش بر تنظیم بازار، همچنان بر حفظ آن پافشاری می‌شود؟

سال ۱۴۰۳ همچنان بساط قرعه‌کشی خودرو را برپا نگه داشته است. بر این اساس در حالی که به آخرین فصل سال نزدیک می‌شویم، تنها سه نوبت قرعه‌کشی در سال جاری انجام شده است؛ در صورتی که قرار بر انجام قرعه‌کشی وارداتی‌ها به‌صورت ماهانه بود و حال سوال

در حالی که اکثر شرکت‌های واردکننده خودرو از عرضه این مدل خودروها در سامانه قرعه‌کشی خودداری می‌کنند و تنها تعداد کمی از آن‌ها موافق عرضه خودرو در این سامانه هستند، شاهد هستیم که وزارت صمت بر خلاف وعده‌های قبلی خود در

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۳۳۰	۱۰	▲
کی‌ام‌بی ایکل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۳۶۰	۱۵	▲
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۲ میلیارد و ۳۳۰	۳۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۲۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۲ میلیارد و ۶۶۰	۴۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	یک میلیارد و ۹۵۰	۲۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۴۱۰	۳۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲۵	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۳۰	۴۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۲ میلیارد و ۶۱۰	۵۰	▲
لاماکو فلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۲۷۰	۲۰	▲
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	۰	۰
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۴ میلیارد و ۸۰۰	۸۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۹۸۰	۰	۰
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	یک میلیارد و ۷۰۰	۳۰	▼
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهازا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▼
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	۰
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
روئو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	۰
کیا سراتو اتوماتیک LGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	۰
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	۰
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	۰
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	۰
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۵ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▼
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۰	۰	۰
فولکس تی‌آر ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۰	۴ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▼
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴ میلیارد و ۰	۰	۰
کی‌ام‌بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	۰
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۶۸	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۵۰	۰	۰
لبپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	۰
لبپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	۰
لبپ موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	یک میلیارد و ۳۷۵	۰	۰
مزدا CX-50 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▼
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۸	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▼
نيسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۷ میلیارد و ۰	۰	۰
هونگی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۲	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	۰

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۴۲	۰	۰
پراید ۱۵۱ بالالینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۴۴	۰	۰
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۸۰	۷	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۹۶	۲	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۸۲	۲	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۵۴	۳	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۷۹	۷	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۸۳۰	۱۰	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۳۵	۵	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۹۱	۳	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۹۶	۲	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۷۲۰	۶	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۶۸۴	۴	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۸۷	۶	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۷۵	۷	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۷۱	۳۱	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۲۲۰	۱۵	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۲۹۰	۳۶	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۵۵۵	۴۰	▲
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۵۳	۰	۰
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۴۵	۴	▼
نيسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۳۳	۳	▲
نيسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۷۰	۱۰	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۱۸۰	۰	۰
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۷۵	۰	۰
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۲۰	۱۷	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۷۰	۳۵	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۲۰۰	۶۸	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۲۱۲	۷۰	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۲۳۴	۳۷	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۴۷	۱۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۹۰	۱۴	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۱۶۲	۲۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۱۸۷	۲۴	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۳۵۸	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۴۰۵	۸	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۷۰	۱۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۲۱۲	۳۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۲۳۶	۳۶	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۴۳۰	۲۱	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۱۸۵	۲۰	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۴۳۸	۳۶	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۲۷	۱۵	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۸۸۵	۱۵	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۶۹	۴	▲

قاچاق کالا

توقیف محموله ۱۰ تنی روغن موتور قاچاق در مراغه



«جانشین انتظامی شهرستان مراغه از کشف ۱۰ تن روغن موتور قاچاق به ارزش ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال خبر داد.

سرهنگ مستجاب فتحی گفت: «ماموران پلیس آگاهی این فرماندهی در راستای ارتقای امنیت اجتماعی و جلوگیری از ورود و خروج کالای قاچد مجوز و قاچاق، هنگام پایش و تردهای خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون باری اسکانیا مشکوک و آن را متوقف کردند.»

وی افزود: «در بازرسی از این خودرو مقدار ۱۰ تن روغن موتور شامل ۴۲۵ بطری، سطل

و قوطی انواع روغن موتور خارجی که فاقد هر گونه مجوز قانونی بود کشف و خودرو مربوطه نیز توقیف شد.» وی با اشاره به این که برابر اعلام کارشناسان ارزش این محموله روغن ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال برآورد شده است، تصریح کرد: «در این رابطه یک متهم دستگیر و با تشکیل پرونده تحویل مراجع قضائی شد.» جانشین انتظامی مراغه در پایان با بیان این که پلیس با تمام توان و جدیت با قاچاق کالا و مخلفان نظم و امنیت اقتصادی مقابله می کند، از هموطنان درخواست کرد در صورت اطلاع از هر گونه فعالیت های غیرقانونی، مراتب را در اسرع وقت از طریق تلفن ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند

سوم، ایجاد مزیت رقابتی در برابر محصولات خارجی که معمولاً با طراحی های مدرن تر وارد بازار می شوند.

از منظر صنعتی، این تغییر نشان دهنده توجه به زنجیره ارزش روانکارها است. بسته بندی نه تنها نقش حفاظتی دارد، بلکه بر نگهداری کیفیت محصول، سهولت حمل و نقل و کاهش ضایعات نیز اثر گذار است. در نتیجه، بازطراحی بسته بندی می تواند به بهبود کارایی کل زنجیره تامین کمک کند.

از منظر اقتصادی، این اقدام می تواند به افزایش سهم بازار داخلی و صادراتی بهران منجر شود. بازار روانکارها در منطقه خاورمیانه و آسیای مرکزی همچنان ظرفیت بالایی برای رشد دارد و برندهایی که بتوانند ترکیبی از کیفیت، نوآوری و تصویر مدرن ارائه دهند، شانس بیشتری برای جذب مشتریان خواهند داشت. بسته بندی جدید بهران می تواند به عنوان ابزاری برای ورود پر قدرت تر به این بازارها عمل کند. از منظر ژئواقتصادی، حرکت بهران را باید در چارچوب رقابت جهانی صنعت روانکار تحلیل کرد. در شرایطی که برندهای بین المللی با سرمایه گذاری در بازار یابی و طراحی، جایگاه خود را تثبیت کرده اند، شرکت های ایرانی نیز ناگزیر هستند با ارتقای استانداردهای بصری و ارتباطی، تصویر خود را بازسازی کنند. این اقدام می تواند بهران را به الگویی برای سایر تولید کنندگان داخلی تبدیل کند و مسیر ارتقای برند ملی در بازارهای جهانی را هموار سازد.

در نهایت، باید گفت که ورود محصولات نفت بهران با بسته بندی جدید، نماد آغاز دورهای تازه در صنعت روانکار ایران است؛ دورهای که در آن کیفیت محصول و تصویر برند هم زمان اهمیت پیدا می کنند. اگر این رویکرد با ارتقای مستمر فناوری تولید و توسعه شبکه توزیع همراه شود، می توان انتظار داشت که بهران نه تنها جایگاه خود را در بازار داخلی تثبیت کند، بلکه به یکی از بازیگران جدی در بازارهای منطقه ای و جهانی بدل شود.



بازار روانکارها چهره تازه ای به خود می گیرد؛

محصولات شرکت «نفت بهران» با بسته بندی جدید در بازار

تعهد به نوآوری و مشتری مداری ارسال می کند. از منظر بازار یابی، بسته بندی جدید می تواند چند مزیت مهم ایجاد کند؛ نخست، افزایش قابلیت شناسایی برند در قفسه های فروشگاه ها و بازارهای صادراتی. دوم تقویت حس اعتماد و کیفیت در ذهن مصرف کنندگان، به ویژه در بازاری که رقابت شدیدی و حساسیت نسبت به اصالت کالا بالاست.

رقابت با برندهای خارجی. در چنین شرایطی، بسته بندی و هویت بصری محصولات به یکی از ابزارهای کلیدی برای ایجاد تمایز و تقویت اعتماد مشتریان بدل شده است. اقدام اخیر شرکت نفت بهران در بازطراحی بسته بندی محصولات خود را باید در همین چارچوب تحلیل کرد؛ اقدامی که علاوه بر افزایش جذابیت بصری، پیام روشنی از

تحول راهبردی در صنعت روانکار ایران است که می تواند بر رقابت داخلی، اعتماد مصرف کنندگان و جایگاه برند در سطح منطقه ای اثر گذار باشد. صنعت روانکارها در ایران طی سال های اخیر با چالش های متنوعی روبه رو بوده است: از فشارهای ناشی از تحریم و محدودیت های واردات گرفته تا نیاز به ارتقای استانداردهای کیفی و

«بازار روانکارها در ایران و جهان دیگر تنها به کیفیت محصول وابسته نیست؛ بلکه تصویر برند و نحوه ارتباط آن با مصرف کننده نیز نقشی تعیین کننده در موفقیت آن ایفا می کند. در شرایطی که رقابت میان تولید کنندگان داخلی و خارجی روز به روز شدت می گیرد، جزئیات کوچک می تواند به عاملی بزرگ در جلب اعتماد مشتریان تبدیل شود.

از طراحی بسته بندی گرفته تا نحوه عرضه در بازار، همه این عناصر به عنوان بخشی از هویت برند عمل می کنند و بر ذهنیت مصرف کنندگان اثر می گذارند.

امروزه مشتریان بیش از گذشته به ظاهر و اصالت کالا توجه دارند. بسته بندی نه تنها وظیفه محافظت از محصول را بر عهده دارد، بلکه به عنوان نخستین نقطه تماس میان برند و مصرف کننده شناخته می شود.

همین امر باعث شده است که شرکت های بزرگ در صنعت روانکار، سرمایه گذاری قابل توجهی روی نوآوری های بصری و طراحی های مدرن انجام دهند. این تغییر رویکرد، نشان دهنده آن است که رقابت در بازار روانکارها وارد مرحله تازه ای شده؛ مرحله ای که در آن کیفیت فنی و تصویر برند باید هم زمان تقویت شوند. حال شرکت نفت بهران به عنوان یکی از پیشروان صنعت روانکار کشور در راستای تحول بصری و ارتقای تجربه مشتریان، از ظروف جدید محصولات خود رونمایی کرد. در طراحی بسته بندی های تازه، ضمن حفظ کیفیت و ویژگی های فنی همیشگی، رویکردی مدرن و قابل اعتماد برای نمایش قدرت برند به کار گرفته شده است. ظروف جدید با رنگ بندی متفاوت و طراحی هماهنگ، نماد تغییر تدریجی و هوشمند در هویت بصری بهران هستند و از این پس محصولات محبوب این شرکت با چهره ای نو در بازار عرضه می شوند.

ورود محصولات شرکت نفت بهران با بسته بندی جدید به بازار، تنها یک تغییر ظاهری نیست؛ بلکه نشانه ای از



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



نسبت قطر پیستون ۸۸ میلی‌متر در کورس پیستون ۸۲ میلی‌متر و تغییراتی در محفظه احتراق که از مدل SF90 استرادلاله بر گرفته شده، می‌تواند حداکثر ۶۵۴ اسب‌بخار قدرت را تولید کند. از آن‌جا که GTB ۲۹۶ یک سوپراسپرت هیبریدی است، موتور الکتریکی با موتور بنزینی کوپل شده و حداکثر قدرت خروجی را به صورت ترکیبی به ۸۱۸ اسب‌بخار در ۸۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور را به ۷۴۰ نیوتون‌متر در ۶۲۵۰ آرپی‌ام می‌رساند. برای انتقال قدرت در این سوپراسپرت هیبرید نیز از گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه اتوماتیک با تکنولوژی F1 که در مدل روما شاهد نصب آن بودیم، بهره گرفته شده است.

سوپراسپرت جدید فراری یعنی GTB ۲۹۶ با ۲ سیلندر کمتر از مدل F8 تریبیوتو شاید مدلی پایین‌تر و ضعیف‌تر به نظر برسد، اما به لطف پیشرفته هیبریدی و موتور توربوشاژر جدید خود از وزنی کمتر و مرکز ثقلی پایین‌تر برخوردار است. فراری این سوپراسپرت جدید را یکی از خاص‌ترین مدل‌های جاده‌ای خود می‌داند. قلب تپنده GTB ۲۹۶ یک موتور ۶ سیلندر با آرایش وی‌ششکل ۱۲۰ درجه‌ای است. این موتور با حجم ۲۹۹۲ سی‌سی مزین به تکنولوژی توپین توربوشاژر است. اگرچه این پیشروانه با موتور سوپراسپرت مازراتی MC20 هم‌حجم است، اما ساختار و طراحی متفاوتی دارد و از راندها بالاتری برخوردار است. پارامترهایی چون نسبت تراکم ۹.۴ به یک،

مشخصات فنی سوپراسپرت «فراری»

تلگرام

Telegram

آینده خودرو سازی در تملک هیبریدی‌ها

چندی پیش یک نشریه معتبر و بین‌المللی مصاحبه کوتاهی با یکی از مسئولان ارشد انجمن مهندسان خودرو ساز (SAE) داشت که طی آن، این مسئول ارشد با توجه به پارامترها و اسناد علمی نتیجه گرفت که آینده صنعت خودرو از آن پلاگین-هیبریدی‌ها خواهد بود. حال سوال این است که با توجه به سرمایه‌گذاری کلان خودرو سازان مطرح در بحث ساخت مدل‌های برقی، باز هم آینده این صنعت از آن خودروهای پلاگین-هیبرید خواهد بود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

طراحی و ساخت خودروهای الکتریکی به شدت هزینه‌بردار خواهد بود. بنابراین مطابق با آنچه که مسئولان سازمان مهندسان خودرو ساز (SAE) اعلام کرده‌اند به خوبی می‌توان نتیجه گرفت که آینده صنعت خودرو تنها از آن نمونه‌های هیدروژنی یا پلاگین-هیبرید است. بنابراین این هر چند الکتریزه شدن در حال حاضر با یک شیب صعودی مواجه است، اما پیش‌بینی می‌شود در آینده نزدیک طراحی و تولید خودروهای پلاگین-هیبرید در دستور کار خودرو سازان قرار بگیرد و از مدل‌های برقی سبقت بگیرد.

مصطفایی

آن‌چه مشخص است خودرو سازان با شتاب بسیار زیادی به سمت الکتریزه شدن در حال حرکت هستند. اما این تصور که آینده صنعت خودرو سازی در تملک الکتریکی‌هاست، کاملاً اشتباه و نادرست است. چرا که خودروهای الکتریکی با سه پارامتر قیمت نهایی بالاتر، هزینه نگهداری بسیار بالا به دلیل باتری‌های مورد استفاده و عدم باز یافت باتری‌ها، گزینه مطلوبی برای استفاده روزمره به‌شمار نمی‌روند. بنابراین اگر قرار بر جایگزینی سوخت فسیلی باشد، هیدروژن یا پلاگین-هیبریدی‌ها به‌صورت فزاینده‌ای رشد خواهند داشت.

رشدی

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

عیب‌یابی نادرست خودرو

خودرو داخلی مدل ۱۳۹۹ دارم و حدود دو هفته بود خودرویم در زمان حرکت گاز نمی‌خورد و چراغ چک در پشت آمپر آن مدام روشن بود. با تماس با یکی از امداد خودروهای متفرقه و عیب‌یابی در محل، با هدف رفع مشکل، سنسور دریچه گاز و دریچه گاز خودرویم با صرف هزینه ۳ میلیون تومان تعویض شد؛ اما مشکل برطرف نشد. بار دیگر با مراجعه به نمایندگی و بررسی کارشناس فنی مشخص شد جمع شدن رسوبات ناشی از هوای ورودی به دریچه گاز چنین مشکلی را ایجاد کرده و با شست‌وشوی این قطعه، مشکل خودرویم با هزینه بسیار ناچیزی به‌طور کامل برطرف شد.

۰۹۳۵*۱۶۴۷

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۴۸

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۴۴۹
نقش کدام مورد در بازسازی معابر اصلی و فرعی کشور بیشتر است؟



۱- به‌روزرسانی تجهیزات راهداری
۲- استفاده از تجهیزات به‌روز و ادواتی و تخصیص بودجه لازم از سوی دولت

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما کدام مورد زیر می‌تواند ضریب خطای ما را در انتخاب خودرو دست‌دوم کمتر کند؟ در پاسخ به این پرسش ۲۵ درصد به گزینه یک یعنی خرید از نمایندگی‌های خودرو، ۴۰ درصد به گزینه دوم یعنی خرید از طریق اپلیکیشن‌ها و سایت‌های مربوطه و ۳۵ درصد به گزینه سوم یعنی خرید از مراکز خرید و فروش خودرو رای داده بودند.

پیامک

SMS

شناسایی خرابی سنسور دمای آب

خودرو پژو پارس مدل ۱۳۹۴ با موتور ۱۸۰۰ سی‌سی بنزینی دارم و بیش از یک ماه است آمپر دمای آب آن به سرعت بالا می‌رود؛ این در حالی است که مدام سطح آب رادیاتور و میزان ضدیخ موجود در آن را بررسی و کنترل می‌کنم. همچنین مدتی است در زمان حرکت در قسمت عقب خودرویم کوبش وجود دارد. در عین حال چراغ‌های فلاشر نیز از کار افتاده‌اند؛ علت چیست؟

احمدیان-کرج

در پاسخ به بخش نخست سوال شما باید سه مورد بررسی شود. ۱- مشکل رایجی که در خودروهای مجهز به سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری به چشم می‌خورد، خرابی سنسور دمای آب است. این سنسور اگر معیوب شده باشد یا به‌درستی کار نکند، دمای آب روی پشت پنل بالاتر از استاندارد خود قرار می‌گیرد و باید دستگاه عیب‌یاب را به ECU متصل کرد تا پس از پاک کردن خطای مربوطه، سنسور دمای آب تعویض شود تا مشکل رفع شود. ۲- یکی از دلایلی که در افزایش دمای آب موثر است، نامیزان کار کردن سیستم جرقه‌زنی یا معیوب بودن متعلقات این سیستم است. به بیان ساده‌تر شمع‌های موتور اگر معیوب باشند، چنین مشکلی را به وجود می‌آورد که در این حالت باید شمع‌های موتور را تعویض کرد تا اشکال برطرف شود. ۳- اگر با تعویض سنسور دمای آب مشکل مرتفع نشود، باید مهم‌ترین قطعه در سیستم خنک‌کاری موتور یعنی ترموستات مورد بررسی قرار گیرد. چرا که این قطعه مکانیکی دارای سوپاپ و فنری بوده که اگر سوپاپ یا فنر آن معیوب شود، وظیفه خود را به‌درستی انجام نمی‌دهد و سبب افزایش دمای موتور می‌شود.

در چنین حالتی باید ترموستات را تعویض کرد تا دیگر دمای موتور بالا نرود و در دمای کاری خود کار کند. از سوی دیگر با توجه به ایجاد صدا و کوبش در عقب خودرو، مشکل می‌تواند ناشی از خرابی متعلقات سیستم تعلیق باشد. به عبارت دیگر اگر قطعاتی چون کمک‌فنرها یا حتی اتصالات سیستم تعلیق در محور عقب معیوب شده باشند، قادر به جذب ضربات ناشی از حرکت روی دست‌اندازها نیست و این عامل منجر به تولید صدا و حتی کوبش می‌شود. در این حالت باید کمک‌فنرهای محور عقب را تعویض کرد. اما این نکته را فراموش نکنید که اگر بلبرینگ‌های خودرو شما معیوب باشد چنین اشکالی را ایجاد می‌کند؛ بنابراین باید بلبرینگ‌ها را تعویض کرد تا مشکل رفع شود.

همچنین در پاسخ به بخش پایانی سوال شما باید گفت در عملکرد نادرست هر مصرف‌کننده الکتریکی (قطعات الکتریکی مانند چراغ‌ها، راهنما و فلاشر و سایر قطعات) دو پارامتر نقش دارد که باید به آن‌ها توجه شود؛ نخست آن که اگر خود مصرف‌کننده معیوب شده باشد، به بیان دیگر یعنی لامپ‌های فلاشر به اصطلاح سوخته باشد، چنین اشکالی را به وجود می‌آورد و دوم آن که سوکت مربوطه معیوب باشد یا در مدار اتصالی به وجود آمده باشد که باید مرتفع شود. همچنین این نکته را فراموش نکنید که در خودروهای انژکتوری اگر مصرف‌کننده‌های الکتریکی بیشتر شوند، به عبارت دیگر قطعات الکتریکی و الکترونیکی بیشتر شوند، منجر به افت ولتاژ در برخی از قسمت‌های الکتریکی خودرو می‌شود. بنابراین توصیه می‌شود از نصب هر گونه قطعات الکتریکی یا الکترونیکی اضافی روی خودرو خودداری کنید.

برای اطلاع از شرایط اشتراک روزنامه

«دنیای خودرو» لطفاً با شماره تلفن

۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ تماس بگیرید

سدان جذاب فست‌بک «فولکس واگن» به پایان راه رسید؛ «آرتون»؛ حضوری کوتاه اما پرچالش داشت!



«آرتون» نام سدان فست‌بک کمپانی فولکس واگن است که برای نخستین بار سال ۲۰۱۷ میلادی در نمایشگاه موتور شوی ژنو به نمایش در آمد. در حقیقت فولکس واگن، آرتون را برای تصاحب بیشتر بازار سدان‌های اسپرت به بازار عرضه کرده که حدود ۶ سال است توانسته در بازار اتحادیه اروپا، آمریکایی شمالی و خاور میانه جزو پر فروش‌ترین محصولات این خودرو ساز آلمانی باشد.

کابین و تجهیزات

با ورود به کابین آرتون شاهد طراحی مینیمال و در عین حال هوشمندانه و اسپرت هستیم. نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی با قابلیت اتصال به اپل کارپلی و اندروید اتو در کنسول میانی و کلاستر ۱۰ اینچی، فضای مدرن و خلوتی را فراهم آورده است. صندلی اسپرت، غریب‌کفرمان اسپرت با نشان R و دو پدال شیفر بزرگ پشت فرمان، رانندگی با این خودرو را اسپرت و هیجان‌انگیز می‌کند. غریب‌کفرمان R و پدال‌های شیفر پشت آن نیز مشابه فولکس واگن R است. استفاده از متریل آلکانتر و قطعات دکوراتیو کرومی از دیگر جاذبه‌های آرتون R هستند. فهرست بلندبالایی از سیستم‌هایی چون کروز کنترلر هوشمند، سیستم پیشگیری از برخورد جلو، سیستم پارک اتوماتیک، سیستم کمکی رانندگی، دوربین ۳۶۰ درجه‌ای، سیستم پایش نقاط کور، سیستم شناسایی عابر پیاده منطبق بر ترمز اضطراری خودکار، سیستم هشدار انحراف از مسیر و... در این سدان تعبیه شده است.

طراحی خارجی

آرتون بر پایه و پلتفرم MQB فولکس واگن شکل گرفته است. این خودرو با توجه به نوع طراحی بدنه و فرمت کمپانی یا خمیده سقف، حس کوپه را القا می‌کند. به تازگی کمپانی فولکس واگن از نسخه پرفورمنسی و اسپرت آرتون با پسوند R رونمایی کرد. این سدان کوپه آلمانی به لطف خطوط اتوکشیده و تیز روی بدنه کارا کتری خاص و نافذ دارد. در واقع آرتون R با فیس لیفت جزئی نیز مواجه شده است. از مهم‌ترین تغییرات ظاهری آن می‌توان به، به‌روزرسانی گرافیک چراغ‌های جلو و تغییراتی در سپر جلو اشاره کرد. در ادامه این تغییرات در نمای عقب نیز شاهد به‌روزرسانی گرافیک چراغ‌های عقب، سپر و مجموعه دیفیوزر و سراگزوها هستیم. آرتون R در بازار ایالات متحده جزو یکی از خودروهای موفق این بازار است.

مشخصات فنی

قلب تپنده آرتون را یک موتور ۴ سیلندر به حجم ۱۹۸۴ سی‌سی TSI تشکیل می‌دهد. این پیشروانه مجهز به سیستم توربوشاژر و پاشش سوخت مستقیم است. بر این اساس حداکثر ۳۲۰ اسب‌بخار قدرت بین ۵۳۵۰ تا ۶۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) تولید می‌شود. همچنین حداکثر گشتاور این موتور ۴۲۰ نیوتون‌متر در ۲۰۰۰ تا ۵۳۵۰ آرپی‌ام است. این قدرت و گشتاور بالا به کمک گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک DSG به چهار چرخ منتقل می‌شود. باتوجه به این که آرتون R سدان اسپرت است، سیستم چهار چرخ محرک فورموشن مطابق بر مدیریت گشتاور، قدرت را بین چهار چرخ توزیع می‌کند. همچنین سیستم کنترل تطبیقی شاسی به‌منظور کنترل سیستم تعلیق تعبیه شده است. این سیستم با هماهنگی با سیستم کنترل دینامیکی، سیستم کنترل کشش و فرمان الکتریکی می‌تواند پایداری خودرو را در سطح بالایی نگه دارد. پنج حالت مختلف رانندگی (کامفورت (راحتی)، اسپرت، اسپرت پلاس، ریس (مسابقه‌ای) و منحصر به‌فرد در این مدل تعبیه شده است. با انتخاب حالت اسپرت پلاس و ریس (مسابقه‌ای) میزان ارتفاع خودرو تا حدود ۲۵ میلی‌متر کاهش می‌یابد. این کاهش ارتفاع به‌سختی فزینده‌ای در نهایت پایداری بالای خودرو و منتهی می‌شود. از دیگر ویژگی‌های خاص آرتون R سیستم کنترل پایداری الکترونیکی منحصر به‌فرد است. این سیستم نسبت به نسخه‌های استاندارد که در خودروهای روز تعبیه شده، متفاوت است. این سیستم با توجه به هماهنگی با سیستم تعلیق فعال منجر به کنترل دامپرها (کمک‌فنرها) شده و در نهایت پایداری خودرو را مدیریت می‌کند. از سوی دیگر تیرهای ۲۴۵/۴۵ با رینگ‌های ۱۸ اینچی آلیاژی روی این خودرو نصب شده است. ساینز رینگ متناسب با استایل بدنه و سیستم تعلیق است. همین امر سبب شده است کیفیت سواری کاهش پیدا نکند. در زمینه ایمنی نیز سیستم ترمز خودرو مجهز به دیسک‌های سرامیکی و لنت‌های سرامیکی هستند. کمپانی فولکس واگن نسخه قدرتمند از آرتون را که با پسوند R شناخته می‌شود، با قیمت ۴۳ هزار و ۵۷۰ دلار به بازار آمریکای شمالی عرضه کرده است. همچنین تولید آرتون به‌زودی متوقف خواهد شد



کشف یک هزار حلقه لاستیک قاچاق در ارومیه



«فرمانده انتظامی آذربایجان غربی از کشف بیش از یک هزار حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۳۰ میلیارد ریال با تلاش سرایان گمنام پلیس امنیت اقتصادی استان در ارومیه خبر داد. سرمدار رحیم جهانیش در تشریح جزئیات این خبر اظهار کرد: «مامورین پلیس امنیت اقتصادی استان در پی انجام کار اطلاعاتی از دپوی کالا در یکی از محلات ارومیه مطلع و پیگیری موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.» وی افزود: «مامورین پلیس ضمن هماهنگی با مرجع قضایی به محل مورد نظر عزیمت کرده و پس از بازرسی، یک هزار و ۱۸۹ حلقه انواع لاستیک در مارک‌های مختلف خارج

به صورت قاچاق و فاقد هرگونه مجوز گمرکی کشف کردند.» فرمانده انتظامی استان ادامه داد: «پس از جمع‌آوری لاستیک‌های قاچاق، یک نفر متهم دستگیر و به همراه پرونده به مراجع قضایی معرفی شد.» به گزارش «ایسنا» به نقل از سایت پلیس، سردار جهانیش از شهروندان خواست در صورت مشاهده هرگونه فعالیت غیرمجاز در قالب احتکار کالا و یا تهیه و توزیع کالاهای قاچاق توسط افراد سودجو، موضوع را از طریق شماره تلفن ۰۹۶۳۰۰ به پلیس امنیت اقتصادی گزارش دهند تا نسبت به شناسایی و دستگیری متخلفان اقدام شود

بر اساس ارزیابی سالانه سازمان بورس و اوراق بهادار صورت گرفت؛

اعطای تندیس شفافیت به گروه صنعتی «بارز»



«در فضای اقتصادی امروز، اعتماد و شفافیت به عنوان دو ستون اصلی بقای شرکت‌ها شناخته می‌شوند.

بازار سرمایه ایران نیز طی سال‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری بر اهمیت این دو اصل تاکید کرده است. در شرایطی که نوسانات ارزی، فشارهای تورمی و رقابت فزاینده صنایع مختلف، فضای کسب‌وکار را پیچیده‌تر ساخته، تنها شرکت‌هایی توانسته‌اند جایگاه پایدار خود را حفظ کنند که ارتباطی روشن و قابل اتکا با سهامداران و ذی‌نفعان برقرار کرده‌اند.

شفافیت اطلاعاتی دیگر یک انتخاب اختیاری نیست؛ بلکه به ضرورتی راهبردی بدل شده است. هر گزارش مالی دقیق، هر افشای به‌موقع و هر اقدام در راستای پاسخگویی، می‌تواند اعتماد عمومی را تقویت کند و مسیر توسعه پایدار را هموار سازد. در این میان، صنعت تاپیر ایران نیز به‌عنوان یکی از صنایع کلیدی در زنجیره خودروسازی، بیش از پیش نیازمند چنین رویکردی است. چراکه جایگاه این صنعت نه تنها به کیفیت محصول، بلکه به میزان پایبندی شرکت‌ها به اصول حاکمیت شرکتی و شفافیت وابسته است. آن‌چه در ادامه می‌آید، روایت یکی از نمونه‌های برجسته در این مسیر است؛ روایتی که نشان

می‌دهد چگونه پایبندی به شفافیت می‌تواند به یک مزیت رقابتی و نقطه عطف در آینده صنعت تاپیر کشور تبدیل شود. سازمان بورس و اوراق بهادار در ارزیابی سالانه خود از گروه صنعتی بارز به دلیل شفافیت اطلاعاتی، ارائه به‌موقع گزارش‌های قابل اتکا و پایبندی به اصول حاکمیت شرکتی تقدیر کرده و تندیس شفافیت به مدیرعامل آن اعطا کرد.

به گزارش «شستارسانه»، سازمان بورس و اوراق بهادار در ارزیابی سالانه خود با بررسی عملکرد ۷۲۰ شرکت بورسی، گروه صنعتی بارز و وابسته به شستار با دلیل شفافیت اطلاعاتی، ارائه به‌موقع گزارش‌های قابل اتکا و پایبندی به اصول حاکمیت شرکتی به‌عنوان یکی از ۱۰۰ ناشر برتر بورس معرفی کرد. در این مراسم تندیس شفافیت به گروه صنعتی بارز اهدا شد. این افتخار، بیانگر اعتماد نهاد ناظر بازار سرمایه و نتیجه رویکرد مستمر مجموعه بارز در مسیر شفافیت، پاسخگویی و ارتقای استانداردهای حرفه‌ای است. گروه صنعتی بارز کسب این عنوان را گامی مهم در تقویت ارتباط با ذی‌نفعان و ادامه مسیر توسعه پایدار خود می‌داند و همچنان بر بهبود کیفیت افشا و ارائه به‌موقع اطلاعات تاکید خواهد داشت.

اعطای «تندیس شفافیت» به گروه صنعتی بارز تنها یک افتخار نمادین نیست؛ بلکه نشانه‌ای از تغییر رویکرد در صنعت تاپیر ایران و جایگاه این شرکت در بازار سرمایه است. این رویداد، بارز را در میان ده ناشر برتر بورس قرار داده و پیامدهای گسترده‌ای برای آینده صنعت تاپیر و اعتماد سرمایه‌گذاران به‌همراه دارد. صنعت تاپیر ایران طی

سال‌های اخیر با چالش‌های متعددی روبه‌رو بوده است؛ از نوسانات ارزی و فشارهای ناشی از تحریم‌ها گرفته تا نیاز به نوسازی فناوری و رقابت با تولیدکنندگان خارجی. در چنین شرایطی، شفافیت اطلاعاتی و پایبندی به اصول حاکمیت شرکتی به یکی از مهم‌ترین ابزارهای بقا و رشد تبدیل شده است.

گروه صنعتی بارز با ارائه گزارش‌های به‌موقع، قابل اتکا و رعایت استانداردهای افشا توانسته اعتماد نهاد ناظر بازار سرمایه را به‌خود جلب کند و به‌عنوان الگویی برای سایر



شرکت‌های بورسی معرفی شود. این موفقیت، چند پیام کلیدی برای صنعت تاپیر دارد؛ نخست آن که شفافیت به یک مزیت رقابتی بدل شده است و دیگر نمی‌توان تنها با اتکا به ظرفیت تولید یا سهم بازار، جایگاه پایدار داشت؛ بلکه کیفیت ارتباط با سهامداران و ذی‌نفعان تعیین‌کننده است. همچنین بارز با این رویکرد، مسیر توسعه پایدار خود را تقویت کرده است.

شفافیت نه تنها دسترسی به منابع مالی را آسان‌تر می‌کند، بلکه امکان برنامه‌ریزی بلندمدت و جذب سرمایه‌گذاران

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاقی تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰- سایپا ۱۳۱- سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان- ریو- تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶- پژو ۴۰۵- پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند- تندر ۹۰- دنا- ساندرو- ساندرو واستپ وی- زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند- تندر ۹۰- دنا- ساندرو- ساندرو واستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس- دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان -سراتو- جک S3- چری X22- تیوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60- ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵- آریزو ۶- آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تیوتا کمری- سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S- هایما S5- خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	جانگان -سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو- سوزوکی ویتارا- BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس- صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو- پیکاپ فوتون- آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۳۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX- ری را- خودرو فردا T5- سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5- 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- ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰- ۲۰۱۷)- رنو کولیوس- SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه- اسپورتیج- هیوندای IX55- لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا- T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S- اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو- لکسوس RX- تیوتا راو ۴- سورتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی- رکتون



تهران را پاک بگردیم



چراغ‌های مشابه چکش Thor در جلو شکل گرفته تا با LEDهای ماتریسی بسیار جذاب به‌نظر برسد. از سوی دیگر در نمای عقب شاهد چراغ‌های عمودی هستییم که این طراحی همان خط‌امضای آشنای ولوواست که با LEDهای ماتریسی بسیار زیبا به‌نظر می‌رسد.

این خودرو دارای دو موتور قدرتمند برقی است که می‌تواند با یک بار شارژ مسافتی برابر با ۷۳۸ کیلومتر را بیماید و باتری‌های لیتیوم-یونی با ظرفیت ۱۱۶ کیلووات را در خود جا داده است. این ون تمام‌الکتریکی ولوو تنها ظرف ۳۰ دقیقه می‌تواند تا ۸۰ درصد نیروی لازم جهت حرکت خود را تامین کند.

کمیانی ولوو از سال ۲۰۱۵ میلادی به بعد زبان جدید طراحی خود را با عرضه نسل دوم ولوو XC90 به بازار، به‌نمایش گذاشت. در حقیقت یکی از آلمان‌های زبان جدید طراحی ولوو استفاده از خطوط نسبتاً تیز و سطوح تخت و تقاطع‌ها بود که استایل بسیار جذابی به این اس‌یووی کراس‌اوور بزرگ لوکس بخشید. اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که کمیانی ولوو برای نخستین‌بار از ون تمام‌الکتریکی خود با نام EM90 رونمایی کرد. این خودرو در حقیقت نخستین محصول ون ولوو به‌حساب می‌آید و روی پلت‌فرم نسل‌نسخه تمام‌الکتریکی XC90 یعنی EX90 شکل گرفته است. EM90 از نظر طراحی با سطوح تخت و خطوط نسبتاً تیز همراه است که



بازبان جدید طراحی
«ولوو» آشنا شوید!

در گفت‌وگو با عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد؛

زیان اقتصادی دستوری و کمبود انرژی بر دوش قطعه‌سازان خصوصی!

باید به‌سرعت یک «طرح انرژی زمستانی» بین خودروساز، قطعه‌ساز و وزارت صمت تعریف شود؛ طرحی که پیش‌بینی لازم‌رأی برای قطعی‌های احتمالی انرژی فراهم کند

یک راه‌حل برای مساله قیمت‌گذاری انجام شده و امیدواریم این موضوع هر چه سریع‌تر به نتیجه برسد تا گلوگاه اصلی صنعت باز شود.

امکان حمایت دولت از تولید از مسیر یارانه مواد اولیه عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرو و محر که و قطعه‌سازان استان البرز با اشاره به مقایسه سیاست‌های حمایتی دولت‌های دیگر با وضعیت موجود به «دنیای خودرو» گفت: «دولت به‌نظر من نیازی نیست وارد ارانه حمایت مستقیم مانند یارانه مواد اولیه شود، زیرا اگر اراده‌ای برای این کار وجود داشت، باید طی سال‌های گذشته اجرا می‌شد و دستورالعمل‌های آن نیز از پیش وجود دارد. سوابق نشان می‌دهد دولت حتی حداقلی‌ترین اقدامات لازم را انجام نداده است.»

وی افزود: «طبق قانون، وقتی دولت صنایع را مجبور به قیمت‌گذاری دستوری می‌کند، موظف است تفاوت قیمت را طبق صورت‌های مالی حسابرسی شده جبران کند؛ اما این تکلیف ساده نیز تا امروز اجرا نشده است. بنابراین آمیدی به پرداخت یارانه مواد اولیه نیست و نباید روی آن حساب کرد.»

شورمیج با تشریح رویکرد پیشنهادی خود اظهار داشت: «پیشنهاد من این است که تامین مواد اولیه همچنان بر اساس ساز و کارهای قانونی مانند بورس کالا انجام شود. اکنون دولت می‌تواند حداقل همان مبالغی که بابت تفاوت قیمت، باید پرداخت می‌کرد و نکرده، را در قالب تسهیلات در اختیار خودروساز قرار دهد. البته در این رابطه دو فقره تسهیلات ۲۰ همتی برای دو خودروساز تصویب شده و این فرآیند باید تسریع شود. این تسهیلات وام است و باز پرداخت دارد، اما در همین شرایط نیز یک کمک محسوب می‌شود.»

وی با اشاره به لزوم تصمیم‌گیری فوری تأکید کرد: «مصوبات بانک مرکزی در این زمینه مراحل اولیه را طی کرده، اما باید سرعت پیدا کند؛ زیرا با نزدیک شدن به زمستان و پایان سال، فرآیندهای اداری طولانی می‌تواند مشکل‌آفرین شود.»

شورمیج همچنین درباره ضرورت اصلاح تدریجی سیاست قیمت‌گذاری خودرو تصریح کرد: «پیشنهاد دوم من این است که اصلاح قیمت‌گذاری به‌صورت افزایش تدریجی انجام شود؛ یعنی برخی خودروها به‌صورت موردی و به‌تدریج از شمول قیمت‌گذاری دستوری خارج شوند. این همان مسیری است که خودروسازان خصوصی طی می‌کنند و ایران خودرو و نیز آکتون به دنبال آن است. با اجرای این اصلاح، به‌صورت غیرمستقیم به قطعه‌ساز نیز کمک می‌شود و فرآیند اصلاح قیمت قطعات نیز امکان‌پذیر خواهد شد.»

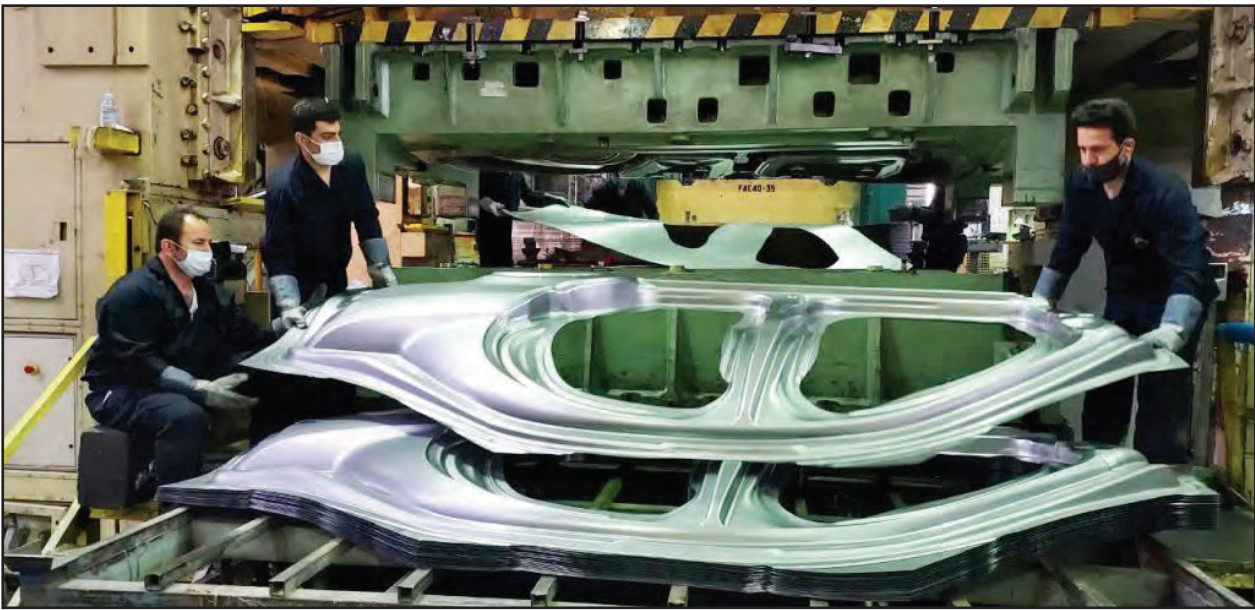
وی تأکید کرد: «به‌جز موضوع انرژی که وظیفه مستقیم دولت و وزارت صمت است، حداقل‌ترین انتظار تولیدکننده این است که قیمت‌گذاری اصلاح و انرژی مورد نیاز تامین شود. من واقعا مثال خارجی ندارم که مقایسه کنم و متأسفانه آکتون در مرحله الگو گرفتن از کشورهای مانند ترکیه عبور کرده‌ام. امروز فقط کافی است دولت انرژی را تامین کند، قیمت‌گذاری را اصلاح کند و حداقلی از حمایت را برای ادامه حیات خودروساز فراهم کند.»

پیش‌بینی تولید خودرو و قطعات در ماه‌های باقی‌مانده شورمیج درباره چشم‌انداز تولید در زمستان گفت: «هن به‌شدت امیدوارم که افزایش تولید اتفاق بیفتد. شرکت سایپا پتانسیل افزایش تولید دارد، اما با توجه به شرایط اقتصادی موجود، کار بسیار سخت خواهد بود؛ مخصوصاً با هم‌زمانی زمستان و احتمال قطعی گاز و به‌تبع آن قطعی برق.»

وی با اشاره به وضعیت تولید ایران خودرو افزود: «ایران خودرو اکنون روزانه حدود ۲۴۰۰ دستگاه تولید می‌کند و اگر بتواند همین عدد را حفظ کند، عملکرد قابل‌قبولی محسوب می‌شود؛ هر چند اهداف بالاتری برای امسال پیش‌بینی شده است. قطعه‌سازان نیز تمام تلاش خود را برای تحقق آن اهداف انجام می‌دهند.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرو و محر که و قطعه‌سازان استان البرز درباره راهکار پیشنهادی خود برای عبور از زمستان تصریح کرد: «پیشنهاد من این است که به‌سرعت یک طرح انرژی زمستانی بین خودروساز، قطعه‌ساز و وزارت صمت تعریف شود؛ طرحی که پیش‌بینی لازم‌رأی برای قطعی‌های احتمالی انرژی را فراهم کند. با این طرح می‌توان تمهیداتی برای قطعه‌سازان کوچک‌تر فراهم کرد تا بتوانند ژنراتور تهیه کنند، یا موضوع تامین سوخت دوم و سهمیه‌بندی سوخت را از هم‌اکنون مدیریت کنند.»

این مقام صنفی در پایان اظهار داشت: «هنوز زمان برای تامین تجهیزات و سوخت وجود دارد، اما این اقدامات پیش‌نیازهایی دارد که باید فوراً انجام شود تا صنعت در زمستان دچار بحران نشود.»



نیرو

طبق قانون، وقتی دولت صنایع را مجبور به قیمت‌گذاری دستوری می‌کند، موظف است مابه‌التفاوت قیمت را طبق صورت‌های مالی حسابرسی شده جبران کند؛ امروز اجرا نشده است

همکاران ما با شدت رو به افزایش با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند.»

وضعیت تامین مواد اولیه و اثرات آن بر زنجیره تولید شورمیج درباره تامین مواد اولیه تولیدات فلزی تصریح کرد: نکته مثبت در صنعت ما این است که تامین مواد اولیه بر عهده خودروساز است. دلیل این تصمیم هم تمایل خودروساز به اعمال نظارت دقیق کیفی و کمی بر مواد اولیه است. این رویکرد از یک‌سو کیفیت تولید را کنترل می‌کند و از سوی دیگر به گردش نقدینگی قطعه‌سازان کمک می‌کند.»

وی اضافه کرد: «با وجود این مزایا، خودروساز ناچار است تمام مواد اولیه را با قیمت بورس کالا و حتی گاهی بالاتر تهیه کند. مشکل اصلی که بیش از یک دهه صنعت خودروسازی را زمینگیر کرده، سیاست قیمت‌گذاری دستوری است. این سیاست دقیقاً در تضاد با الزام خرید مواد اولیه بر اساس قیمت بورس قرار دارد. خودروساز مجبور است مواد اولیه را گران بخرد، اما موقع فروش محصول، محدودیت‌های دستوری باعث ایجاد زیان هنگفت می‌شود.»

این مقام صنفی با اشاره به ابعاد مالی این بحران اظهار داشت: «در دهه گذشته اختلاف قیمت خودرو در کارخانه و بازار



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

اختلالات انرژی در ماه‌های گذشته اثر قابل‌توجهی بر روند تولید قطعه‌سازان گذاشته و پیامدهای آن همچنان در خطوط تولید دیده می‌شود. هر چند اکنون صنعت در دوره‌ای با ثبات نسبی قرار دارد، اما نزدیک شدن به زمستان و احتمال محدودیت‌های جدید برق و گاز نگرانی‌هایی را درباره استمرار تولید ایجاد کرده است. در کنار این شرایط، مشکلات مرتبط با قیمت‌گذاری و تامین ارز نیز فشار مضاعفی بر واحدهای تولیدی وارد کرده و ضرورت برنامه‌ریزی برای فصل سرد را برجسته کرده است.

تأثیر کمبود انرژی بر روند تولید قطعه‌سازان «ابوالفضل شورمیج» عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرو و محر که و قطعه‌سازان کشور درباره وابستگی صنعت قطعه به پایداری انرژی برای ادامه فعالیت به «دنیای خودرو» گفت: «تولید ما وابستگی بسیار جدی به انرژی دارد. در این میان برق مساله اصلی است و گاز در اولویت بعدی قرار می‌گیرد. امسال هر چند آب‌چراغ انرژی طبقه‌بندی نمی‌شود، اما بحران کمبود آب نیز به مشکلات صنعت اضافه شد و از تابستان واحدهایی که مصرف آبی داشتند دچار اختلال شدند.»

مدیرعامل شرکت «مهندسی قطعات خودرو قالب» اضافه کرد: «مشکل اصلی همچنان برق است و برق از تباطؤ مستقیم با تسادوم فرآیند تولید دارد. در شرکت‌هایی مانند ما که در حوزه پرس‌کاری، مونتاژ و حتی حوزه‌هایی نظیر ریخته‌گری فعالیت می‌کنند، وابستگی به برق بسیار شدید است. علاوه بر توقف خطوط، قطع و وصل‌های مکرر برق باعث بروز خسارات غیرمترقبه در تجهیزات حساس، ماشین‌آلات دقیق و دستگاه‌های CNC می‌شود و هزینه‌های تعمیراتی زیادی را به قطعه‌سازان تحمیل می‌کند.»

افت تولید ۴۰ درصدی تولید قطعه‌سازان شورمیج درباره اثر قطع انرژی بر برنامه تولید قطعه‌سازان تأکید کرد: «میزان تأثیرگذاری قطعی‌ها کاملاً تابع میزان و زمان وقوع آن‌هاست. در سه سال گذشته، جداز بحث افزایش شدید هزینه انرژی که موضوعی مستقل است، از دست دادن زمان مفید تولید به دلیل قطعی برق به شکل جدی گریبانگیر صنعت بوده است.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرو و محر که و قطعه‌سازان استان البرز با اشاره به تجربه سال جاری توضیح داد: «در سال ۱۴۰۴ برای نخستین‌بار رکورد ۷۲ ساعت قطعی برق در یک هفته ثبت شد. این ۷۲ ساعت در زمان مفید تولید، یعنی بین ساعت ۸ صبح تا ۱۲ شب اتفاق افتاد؛ زمانی که در عمل کل ظرفیت تولید فعال است.»

وی اضافه کرد: «چنین قطعی‌ای می‌تواند تا ۴۰ درصد به تولید قطعه‌سازان آسیب بزند. ما با جابه‌جایی شیفت‌ها، تغییر ساعات کاری و اعمال تغییرات در نحوه استفاده از تجهیزات بخشی از این آسیب را جبران می‌کنیم، اما این اقدامات هزینه تولید را به‌شدت بالا می‌برد.»

این مقام صنفی درباره تأثیر این وضعیت بر خودروسازان اظهار داشت: «پیش‌بینی من این است که این شرایط می‌تواند تا حدود ۲۰ درصد اثر منفی بر تولید خودروسازان بگذارد.»

چالش‌های تخصصی و تامین ارز مدیرعامل شرکت «مهندسی قطعات خودرو قالب» با گلیاه از نحوه تخصیص ارز به صنعت قطعه گفت: «خوشبختانه بخش عمده فعالیت شرکت وابستگی ارزی ندارد، اما بسیاری از همکاران ما در انجمن قطعه‌سازان به‌شدت درگیر این مساله هستند. آن‌ها هم نسبت به نحوه تخصیص ارز گلیاه دارند و هم در روند ارائه این خدمات با مشکلات جدی روبه‌رو هستند. جلسات متعددی با وزارت صمت برگزار شده، اما منشأ برخی از این مشکلات در حوزه‌های دیگر نیز قرار دارد.»

وی افزود: «قطعات خودرو متناسب‌فانه در زمره مواردی هستند که تخصیص ارز به آن‌ها با سختگیری بسیار انجام می‌شود، در حالی که برای واردات برخی کالاهای دیگر شرایط تسهیل شده است. با وجود تأثیر عمیق این صنعت در اشتغال کشور، برای قطعات خودرو اولویت لازم قائل نمی‌شوند. این چالشی است که نزدیک به سه سال است



نوبودن خودرو ملاک درستی برای حذف سهمیه سوخت نیست



و برقی، کاهش قاچاق سوخت، متنوع سازی سبد سوخت خودروها و جایگزینی ناوگان پر مصرف و فرسوده در اولویت اقدامات دولت باید قرار گیرد.»
حسینی ادامه داد: «با وجود آن که اجرای این مصوبه از نیمه دوم آذرماه در دستور کار است، به طور هم زمان در کارگروهی که پیش بینی شده است، بحث تکمیل و اصلاح احتمالی این مصوبه در حال پیگیری بوده و جلسات این کارگروه به طور مرتب در حال برگزاری است.»

سیداسماعیل حسینی، سخنگوی کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی گفت برای اصلاح ناترازی بنزین، اقدامات غیر قیمتی همواره بر راهکارهای قیمتی اولویت دارد.
وی افزود: «هم در روز جاری و هم در روزهای گذشته مکاتباتی با دولت در این زمینه داشتیم و ببینیم آیا از کمیسیون انرژی مجلس صادر و ارائه شد که ۵ اقدام غیر قیمتی شامل فراهم سازی امکان سوخت گیری با کارت بانکی، واردات خودروهای هیبریدی

مشوق برای توسعه سبد سوختی نباید فراموش شود؛

اصلاح نرخ سوخت نیازمند تحول چرخه ناوگان حمل و نقل

را دریافت می کنند که شامل ارزان ترین محصولات داخلی می شود؛ موضوعی که نوعی تناقض آشکار در سیاست گذاری به شمار می رود.

سهمیه بندی بدون آزمون وسیع مالی برخی کارشناسان و صاحب نظران عزم دولت برای مدیریت سوخت در کشور را تلاشی ستودنی می دانند و تشکیل معاونت بهره وری ذیل ریاست محترم جمهور، عزم دولت برای اجرای ماده ۴۶ برنامه هفتم و مصوبه هیات وزیران برای تغییر شیوه سهمیه بندی بنزین را دلیلی بر این امر می دانند. با این حال تعیین قیمت سوم برای بنزین با توجه به مصرف ۵۰ میلیون لیتری این فرآورده از طریق کارت جایگاه ها، خوشبینانه ظرفیت درآمدی روزانه ۱۰۰ میلیارد تومانی برای دولت ایجاد می کند. این درآمد اندک در حالی حاصل می شود که مصرف روزانه بنزین از تولید بیشتر شده و واردات آن سالانه ۴ میلیارد دلار هزینه دارد. اما در مقابل گروهی اجرای این سیاست را دم دستی دانسته و معتقدند شتابزدگی سبب بسته شدن پنجره فرصت هر گونه سیاست اصلاحی در حوزه انرژی می شود. در حالی که افکار عمومی هنوز آماده اصلاح شیوه فعلی مصرف بنزین نیست، برخی کارشناسان بر این باورند که اجرای این سیاست باعث می شود به تورم دامن زده شود و اصل ماجرا چندان حل نشود.

نقد بعدی، ادامه نادیده گرفتن خانوارهای بدون خودرو و عدم بهره مندی مستقیم آن ها از یارانه بنزین است. این سیاست (اختصاص بنزین به کد ملی، به جای خودرو) مورد



با گذشت یک هفته از اعلام شرایط تازه برای عرضه بنزین سه نرخی در سطح کشور و اجرایی شدن آن از نیمه آذرماه، بازار گمانه زنی ها در این رابطه همچنان داغ است. دولت گفته منابع آزاد شده را در این بخش به پرداخت یارانه به دهک های پایین و اقشار کمتر برخوردار اختصاص خواهد داد و برخی نیز به تحسین این قصد و نیت دولت پرداخته اند. در مقابل برخی نیز از جایگاه منتقد به آن نگر بسته و نتایج ناخوشایند این تصمیم را متذکر شده اند. با این حال تصمیم اخیر دولت در رابطه با سهمیه بندی بنزین، منافعی نیز برای خودرو سوزان از جمله مونتاز کاران دارد؛ گروهی که با مصوبه جدید، حاشیه ای امن تر و فرصت هایی تازه پیش روی خود می بینند. آن چه روشن است این که این دسته از خودروها در ساختار جدید، در ردیف «خودروهای داخلی» طبقه بندی شده اند؛ به همین دلیل حذف سهمیه بنزین ارزان قیمت برای آن ها دقیقاً منطبق بر تصمیمی است که در مورد خودروهای داخلی نوشماره اتخاذ شده است. به بیان دیگر، برخی از خودروهای مونتازی دارای موتور با مصرف سوخت بالا و ارزشی قابل توجه، عملاً همان یارانه ای



بیش بر خوردارها خواهد بود.

تاکید سیاست های بالادستی است و این جا به هیچ عنوان رعایت نشده است. همچنین مساله بعد حذف سهمیه خودروهای نوشماره است. این مصوبه یعنی هر کس بعد از اجرای این طرح خودرو صفر کیلومتری خریداری و آن را پلاک کند (بدون آزمون وسیع) سهمیه ای به خود وی اختصاص پیدا نمی کند و باید بابت هر لیتر بنزین مبلغ ۵ هزار تومان بپردازد. اشکال دیگر، حفظ سهمیه فعلی برای خودروهای متعلق به یک خانواده است که هر پلاک به اسم یکی از اعضای آن است. در مصوبه تنها به حذف کارت سوخت مضاعف یک فرد اشاره شده و به خانوار اشاره نشده است. یعنی عملیاتی شدن این مصوبه به نفع

فقدان مشوق برای خودرو پاک و حمایت سوختی از خودروهای فرسوده
سیاست گزار در قانون برنامه هفتم توسعه، حداقل ۵ راهکار برای کنترل مصرف تصویب کرده؛ از جمله انتقال سهمیه به کارت بانکی، افزودن LPG متنوع کردن سبد سوخت، واردات خودروهای برقی و نوسازی ناوگان حمل و نقل که تقریباً در این مصوبه به آن ها اشاره ای نشده است. درواقع جهت گیری یارانه های انرژی در کشور برخلاف جریان غالب جهانی تنظیم شده است.

در بسیاری از کشورها، یارانه ها ابزار سیاست گذاری برای سوق دادن بازار به سمت فناوری های کم مصرف و سازگار با محیط زیست هستند؛ دولت ها با پرداخت سوبسیدهای مستقیم، معافیت های مالیاتی و تسهیلات خرید، مصرف کننده را به سمت خودروهای برقی، هیبریدی و مدل های جدید با استانداردهای سختگیرانه مصرف سوخت هدایت می کنند.

نتیجه این رویکرد آن است که یارانه نه صرف حفظ ساختارهای فرسوده، بلکه صرف نوسازی ناوگان و کاهش مصرف سوخت فسیلی می شود؛ اما با مصوبه جدید دولت مسیر یارانه ها در کشور در جهتی کاملاً معکوس قرار گرفته و بخش عمده این حمایت ها به خودروهایی می رسد که از نظر فنی بیشترین سهم را در مصرف بنزین دارند. ساختار جدید سهمیه بندی باعث شده خودروهای فرسوده همچنان از بنزین ارزان بهره مند باشند و بخش دیگری از یارانه نیز به خودروهایی می رسد که با وجود مصرف بالاتر، تنها به واسطه مونتازی بودن در طبقه بندی «داخلی» قرار گرفته اند.

از سوی دیگر، سیاست عدم تخصیص سهمیه بنزین به خودروهای نوشماره عملاً فرآیند نوسازی ناوگان را کند می کند. در شرایطی که در سایر کشورها یارانه به عنوان ابزار تشویقی برای خروج خودروهای قدیمی و جایگزینی با مدل های کم مصرف به کار می رود، در ایران خرید خودروهای نو با حذف سهمیه بنزین نوعی کج سلیقه می شود. این وضعیت نه تنها انگیزه نوسازی را کاهش می دهد، بلکه مصرف کننده را به حفظ خودروهای فرسوده و خرید خودروهای دست دوم دارای کارت سوخت سوق می دهد؛ رونقی که مستقیماً در جهت مخالف هدف کاهش مصرف سوخت است. ساختار فعلی یارانه ها به جای ایجاد تحول در ناوگان و کاهش بار مصرف بنزین، عملاً چرخه ای را تقویت می کند که خود منشأ تداوم هزینه های سنگین یارانه ای برای دولت است و هیچ گونه هماهنگی با مسیر کشورهای موفق در مدیریت مصرف انرژی ندارد.





فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵

Autokhosravani.com
Auto.khosravani

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک 71 | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظ

اتک خوشروانی
حس خوب، خرید مطمئن



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

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



آفرودر لکسوس؛ بهترین گزینه سال

«جدیدترین نسل لکسوس GX موسوم به GX250 که نسخه لوکس تر و قوی تر از تویوتا لندکروز پرادو به شمار می رود، در نوامبر سال ۲۰۲۳ میلادی به صورت رسمی معرفی شد. استقبال از GX جدید در بازار به حدی بود که توانست در مدت زمان کوتاهی رکورد فروش را بشکند. درعین حال این اس یووی آفرودی لوکس سامووابی با قیمت پایه ۶۴ هزار و ۷۳۵ دلار به عنوان یکی از بهترین اس یووی های سال ۲۰۲۵ معرفی شده است.

لزوم توجه به توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی در کلان شهرهای کشور

«در تهران و دیگر شهرهای پرجمعیت کشور بسیاری به دنبال نسخه ای شفاف بخش در بیمارستان ها و به طور کلی مراکز درمانی هستند تا در پناه آن بتوانند زندگی نسبتاً راحتی داشته باشند؛ درحالی که استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی به جای خودرو شخصی برای جابه جایی در سطح شهر، به خودی خود سهم چشمگیر و قابل توجهی در ارتقای کیفیت زندگی شهروندان در کلان شهرهای کشور دارد.

با این حال نمی توان منکر این حقیقت شد که شاخص بالای آلودگی هوا در تهران و دیگر مراکز شهرها عملاً از سال ها تامل و تاخیر در گسترش سیستم حمل و نقل عمومی از مترو گرفته تا اتوبوس های استاندارد و به طور کلی شبکه حمل و نقل کار آمد خبر می دهد. این واقعیت روشن است که هرگونه تردید و تاخیر در توسعه ناوگان عمومی، به معنای افزایش اتکا به خودروهای شخصی است که خود منشأ شکل گرفتن ترافیک های سنگین و بالا رفتن میزان آلوده ها در هوای شهرهای بزرگ و پرجمعیت کشور است. درعین حال آثار سوء چنین غفلت هایی تنها ریه های شهروندان را هدف نمی گیرد؛ بلکه متوقف شدن در ترافیک سنگین شهری به خودی خود می تواند آستانه تحمل شهروندان را به قدری کاهش دهد که با کمترین تنش و شوک عصبی، اختیار خود را به طور کامل از دست بدهند و مرتکب جرمی شوند که ای بسا جبران خسارت های آن (اعم از جانی و مالی) به راحتی امکان پذیر نباشد. در کنار آن چه گفته شد، باید به یک اصل کلیدی همواره توجه داشت: سلامت، یک سرمایه جمعی است و در شهری که روزانه میلیون ها سفر انجام می شود، غفلت از توسعه حمل و نقل عمومی عملاً یعنی گشودن درهای آلودگی و هزینه های پنهان به روی عموم مردم.

امروز کلان شهرهای کشور به ویژه پایتخت برای بهره مندی از هوای پاک به یک تصمیم راهبردی نیاز دارند: بازتعریف حمل و نقل عمومی به عنوان ستون اصلی سلامت شهروندان. با توسعه این شبکه، ضمن کاهش آلودگی هوا، بار روانی سفرهای روزانه کمتر می شود و پایداری اقتصادی شهر تقویت خواهد شد. اما تا زمانی که توسعه در این بخش آن چنان که باید مورد توجه قرار نگیرد، حفظ سلامتی و ارتقای کیفیت زندگی شهری تنها یک آرزوی دست نیافتنی خواهد بود



حرف آخر

Last Word

امید محمدی

روزنامه نگار



قیمت خودروها، گذشته روند افزایشی داشت



کی ام سی A5 با ۲۰ میلیون تومان افزایش در بازار به ۲ میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان رسید



اکستریم SX با ۹۰ میلیون تومان افزایش در بازار به ۳ میلیارد و ۵۲۰ میلیون تومان رسید



چانگان CS35 با ۶۳ میلیون تومان افزایش در بازار به ۲ میلیارد و ۳۴۰ میلیون تومان رسید

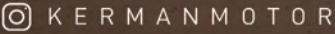


ری را با ۲۷ میلیون تومان افزایش در بازار به یک میلیارد و ۸۹۵ میلیون تومان رسید



کرمان موتور





KMER3

کی ام سی اس آر ۳



کاتالوگ