



عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:
**هشدار نسبت به شکاف میان
تولید و تقاضای واقعی در بازار خودرو**
صفحه ۳



**پورشه ۹۱۱ «کاررا»؛ مخصوص
مشتریان تایوانی**
صفحه ۶



استارت
Start

امید محمدی

عضو شورای سردبیری

**تایر سازی زیر سایه
کمیودارزو تورم**

در ماه‌های اخیر، بار دیگر مساله تامین ارز به عنوان یکی از پاشنه آشیل‌های صنعت تایر سر بر آورده است؛ صنعتی که ستون فقرات حمل و نقل جاده‌ای...
صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

حمل و نقل هیدروژنی در آستانه جهش بزرگ
قرار گرفته است:

**مسیر تازه پیش روی کامیون‌های
پاک در سراسر اروپا**
صفحه ۹

**بیش از ۸۷ هزار نفر در طرح پیش
فروش «پارس‌نوآ» ثبت‌نام کردند**
صفحه ۴

**ری‌را در بازار آزاد تا
۹۰ میلیون تومان گران شد**
صفحه ۷

اجرای قانون هوای پاک حجم آلاینده‌ها را
کاهش می‌دهد:
**نقش پررنگ کامیون‌ها و اتوبوس‌های
فرسوده در آلودگی هوا**
صفحه ۱۵

با توجه به اظهارات اخیر وزیر صمت در رابطه با
آغاز تولید انبوه خودروهای پاک رقم خورد:

**سایپا پرچمدار خودروهای
هیبرید در کشور می‌شود**

شرکت سایپا با تولید خودروی آریا هیبرید
قصد دارد...
صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

**صنعت بیمه خودرو
فرسوده شده است**

افزایش ریسک تصادفات در خیابان‌ها و جهش کم‌سابقه
هزینه‌های تعمیر، صنعت بیمه...
صفحه ۲

افزایش حجم فروش هم‌جوابگوی

سقوط ۷۰ درصدی سودآوری نبود:

**تداوم بحران اقتصادی
صنعت خودرو در ابعاد جهانی**

صنعت خودرو جهان طی سال جاری میلادی وارد
مرحله‌ای شده که بسیاری آن را «دوران تناقض‌ها»...
صفحه ۶



مشخصات فنی «یگل» هیبرید کرمان موتور منتشر شد:

سدان هیبرید ملی وارد بازار می‌شود
صفحه ۸

ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO®



با ضمانت **کورال‌تیر**

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



O P E L

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیاموبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro



021 4591



خودرو تا ماه آگوست، این آمار به معنای فروش تنها حدود ۲۱۱ دستگاه از مدل پایه است. با حذف تیپ پریمیوم، حالا تیپ لیمیتد نقش مدل پایه جدید را بازی می‌کند. این مدل ظاهراً بدون تغییر باقی مانده و قیمت آن همان ۳۵ هزار و ۸۶۰ دلار است. از ویژگی‌های این تیپ می‌توان به چراغ‌های LED، رینگ‌های ۱۸ اینچی با لاستیک‌های تابستانی میشلن پیلوت اسپرت ۴، صفحه آمپر دیجیتال ۱۷ اینچی، سیستم سرگرمی ۸ اینچی و مجموعه دستتیار راننده EyeSight اشاره کرد. صندلی‌های ترکیبی از چرم و جیر نیز به جذابیت کابین افزوده‌اند. تیپ اسپرت‌تر TS نیز بدون تغییر و با قیمت ۳۸ هزار و ۳۶۰ دلار عرضه می‌شود.

سوبارو با حذف ارزان‌ترین تیپ BRZ، قیمت پایه این خودروی اسپرت را ۲ هزار و ۶۵۰ دلار افزایش داده و به ۳۵ هزار و ۸۶۰ دلار رسانده است. سوبارو برای مدل ۲۰۲۶ نه تنها ارزان‌ترین تیپ کوپه اسپرت BRZ یعنی پریمیوم را حذف کرده بلکه با این کار قیمت پایه این خودروی اسپرت را به ۳۵ هزار و ۸۶۰ دلار رسانده است. این یعنی یک جهش ناگهانی ۲ هزار و ۶۵۰ دلاری نسبت به سال گذشته، آن‌هم بدون هیچ‌گونه بهبود فنی یا پر فورنس! این تصمیم ناامیدکننده در حالی گرفته شده که تیپ پریمیوم در سال ۲۰۲۵ کمتر از ۱۰ درصد از کل فروش BRZ را به خود اختصاص داده بود. با توجه به فروش ۲ هزار و ۱۰۷ دستگاهی این



قیمت سوبارو «BRZ» از فورد موستانگ عبور کرد

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

صنعت بیمه خودرو فرسوده شده است



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

افزایش ریسک تصادفات در خیابان‌ها و جهش کم‌سابقه هزینه‌های تعمیر، صنعت بیمه خودرو را در موقعیتی قرار داده که بسیاری از رانندگان احساس می‌کنند بیمه دارند اما بی‌پشتوانه‌اند. فاصله میان ارزش روز خودروها و سقف تعهدات بیمه‌نامه‌ها به حدی رسیده که حتی خسارت‌های معمولی هم می‌تواند مالکان را با هزینه‌های سنگین مواجه کند. در چنین فضایی، کارشناسان هشدار می‌دهند اگر شیوه قیمت‌گذاری، نظارت و نوع پوشش‌های بیمه‌ای متناسب با شرایط جدید بازطراحی نشود، صنعت بیمه با بحرانی مواجه خواهد شد که تبعات آن مستقیماً بر دوش مصرف‌کنندگان و شرکت‌های بیمه سنگینی می‌کند. پژمان جوفی، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» تأکید کرد: «صنعت بیمه خودرو در نقطه‌ای ایستاده که اگر اصلاح نشود، اعتماد عمومی به‌طور کامل از بین خواهد رفت.»

به گفته او، افزایش حدود ۳۶.۵ درصدی حق بیمه شخص ثالث در سال جاری، در حالی اعمال شده که پوشش‌ها هم‌قدم با این افزایش بالا نرفته‌اند. هزینه تعمیر بخش‌های ساده‌ای از خودرو، امروز فراتر از سقف مالی بسیاری از بیمه‌نامه‌هاست و این نتیجه همان شکاف

خطرناک میان قیمت خودرو و توان پرداخت شرکت‌های بیمه است.» وی گفت: «بخش قابل توجهی از زیان مالی تصادفات، عملاً به دوش مالک خودرو افتاده و بیمه‌نامه‌ها در حال از دست دادن فلسفه وجودی خود هستند.» او افزود: «در بسیاری از پرونده‌ها، حتی پرداخت‌های جزئی نیز با تاخیر و بررسی‌های طولانی انجام می‌شود و این وضعیت نارضایتی بیمه‌گذاران را افزایش داده است.» جوفی گفت: «یکی از مهم‌ترین نقاط ضعف، کاهش یا حذف تدریجی پوشش‌افت قیمت خودرو است؛ پوششی که در سال‌های گذشته به‌عنوان گامی حمایتی از مالکان خودرو مطرح شد اما با فشارهای مالی شرکت‌های بیمه به تدریج تضعیف شد و امروز در بسیاری از بیمه‌نامه‌ها اثری از آن دیده نمی‌شود.»

او افزود: «خودرویی که ۲ میلیارد تومان ارزش دارد، پس از تصادف ممکن است ده‌ها میلیون تومان افت قیمت پیدا کند، اما بیمه در عمل فقط بخشی از هزینه

تایر سازی زیر سایه کمبود ارز و تورم

می‌کند. در این شرایط، طبیعی است تایر سازان بخواهند قیمت محصولات خود را تعدیل کنند تا از چرخه تولید خارج نشوند. اما آن سوی میدان، سیاست‌گذار قرار دارد؛ سیاست‌گذاری که معمولاً با هر نوع افزایش قیمت مخالفت می‌کند، به‌ویژه در دوره‌هایی که جامعه حساسیت بیشتری نسبت به قیمت کالاهای مصرفی دارد. در نتیجه، شکاف قیمت مصوب و قیمت بازار آزاد روز به روز بیشتر می‌شود. مصرف‌کننده نهایی، به‌جای آن که از سیاست کنترل قیمت منتفع شود، ناچار است محصول را از بازار با نرخ‌های بالاتر تهیه کند. این چرخه معیوب، نه به نفع مصرف‌کننده است و نه به نفع تولیدکننده؛ بلکه تنها نتیجه آن، تخلیه تدریجی سرمایه در گردش تایر سازان و کاهش انگیزه‌ای است که برای توسعه و نو سازی خطوط تولید نیاز دارند.

وقتی ارز به‌سختی تامین می‌شود و قیمت‌گذاری نیز اجازه تعدیل نمی‌دهد، سرمایه‌گذاری و نو سازی تجهیزات اولویت صنعت نخواهد بود. تایر سازان در شرایط عادی نیز نیازمند بازسازی مداوم خطوط هستند؛ چرا که تولید تایر مبتنی بر فناوری و ماشین‌آلات حساسی است که فرسودگی در آن‌ها به‌سرعت خود را در کیفیت محصول و میزان ضایعات نشان می‌دهد. اما امروز، نو سازی تقریباً به تعویق افتاده است. تامین قطعات یدکی ماشین‌آلات خارجی دشوار و بسیار پرهزینه شده و بسیاری از شرکت‌ها ناچارند با سیاست‌های شدید انقباضی فعالیت کنند. این چرخه در نهایت به کاهش عرضه و افزایش قیمت در بازار منجر می‌شود و صنعت را در معرض خطر فرسایش بلندمدت قرار می‌دهد. با تداوم این روند، فاصله میان هزینه واقعی تولید و قیمت‌های دستوری هر روز بیشتر می‌شود؛ مسیری که نه بازار را آرام می‌کند و نه تولید را پایدار نگه می‌دارد.

در ماه‌های اخیر، بار دیگر مساله تامین ارز به عنوان یکی از پاشنه آشیل‌های صنعت تایر سر برآورده است؛ که ستون فقرات حمل‌ونقل جاده‌ای، لجستیک و حتی بازار خودرو نامیده می‌شود. امروز بیش از هر زمان دیگری زیر فشار نوسانات ارزی و محدودیت‌های تجارت خارجی قرار گرفته است. هر چند تایر سازان همواره با موج‌های متعدد تورم و چالش‌های ساختاری دست و پنجه نرم کرده‌اند، اما آن‌چه امروز شاهدیم، یک بحران تجمعی است؛ بحرانی که از اتاق حسابداری شرکت‌ها آغاز می‌شود، از خطوط تولید عبور می‌کند و نهایتاً در بازار به شکل افزایش قیمت یا کمبود کالا خود را نشان می‌دهد.

هسته اصلی فشارهای اخیر، کمبود ارز و دشواری تخصیص آن است. کاهش درآمدهای ارزی کشور و محدودیت‌های ناشی از فروش نفت، باعث شده تامین مواد اولیه حیاتی این صنعت به مانعی جدی تبدیل شود. تایر سازی صنعتی نیست که بتوان برای آن جایگزین داخلی فوری تعریف کرد؛ عمده نهاده‌های کلیدی آن از کائوچوی طبیعی تا مواد شیمیایی خاص و منسوجات صنعتی باید از مسیر واردات تامین شود. افزایش نرخ ارز، حتی اگر مواد اولیه وارد شود، به‌طور مستقیم قیمت تمام‌شده را بالا می‌برد. سرعت رشد نرخ ارز به قدری است که عملاً از سرعت تورم عمومی پیشی گرفته و همین شکاف، فشار سنگینی به بنگاه‌های تولیدی وارد



استارت

امید محمدی

عضو شورای سردبیری



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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

خطوط شکسته و قطعات فیبر کربنی جایگزین کرده و چهره‌ای کاملاً جدید و تهاجمی به آن بخشیده است. خیزل سلیم چهره‌ای شناخته‌شده در صنعت طراحی خودرو است. او پیش‌ازاین در طراحی خودرو برای بازی‌های ویدیویی محبوبی مانند نیدفور اسبید نقش داشته و اخیراً نیز در پروژه‌های واقعی مانند رستماد جگوار XJS با نام TWR سوپر کت همکاری کرده است. او می‌گوید پروژه 911X - بازگشتی به ریشه‌های خلاقانه و بدون محدودیت اوست؛ جایی که می‌تواند بدون توجه به سلیقه دیگران، ایده‌های جسورانه و سرگرم‌کننده خود را به نمایش بگذارد.

خیزل سلیم، طراح مشهور دنیای خودرو، بارونمایی از 911X -، پورشه ۹۱۱ کلاسیک را به کابوسی برای طرفداران اصالت تبدیل کرده است. در دنیایی که بازسازی‌های مدرن از خودروهای کلاسیک روزبه‌روز محبوب‌تر می‌شوند، یک طراح مشهور تصمیم گرفته تا تمام قوانین را زیر پا بگذارد. خیزل سلیم که در دنیای مجازی با نام The Kyza شناخته می‌شود، از طرح مفهومی جدید خود با نام 911X - رونمایی کرده است. این یک پورشه ۹۱۱ نسل ۹۶۴ است که گویی مستقیماً از یک فیلم علمی-تخیلی بیرون آمده و هیچ شباهتی به نسخه اصلی خود ندارد. این طرح جسورانه، خطوط نرم و منحنی پورشه کلاسیک را بازوایی تند،



طراحی عجیب با بازسازی پورشه «۹۱۱»



عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

هشدار نسبت به شکاف میان تولید و تقاضای واقعی بازار خودرو



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

«افزایش تولید سال‌هاست به‌عنوان نسخه قطعی برای آرام کردن بازار خودرو مطرح می‌شود، اما واقعیت بازار نشان می‌دهد که تنها رشد عددی تولید برای منطقی شدن قیمت‌ها کافی نیست. علی‌جدی، عضو اسبق کمیسیون صنایع و معادن مجلس، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با اشاره به استمرار شکاف میان عرضه و تقاضا، تأکید کرد: «تا زمانی که خودروسازان به تعهدات معوق گذشته نرسیده‌اند و نظام قیمت‌گذاری دچار چندگانگی است، رشد تولید نمی‌تواند به کاهش پایدار قیمت‌ها منجر شود.» او معتقد است: «نرخ ارز، نقدینگی سرگردان و نبود سازوکار واحد در مدیریت بازار، عواملی هستند که اجازه نمی‌دهند افزایش تولید به تنهایی اثرگذار باشد.» وی با تحلیل شرایط فعلی اقتصاد و صنعت خودرو، به تشریح ضرورت مدیریت تقاضا، واقعی‌سازی قیمت‌ها، پرهیز از فشارهای غیرکارشناسی بر خودروسازان و همچنین شفاف‌سازی نقش سیاست‌گذار در مهار حاشیه بازار می‌پردازد.

با وجود آن که آمار چهار ماهه ابتدایی سال از رشد تولید خودرو خبر می‌دهد، اما قیمت‌ها نه تنها

کاهش نیافته بلکه در بعضی مقاطع روند افزایشی داشته است. از نگاه شما چرا افزایش عرضه نتوانسته موجب تعدیل قیمت‌ها شود؟ آیا مشکل از کمبود عرضه فعلی است یا از تعهدات معوق و شکاف انباشته سال‌های گذشته؟

افزایش عرضه در ظاهر نشانه مثبتی برای بازار است، اما باید توجه کرد که بخش بزرگی از این تولید صرف جبران عقب‌ماندگی سال‌های گذشته می‌شود. زمانی که چند سال متوالی عرضه از تقاضا عقب‌بماند، یک شکاف جدی در بازار شکل می‌گیرد و این فاصله تنها با تولید مقطعی پُر نمی‌شود. امروز هم حتی با رشد نسبی تولید، تعداد خودروهایی که وارد بازار مصرف می‌شود برای پوشش کمبود انباشته کافی نیست؛ بنابراین نمی‌توان انتظار داشت قیمت‌ها بلافاصله منطقی شوند. از سوی دیگر، خودروسازان همچنان با حجم قابل‌توجهی تعهد معوق مواجه‌اند و بخشی از تولید به انجام تعهدات اختصاص می‌یابد، نه عرضه آزاد در بازار. همین مساله سرعت اثرگذاری افزایش تولید را کاهش می‌دهد. باید توجه داشت که قیمت خودرو تنها با توازن عرضه و تقاضا تنظیم نمی‌شود، بلکه انتظارات تورمی، تغییرات نرخ ارز و شرایط بازارهای موازی نیز نقش تعیین‌کننده دارند. بنابراین رشد تولید حتی اگر قابل‌توجه هم باشد، بدون ثبات اقتصادی و مدیریت تقاضا نمی‌تواند به تنهایی منجر به کاهش قیمت شود.

برخی از فعالان معتقدند قیمت باید از بازار استخراج شود و برخی دیگر تأکید دارند که نهاد نظارتی باید

قیمت کارخانه را تعیین کند تا بازار کنترل شود. با توجه به شرایط فعلی، ارزیابی شما چیست و نقش شورای رقابت در این میان چگونه باید تعریف شود؟

مشکل اصلی ما نبود یک سازوکار واحد و پایدار در قیمت‌گذاری است. طی سال‌ها چندین مدل قیمت‌گذاری آزموده شده، اما هیچ‌کدام به‌طور کامل موفق نبوده‌اند، زیرا

— — — — —
نوربالا



دولت باید از دخالت غیرکارشناسانه در قیمت‌گذاری پرهیز کند این که تصور کنیم با فشار مستقیم می‌توان قیمت را پایین نگه داشت، راه حل نیست و در بلندمدت آسیب بیشتری به صنعت می‌زند

هر بار طرف تقاضا بدون برنامه‌ریزی رها شده است. اگر تقاضا کنترل نشود، هر نوع سازوکار قیمت‌گذاری عملاً بی‌اثر می‌شود و حاشیه بازار شکل می‌گیرد. شورای رقابت باید نقشی فعال‌تر و اقتدارمندتر در تنظیم قیمت ایفا کند. قیمت مصوب باید به گونه‌ای تعیین شود که انگیزه سوداگری و فاصله شدید میان کارخانه و بازار از بین برود. اشتباه است که حاشیه بازار تعیین‌کننده قیمت کارخانه باشد. این یعنی سیاست‌گذار به جای مدیریت بازار، تابع رفتار بازار آزاد شده است. ما باید ابتدا با افزایش عرضه واقعی، مدیریت تقاضا و کاهش نیازهای سرمایه‌ای مردم برای ورود به بازار خودرو، عطش موجود در بازار را کاهش دهیم. در آن صورت، قیمت‌گذاری منطقی‌تر خواهد شد و حاشیه بازار نیز به شکل طبیعی کوچک می‌شود.

در شرایط فعلی، نرخ ارز و سایر متغیرهای کلان اقتصادی عامل مهمی در افزایش قیمت خودرو معرفی می‌شوند. از نگاه شما نقش این شاخص‌ها در ناپایداری بازار خودرو چیست و چرا بازار به کوچک‌ترین نوسان ارزی واکنش نشان می‌دهد؟

نرخ ارز عملاً تبدیل به ستون اصلی قیمت خودرو شده است، چرا؟ چون بخش زیادی از مواد اولیه خودرو، چه داخلی و چه وارداتی، تحت تأثیر قیمت‌های جهانی و نرخ ارز قرار دارد. حتی اگر یک خودرو داخلی باشد، بسیاری از نهادهای تولید آن به‌طور غیرمستقیم با نرخ ارز گره خورده است؛ از فولاد و آلومینیوم گرفته تا قطعات الکترونیکی. علاوه بر آن، نقدینگی سرگردان در اقتصاد به

محض احساس نوسان ارزی، به سمت بازار خودرو هجوم می‌آورد. خودرو برای بسیاری از مردم تبدیل به یک دارایی قابل نقدشوندگی شده، نه کالای مصرفی. همین تغییر ماهیت باعث می‌شود کوچک‌ترین تکانه ارزی، انتظارات تورمی را تحریک کند و قیمت خودرو در بازار آزاد بالا برود بدون تغییر در هزینه تولید. در مجموع، تا زمانی که سیاست‌های ارزی ثبات نداشته باشند و نقدینگی در اقتصاد مدیریت نشود، نمی‌توان انتظار داشت قیمت خودرو بر اساس منطق تولید تعیین شود.

در ماه‌های اخیر دولت بر ضرورت افزایش تولید و کنترل قیمت‌ها تأکید کرده است. از نگاه شما فشار بر خودروساز برای کاهش قیمت تا چه اندازه منطقی است، آیا می‌توان بدون اصلاح ساختارها و هزینه‌ها، انتظار کاهش قیمت داشت؟

دولت باید از دخالت غیرکارشناسانه در قیمت‌گذاری پرهیز کند. این که تصور کنیم با فشار مستقیم می‌توان قیمت را پایین نگه داشت، راه‌حل نیست و در بلندمدت آسیب بیشتری به صنعت می‌زند. خودروسازان در سال‌های گذشته به دلیل همین فشارها با زیان انباشته سنگینی مواجه شده‌اند. وقتی قیمت محصولات کمتر از هزینه تمام‌شده تعیین می‌شود، نتیجه روشن است: افت کیفیت، کاهش توان سرمایه‌گذاری و افزایش بدهی به زنجیره تامین. واقعی‌سازی قیمت‌ها به معنای گران‌فروشی نیست؛ بلکه ایجاد شرایطی است که خودروساز بتواند سرپا بماند، تولید را پایدار کند و محصول با کیفیت‌تری به بازار بدهد. در کنار آن، دولت باید بر عرضه به‌موقع نظارت کند تا برخی خودروسازان برای افزایش قیمت به تعویق در عرضه متوسل نشوند. اگر اصلاحات در قیمت‌گذاری، افزایش تولید واقعی، مدیریت تقاضا و ثبات اقتصادی هم‌زمان رخ دهد، بازار خودرو به سمت آرامش و منطق حرکت خواهد کرد.

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی

با ضمانت **کورال تایر**

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

ECHO

WWW.LAMARI.IR

ARIAN MOTOR LAMARI

با لاماری اکو، هر مسیر آغاز ماجراجویی جدید است. چه در خیابان‌های شهری و چه در جاده‌های پرپیچ‌وخم، این سدان جذاب با طراحی به‌روز، کیفیت بی‌نقص و پیشرفت‌های قدرتمند، حس تسلط و اطمینان را به رانندگی شما می‌بخشد. طراحی به‌روز با خطوط تیز و جلوپنجره بزرگ، انعکاسی از زیبایی و جسارت را در این خودرو به نمایش می‌گذارد.

With Lamari ECHO, every journey marks the beginning of a new adventure. Whether you're navigating urban streets or winding mountain roads, this stylish sedan—with its modern design, flawless quality, and powerful engine—delivers a sense of control and confidence behind the wheel. Its sharp lines and bold grille reflect a perfect blend of beauty and boldness.



به ۳۷ درصد رسیده است. همچنین آمار مربوط به عملکرد یک‌ساله این نماد از رشد ۴۵ درصدی قیمت سهام حکایت دارد. مجموع این آمارها نشان می‌دهد خسایا در یک سال اخیر توانسته حضور موثری در بازار سرمايه داشته باشد و همچنان در میان نمادهای فعال گروه خودرویی جایگاه قابل توجهی را به خود اختصاص دهد.

◀ به گزارش «سایپانیز» در جریان معاملات روز گذشته بازار سرمايه، نماد خسایا با افزایش تقاضا همراه شد و در نهایت با ثبت رشد ۲ درصدی به کار خود پایان داد. بررسی اطلاعات منتشر شده در سامانه کدال نشان می‌دهد ارزش سهام سایپایی سه ماه گذشته ۲۲ درصد افزایش یافته و بازدهی آن در بازه ۹ ماهه



«خسایا» معاملات روز گذشته را بارشد ۲ درصد به پایان رساند

خبر

News

در ارزیابی ISQI؛

کامیونت فوتون «M4»

سایپادیزل با کسب بالاترین رتبه کیفی، صدرنشین شد

◀ به گزارش سایپانیز، مجید جالوطی،

مدیر کیفیت سایپادیزل، با اعلام این خبر گفت: «کامیونت فوتون M4 که از محصولات استراتژیک این شرکت به‌شمار می‌رود، بر اساس گزارش‌های رسمی ISQI و در مقایسه با شش کامیونت از برندهای مختلف، موفق شده است کمترین میزان ایرادات کیفی را در آزمون‌های تخصصی ثبت کند و در رتبه نخست کیفیت قرار گیرد.»

وی با اشاره به سابقه بیش از شش دهه فعالیت سایپادیزل افزود: «این شرکت در طول سال‌های فعالیت خود همواره با شرکای تجاری معتبر همکاری داشته و محور اصلی این همکاری‌ها، ارتقای کیفیت محصولات بوده است. طی ماه‌های ابتدایی سال جاری، کار گروه‌های تخصصی ارتقای کیفیت در سایپادیزل تشکیل شد که تمرکز اصلی آن‌ها بهبود کیفی محصولات به‌ویژه کامیونت M4 بود.»

مدیر کیفیت سایپادیزل تصریح کرد: «با تشکیل این کار گروه‌ها و اجرای پروژه‌های



مطالعاتی در بخش‌های مختلف از تأمین تا مونتاژ، مهندسی و کنترل کیفیت، راهکارهای مشخصی برای ارتقای کیفیت کامیونت M4 تدوین شد که با مشورت و مشارکت شرکای خارجی، طی یک بازه سه‌ماهه به مرحله اجرا رسید و نتایج آن امروز در ارزیابی‌های رسمی قابل مشاهده است.»

جالوطی با اشاره به تجربیات همکاری با برندهای معتبر اروپایی از جمله ولوو در سال‌های گذشته گفت: «ارزیابی‌های کیفی محصولات به‌صورت روزانه و تصادفی انجام می‌شود و هر روز یک نمونه از محصولات برای انجام آزمون‌های تخصصی در اختیار تیم کیفیت قرار می‌گیرد. بخشی از این ارزیابی‌ها نیز بر اساس استانداردهای ولوو صورت می‌پذیرد.»

وی در پایان با بیان این که دامنه فعالیت کارگروه کیفیت در حال گسترش به سایر محصولات است، اظهار داشت: «با تداوم این روند، پیش‌بینی می‌شود دیگر محصولات سایپادیزل نیز در ماه‌های آینده در رده‌های برتر کیفی در کلاس‌های خود قرار گیرند.»

زنجیره خسارت‌هایی که ارتقای کیفیت سوخت می‌تواند متوقف‌شان کند؛

هزینه‌های پنهان سوخت کم کیفیت؛ از جیب خودروساز تا مصرف‌کننده

خودروسازان، قطعه‌سازان، نمایندگی‌ها، امدادخودرو، بازار دست‌دوم و حتی اقتصاد کشور،

همه از نبود سوخت استاندارد لطمه می‌بینند



◀ سال‌هاست صنعت خودرو در ایران متهم ردیف اول تمام مشکلات حمل‌ونقل و کیفیت هوای کشور است. از آلودگی و مصرف سوخت گرفته تا هزینه‌های تعمیرات و خدمات پس از فروش، همه نگاه‌ها به سمت خودروسازان چرخیده است. اما در میانه این قضاوت‌ها، یک واقعیت مهم و اثرگذار عمداً یا سهواً نادیده گرفته می‌شود: مشکل اصلی بسیاری از ناهنجاری‌های فنی خودروهای جدید، کیفیت سوخت است نه کیفیت تولید.

در دهه اخیر، خودروسازان داخلی تحت فشار استانداردهای زیست‌محیطی، به فناوری‌های جدید همچون موتورهای توربوشارژ و سیستم‌های تزریق مستقیم GDI روی آورده‌اند؛ فناوری‌هایی که بدون سوخت باکیفیت، عملاً به نقطه ضعف تبدیل می‌شوند. نتیجه چه شده؟ افزایش هزینه گارانتی، رشد مراجعات به نمایندگی‌ها، خرابی‌های تکرار شونده و در نهایت این موارد انتقال یک هزینه سنگین به مردم را در پی داشته است.

◀ سوخت کم کیفیت: ریشه پنهان خرابی‌های موتورهای توربو و GDI

فناوری توربو و تزریق مستقیم، سال‌هاست در جهان به دلیل قدرت بالاتر، مصرف کمتر و آلایندگی کمتر، به‌عنوان راه‌حل میان‌مدت صنعت خودرو پذیرفته شده است. اما یک شرط دارد: سوخت استاندارد با عداکثان مناسب و کمترین میزان گوگرد در ایران، این شرط به‌طور کامل برآورده نمی‌شود. بر اساس داده‌های رسمی، عداکثان در برخی مناطق به حدی پایین است که حتی خودروهای غیر توربو نیز دچار ناک و احتراق ناقص می‌شوند. این برای موتورهای توربو و GDI به چه معناست؟ افزایش دمای احتراق، تشکیل رسوب روی سوزن انژکتور و سوپاپ‌ها، فشار بیش از حد به پره‌های توربو، کاهش رانندگی و افزایش مصرف سوخت، خرابی‌های زنجیره‌ای در واحد کنترل موتور (ECU) در نتیجه، کاری که در دنیا مزیت محسوب می‌شود، در ایران تبدیل به هزینه می‌شود.

◀ افزایش هزینه گارانتی؛ ضربه مستقیم به خودروسازان داخلی در سه سال گذشته رشد چشمگیری در هزینه‌های گارانتی متحمل شده‌اند. بخشی از این هزینه‌ها مربوط به قطعات توربوشارژ، پمپ پرفشار، کوئل، انژکتور و سنسورهای مرتبط با احتراق است؛ قطعاتی که در موتورهای GDI و توربو بیشترین حساسیت را به سوخت نشان می‌دهند. به گفته کارشناسان «بیش از ۴۰ درصد مراجعات مرتبط با سیستم سوخت‌رسانی و احتراق، ریشه در کیفیت سوخت دارد نه کیفیت ساخت خودرو». خودروساز داخلی امروز باید هزینه‌ای را بپردازد که در کشورهای دیگر وجود ندارد؛ هزینه‌ای که اگر کیفیت سوخت بهبود یابد، بخش بزرگی از آن حذف می‌شود.

◀ پایان گارانتی، آغاز هزینه‌های مردم اگر فشار سوخت کم کیفیت در دوره گارانتی بر دوش خودروساز است، پس از پایان گارانتی این فشار مستقیماً بر دوش مردم می‌افتد. در دوره پس از گارانتی، صاحبان خودروهای توربو و GDI معمولاً با این مشکلات مواجه می‌شوند: کاهش شتاب و افزایش مصرف سوخت

شوند؛ همان‌طور که هیچ خودروسازی در دنیا بدون سوخت استاندارد موفق نشده مسیر توسعه را ادامه دهد.

◀ چرا ارتقای کیفیت سوخت از توسعه خودرو مهم‌تر است؟

هر چقدر کیفیت و طراحی خودرو بهبود یابد، اگر سوخت استاندارد نباشد، نتیجه آن در عمل دیده نمی‌شود. ارتقای کیفیت سوخت سه پیامد کلیدی دارد: کاهش چشمگیر هزینه تعمیرات و نگهداری از خودرو، کاهش هزینه گارانتی و افزایش توان خودرو برای توسعه محصولات جدید و کاهش آلایندگی محیط زیست. اساساً بدون سوخت استاندارد، سیاست توسعه خودروهای کم‌مصرف یک پروژه ابر باقی می‌ماند.

◀ تجربه جهانی چه می‌گوید؟ کشورهای مانند ترکیه، مالزی، امارات، کره جنوبی و حتی کشورهای آمریکای لاتین زمانی توانستند خودروهای توربو و GDI را در سبد مصرفی مردم جابجیانند که کیفیت سوخت را به استاندارد یورو ۵ و ۶ رساندند. در بسیاری از این کشورها، ابتدا سوخت ارتقا یافت و بعد فناوری‌های جدید وارد بازار شد. این تجربه جهانی نشان می‌دهد اولویت با سوخت است، نه خودرو.

◀ اصلاح یک حلقه، نجات یک زنجیره مشکلات ناشی از سوخت کم کیفیت دیگر قابل پنهان کردن نیست. صنعت خودرو در خط مقدم این خسارت ایستاده و هزینه می‌دهد؛ مردم نیز در سال‌های بعد همان هزینه‌ها را چندبرابر پرداخت می‌کنند. خودروسازان، قطعه‌سازان، نمایندگی‌ها، امدادخودرو، بازار دست‌دوم و حتی اقتصاد کشور، همه از نبود سوخت استاندارد لطمه می‌بینند. اگر دولت قصد دارد واقعا صنعت خودرو حمایت کند، مهم‌ترین و موثرترین حمایت همین است: ارتقای کیفیت سوخت کشور. این اقدام نه تنها هزینه‌های پنهان فعلی را متوقف می‌کند، بلکه یک فرصت استراتژیک برای ادامه مسیر توسعه صنعت خودرو محسوب می‌شود؛ فرصتی که در صورت بی‌توجهی، ممکن است یک دهه دیگر هم از دست برود.

نگاه View



سیداحسان
قاضی‌زاده هاشمی

عضو کمیسیون صنایع و معادن خانه ملت

دولت باید نظارت بیشتری روی صنعت خودرو داشته باشد

◀ در خصوص نحوه تخصیص سهمیه بنزین به خودروها شاهد تعارض و تضاد موضع گیران در داخل دولت بودیم یعنی شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران و سختگوی دولت دو نوع موضع‌گیری مختلف داشتند. امیدواریم این تعارض موضع‌گیری‌ها در دولت اصلاح شود و با یک موضع‌گیری واحد اطلاع‌رسانی و اقدام کنند چرا که قطعاً این نوع اقدامات باعث ایجاد ناامنی در افکار عمومی خواهد شد. دولت باید به جای فشار بر حوزه مصرف سوخت، تمام تلاش خود را در جهت اصلاح فرآیند تولید در خودرو سازی‌ها به کار گیرد و منشأ را مدیریت کند تا مواردی را برای بهینه‌سازی مصرف سوخت در تولیداتشان لحاظ کنند. در مورد نقش کیفیت خودروها در ایجاد معضل آلودگی هوا باید گفت، بسیاری از کشورهای دنیا با معضل آلودگی هوا مواجه بودند اما با اصلاح سیاست‌ها در تولید خودرو بر این مشکل فائق آمدند.

دولت باید نظارت کند که خودروسازان به‌جای افزایش قیمت خودرو به سمت ارتقای کیفیت و اصلاح ساختار در تولیداتشان حرکت کنند و با اعمال سیاست تجاری‌سازی در قالب لحاظ الزامات، چارچوب‌ها و استانداردهای سطح بالا در تولید خودرو اقدام کنند چرا که در شرایط کنونی حتی کشنده‌هایی که تردد می‌کنند نیز به لحاظ بهره‌مندی از تکنولوژی روز در کنترل مصرف گازوئیل نیاز به اصلاح ساختار دارند. البته سازمان ملی استاندارد نیز باید در این زمینه نقش آفرینی جدی‌تری داشته باشد و مقتدرتر در عرصه کنترل استانداردها در حوزه بهینه‌سازی مصرف انرژی در خودرو سازی‌ها عمل کند، علاوه بر آن باید بر عملکرد وزارت نفت و شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران نظارت کرده تا مشخص شود چه سوختی تحویل مردم می‌دهند و آیا از کیفیت و استاندارد لازم برخوردار است که این موضوع از اهمیت به‌سزایی برخوردار است. مشارکت دستگاه‌های مذکور در این حوزه یک موضوع است که اجرای صحیح آن نیازمند اراده دولت و اجزای آن است تا با استفاده از تجارب دنیا نسبت به اصلاح ساختارها در این حوزه حرکت کنند. البته همان‌طور که دولت برای بهینه‌سازی مصرف برق نسبت به جایگزینی کولرها و بخاری‌های کم‌مصرف دارای موتورهای BLDC اقدام کرد باید با سرعت بیشتری در جهت افزایش تولید خودروهای هیبریدی که قرار است توسط شرکت‌های CKD کار انجام شود، اقدام کند، همچنین باید همزمان تجاری‌سازی تولید قطعات آن‌ها در داخل نیز شکل بگیرد.

زاپاس

Spare Tire

بیش از ۸۷ هزار نفر در طرح پیش فروش «پارس‌نوا» ثبت‌نام کردند



سایپا

ظرفیت هر ثبت‌نام به و اجدان شرایط طرح جوانی جمعیت تعلق دارد و باتوجه به این که ثبت‌نام‌کنندگان در این طرح می‌بایست حائز شرایط خاصی باشند، لذا تعداد آنان همواره کمتر از طرح‌های عادی است.»

وی تصریح کرد: «آمار شرکت کنندگان در هر دو طرح ثبت‌نام پارس‌نوا، حاکی از استقبال گسترده از محصول

جدید پارس خودرو است.»

مشاور مدیرعامل پارس خودرو در پایان افزود: «پیش‌فروش محصول جدید پارس خودرو باتوجه به بازه زمانی تحویلی، مطابق با برنامه تولید سال آتی صورت می‌گیرد و این شرکت در بازه زمانی اعلام شده خودروهای مشتریان را تحویل خواهد داد.»

◀ به گزارش سایپانیز، سعید تخته‌چیان افزود: «براساس قرعه‌کشی برگزار شده، ۱۰ هزار نفر منتخب هر سه طرح شدند و در ساعات آتی پیامک واریز وجه برای این افراد ارسال خواهد شد.»

وی تأکید کرد: «۲۲ هزار و ۴۳۳ نفر در طرح عادی، ۳ هزار و ۵۵۱ نفر در طرح جوانی جمعیت و یک هزار و

اطلاعات بیشتر از عرضه
«اف جی کروزر» جدید

این شاسی‌بلند کامپکت برای بهار سال ۲۰۲۶ در بازار ژاپن برنامه‌ریزی شده است. اوایل امسال نیز ثبت یک پنتن طراحی در فیلیپین چهره کلی FJ جدید را آشکار کرد. این طرح‌ها، یک شاسی‌بلند کامپکت را به تصویر می‌کشند که المان‌های طراحی خود را مستقیماً از کانسپت کامپکت کروزر مدل ۲۰۲۲ وام گرفته است؛ اما ابعادی متناسب‌تر برای یک خودرو درون‌سوز دارد. انتظار می‌رود این خودرو روی پلت‌فرم نر دبانی 1MV۰0 ساخته شود؛ یعنی همان شاسی پیکاپ اقتصادی هیلوکس جِمپ در جنوب شرق آسیا که قابلیت تجهیز به انواع پیشران‌های درون‌سوز، هیبریدی و حتی تمام‌برقی را دارد.

پس از سال‌ها انتظار و گمانه‌زنی، به‌نظر می‌رسد بازگشت تویوتا FJ کروزر قطعی شده است. جدیدترین گزارش‌ها از ژاپن نشان می‌دهند پروژه احیای این خودرو در سکوت خبری به پیشرفت‌های مهمی دست یافته و حالا نخستین جزئیات فنی آن، به‌خصوص در بخش پیشران‌ه به بیرون درز کرده است. براساس اطلاعاتی که رسانه ژاپنی Creative Trend به نقل از منابع داخلی منتشر کرده، نسل جدید FJ کروزر قرار است ابتدا فقط با یک پیشران‌ه عرضه شود؛ این یک موتور ۲٫۷ لیتری ۴ سیلندر تنفس طبیعی بنزینی خواهد بود که هم‌اکنون در لندگروزر پرادو در برخی بازارها استفاده می‌شود و ۱۶۳ اسب‌بخار قدرت دارد. طبق این گزارش، عرضه

ویژه‌ها

سازمان حمایت در خواست افزایش قیمت
«ایران خودرو» را رد کرد

ایران خودرو با ارسال نامه‌ای به سازمان حمایت خواستار افزایش قیمت محصولاتش شد؛ اما طبق اطلاعات به‌دست‌آمده، این سازمان به‌دلیل ناقص بودن مستندات، با درخواست خودروساز همراهی نکرده است. سازمان حمایت در پاسخ به ایران خودرو اعلام کرده مدارک بارگذاری‌شده در سامانه، شامل اطلاعات هزینه‌ای، مستندات تولید و گزارش‌های مالی با‌دستورالعمل‌های موجود همخوانی ندارد و امکان بررسی آن‌ها وجود نداشته است.

دیگه چه خبر؟

پنج راهکار مجلس
برای مدیریت مصرف سوخت

دبیر کمیسیون برنامه و بودجه مجلس با بیان این که مجلس در کنار سیاست اصلاح قیمت سوخت پنج راهکار را در راستای مدیریت مصرف سوخت به دولت پیشنهاد کرده است، عنوان کرد: «یکی از مهم‌ترین راهکارها مبارزه با قاچاق سوخت در کشور است.

راهکار دیگر توسعه خودروهای برقی و هیبریدی است. بهروز محبی تنوع سبد سوخت را از دیگر راهکارها در راستای بهینه‌سازی مصرف سوخت دانست.

تونیر!

قیمت‌گذاری دستوری
باید کنار گذاشته شود

زهره سعیدی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «قیمت‌گذاری دستوری با مشکلاتی مواجه است و باید حتماً اصلاح شود. هم‌اکنون انتظار داریم دولت همکاری مطلوبی با مجلس در جهت اجرای مصوبات از جمله واردات خودرو و تحقق اهداف قانونگذار که همانا تأمین رضایت عمومی است، داشته باشد.» این نماینده مردم در مجلس دوازدهم یادآور شد: «متأسفانه مشکل کنونی این است که اختیارات با دولت است، اما پاسخگویی صرفاً با نمایندگان است؛ چراکه دسترسی مردم به آن‌ها بیشتر است.»

با توجه به اظهارات اخیر وزیر صمت در رابطه با آغاز تولید انبوه خودروهای پاک رقم خورد؛

سایپا پرچمدار خودروهای هیبرید در کشور می‌شود



با توجه به محدودیت‌های زیرساختی در توسعه گسترده شارژرهای خودروهای تمام‌برقی، فناوری پلاگین-هیبرید مشابه بسیاری از کشورها، بهترین گزینه برای دوران گذار ارزیابی می‌شود. فناوری‌ای که هم قابلیت استفاده از برق را دارد و هم در صورت نیاز از سوخت فسیلی بهره می‌گیرد؛ بدون آن که راننده را وابسته به شبکه گسترده شارژ کند.

این اقدام سایپا می‌تواند مزایای قابل توجهی برای این شرکت به‌همراه داشته باشد. ورود به‌حوزه هیبریدی، سایپا را در جایگاه پیشرو صنعت قرار می‌دهد، توان رقابتی آن را ارتقا می‌بخشد و برند شرکت را در مسیر فناوری‌های نوین تثبیت می‌کند.

توسعه محصولات کم‌مصرف و سازگار با محیط‌زیست، بازار تازه‌ای برای سایپا ایجاد می‌کند و می‌تواند زمینه‌افزایش سهم این خودروساز در بازار داخلی و حتی صادرات منطقه‌ای را فراهم سازد.

همچنین ورود به‌حوزه هیبریدی موجب افزایش دانش فنی، توسعه خطوط تولید مدرن، ارتقای شبکه تأمین و جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید در بخش قطعات پیشرفته می‌شود.

برای صنعت خودرو نیز این تحول نقطه عطفی محسوب می‌شود. آغاز تولید هیبریدی در داخل کشور می‌تواند صنعت را از وابستگی صرف به خودروهای بنزینی خارج کند، مسیر اصلاح مصرف انرژی را سرعت بخشد و فرصت تازه‌ای برای نوسازی ناوگان کشور فراهم آورد. تولید آریا هیبرید و سایر پروژه‌های مشابه در آینده، می‌تواند فصل تازه‌ای در صنعت خودرو ایران رقم بزند؛ فصلی که در آن شرکت‌های داخلی به‌جای عقب ماندن از موج جهانی، در مسیر فناوری‌های پاک حرکت می‌کنند.

هوا و هزینه‌های انرژی دارد.

سایپا با ورود عملیاتی به این حوزه در موقعیتی قرار گرفته که می‌تواند نخستین تولیدکننده خودروهای هیبریدی داخلی و آغازگر تحول بزرگ در ساختار ناوگان کشور باشد. ورود سایپا به این مسیر در شرایطی انجام می‌شود که کشور با بحران جدی مصرف بنزین و آلودگی هوا مواجه است.

میلیون‌ها وسیله‌تقلیه فرسوده در کشور تردد می‌کنند و این خودروها سهم بزرگی در مصرف سوخت و انتشار آلاینده‌گی دارند.

رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

صنعت خودروسازی در آستانه ورود به مرحله‌ای تازه قرار گرفته و نشانه‌ها حاکی از آن است که سایپا در حال تبدیل شدن به پرچمدار تولید خودروهای هیبریدی در کشور است.

سید محمد اتابک، وزیر صمت اخیراً اعلام کرده است که تا پایان سال خط تولید خودروهای هیبریدی در ایران رونمایی خواهد شد. اظهارنظری که نشان می‌دهد مسیر این بار از سطح برنامه‌نویسی و بیان سیاست‌ها عبور کرده و وارد فاز اجرایی شده است.

در امتداد همین روند، اقدام سایپا در رونمایی رسمی پروژه خودرو پلاگین-هیبرید در اواخر مهرماه امسال، نخستین گام جدی صنعت خودرو برای تولید یک محصول هیبریدی تمام‌عیار در داخل محسوب می‌شود.

رونمایی خودرو آریا پلاگین هیبرید که توانایی پیمایش ترکیبی، مصرف سوخت بسیار پایین و امکان شارژ خانگی را دارد، نشان‌دهنده تغییر نگاه سایپا از طرح‌ریزی به اجراست؛ تغییری که پیامدهای مهمی برای صنعت خودرو و حمل‌ونقل کشور خواهد داشت.

این خودرو در صورت تبدیل شدن به تاکسی ملی، می‌تواند نقطه شروع نوسازی بخش قابل توجهی از ناوگان حمل‌ونقل عمومی باشد؛ ناوگانی که به‌دلیل فرسودگی و مصرف بالای سوخت، سهم بالایی در آلودگی

اینفوگرافشی

Infography

افت درآمد شرکت «رادیاتور ایران»

درآمد آبان‌ماه
میلیارد تومان



میزان افت درآمد
۸ ماهه

۶٪

میزان درآمد ۸ ماهه
میلیارد تومان

1.744

شرکت «رادیاتور ایران» در هشت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت یک‌هزار و ۲۴۴ میلیارد تومان درآمد شده است.

برای چه؟

باید اقدامات فوری
صورت گیرد

محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان پیشنهاد داد که پرداخت نقدی تسهیلات، اصلاح سیاست‌های قیمتی و واگذاری مدیریت خودروسازان به بخش خصوصی سه اقدام ضروری برای جلوگیری از فروپاشی زنجیره تولید است. به‌باور وی قیمت‌گذاری دستوری و مدیریت دولتی از مهم‌ترین دلایل زیان‌انباشته خودروسازان است.

چرا؟

چرا تسهیلات
پرداخت نشده است؟

براساس اظهارات فعالان صنعت قطعه‌سازی، اجرای مصوبه بانک مرکزی منوط به همراهی جدی شبکه بانکی است. مشکل اصلی آن است که بانک‌ها به‌صورت الزام‌آور وارد فرآیند نشده‌اند و تا زمانی که شبکه بانکی به‌عنوان پرداخت‌کننده مستقیم وارد عمل نشود، تسهیلات عملیاتی نخواهد شد.

چند نلند؟

بسته حمایتی ۴۰ همتی
هنوز عملیاتی نشده است

بسته حمایتی ۴۰ همتی که برای عبور صنعت‌خودرواز بحران تأمین قطعه در سطح سیاست‌گذاری نهایی شده، عملاً وارد فاز اجرا نشده است. هر چند مقام‌های مسئول از پیش‌بینی دو منبع ۲۰ هزار میلیارد تومانی خبر داده‌اند، فعالان صنعت قطعه می‌گویند تاکنون حتی یک ریال از این منابع به‌حساب قطعه‌سازان واریز نشده است.

دلبه يك

First gear

بنزین ۳ نرخ‌ی هم نتوانست ترمز تقاضا را بکشد! **حاضر جواب:** کاملاً طبیعی است. ما ملت عاشق هیجانیم. وقتی در ثبت‌نام شرکت می‌کنیم، در واقع داریم آدرنالین تزریق می‌کنیم. چه چیز بی‌هیجان‌انگیزتر از این که بینی «شانس برنده شدن» از احتمال برخورد شهاب‌سنگ به زمین هم کمتر است؟ تازه اگر برنده شوی هم حس فتح قله اورست می‌دهد. جالب این که بنزین چندنرخ‌ی هم نتوانست ترمز این هیجان را بکشد؛ چون مردم فکر کردند شاید نوبت بعدی قیمت‌ها فرق کند و «هیجان مرحله دوم» جذاب‌تر باشد.

تداوم نوسان بازار خودرو با عقب‌نشینی وارداتی‌ها و رشد قیمت مدل‌های داخلی و مونتاژی

حاضر جواب: بازار خودرو مثل یک رقص تانگو شده؛ یک قدم وارداتی‌ها عقب، دو قدم داخلی‌ها جلو! فقط موسیقی کمی تداست و مردم وسط رقص‌هی می‌پرسند: «بالاخره کی می‌خوای آروم بگیری؟» البته نوسان برای بازار خودرو مثل نمک برای آش است؛ اگر نباشد مردم تعجب می‌کنند و می‌گویند: «حتماً چیزی شده که قیمت تکان نخورده!»

موتورسیکلت‌های فرسوده، عامل پنهان آلودگی هوای تهران

حاضر جواب: این موتورسیکلت‌ها آن قدر پنهان هستند که اگر بخواهند فیلم «مامور مخفی» بسازند، قطعا از آن‌ها استفاده می‌کنند. شما صدای‌شان را می‌شنوی اما نمی‌بینی‌شان. وقتی هم که از کنار آدم رد می‌شوند، یک اب‌ری از چیزهایی که بهتر است اسمش را ندانیم ایجاد می‌کنند. تسهیلات اگر بیاید، شاید نسل جدیدی از موتور‌ها داشته باشیم که وقتی گاز می‌دهند، به جای دود، مثلاً بوی وانیل بدهند. بالاخره امید که باید داشت!

سازمان استاندارد واردات پرادو و لندکروز را به ایران تایید کرد

حاضر جواب: این خبر مثل همان لحظه است که بچه‌ها در کلاس می‌فهمند قرار است بستنی بخری. همه ذوق می‌کنند اما می‌دانند شاید نوبت‌شان نشود! البته پرادو و لندکروز مهمان‌های جذابی هستند، فقط امیدواریم وقتی وارد شدند، با قیمت‌شان کاری نکنند که مردم فکر کنند شاید بهتر است با اسکوتر برقی ادامه دهند.

بازار خودرو در گرداب نوسان ارز و سیاست‌های ناکارآمد

حاضر جواب: واقعاً بازار خودرو مثل ماشین رفته داخل گل شده؛ هر چقدر گاز می‌دهی بیشتر فرو می‌رود. فقط فرقی این است که در این حالت، صدای «وووو» موتور تبدیل شده به «ترخ ارز اعلام شد». البته مردم هم تجربه پیدا کرده‌اند؛ تادار تکان می‌خورد، می‌گویند: «ماشین رو روشن کن، باید قیمت‌ها رو دوباره چک کنیم!»

واردات خودرو باید با جدیت بیشتری دنبال شود

حاضر جواب: ما هم همین را می‌گوییم. حتی پیشنهاد می‌کنیم برای جدیت بیشتر، واردات را صبح‌ها یا جای شروع کنند. با یک زنگ خطری نصب شود که هر وقت جدیت پایین آمد، آژیر بکشد و بگوید: «لطفاً کمی واردات را جدی‌تر بگیرید!» طنز ماجرا این است که مردم وقتی می‌شنوند «باید جدی‌شود»، دقیقاً نمی‌دانند این جدیت از چه نوعی است؛ اداری؟ ورزشی؟ باز همان نوعی که سر جلسه امتحان داریم؟



الگو برداری «شیائومی» از تسلا

«مدیر عامل شیائومی فاش کرد که این شرکت برای ساخت شاسی بلند جدید خود، سه دستگاه تسلا مدل ۷ را کاملاً اوراق و بررسی کرده است. لی چون، مدیر عامل شیائومی در یک رویداد زنده اعتراف کرد که این شرکت برای درک رموز موفقیت تسلا و توسعه شاسی بلند جدید خود یعنی YU7، سه دستگاه تسلا مدل ۷ را خریداری و به طور کامل کالبدشکافی کرده است. این غول فناوری چینی با این اقدام، رویکرد شفاف و جسورانه خود برای رقابت در بازار شلوغ خودروهای برقی را آشکار ساخت. لی چون با تحسین محصول رقیب، مدل ۷ را خودرویی بسیار برجسته خواند و حتی در مقایسه‌ای رودررو، آن را در کنار YU7 به نمایش گذاشت. این حرکت نشان می‌دهد که شیائومی به جای

بخش سفارشی‌سازی ویژه پورشه موسوم به زوندروونش (Sonderwunsch) بار دیگر هنر و توانایی خود را با معرفی یک نمونه منحصر به فرد نمایان کرد. این خودرو خاص، پورشه ۹۱۱ کارراتی فورموسا نام دارد که برای ادای احترام به طبیعت و مناظر خیره‌کننده تایوان طراحی شده است. پورشه ۹۱۱ کارراتی فورموسا تنها در یک نسخه به تولید می‌رسد و در اصطلاح تک‌ساخت است. این خودرو نامش را از لقب تایوان در قرن شانزدهم به معنای «جزیره زیبا» گرفته است. پورشه در این مدل مشخصات فنی محبوب مدل کارراتی را با ظاهری هنری و الهام گرفته از طبیعت تلفیق کرده است. طراحی بیرونی پورشه ۹۱۱

کارراتی فورموسا بازتابی از جغرافیای تایوان است. رنگ بدنه این خودرو آبی متالیک ایپانما است که تداعی‌کننده آب‌های اقیانوس آرام در اطراف جزیره است. جزئیاتی به رنگ خاکستری متالیک سوزو کاروی لوگو عقب، حاشیه شیشه‌ها و تیغه‌های درب موتور کار شده که نمادی از صخره‌های ناهموار و سواحل شرقی تایوان است. برای پورشه ۹۱۱ کارراتی فورموسا از رنگ‌های مدل ار اس اسپایدر استفاده شده است که با ترکیب رنگ خاکستری متالیک و وانادیوم، هماهنگی کاملی با سایر اجزای بدنه دارند.



لکسوس «RX» به جای هیبرید معمولی، پلاگین شد



لکسوس برای سال ۲۰۲۶، مدل محبوب RX را دستخوش تغییراتی جدی کرده است. در کنار فیس لیفت جزئی، اکنون تیپ پلاگین هیبرید جدید لکسوس RX در دسترس مشتریان قرار گرفته است. این تیپ که با نام RX 450h+ لاکچری شناخته می‌شود، تجهیزات استاندارد بیشتر و قیمت مناسب‌تری دارد. تیپ جدید RX 450h Luxury با قیمت ۱۰۵ هزار و ۳۵۰ دلار در استرالیا عرضه می‌شود. این تیپ ۱۸ هزار و ۳۰۰ دلار ارزان‌تر از نسخه فول آپشن اسپرت لاکچری است. البته RX 450h+ از RX 350h لاکچری ۸ هزار و ۱۵۰ دلار گران‌تر است. در ازای این افزایش قیمت، آپشن‌های ارزشمندی

همچون سیستم تعلیق تطبیقی، سارنوف پانوراما، هداپ دیسپلی، روکش چرم طبیعی و صندلی‌های مجهز به گرم‌کن و سردکن را دریافت خواهید کرد. تمامی مدل‌های لکسوس RX که از سپتامبر ۲۰۲۵ به بعد تولید شده‌اند، تغییرات زیر را تجربه خواهند کرد؛ بهبود آونومی کابین و عملکرد دکمه‌های لمسی روی فرمان و سیستم تهویه مطبوع در پاسخ به انتقادات کاربران بهبود یافته است و شارژر بی‌سیم تلفن همراه اکنون در تمام تیپ‌ها به صورت استاندارد عرضه می‌شود.

افزایش حجم فروش هم جوابگوی سقوط ۷۰ درصدی سودآوری نبود؛

تداوم بحران اقتصادی صنعت خودرو در ابعاد جهانی



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«صنعت خودرو جهان طی سال جاری میلادی وارد مرحله‌ای شده که بسیاری آن را «دوران تناقض‌ها» می‌نامند؛ دورانی که در آن آمار فروش بالا می‌رود؛ اما شاخص‌های سودآوری سقوط می‌کنند. این وضعیت نه تنها برای شرکت‌های بزرگ اروپایی و آمریکایی، بلکه برای برندهای آسیایی نیز به چالشی جدی تبدیل شده است. در ظاهر، بازار جهانی خودرو پربرونق‌تر از همیشه به نظر می‌رسد؛ خیابان‌ها مملو از مدل‌های جدید هستند و کارخانه‌ها با ظرفیت بالا فعالیت می‌کنند. اما پشت این تصویر پرزرق و برق، واقعیتی نهفته است که کمتر به چشم می‌آید: کاهش حاشیه سود و فشار بی‌سابقه بر ساختار مالی خودروسازان. این تناقض، پرسش‌های مهمی را پیش روی تحلیلگران و فعالان بازار قرار داده است. آیا افزایش فروش می‌تواند به‌تنهایی نشانه سلامت صنعت باشد یا باید به شاخص‌های سودآوری و توان سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین توجه بیشتری داشت؟ در شرایطی که رقابت قیمتی به‌ویژه در آسیا شدت گرفته و هزینه‌های تولید در اروپا و آمریکا به‌افزایش است، آینده صنعت خودرو بیش از هر زمان دیگری به توانایی شرکت‌ها در مدیریت این فشارها وابسته خواهد بود.



نسبت رشد نکرده است. این رقابت شدید باعث شده میانگین قیمت هر خودرو در جهان از ۳۸ هزار و ۸۴ دلار در سال گذشته به ۳۶ هزار و ۷۴ دلار کاهش یابد. در این چشم‌انداز تیره، تنها سه شرکت موفق به افزایش سود خالص خود شدند که شامل سوزوکی و فراری هریک با ۹ درصد و بی‌وای‌دی با ۲ درصد رشد می‌شود. اما فراری داستان دیگری دارد. این برند شهیر ایتالیایی با حاشیه سود خالص شگفت‌انگیز ۲۳.۴ درصد، به‌ازای فروش هر خودرو، سودی معادل ۱۳۸ هزار و ۷۶۴ دلار کسب می‌کند. این رقم در حالی است که میانگین سود خالص کل صنعت به‌ازای هر خودرو، تنها ۷۰۶ دلار است. این مقایسه به‌خوبی نشان می‌دهد که بازار خودروهای لوکس و خاص، دنیایی کاملاً متفاوت از بازار خودروهای انبوه دارد. آینده صنعت خودرو به‌شدت نامشخص به نظر می‌رسد و تحلیلگران معتقدند تا زمانی که مقررات انعطاف‌پذیرتری در اروپا حاکم نشود، سیاست‌های تجاری در آمریکا شفافیت نیابد و جنگ قیمت‌ها در چین به پایان نرسد، این بخش همچنان با چالش‌های جدی دست و پنجه نرم خواهد کرد.

تلاش برای کاهش اثرات جنگ اقتصادی
سقوط سود صنعت خودرو جهانی در نیمه نخست سال

استلانتیس و نیسان بیشترین آسیب را دیده‌اند و سودآوری آن‌ها به شدت کاهش یافته است. در مقابل، برندهای لوکس مانند فراری، پورشه و جگوار -لندروور توانسته‌اند با حفظ حاشیه سود بالا، از این بحران تاحد زیادی مصون بمانند. فراری از تغییر سود خالص ۲۳.۴ درصدی و سود بیش از ۱۳۸ هزار دلار به‌ازای هر خودرو، نمونه‌ای روشن از تفاوت میان بازار انبوه و بازار خاص است. این شکاف نشان می‌دهد که آینده صنعت خودرو ممکن است بیش از گذشته به سمت دو قطبی شدن حرکت کند: خودروهای ارزان قیمت برای بازارهای انبوه و خودروهای لوکس با سود بالا برای مشتریان خاص.

از منظر جهانی، بحران سودآوری صنعت خودرو بازتابی از تغییر توازن قدرت است. چین با افزایش تولید و صادرات، جایگاه خود را به عنوان بازیگر اصلی تثبیت کرده و شرکت‌های غربی را به عقب رانده است. ادامه این روند می‌تواند نقشه بازار جهانی را تغییر دهد و بسیاری از خودروسازان سنتی را به سمت اتحادهای استراتژیک یا خروج از برخی بازارها سوق دهد. در همین حال، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین مانند خودروهای برقی و هوشمند، بیش از پیش به یک ضرورت بدل شده است. سیاست‌های تجاری نیز به پیچیدگی اوضاع افزوده‌اند. تعرفه‌های آمریکا و عدم شفافیت در مقررات واردات، همراه با افزایش هزینه‌های انرژی، چشم‌انداز سودآوری را تیره‌تر کرده است. تحلیلگران معتقدند تا زمانی که جنگ قیمت در چین پایان نیابد و سیاست‌های تجاری انعطاف‌پذیرتر نشوند، صنعت خودرو همچنان با چالش‌های جدی دست و پنجه نرم خواهد کرد.

در نهایت، سقوط سود صنعت خودرو در سال ۲۰۲۵ تنها یک آمار اقتصادی نیست؛ بلکه نشانه‌ای از تغییرات عمیق در ساختار رقابت جهانی است. اگر خودروسازان نتوانند میان فشار قیمت، نیاز به نوآوری و سیاست‌های تجاری متغیر تعادل برقرار کنند، بحران کنونی می‌تواند به بازتعریف کامل مسیر آینده این صنعت منجر شود. آینده صنعت خودرو جهانی بیش از هر زمان دیگری نیازمند تعادل میان رقابت قیمتی، نوآوری فناورانه و سیاست‌های تجاری شفاف است؛ تعادلی که تعیین خواهد کرد کدام شرکت‌ها در این بازار پر آشوب باقی می‌مانند و کدام یک از صحنه خارج خواهند شد.



کشیده‌تر و پهن‌تر شده است. مرسدس طول بدنه را ۴۸۱ میلی‌متر افزایش داده و به ۴۷۳۳ میلی‌متر رسانده، در حالی که عرض خودرو ۲۷ میلی‌متر بیشتر شده و به ۱۸۶۱ میلی‌متر رسیده است. ارتفاع این کراس‌اوور سه‌دریغه ۱۴ میلی‌متر کاهش یافته و به ۱۶۸۷ میلی‌متر رسیده و فاصله بین دو محور آن نیز با افزایش ۶۰ میلی‌متری، اکنون ۲۸۸۹ میلی‌متر است. نتیجه این افزایش ابعاد آن است که صرف‌نظر از محل نشستن، فضای سر و پا اندکی بیشتر شده است.

دو صندلی عقب می‌توانند سر نشینانی تا قد ۱.۷۱ متر را در خود جای دهند، بنابراین ردیف سوم صرفاً برای کودکان نیست. نه بامو و نه آئودی در این کلاس خودروی برقی هفت‌نفره ارائه نمی‌دهند و این موضوع به مرسدس اجازه می‌دهد خریدارانی را جذب کند که به ردیف سوم نیاز دارند اما نمی‌خواهند کلاس بالاتری از محصولات را خریداری کنند. تشخیص نسخه‌های برقی و بنزینی از یکدیگر چندان آسان نخواهد بود، زیرا این برند لوکس آلمانی در حال ادغام زبان‌های طراحی مجزای خود است. مرسدس با ایجاد تغییرات ظریف، عمدتاً در طراحی جلو پنجره، برای تمایز مدل‌های برقی از نمونه‌های درون‌سوز، تا حدی از رویکرد BMW الگو برداری کرده است.

۶۰ میلادی، تصویری از عصر جدید حمل و نقل را به نمایش می‌گذارد. فرم عجیب بدنه این خودرو همراه با نورهای نوری در جلو و عقب، به فضایی پیمایی چرخدار شباهت دارد. برخلاف برداشتی که از تیزرها شده بود، نمی‌توان این ویژگی را در رده خودروهای لیفت‌ترک قرار داد. البته فعلاً نمی‌توان درباره طرح نهایی این کانسپت اظهار نظر کرد. در فضای داخلی کیا و یژن متا توریسمو با طراحی عجیب‌تر از بدنه رویه‌رو هستیم، که فرمان D-شکل عریض، نمایشگر مستطیلی با عرض بسیار کم و دو نمایشگر مجازی روی شیشه برای راننده و سرنشین را به همراه دارد. امتداد زیر آن رنجی راننده به یک جوی استیک می‌رسد که می‌تواند برای عملکردهای مختلف از جمله انتخاب حالت رانندگی، مورد استفاده قرار بگیرد.

هفته پیش و با انتشار چند تیزر توسط کیا، همگان انتظار داشتند یک خودروی سدان فست‌بک به عنوان جانشین استینگر رونمایی شود. اما حالا و با معرفی کیا و یژن متا توریسمو به عنوان هدیه تولد ۸۰ سالگی کیا برای خودش، به نظر می‌رسد که از استینگر جدید خبری نیست. شرکت صنعتی Kyungsung Precision تقریباً ۸۱ سال پیش تأسیس شد. البته نام کیا اولین بار در سال ۱۹۵۲ مورد استفاده قرار گرفت. این شرکت تا مدت‌ها فقط به ساخت دوچرخه، موتورسیکلت و کامیون مشغول بود اما در سال ۱۹۷۴، یک خودروی چهار چرخ محرک را عرضه کرد. کیا و یژن متا توریسمو یک کانسپت آینده‌نگر است که در بدنه و فضای داخلی، مجموعه‌ای از خطوط زاویه‌دار را به نمایش می‌گذارد. کیا اعتقاد دارد که این خودرو ضمن اشاره به مدل‌های GT دهه





سوپر اسپرت جذاب و هیجان انگیز «لانزانتِه»

«لانزانتِه» با رونمایی از ۵۹-۹۵، یک سوپر اسپرت سه نفره ۱٫۳ میلیون پوندی، قصد دارد تعریفی نو از یک خودروی روزمره و هیجان انگیز ارائه دهد. در دنیای سوپر اسپرت ها، گاهی نام هایی ظهور می کنند که می توانند معادلات را بر هم بزنند. لانزانتِه شرکت بریتانیایی مشهور که به خاطر تبدیل سوپر کارهای مخصوص پیست به نمونه های جاده ای شهرت دارد، با معرفی سوپر کار ۵۹-۹۵ وارد قلمرو جدیدی شده است. این مدل ۱٫۳ میلیون پوندی فقط یک خودروی سریع نیست، بلکه تلاشی جسورانه برای ترکیب روح مسابقات افسانه ای مکلارن F1 با قابلیت استفاده روزمره است. نام این خودرو خود داستانی شنیدنی دارد. عدد ۹۵ به سال ۱۹۹۵

اشاره می کند؛ یعنی سالی که مکلارن F1 GTR با شماره ۵۹ توانست در مسابقه طاق فرسای ۲۴ ساعته لمان به قهرمانی برسد. لانزانتِه با این نام گذاری، ادای دین عمیقی به این پیروزی تاریخی کرده و DNA آن خودرو و مسابقات را در کالبد محصول جدید خود دمیده است؛ اما برگ برنده اصلی لانزانتِه ۵۹-۹۵، طراحی داخلی منحصر به فرد آن است. این خودرو همانند مکلارن F1 افسانه ای، دارای سه صندلی است که راننده در مرکز و دو سرنشین دیگر در طرفین و کمی عقب تر از او قرار می گیرند. این چینش نه تنها تجربه رانندگی بی نظیری را خلق می کند، بلکه چالشی بزرگ را پیش روی طراحان قرار داده است.

۱۱۹ هزار و ۳۹۲ نفر برای عرضه جدید وارداتی ها صف کشیدند؛

ری را در بازار آزاد تا ۹۰ میلیون تومان گران شد



در حالی روز گذشته نتایج قرعه کشی دور جدید عرضه خودروهای وارداتی اعلام شد که در این مرحله ۱۱۹



هزار و ۳۹۲ نفر اقدام به وکالتی کردن حساب خود کردند. مقایسه این عدد با مرحله مشابه در مردادماه که با مشارکت بیش از ۹۵ هزار نفر برگزار شد، از رشد بیش از ۲۵ درصدی تقاضا حکایت دارد.

تحلیل ها نشان می دهد تعیین تکلیف تعرفه واردات پس از ماه ها بالاتکلیفی، همراه با نااطمینانی های سیاسی و اقتصادی که چشم انداز قیمت ها را مبهم کرده، دو محرک اصلی افزایش استقبال مصرف کنندگان از این دوره بوده اند. بعد از ماه ها اختلاف میان مجلس و دولت بر سر تعرفه خودروهای وارداتی، سرآخر نمایندگان با مدل پیشنهادی دولت در آبان ماه موافقت کردند. به این ترتیب، تعرفه واردات خودرو سواری به صورت پلکانی از ۲۰ تا ۱۶۵ درصد براساس حجم موتور تعیین شد؛ اما همان طور که عنوان شد گزینه دیگری که استقبال از خودروهای وارداتی را افزایش داده، نااطمینانی نسبت به تداوم واردات خودرو است. آنچه مشخص است درآمدهای نفتی و ارزی کشور زیر سایه بازگشت تحریم های سختگیرانه شورای امنیت با کاهش محسوس و نوسانات شدید روبه رو شده و این امر نااطمینانی نسبت به تداوم روند واردات خودرو را بیش از پیش تشدید کرده است. تغییر رفتار خریداران از انتظار برای ثبات نرخ ارز و روشن شدن وضعیت عرضه به تمایل به خرید فوری، از اثرات مستقیم این فضای مبهم اقتصادی است. مجموع این تحولات، چشم انداز بازار وارداتی را در کوتاه مدت مبهم و وابسته به تصمیمات بین المللی و داخلی کرده است. نکته قابل توجه دیگر در دور جدید عرضه خودروهای وارداتی آن است که با وجود رشد تقاضا، از بین تمام افرادی که حساب خود را وکالتی کرده اند، ۹۴ درصد یعنی ۱۱ هزار و ۴۷۳ نفر در نهایت با مراجعه به سامانه یکپارچه، ثبت اولویت انجام داده و خودرو مورد نظر خود را انتخاب کرده اند. این در حالی است که تنها ۴ هزار دستگاه خودرو در این مرحله عرضه شده است؛ رقمی که نسبت به مردادماه کاهش ۸ هزار دستگاهی را نشان می دهد.

بر این اساس، شانس برنده شدن برای متقاضیان به حدود ۳۶ درصد می رسد؛ به بیان ساده تر، از هر ۱۰۰ نفر ثبت نام کننده تنها ۳۶ تا ۴ نفر موفق به دریافت خودرو خواهند شد. بدین ترتیب، برای نخستین بار خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی سی در سامانه عرضه خودروهای وارداتی رونمایی شده و توجه بازار را به خود جلب کرده اند. حضور خودروهای مانند تویوتا پرادو و تویوتا لند کروز که در دسته خودروهای شاسی بلند لوکس و بزرگ قرار دارند، نشان می دهد سیاست گزار تلاش کرده تنوع مدل ها را افزایش دهد و هم زمان پاسخگوی بخشی از تقاضای مشتریان علاقمند به خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی سی باشد.

اما در مرحله ای که ثبت نام آن در ۲۷ تا ۳۰ مهر ماه برگزار شد، برخلاف انتظار تنها ۲ مدل خودرو چینی در فهرست عرضه قرار گرفتند که به گفته فعالان بازار با انتظارات و

سلاقی متقاضیان همخوانی چندانی ندارد. بر اساس این گزارش، اسامی منتخبان اولیه حداکثر تا امروز در سامانه اعلام خواهد شد و برندگان این مرحله پس از صدور اطلاعیه از جانب شرکت ها، تنها ۵ روز کاری فرصت دارند نسبت به تکمیل وجه خود اقدام کنند. در ضمن، آن گونه که اعلام شده، در صورت عدم واریز وجه در مهلت مقرر، اسامی افراد ذخیره طی چرخه های بعدی جایگزین خواهند شد تا تمامی ظرفیت خودروهای عرضه شده تکمیل شود.

این در حالی است که سازمان ملی استاندارد ایران مجوز لازم و گواهی تایید نوع دو مدل لند کروز سری ۳۰۰ و پرادو J250 از برند تویوتا را که توسط برساوش وارد شده اند، پس از ۱۲ سال صادر کرد. در نتیجه این دو مدل به زودی روانه بازار می شوند. خبرهای منتشر شده از سوی شرکت های مختلف در رابطه با آزادسازی واردات لند کروز و پرادو در ماه های اخیر حواشی زیادی برای خودروهای وارداتی جدید و روند عرضه آن ها به وجود آورد. این حواشی موجب شد عده ای مانع عرضه چنین محصولاتی در بازار ایران شوند تا مبادا منافعیشان به خطر بیفتد. با این وجود اما مجوزهای لازم، یکی پس از دیگری در حال صادر شدن هستند تا به زودی و در آینده ای نزدیک شاهد عرضه و فروش رسمی محصولاتی مانند لند کروز، پرادو، پاترول، سوپرا و... باشیم. به دنبال این قضیه هم اکنون مشخص شده که شرکت برساوش توانسته مجوزهای لازم را از سازمان استاندارد ملی ایران نظیر گواهی تایید نوع کسب کند تا خودروهایش یک قدم دیگر به عرضه و فروش نزدیک شوند.

تداوم رشد بهای خودرو در بازار خودروهای داخلی روز گذشته، رشد بهای چشمگیر ۳ تا ۹۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ری (۱۴۰۴) با ۹۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۴۵ میلیون تومان، شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴) با ۵۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۰۸ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۳۲ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۰۵ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۵۷۰ میلیون تومان، رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۲۷ میلیون تومان افزایش ۹۹۳ میلیون تومان و کوئیک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۱۸ میلیون تومان افزایش ۷۳۸ میلیون تومان خرید و فروش شدند. همچنین خودروهای مونتاژی رشد بهای ۳۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که لوکانو L8 (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۵۵ میلیون تومان، هایما S5 پرو (۱۴۰۴) با ۸۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، فیدلیتی الیت تیپ یک پنج نفره (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان و کی ام سی ایگل ۱، ۱ لیتر (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۴۴۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و فولکس تی راک ۱، ۵ لیتری توربو (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان رسید.

همان خودرویی که خانواده به آن نیاز دارد!



حرکت کرد و در جاده می شود از قدرت آن لذت برد. انتقال نیرو و مثل گفت و گویی هماهنگ میان راننده و خودرو بدون مکث انجام می شود. سیستم تعلیق مولتی لینک تعادل خودرو را در پیچ ها حفظ می کند؛ سکوت کابین حاصل عایق بندی لایه به لایه کف و درهاست و استفاده از فولاد مقاوم در ساختار بدنه باعث شده ایمنی و استحکام کاملاً واقعی باشد.

جمع بندی: معنا در حرکت

ایکس ۷۷ پرچمدار MVM فقط یک خودرو نیست؛ یک تجربه مشترک است بین تکنولوژی، زیبایی و اطمینان. این خودرو ثابت کرده مهندسی، وقتی با درک از نیاز مشتری ترکیب شود، به هنر تبدیل می شود. در زمانی که انتخاب باز یاندو اعتماد کم، ایکس ۷۷ نه با شعار، بلکه با دوامش خودش را معرفی می کند.

خودرویی برای خانواده هایی که هنوز به سادگی زیبایی، به معنادر حرکت و به غرور در سکوت باور دارند. این همان چیزی است که خانواده تو به آن نیاز دارد.



می زند، پدر دست روی فرمان دارد و کودکی در صندلی عقب آرام خوابیده؛ صحنه ای از هماهنگی، شبیه کمپینی از یک برند مد که به جای لباس، حس زندگی را می فروشد؛ زیبایی این ماشین در نمایش نیست، در ماندن است؛ در روز هایی که می گذرد و هنوز حس نبودن دارد.

هوش آرام، قدرت پیوسته

پشت ظاهر آرام ام وی ام ۷۷، سیستمی از دقت و هوش پنهان است. آدارهای جلو و عقب در هماهنگی با دوربین اصلی پشت آینه جلو، مسیر رانه فقط می بینند، بلکه پیش بینی می کنند. سیستم های کمکی نظیر کروز کنترل هوشمند، دستیار حفظ خودرو بین خطوط (LKA) و هشدار بر خور جلو (FCW) با دقتی بالا طراحی شده اند تا تصمیم های تورا کامل کنند، نه جایگزین شان شوند.

قلب تپنده ایکس ۷۷ پیشرفته ۱، ۵ لیتری توربو است که با گیربکس ۶ سرعته دو کلاچه تر (DCT) ترکیب شده و این ترکیب معنایش این است: پاسخ سریع تر، رانندمان بالاتر و مصرف کمتر. در شهر می شود نرم و بی صدا

تصادف ها پشت می ایستد؛ هر کدام حس اطمینان بخش برای پیدایش لیختندی روی لب خانواده است.

جذابیتی که دوام دارد

در دنیای امروز، فشن فقط لباس نیست؛ روشی است برای زیستن و ایکس ۷۷ همان تلاقی ایده آل میان زیبایی، عملکرد و دوام است. این ظاهر برای شما تازگی دارد، رخی که تاکنون جایی ندیدید. خطوط بدنه اش پیوسته اند و تناسب حجم بدنه با زاویه ستون هاس قدرت را همراه با وقار نگه می دارد؛ خودرویی که ظاهر آن مثل پوششی سفارشی برای خانواده ای مدرن است در شهری که به سرعت کهنه می شود، ایکس ۷۷ لباسی برای به روز بودن است. از جلو پنجره شکوهمند با مضای همیشگی ام وی ام تا رنگ های آلومینیومی ۱۸ اینچی، هر جزئی یادآور ظرافت طراحی شرقی است که حالاد خیابان های امروز حضور دارد. اما فراتر از فرم، ایکس ۷۷ فلسفه ای از سبک زندگی شهری هوشمند را با تاب می دهد؛ خانواده ای که بین سکوت آپارتمان و شلوغی شهر تعادلی تازه پیدا کرده اند. مادر کنار پنجره لیخند

در میان روز های پرفروا آمد، جایی که جهان مدام در تغییر است، خانواده هنوز همان نقطه ثابتی است که همه چیز از آن معنا می گیرد. میان صداها و مسیر های شلوغ، تنها چیزی که ارزش حرکت دارد، آرامشی است که باید با اطمینان و پایداری همراه باشد.

اگر قرار است وسیله ای جهان کوچک خانواده را در مسیر به حرکت در آورد، باید از جنس امنیت باشد. ام وی ام ایکس ۷۷ دقیقاً با همین فلسفه ساخته شده؛ خودرویی بزرگ و جادار که به اندازه یک خانه حس آرامش می دهد. صندلی های جلو و عقب با طراحی ارگونومیک و مجهز به سردکن و گرم کن، صندوقی که برای سفرهای خانوادگی بی بهانه است و سکوتی که در دل کابین جاری است، نشان می دهد آرامش لزوماً توقف نمی آید و گاهی باید حرکت کرد.

درون این خودرو، کنار زیبایی و جزئیات ظریف، حس امنیت موج می زند؛ از مجموعه شش کیسه هوای ایمنی تا رادارهای مختلف که همیشه چند قدم از نگاه توجلو تر هستند. سیستم پایش نقطه کور، رادار کمکی در شرایط ترافیک، ترمز خودکار در شرایط اضطراری و شاسی با کیفیتی که در



طراحی صندلی جدید کودک

صندلی مخصوص کودک (ISOFIX) از سال ۲۰۰۵ میلادی به صورت استاندارد در انواع خودرو به کار گرفته می‌شود. این نوع صندلی طوری طراحی شده که بدن کودک را به بهترین شکل ممکن در بر می‌گیرد تا ایمنی وی به خوبی حفظ شود. اما طراح فرانک استفتسنسون که مدتی در کمپانی مبنی مشغول به کار بوده، در جدیدترین ایده پردازی خود از یک صندلی جدید مخصوص کودک رونمایی کرده که به لحاظ ارگونومی نسبت به سایر صندلی‌های مخصوص کودک راحت‌تر و ایمنی‌تر است.

بالتری را برای کودکان بهار مغان می‌آورد. البته ناگفته نماند که استفتسنسون درباره این صندلی می‌گوید: «صندلی جدید کودک به گونه‌ای طراحی شده است که تمام بدن وی را در بر می‌گیرد. این مساله سبب می‌شود در زمان ایجاد شتاب منفی مانند حالت تصادف، کودک در جای خود ثابت بماند و ایمنی کودک در سطح بالاتری قرار بگیرد. در واقع تلاش ما بر این بوده که ایمنی و سلامت کودک هر چه بیشتر حفظ شود و ارگونومی وی در سطح بالاتری نسبت به سابق قرار بگیرد.»

مشخصات فنی «ایگل» هیبرید کرمان موتور منتشر شد؛

سدان هیبرید ملی وارد بازار می‌شود



اثر گذار بوده است. در مقابل استفاده از فرمان برقی هندلینگ خودرو را به خوبی بهبود بخشیده است. با در نظر گرفتن این مهم که میزان مصرف سوخت همواره برای مالکان خودرو مهم بوده، ایگل هیبریدی با توجه به سیکل NEDC به صورت ترکیبی کم‌تر از ۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر بنزین می‌سوزاند. این عددی نظیر است. از سوی دیگر یکی از امکانات رفاهی این سدان هیبریدی کرمانی‌ها داشتن سه حالت رانندگی اکو، نرمال و اسپرت است. ناگفته نماند که به لطف وجود موتور برقی بالاترین میزان توان و گشتاور را در اختیار راننده می‌گذارد تا به خوبی پاسخگوی نیاز وی باشد

ایده‌آل ۱۰۰۰ کیلومتری را دارد. از آن جاکه شرایط جوی کشورمان همواره در روند کاری و عملکرد خودروهای هیبریدی و برقی تاثیر گذار است، به لطف استفاده از باتری لیتیوم نیکل-منگنز-کبالت اکسید که دارای ساختار هواخنک است، شاهد عملکرد عالی از این خودرو هستیم. همچنین ایگل هیبریدی از نظر سیستم تعلیق در سطح خوبی قرار دارد که در محور جلو از سیستم مک‌فرسون مستقل و در محور عقب از میل پیچشی بهره گرفته شده است.

ناگفته نماند که سایز تایرهای ۲۰۵/۵۵/۱۶ پینگ ۱۶ اینچی آلومینیومی در سواری با کیفیت بسیار

کرمان موتور به تازگی جزئیات فنی نسخه هیبرید محصول بومی خود را با نام KMC EAGLE HEV منتشر کرد. سدان ملی هیبریدی، بخشی از برنامه توسعه محصولات پاک و کم‌مصرف شرکت کرمان موتور است که در حال حاضر مراحل نهایی تست و آزمون‌های استاندارد را پشت سر می‌گذارد. نسخه هیبرید ایگل، با کاهش بیش از ۳۰ درصدی در مصرف سوخت (در چرخه رانندگی NEDC) نسبت به نسخه بنزینی، توانایی پیمایش نزدیک به هزار کیلومتر با یک بار سوخت‌گیری فراهم می‌کند که افزایش چشم‌گیر رانندگی می‌دهد. همچنین با توجه به قوای محرکه این خودرو، در چرخه‌های شهری و ترافیک، کاهش مصرف سوخت به مراتب بیش‌تر خواهد بود. شتاب‌گیری، پاسخ‌دهی پدال گاز و سروصدای موتور نیز در این نسخه به طرز قابل توجهی بهبود یافته‌اند. خودرو کی‌ام‌سی ایگل هیبرید بر پایه پلت‌فرم اختصاصی PS1 کرمان موتور طراحی و توسعه یافته است؛ این موضوع یکی از مزیت‌های مهم این خودرو به شمار می‌رود. شرکت کرمان موتور به دلیل در اختیار داشتن دانش کامل فنی این پلت‌فرم، توانسته است سه نوع محصول شامل نسخه بنزینی، هیبریدی و تمام‌برقی را روی یک پلت‌فرم مشترک توسعه دهد. این امر نشان‌دهنده توانمندی علمی و مهندسی کرمان موتور در طراحی و توسعه فناوری‌های نوین و سازگار با نیازهای بازار و محیط‌زیست است. در توسعه محصول هیبریدی جدید کرمان موتور، تغییرات گسترده‌ای در سیستم‌های مختلف خودرو شامل بدنه، قوای محرکه، سیستم‌های خنک‌کاری، تعلیق، ترمز، شبکه، برق و الکترونیک نسبت به نمونه بنزینی اعمال شده است.

موتور احتراقی ۱.۵ لیتری جدید (DHE) از نوع تنفس طبیعی جایگزین موتور قبلی شده و ضمن کاهش قابل توجه انتشار آلاینده‌های زیست‌محیطی مانند دی‌اکسید کربن، امکان دستیابی به استاندارد آلایندگی یورو ۶ را فراهم می‌کند.

مشخصات فنی کی‌ام‌سی ایگل هیبرید

همچنین یک گیربکس اختصاصی هیبرید (DHT) جایگزین نمونه CVT به کار رفته در نمونه بنزینی شده است. گیربکس DHT ایگل هیبرید شامل دو موتور -ژنراتور بوده و موتور برقی این خودرو حداکثر توان ۱۶۰ کیلووات و ۲۸۰ نیوتون‌متر گشتاور را تولید می‌کند. ظرفیت‌بک بنزین ایگل هیبریدی ۴۵ لیتر و باتری ولتاژ بالای طراحی شده برای این خودرو، ظرفیتی در حدود ۱.۸ کیلووات-ساعت دارد. این باتری با امکان شارژ و بازدهی سریع در شرایط مختلف رانندگی، ضمن کمک به کاهش مصرف سوخت، توان حرکتی چشم‌گیری در شتاب‌گیری‌های لحظه‌ای فراهم خواهد کرد. از دیگر ویژگی‌های این خودرو می‌توان به راهاندازی سریع، نرم و بی‌لرزش موتور احتراقی، قابلیت رانندگی با یک پدال (One Pedal Driving)، امکان بکارگیری سیستم تهویه مطبوع در زمان خاموشی موتور، بازیابی انرژی ترمز، ترمز پارک برقی، سیستم مالشی مدا ۱۰ اینچی و نمایشگر نسل جدید با امکانات ارتقاء یافته اشاره کرد. خودرو KMC EAGLE HEV به دلیل مصرف سوخت کمتر و عدم نیاز به زیرساخت گسترده شارژ، بهترین انتخاب برای کشورهایی با شبکه محدود ایستگاه شارژ خواهد بود. ترکیب فناوریانه و پیاده‌سازی هماهنگ سیستم‌های مختلف در محصول جدید، در کنار کالیبراسیون مطابق با ذائقه رانندگی، شرایط جغرافیایی و سازگاری با کیفیت سوخت در ایران، ایگل هیبریدی را به محصولی ایده‌آل برای مصرف‌کنندگان متعهد به محیط‌زیست، خانواده‌ها، جوانان و دنبال‌کنندگان فناوری‌های نوین تبدیل می‌کند.

ویژگی‌های منحصربه‌فرد کی‌ام‌سی ایگل هیبریدی

ایگل هیبریدی از ویژگی‌های منحصربه‌فردی برخوردار است که از آن میان می‌توان به پیشران ۴ سیلندر خطی ۱۴۹۹ سی‌سی تنفس طبیعی آن اشاره کرد. زیرا این پیشران بر اساس چرخه کاری (سیکل) اتکینسون شکل گرفته که بازده حرارتی بیش از ۴۰ درصدی دارد. این مهم سبب می‌شود رانندگان بالاتری به‌وجود آید و پاسخگوی نیاز راننده باشد. همچنین حالت‌های کاری سیستم هیبریدی کی‌ام‌سی ایگل هیبریدی سری، موازی، تمام‌برقی و تمام‌بنزینی است. این قابلیت شده است ایگل هیبریدی یک گزینه بسیار مناسب برای بازار خودرو کشورمان باشد. چرا که چهار حالت مختلف کاری در اختیار راننده می‌گذارد تا در شرایط مختلف بهترین توان را در کنار پیمایش حرکتی داشته باشد. جالب است بدانید که نخستین سدان هیبریدی ملی حداکثر پیمایش خودرو در شرایط

مشخصات فنی خودرو	تجهیزات ایمنی
نوع خودرو: سدان - هیبریدی	سیستم ترمز ضد قفل (ABS)
حداکثر پیمایش خودرو در شرایط ایده‌آل: ۱۰۰۰ کیلومتر	بازیابی هوشمند انرژی ترمزگیری با قابلیت تنظیم
حجم موتور بنزینی: ۱۴۹۹ سی‌سی	مجهز به سیستم پمپ الکتریکی خلاء ترمز و مخزن ذخیره‌سازی
نوع موتور DHE تنفس طبیعی با چرخه کاری اتکینسون	توزیع الکترونیکی نیروی ترمز (EBD)
بازده حرارتی موتور بنزینی: بیش از ۴۰ درصد	سیستم کنترل کشش (TCS)
حالت‌های کاری سیستم هیبریدی: سری، موازی، تمام برقی و تمام بنزینی	سیستم کنترل پایداری (ESC)
حداکثر قدرت موتور بنزینی: ۹۵ کیلووات - ۸۸ اسب بخار	ترمز پارک برقی (EPB)
حداکثر گشتاور موتور بنزینی: ۱۴۵ نیوتون‌متر	هشدار عدم پستون کمربند ایمنی برای کلیه سرنشینان
مصرف سوخت در چرخه ترکیبی NEDC: کمتر از ۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر	سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS)
نوع باتری: هوا خنک با ظرفیت ۱۸ کیلووات ساعت	کیسه هوای راننده و سرنشین جلو
حداکثر قدرت موتور برقی: ۱۶۰ کیلووات - ۲۸۰ اسب بخار	قفل کودک
حداکثر گشتاور موتور برقی: ۲۸۰ نیوتون‌متر	ایزوفیکس
نوع گیربکس: DHT	کنترل کروز
تعداد سرنشین: ۵ نفر	
حداکثر سرعت: ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت	
زمان شتاب گیری از ۰ تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت: کمتر از ۹ ثانیه	
سایکل‌های باتری: توان بالا از نوع NMC	
نوع باتری: هوا خنک با ظرفیت ۱۸ کیلووات ساعت	
حالت‌های رانندگی و امکانات رفاهی	سیستم تعلیق و ترمز
حالت رانندگی: اکو - نرمال - اسپرت	نوع تعلیق محور جلو: مک‌فرسون مستقل
قابلیت تنظیم ارتفاع غریبک فرمان در دو جهت	نوع تعلیق محور عقب: میل پیچشی (Twist Beam)
تنظیم پارک و دوربین دنده عقب	نوع فرمان: برقی
پشت‌آمبر دیجیتال ۲۰/۲۵ / اینچی با حالت نمایش متفاوت گرافیکی	سیستم ترمز جلو و عقب: دیسکی
سیستم ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای	ابعاد چرخ‌ها: ۲۰۵/۵۵ R 16 با رینگ آلومینیومی
قابلیت تنظیم صندلی راننده و سرنشین در ۶ جهت	
نوع چیدمان صندلی‌ها: ۳+۳	
نمایشگر مرکزی ۱۰/۲۵ اینچ اندروید و بلوتوث	
پورت USB جلو و عقب + خروجی برق ۱۲ ولت	
۶ بلندگو	
شارژی بی‌سیم	
ابعاد و وزن	
طول: ۴۳۳۵ میلی‌متر	حجم صندوق عقب: ۵۵۰ لیتر
عرض: ۱۷۲۵ میلی‌متر	وزن ناخالص: ۱۳۰۰ کیلوگرم
ارتفاع: ۱۵۵۰ میلی‌متر	وزن ناخالص: ۱۶۸۰ کیلوگرم
فاصله دو محور: ۲۵۵۰ میلی‌متر	حداکثر شیب پیمایی: بیش از ۳۵ درجه
زاویه ورود: ۱۶ درجه	حداقل فاصله از سطح زمین: ۱۳۰ میلی‌متر
زاویه خروج: ۱۷ درجه	حجم باک: ۴۵ لیتر



صورت گرفته و قرار است یک موتور الکتریکی برای هماهنگی بیشتر و افزایش رانندمان و در نهایت افزایش توان خروجی برای این خودرو تمام لوکس در نظر گرفته شود. بد نیست بدانید که کمپانی بامو این پیشرانه را در سدان فول سائز لاکچری خود یعنی M760Li xDrive نیز استفاده کرده است. بر این اساس قرار است یک سیستم فوق هوشمند در موتور تعبیه شود تا با پاشش آب به داخل سیلندر، گازهای مضر و آلاینده‌های خطرناک را از آگزوز حذف کند. البته این سیستم پیش تر در M4 GTS به کار رفته است.

اگر چه قوانین سخت گیرانه در راستای کاهش آلاینده‌گی‌های خروجی از آگزوز خودروها، دنیای پرهیجان احتراق داخلی‌ها را متحول کرده و دیگر کمتر خودرویی را می‌توان یافت که از پیشرانه حجیم بهره‌برد، اما بسیاری از کمپانی‌های مطرح تمایلی ندارند که این مدل پیشرانه‌ها از محصولاتشان حذف شوند. اخیرا یکی از مدیران بخش تحقیق و توسعه کمپانی رولز رویس به مجله خودرو گفته است پیشرانه ۱۲ سیلندر وی شکل ۶٫۶ لیتری N74B66 از گوست حذف نخواهد شد. همچنین این مقام بلندپایه اعلام کرده که با مهندسان قوای محرکه گروه بامو مکاتباتی



پیشرانه حجیمی که حذف نمی‌شود!



حمل و نقل هیدروژنی در آستانه جهش بزرگ قرار گرفت

مسیر تازه پیش روی کامیون‌های پاک در سراسر اروپا

یکی از نشانه‌های جدی دگرگونی، افتتاح ایستگاه هیدروژن فوق پیشرفته در شهر دوسلدورف آلمان است



در برخی کشورها همچنان از منابع فسیلی انجام می‌شود. این مساله در خصوص هیدروژن سبز هم مطرح است؛ اگر تولید هیدروژن از برق پاک و پایدار نباشد، مزیت زیست محیطی آن به شکل جدی کاهش می‌یابد. راهکارهایی مانند الکترو لایزر دوسلدورف که با انرژی حاصل از پردازش زباله‌ها کار می‌کند، نشانه‌ای از حرکت اروپا به سمت تولید پاک و محلی هیدروژن است.

تاثیر تحول بر بازار اروپا و کشورهای شبکه حمل و نقل فعال

کشورهایی مانند بلژیک، آلمان، هلند و فرانسه در مرکز شبکه حمل و نقل اروپایی قرار دارند و هر تحول زیرساختی در قاره، به سرعت بر آن‌ها اثر می‌گذارد.

بلژیک به عنوان یک کشور گذرگاهی و دروازه تجاری اروپا، احتمالا یکی از نخستین بهره‌برداران شبکه هیدروژنی جدید خواهد بود. اگر مسیرهای اصلی مانند محورهای شمالی - جنوبی یا راه‌های اتصال بنادر به شبکه داخلی اروپا با ایستگاه‌های هیدروژن پوشش داده شوند، کامیون‌های هیدروژنی می‌توانند با حداقل توقف، مسیرهای طولانی را طی کنند. این موضوع برای ارتقای کیفیت هوای مناطق شهری بلژیک که با تراکم ترافیکی روبه‌رو هستند، اهمیت حیاتی دارد. توسعه چنین شبکه‌ای همچنین انگیزه‌ای برای خودروسازان اروپایی ایجاد می‌کند تا تولید تجاری کامیون‌های هیدروژنی را افزایش دهند. بسیاری از شرکت‌ها مانند دایملر، ولوو و MAN نمونه‌های اولیه را تولید کرده‌اند، اما تولید انبوه آن‌ها به نبود زیرساخت وابسته بود. اکنون که مسیر شکل می‌گیرد، احتمال جهش تولید نیز بیشتر می‌شود.

هیدروژن همچنان نیازمند تصمیمات دشوار است

اگر چه چشم‌انداز روشن است، اما هیدروژن به‌طور قطع آینده‌ای بدون چالش ندارد. هزینه ساخت ایستگاه‌های فشار بالا بسیار بیشتر از ایستگاه‌های شارژ الکتریکی است. علاوه بر این، نگهداری، ایمنی، حمل و نقل هیدروژن و هماهنگی قانونی میان کشورهای عضو اروپا از پیچیدگی‌های اجتناب‌ناپذیر آن محسوب می‌شود. اتحادی مانند H2IA باید بتواند از این موانع عبور کند و نشان دهد که پروژه‌ها نه تنها قابل اجرا هستند، بلکه قابلیت بازگشت سرمایه دارند. چالش دیگر رقابت با فناوری باتری است. خودروهای برقی در بخش مسافری و همچنین در برخی حوزه‌های تجاری، رشد سریع‌تری دارند. هیدروژن باید مسیر خود را بر اساس برتری‌های واقعی‌اش تثبیت کند؛ نه این که سعی کند با برقی‌ها رقابت مستقیم داشته باشد. در غیر این صورت، همان چرخه بی‌اعتمادی گذشته ادامه خواهد یافت.

فرصتی بزرگ در حال شکل‌گیری است

اتحاد H2IA، افتتاح ایستگاه‌های نسل جدید، حمایت مالی چشمگیر اتحادیه اروپا و تغییر نگاه خودروسازان نشانه‌هایی است که می‌گویند هیدروژن از مرحله تردید عبور کرده و وارد مرحله ساخت شبکه واقعی شده است. اگر این روند به‌طور منسجم ادامه پیدا کند، اروپا می‌تواند تا پایان دهه ۲۰۲۰ صاحب یک شبکه هیدروژنی گسترده و عملیاتی برای حمل و نقل سنگین شود؛ شبکه‌ای که هم مسیرهای بین‌المللی را پوشش می‌دهد و هم گامی جدی در مسیر کاهش آلاینده‌گی خواهد بود.

است که معمولاً توان محدودی داشتند و برای ناوگان سنگین مناسب نبودند. نکته مهم دیگر، منشأ تأمین انرژی این ایستگاه است. آلمان قصد دارد از سال‌های آتی هیدروژن مورد نیاز این سایت را با کمک یک واحد الکترو لایزر دو مگاواتی تولید کند، واحدی که انرژی خود را از زباله‌های بیوژنیک و جریان‌های پایدار دریافت خواهد کرد. معنای این روند آن است که زنجیره کامل تولید تا مصرف هیدروژن در حال حرکت به سمت سبز شدن واقعی است و هدف‌های زیست محیطی در سطح شعار متوقف نمانده است. وقتی ایستگاهی به این مقیاس و قابلیت در یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های تجاری اروپا افتتاح می‌شود، پیام آن واضح است: هیدروژن دیگر یک آزمایش نیست، بلکه یک گزینه عملیاتی است. برای ناوگان سنگین، ظرفیت سوخت‌رسانی بالا و سرعت بالا اهمیت دارد و این ایستگاه دقیقاً در نقطه‌ای قرار گرفته که نیاز صنعت حمل و نقل را هدف قرار می‌دهد.

اروپا چرا این قدر روی هیدروژن سرمایه‌گذاری می‌کند؟

برای درک تحولات اخیر باید به زمینه اقتصادی و سیاسی آن توجه کرد. اتحادیه اروپا در سال‌های اخیر برنامه‌های مالی بزرگی برای توسعه حمل و نقل پاک تصویب کرده است. فقط در بسته مالی نوامبر ۲۰۲۵ بیش از ششصد میلیون یورو برای پروژه‌های مرتبط با حمل و نقل سنگین اختصاص یافت که بخش قابل توجهی از آن به ایستگاه‌های شارژ الکتریکی و هیدروژنی در مسیرهای اصلی قاره تعلق می‌گیرد. این مسیرها که تحت شبکه TEN-T تعریف شده‌اند، نقش ستون فقرات حمل و نقل زمینی اروپا را ایفا می‌کنند و ارتقای آن‌ها برای رقابت‌پذیری اقتصادی قاره ضروری است. پیش از این نیز اروپا نزدیک به ۴۲۲ میلیون یورو برای توسعه زیرساخت‌های سوخت جایگزین پرداخت کرده بود. ترکیب این بودجه‌ها نشان می‌دهد که اتحادیه اروپا تنها به دنبال تبلیغ و شعار نیست، بلکه می‌خواهد زنجیره کامل حمل و نقل پاک را از تولید انرژی تا مصرف سوخت بازسازی کند. اتحاد H2IA دقیقاً در نقطه‌ای قرار گرفته که این بودجه‌ها می‌توانند اثرگذاری واقعی داشته باشند؛ یعنی تبدیل نقشه به پروژه و تبدیل پروژه به زیرساختی که ناوگان تجاری بتواند از آن استفاده کند.

چرا هیدروژن در حمل و نقل سنگین اهمیت دارد؟

برای کامیون‌های سنگین، چالش‌های فنی استفاده از باتری گسترده است. وزن بالا، زمان زیاد شارژ و نیاز به برق فوق سنگین باعث می‌شود کامیون‌های تمام‌برقی برای بخشی از مسیرها مناسب باشند، اما در بسیاری از کاربردهای صنعتی و بین‌المللی محدودیت ایجاد کنند. هیدروژن این مانع را برطرف می‌کند و امکان سوخت‌گیری سریع را فراهم می‌آورد؛ فرآیندی که از نظر زمان، شباهت زیادی به سوخت‌گیری دیزل دارد. این ویژگی برای شرکت‌های حمل و نقل که با توقف‌های طولانی هزینه‌زا مواجه هستند، بسیار مهم است.

برتری دیگر هیدروژن مربوط به چرخه کاری ناوگان است. کامیون‌هایی که روزانه صدها کیلومتر حرکت می‌کنند و وزن بار بالایی حمل می‌کنند، نیاز به پایداری بالای عملکرد و روش سوخت‌رسانی سریع دارند. هیدروژن در این حوزه مزیتی دارد که باتری هنوز به آن سطح نرسیده است. البته این موضوع به معنای برتری بودن مطلق هیدروژن نیست؛ بلکه باید آن را مکمل سیستم الکتریکی دانست. اروپا نیز به جای ترجیح یک فناوری بر دیگری، به دنبال ایجاد ترکیبی از برق و هیدروژن است تا نیازهای متنوع حمل و نقل پوشش داده شود.

از سوی دیگر، هیدروژن وقتی از انرژی‌های تجدیدپذیر تولید شود، کمترین اثر مخرب را بر محیط زیست دارد. کامیون‌های برقی نیز آلاینده‌گی مستقیم ندارند، اما تأمین برق مورد نیاز آن‌ها

تحولات جدید در صنعت

حمل و نقل سنگین نشان می‌دهد که هیدروژن، سوختی که سال‌ها در مرحله وعده، برنامه‌ریزی و آزمون باقی مانده بود، اکنون با سرعتی متفاوت در حال ورود به فاز عملیاتی

است. آن چه این بار تفاوت ایجاد کرده، نه یک فناوری تازه و نه یک خودروساز جدید، بلکه شکل‌گیری یک اتحاد واقعی میان اپراتورهای بزرگ زیرساخت هیدروژنی است؛ اتحادی که قصد دارد دور باطل قدیمی میان «نبودن زیرساخت» و «نبودن ناوگان» را بشکند و مسیر تازه‌ای برای کامیون‌های پاک در سراسر اروپا بسازد. خبری که نشان می‌دهد این بازار آبی می‌تواند آغازگر یکی از مهم‌ترین تغییرات زیرساختی در حوزه حمل و نقل باشد.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

اتحادی که قرار است مسیر از روی کاغذ به جاده منتقل کند

در نمایشگاه Solutrans فرانسه، شش اپراتور پیشرو ایستگاه‌های سوخت هیدروژن در اروپا گرد هم آمدند و اتحاد جدید Hydrogen Infrastructure Alliance را تشکیل دادند. این مجموعه که شامل شرکت‌های Hydri، TEAL Mobility، Fountain Fuel، H2 MOBILITY، Virya و Hymulsion است، اکنون ۱۹۲ ایستگاه هیدروژن را در نقاط مختلف اروپا مدیریت می‌کند و قصد دارد طی سه سال آینده ۳۹ ایستگاه کاملاً جدید با ظرفیت بالا راه‌اندازی کند. هدف از این اقدام صرفاً گسترش عددی ایستگاه‌ها نیست؛ مسأله اصلی ایجاد یک شبکه منسجم است، شبکه‌ای که مسیرهای حمل و نقل بین‌المللی را به هم پیوند می‌دهد و امکان حرکت پیوسته کامیون‌های هیدروژنی را فراهم می‌سازد.

برنامه‌ریزی H2IA نشان می‌دهد که ظرفیت ایستگاه‌های جدید به گونه‌ای طراحی شده تا بتوانند روزانه به نزدیک دو هزار کامیون سوخت‌رسانی کنند. این رقم برای بازاری که هنوز در آغاز مسیر خودروهای سنگین هیدروژنی قرار دارد، یک جهش بزرگ محسوب می‌شود. اپراتورها در بیانییه اولیه خود نیز تأکید کرده‌اند که این زیرساخت باید هم‌زمان پاسخ‌گوی نیاز خودروهای سبک، ون‌ها و کامیون‌های سنگین باشد تا استفاده از هیدروژن محدود به یک گروه خاص نماند.

ایده اصلی اتحاد تحت عنوان «اتصال نقاط» یا Connecting the Dots معرفی شد؛ و یک‌باردی که به جای ساخت ایستگاه‌هایی پراکنده و بی‌ارتباط، به دنبال ایجاد ستون فقرات واقعی برای سفرهای طولانی است. این همان حلقه مفقوده‌ای بود که طی یک دهه گذشته مانع از رشد ناوگان هیدروژنی شده بود؛ زیرساخت وجود داشت، اما چنان پراکنده و محدود بود که ناوگان واقعی امکان برنامه‌ریزی نداشت.

ایستگاه‌های نسل

یکی از نشانه‌های جدی دگرگونی، افتتاح ایستگاه هیدروژن فوق پیشرفته در شهر دوسلدورف آلمان است؛ ایستگاهی که طبق گزارش مرجع AFIR و نهادهای اروپایی، عنوان «قوی‌ترین ایستگاه هیدروژن اروپا» را از آن خود کرده است. این تأسیسات با ظرفیت تأمین پنج تن هیدروژن در روز ساخته شده و قادر است به خودروهای سبک، اتوبوس و کامیون در فشارهای ۵۰۰، ۳۵۰ و حتی ۷۰۰ بار سوخت‌رسانی کند. چنین ظرفیتی چند برابر نسل اول ایستگاه‌های هیدروژن



بهای ۱۰ درصدی مواجه شده‌اند. بر این اساس پیش‌بینی می‌شود در آینده نزدیک این مدل خودروها در بازار نیز تا حدی افزایش قیمت را تجربه کنند.

طی دو هفته اخیر خودروهای برقی پرطرفدار بازار یعنی آئودی کیو۵، کیو۴، فولکس آی دی ۴ و آی دی یونیکس به‌طور رسمی حداقل بار شد



آیا قیمت خودروهای برقی در بازار افزایش می‌یابد؟

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

موج جدید افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو

نرخ این مدل خودروها در بازار آزاد نیز به‌مرور سیر صعودی به خود بگیرد.

سواری و شاسی‌بلند آلمانی، ژاپنی و کره‌ای پرطرفدار، بیشتر تحت‌تاثیر این افزایش قیمت قرار گرفته‌اند و پیش‌بینی می‌شود

در هفته جاری خودروهای وارداتی پرطرفدار به‌طور رسمی رشد بهای ۱۰ درصدی را تجربه کردند. در این میان مدل‌های

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 ۴۱۰	۳۰	▲
کی‌ام‌بی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۴۴۰	۴۰	▲
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۲ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج‌نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت‌نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۳ میلیارد	۳۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	۲ میلیارد و ۸۰	۸۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۵۰۰	۸۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۳۰۰	۸۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	۸۰۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
لاماکو فلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
فردا D۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	۰	●
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۴۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۵ میلیارد	۱۰۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	۲ میلیارد	۰	●
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	یک میلیارد و ۸۰۰	۳۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۴ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	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 ۳۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
رونو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
کیا سراتو اتوماتیک LGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	●
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۶ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۰	۰	●
فولکس تی‌آر ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۰	۴ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴ میلیارد	۰	●
کی‌ام‌بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۶۸	۵ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	●
لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	●
لیپ موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	یک میلیارد و ۴۰۰	۲۵	▲
مزدا CX-50 کراس اوور (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	●
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۸	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	●
نيسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۷ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
هونگچی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۳ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۲	۴ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۶۴	۴	▲
پراید ۱۵۱ بالالینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۶۷	۴	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۷۴۸	۱۵	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۸۵۳	۱۰	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۹۰۰	۵	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۸۵۶	۲۰	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۸۵۲	۵	▲
اطلس (باسانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۹۰۵	۵	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۲۰۳	۱۳	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۷۴۲	۱۴	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۷۵۵	۱۲	▲
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۷۷۳	۳	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۷۳۸	۱۸	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۷۳۹	۱۳	▲
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۱۰	۱۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۲۰۸	۵۵	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۲۸۰	۲۰	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۳۷۵	۳۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۶۰۹	۹	▲
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۴۵	۵	▼
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۸۵	۲	▼
نيسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۶۴	۷	▲
نيسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۱۱۰	۱۰	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۳۵	▼
کارون (بامانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۲۲۵	۰	●
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۲۳	۲۳	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۴۵	۲۱	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۲۲۵	۵	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۲۳۴	۱۱	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۳۰۱	۶	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۳۰	۲۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۲۰۵	۳۲	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۲۸۵	۲۷	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۳۰۷	۲۵	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۴۲۹	۱۶	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۴۷۴	۲۴	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۲۹۵	۸	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۳۲۵	۲۴	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۳۵۲	۲۰	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۵۷۰	۳۰	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۳۰۷	۱۵	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۵۹۰	۳۰	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۹۳	۲۷	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	۲ میلیارد و ۴۵	۹۰	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۹۰	۰	●

مدیر کل تعزیرات حکومتی خراسان شمالی افزود: «شعبه با توجه به مدارک موجود در پرونده، تخلف انتسابی را محرز و علاوه بر ضبط کالای کشف شده، متخلف را به پرداخت ۲۳ میلیارد و ۳۶۶ میلیون ریال جزای نقدی معادل ارزش ریالی کالای کشف شده محکوم کرد.»

ملکی صادقی گفت: «با گزارش بازرسان صمت پیرامون کشف کالاها از یک انبار، پرونده این تخلف برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد.»

مدیر کل تعزیرات حکومتی خراسان شمالی از رسیدگی به پرونده روغن موتور قاچاق خبر داد. به گزارش خبرگزاری مهر، کامران ملکی صادقی مدیر کل تعزیرات حکومتی خراسان شمالی گفت: «پرونده نگهداری فرآورده‌های نفتی دولت شامل ۲۷ بشکه روغن سسوپر توربو، ۲۷ بشکه روغن هیدرولیک، ۲۲۰ بشکه روغن دنده، ۶۴ بشکه روغن صنعتی خارج از ضوابط تعیینی به ارزش ۲۳ میلیارد و ۳۶۶ میلیون ریال در شعبه چهارم بدوی تعزیرات حکومتی شهرستان بجنورد رسیدگی شد.»



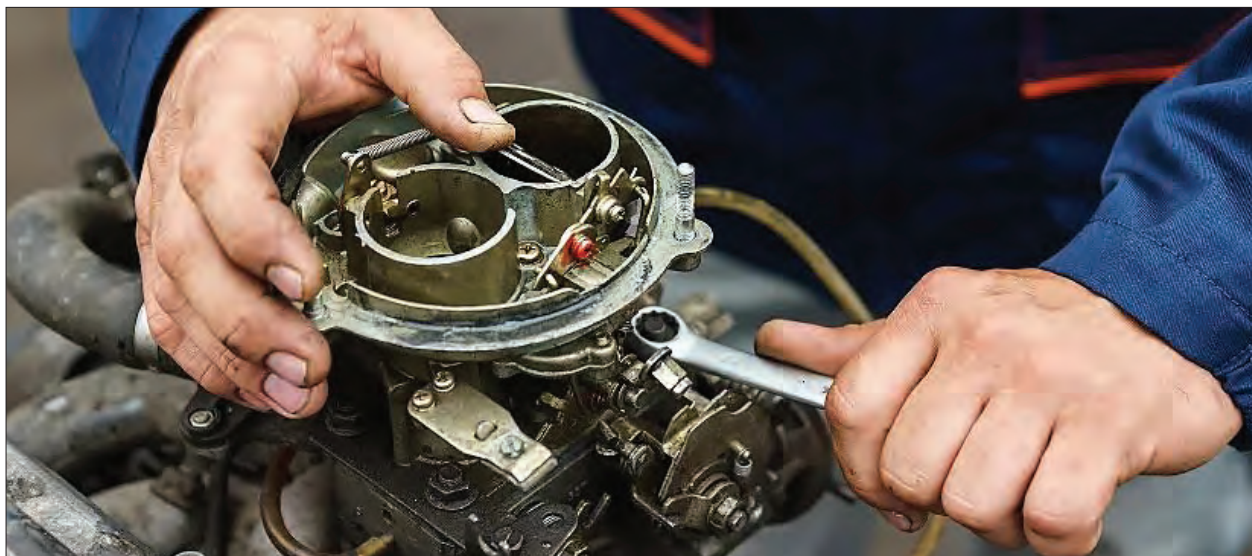
رسیدگی به پرونده روغن موتور قاچاق



آشنایی با سیستم سوخت رسانی خودرو برای مالکان ضروری است؛

جزئیات انتقال سوخت از باک به پیشران

سیستم سوخت رسانی خودرو با انتقال سوخت از باک به موتور نقش بسیار مهمی در کارکرد بی نقص وسیله نقلیه بر عهده دارد. آشنایی با سیستم سوخت رسانی خودرو برای هر راننده‌ای ضروری است زیرا این سیستم قلب تپنده موتور محسوب می‌شود و مسئولیت تامین انرژی لازم برای حرکت را بر عهده دارد. سیستم سوخت رسانی خودرو با ترکیب دقیق سوخت و هوا، احتراقی بهینه را فراهم می‌کند که این کار نه تنها عملکرد خودرو را بهبود می‌بخشد، بلکه مصرف سوخت را کاهش داده و آلایندگی محیطی را کنترل می‌کند. اهمیت این سیستم در جلوگیری از مشکلات فنی مانند کاهش قدرت موتور یا افزایش مصرف سوخت و به ویژه در شرایط مختلف رانندگی مانند ترافیک شهری یا جاده‌های طولانی برجسته است. با بررسی اجزای سیستم سوخت رسانی خودرو و انواع سیستم سوخت رسانی خودرو، می‌توان درک بهتری از چگونگی کارکرد آن به دست آورد و از هزینه‌های تعمیراتی غیرضروری جلوگیری کرد. این سیستم با پیشرفت تکنولوژی از مدل‌های ساده به نسخه‌های الکترونیکی پیشرفته تکامل یافته و نقش حیاتی در ایمنی و کارایی خودرو ایفا می‌کند. سیستم سوخت رسانی خودرو به‌طور کلی وظیفه انتقال سوخت از مخزن به موتور، ترکیب آن با هوا و تزریق به محفظه احتراق را دارد تا انرژی لازم برای حرکت تولید شود. فرآیند کارکرد آن از ذخیره سوخت در باک آغاز می‌شود، جایی که سوخت از طریق پمپ به سمت موتور هدایت شده و در مسیر فیلتر می‌شود تا ناخالصی‌ها حذف شوند. سپس، سوخت تحت فشار قرار



خودروهای کلاسیک یا موتورسیکلت‌ها استفاده می‌شود. اما سوخت از یک انژکتور مرکزی به مینیفولد ورودی پاشیده شده و سپس به سیلندرها تقسیم می‌شود. این نوع سیستم ساده‌تر از مدل‌های چند نقطه‌ای است و مصرف سوخت را نسبت به کاربراتور کاهش می‌دهد، اما دقت کمتری دارد. در سیستم انژکتوری چند نقطه‌ای MPFI هر سیلندر انژکتور جداگانه‌ای دارد که سوخت را مستقیماً پشت سوپاپ ورودی پاشش می‌کند. مزایای شامل احتراق بهتر، قدرت بیشتر و کاهش آلایندگی است، اما هزینه تعمیر بالاتری دارد. همچنین رایج‌ترین نوع در خودروهای مدرن بنزینی است. در سیستم تزریق مستقیم GDI یا Direct Injection سوخت مستقیماً به داخل سیلندر تزریق می‌شود که اجازه می‌دهد نسبت تراکم بالاتر رفته و کارایی افزایش یابد. مزایای این سیستم شامل مصرف کمتر سوخت و قدرت بیشتر است، اما حساس‌تر به کیفیت سوخت بوده و ممکن است رسوبات کربنی ایجاد کند و بیشتر در خودروهای لوکس و دیزلی کاربرد دارد. اما سیستم ریل مشترک (Common Rail) مخصوص موتورهای دیزلی است که سوخت تحت فشار بالا در یک ریل مشترک ذخیره شده و به انژکتورها توزیع می‌شود. دقت بالا در تزریق، کاهش صدا و آلایندگی از مزایای آن است. در نهایت باید گفت سیستم سوخت رسانی خودرو به عنوان یکی از ارکان اصلی عملکرد موتور، با تکامل از مدل‌های کاربراتوری به انژکتوری پیشرفته، کارایی، ایمنی و پایداری محیطی را افزایش داده است. انتخاب نوع مناسب این سیستم بر اساس نیازهای خودرو و شرایط رانندگی، می‌تواند عمر موتور را طولانی‌تر کند. نگهداری منظم مانند تعویض فیلترها و بررسی سنسورها، کلیدی برای جلوگیری از مشکلات است. در نهایت، درک کارکرد سیستم سوخت رسانی نه تنها به رانندگان کمک می‌کند تا هزینه‌ها را مدیریت کنند، بلکه این مزیت را نیز دارد که آن‌ها را به سمت خودروهای سبزتر هدایت کند.

کنترل سوخت دسته‌بندی می‌شوند و هر کدام مزایا و کاربردهای خاصی دارند. اصلی‌ترین انواع این سیستم عبارت‌اند از قدیمی‌ترین نوع سیستم سوخت رسانی که سوخت را از طریق خطای ایجاد شده در کاربراتور با هوا مخلوط می‌کند. مزایای کاربراتور شامل سادگی و هزینه پایین تعمیر است، اما معایبی مانند مصرف بالا، آلایندگی بیشتر و توزیع نابرابر سوخت به سیلندرها دارد و بیشتر در

در شرایط مختلف مانند استارت سرد یا شتاب‌گیری بهینه باشد. این سیستم نه تنها کارایی را افزایش می‌دهد، بلکه با کاهش هدر رفت سوخت، به اقتصاد سوخت و حفاظت از محیط زیست کمک می‌کند. سیستم سوخت رسانی خودرو از اجزای متعددی تشکیل شده که هر کدام نقش خاصی در فرآیند تامین سوخت ایفا می‌کنند. انواع سیستم سوخت رسانی خودرو بر اساس روش تزریق و

گرفته و با هوا مخلوط می‌شود تا مخلوطی مناسب برای احتراق ایجاد شود. در موتورهای بنزینی، این مخلوط توسط شمع جرقه زده می‌شود، در حالی که در موتورهای دیزلی، فشار بالا باعث احتراق خودبه‌خودی خواهد شد. واحد کنترل الکترونیکی ECU در سیستم‌های مدرن نقش کلیدی دارد و بر اساس داده‌های سنسورها، میزان سوخت و زمان تزریق را تنظیم می‌کند تا عملکرد موتور



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



باورند که نسل جدید کونا آن چنان که باید جذاب نیست. زیرا چراغ پیوسته باریک نواری در جلو کاپوت که فرم منحنی به خود گرفته و چراغ‌های دوزنقه‌ای در پایین سپر، استایل آن را ته‌جمی و اسپرت می‌کند. در نمای عقب نیز چراغ پیوسته نواری یکپارچه با یک حجم پرازی نسبتاً صاف با دو چراغ دوزنقه‌ای در طرفین سپر زیبا به‌نظر می‌رسد. هرچند که کابین کونا مجهز به دو نمایشگر ۱۱.۳ اینچی برای کلاستر و سیستم اطلاعات-سرگرمی است و داشبورد این خودرو نیز از روی هوندا e کی‌پر داری شده است. در نسل دوم کونا استفاده از پارچه، جایگزین چرم شده و قطعات پلاستیکی با کیفیت جایگزین دکوراتیو چوب شده است.

هیوندای کونا به عنوان کراس اور اس یووی ساب کامپکت این خودرو ساز از سال ۲۰۱۷ به بازار عرضه شده است. این خودرو در نسل اول خود تا به امروز روی خط تولید کمپانی هیوندای قرار داشته و نسل دوم آن دسامبر سال ۲۰۲۲ به جهان معرفی شد. نسل دوم کونا همانند نسل اول آن از گل گیرهای مربع شکل بهره می‌گیرد؛ با این تفاوت که حجم بیشتری به خود گرفته تا با خط تنیز شخصیتی و فرم انحنای روی آن، این کراس اور از کاراکتر اسپرت و جذابی برخوردار شود. هرچند که تغییر در طراحی لچکی و ستون‌های A، B و C و استفاده از خطوط شکسته روی بدنه، استایل آن را در مقایسه با نسل اول جذاب‌تر کرده است. اما بسیاری از کارشناسان و منتقدان بر این



زبان جدید طراحی «هیوندای»

دیگنیتی پرستیژ

دیگنیتی جدید را با ۳۰ ماه اقساط بخرید

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دیگنیتی پرستیژ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۸۴۰ میلیون تومان

ام‌وی‌ام ایکس ۵۵ پرو

شرایط فروش محصولات ام‌وی‌ام در بازار آزاد

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ام‌وی‌ام X55 پرو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان

تیگو ۷ پریمیوم هیبرید

تیگو ۷ با اقساط ۱۲ ماهه

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تیگو ۷ پریمیوم هیبرید گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان

دنا پلاس توربو

شرایط اقساطی قابل توجه خودروهای داخلی

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دنا پلاس توربو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۱۹۰ میلیون تومان

کوییک اس آر سفید مشکی

محصولات داخلی با شرایط اقساط در بازار

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کوییک SR سفید مشکی گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ تا ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این خودرو در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۶۷۵ میلیون تومان

هیوندای کرا تا ۲۰۲۳

وارداتی‌های جدید هم شرایط فروش دارند

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هیوندای کرا تا ۲۰۲۳ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد قیمت خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط حداکثر ۳۶ ماهه با سود بانکی این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. این خودرو با بیمه شخص ثالث و بدنه از روز اول برای مشتری با اقساط عرضه می‌شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان

شاهین اتومات

پرطرفدارترین خودرو داخلی با شرایط ۳۶ ماهه

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو شاهین اتومات سال گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۲۶۵ میلیون تومان

پژو ۲۰۷ تی‌یو ۳

خودروهای پرطرفدار در بازار قسطی بخرید

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو 207TU3 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۴۲۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و یک‌ساعته خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۰ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۹۲۰ میلیون تومان

هایما ۸ اس

هایما جدید و لوکس ایران خودرو با اقساط ۱۸ ماهه

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هایما 8S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۸ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. همچنین پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۷۶۰ میلیون تومان

کی‌ام‌سی جی ۷

اقساط بدون ضامن محصولات کرمان موتور

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کی‌ام‌سی جی ۷ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط یک تا ۳۶ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۳۸۵ میلیون تومان

ساینا اس

محصولات سایپا را با تحویل به‌روز اقساطی بخرید

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ساینا S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۲۵۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۶۷۰ میلیون تومان

برای اینکه هنگام خرید خودرو از دفاتر فروش به دام کلاهبرداران گرفتار نشوید، حتماً به واحدهای مجاز دارنده پروانه کسب مراجعه کنید

هشدار!



همچنان از پیشرفته‌های ۶ سیلندر وی شکل لامبدا با بهینه‌سازی‌های گسترده در محصولات خود بهره می‌برد. یکی از اعضای خانواده لامبدا، لامبدا ۲ است. این موتور بنزینی ۶ سیلندر با آرایش وی شکل از حجم ۳۷۷۸ سی‌سی بهره می‌گیرد که با کد ۶GDN نیز شناخته می‌شود. این موتور مجهز به سکیل ترمودینامیکی اتکنسون است که از سال ۲۰۱۷ دستخوش تغییرات قرار گرفته و با سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها GDI می‌تواند طیف قدرتی برابر با ۲۹۰ تا ۱۳۰۵ اسب بخار و گشتاوری برابر با ۳۴۵ تا ۳۶۵ نیوتن متر فراهم کند.

از سال ۲۰۰۵ میلادی کمپانی هیوندای خانواده جدیدی را به قوای محرکه خود اضافه کرد. این خانواده که در واقع پیشرفته‌های ۶ سیلندر وی شکل هستند، توانسته‌اند تا به امروز قوای محرکه محصولات هیوندای و کیا موتورز را تشکیل دهند. خانواده لامبدا در حقیقت طیف گسترده‌ای از ۲۹۹۹ سی‌سی تا ۳۷۷۸ سی‌سی را در بر می‌گیرد؛ بر این اساس از سال ۲۰۱۵ به بعد شاهد کاهش حجم موتور و استفاده از سیستم پر خوران توربوشارژ در محصولات خودرو سازی هستیم تا میزان آلایندگی خروجی از اگزوزها هر چه بیشتر کاهش یابد. کمپانی هیوندای



لامبدا ۲؛ پیشرو محبوب هیوندای موتور

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

صنعت خودرو وقتی نجات می‌یابد که دولت از آن خارج شود

دولت باید از قیمت گذاری، دخالت در واردات، تخصیص ارز و منابع کنار پرود تا بخش خصوصی بتواند صنعت را اداره کرده و مشکلات اساسی بر طرف شود

فشار مالیاتی به جای حمایت از تولید

به‌نهایت تفاوت سیاست‌های حمایتی در ایران و جهان اشاره کرد و گفت: «در بسیاری از کشورها ایجاد کارخانه و اشتغال با مشوق‌های سنگین مالیاتی و وام‌های کم‌بهره همراه است. اما در ایران نرخ بهره وام‌های تولیدی بین ۳۶ تا ۴۲ درصد و حتی تا ۵۰ درصد گزارش شده است. هیچ بنگاه تولیدی نمی‌تواند چنین بهره‌ای را پرداخت کند. همین نشان می‌دهد که تولید کنندگان امروز در زیان کامل هستند.»

وی اضافه کرد: «در بسیاری از کشورها سازمان مالیاتی به‌سرآغ فعالیت‌های غیرمولد و سوداگرانه می‌رود. اما در ایران بیشترین فشار بر بنگاه‌های تولیدی است. هر بار از کاهش فرار مالیاتی صحبت می‌شود، اما گفته نمی‌شود فشار بر چه کسانی وارد شده است. امروز تولید کننده در مرکز این فشارهاست و این منطقی نیست.»

این مقام صنفی ادامه داد: «مشکلات مطرح شده همگی با تصمیماتی ساده قابل اصلاح هستند؛ اما یا زاده کافی وجود ندارد یا سیستم به شکلی پیش می‌رود که تولید کشور در بحران دائمی باقی بماند. هر چند عمدی بودن این روند را بعید می‌دانم، اما نتیجه آن در نهایت به ضرر تولید ملی است.»

قیمت گذاری دستوری؛ ریشه نابرابری و رانت سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو در تشریح فشارهای ناشی از سیاست‌های مختلف دولت گفت: «تولید در ایران با موانع جدی روبه‌رو است و مشخص نیست چه زمانی نگاه واقعی به تولید شکل خواهد گرفت. امروز از یک طرف تخصیص ارز دشوار شده و ورودی کارخانه‌ها محدود می‌شود، از سوی دیگر بر دارایی موجود، مالیات‌های غیر واقعی وضع می‌کنند و با قیمت گذاری دستوری نیز فضای نفس گیری برای تولید کننده باقی نمی‌گذارند. نه اجازه ورود می‌دهند، نه خروجی را آزاد می‌گذارند و هر دو سمت اقتصاد را بسته‌اند.»

وی در باره اقداماتی که می‌تواند شرایط را بهبود دهد، اظهار داشت: «در یک کلام، دولت باید دست خود را از دخالت در صنعت و بخش خصوصی کوتاه کند؛ از قیمت گذاری، از واردات، از تخصیص ارز و از تخصیص منابع. اگر اجازه دهند بخش خصوصی صنعت را اداره کند، بسیاری از مشکلات حل خواهد شد.»

به‌نهایت اشاره به ریشه مشکلات افزود: «از زمانی که دولت وارد تخصیص ارز، رانت‌های گسترده‌ای ایجاد شد. از زمان ورود دولت به قانون گذاری واردات، بحران و رانت شکل گرفت. از اوایل دهه ۹۰ که دولت وارد قیمت گذاری خودرو شد، بخش بزرگی از منافع صنعت به جای بازگشت به تولید، وارد جیب دلالان شد. اختلاف بین قیمت دستوری و قیمت بازار به رقمی رسیده که از کل دارایی هر دو خودروساز بیشتر است.» وی ادامه داد: «اگر این منابع به صنعت بازمی‌گشت، امروز نه‌فقط بانک‌ها درگیر تأمین نقدینگی بود، نه صنایع این گونه فرسوده می‌شدند. نوسازی ناوگان، کاهش فرسودگی، ارتقای کیفیت و نوآوری امکان پذیر بود. ریشه همه این مشکلات از همان نقطه‌ای آغاز شد که یک مسئول درباره قیمت خودرو و اظهار نظری غیر کارشناسی کرد و گفت پراید کیلویی چند؟»

تولید کنندگان را به حال خود رها کنید

به‌نهایت اشاره به اهمیت صنعت خودرو برای اقتصاد ایران تصریح کرد: «آمریکا بعد از نفت، صنعت خودرو ایران را تحریم کرد؛ چرا که می‌دانست این صنعت چه نقشی در اقتصاد دارد. ما پیش از فشار خارجی، خود با تصمیم‌های اشتباه صنعت را دچار بحران کرده‌ایم. دولت باید دست خود را از بخش خصوصی کوتاه کند. ما حمایت می‌خواهیم، نه مقررات محدود کننده.»

وی افزود: «اگر اختیاراتی که در صنایع دفاعی و موشکی وجود دارد، به صنعت خودرو واگذار شود، پیشرفت‌های بزرگی حاصل خواهد شد. همان توان و همان خلایق می‌تواند در خودرو نیز تکرار شود.»

این مقام صنفی در پایان با اشاره به هدف گذاری دشمنان برای تضعیف صنعت خودرو اظهار داشت: «دشمنان ایران توان کشور را شناخته‌اند و بر همین اساس صنعت خودرو را هدف تحریم قرار داده‌اند. در دوره ترامپ، دوین تحریم جدی علیه ایران، تحریم صنعت خودرو بود. اما مادر داخل نیز نوعی تحریم داخلی ایجاد کرده‌ایم و بسیاری از مشکلات امروز نتیجه همین بی‌توجهی به اهمیت این صنعت است.»



چرا قطعه‌سازان با وجود زیان ادامه می‌دهند؟

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو در باره این پرسش که چرا با وجود زیان، قطعه‌سازان همچنان به فعالیت ادامه می‌دهند؟ به «دنیای خودرو» گفت: «بسیاری از واحدهای قطعه‌سازی ۳۰ تا ۴۰ سال سابقه دارند. این شرکت‌ها سازمان‌هایی قدیمی با پرسنلی هستند که عملاً یک خانواده کاری محسوب می‌شوند. توقف تولید پس از این همه سال سرمایه گذاری از نظر روانی و اقتصادی برای کارفرما برای کشور بحران‌زا است.»

وی اضافه کرد: «بسیاری از قطعه‌سازان به بانک‌ها، سازمان مالیاتی و نهادهای دیگر بدهکار هستند. توقف تولید به معنای حذف این بدهی‌ها نیست. آن‌ها باید همه این تعهدات را بپردازند، حتی اگر تولید نکنند. همین ترس از تشدید بدهی‌ها باعث می‌شود با وجود زیان همچنان چراغ تولید را روشن نگه دارند.»

به‌نهایت تشریح دیگر دلایل ادامه فعالیت قطعه‌سازان گفت: «برخی می‌پرسند وقتی تولید زیان‌ده است، چرا ادامه می‌دهید؟ پاسخ روشن است؛ قطعه‌ساز با خودرو ساز قرارداد دارد. توقف ناشی از عملکرد قطعه‌ساز به معنای پرداخت جریمه‌های سنگین خط تولید، پهر بانکی، جریم مالیاتی و خسارت توقف خط خودرو ساز است. تعطیلی کارخانه در این شرایط هزینه‌بر از ادامه فعالیت است.»

وی با اشاره به وضعیت بحرانی نقدینگی برخی شرکت‌ها تصریح کرد: «بخشی از قطعه‌سازان حتی توان خرید مواد اولیه، تأمین ارز یا اصلاح قالب‌ها را ندارند؛ اما نظر به این که نمی‌توانند خطوط را تعطیل کنند، در وضعیت تعلیق دائمی قرار گرفته‌اند.»

بر بخش تولید وارد می‌کنند. در حالی که مالیات بر درآمد باید بر اساس سود باشد، سازمان مالیاتی حتی گزارش‌های حسابرسی را که نشان می‌دهد اغلب قطعه‌سازان زیان‌ده هستند، نمی‌پذیرد و تنها مبلغ مالیات را مطالبه می‌کند. عدم پذیرش این روند تولید کننده را وارد مسیرهای پیچیده و فرسایشی می‌کند؛ مسیری که حتی ممکن است او را به سمت خروج از صنعت ببرد.»

نوبت کار

در بسیاری از کشورها ایجاد کارخانه و اشتغال با مشوق‌های سنگین مالیاتی و وام‌های کم‌بهره همراه است. اما در ایران نرخ بهره وام‌های تولیدی بین ۳۶ تا ۴۲ درصد و حتی تا ۵۰ درصد گزارش شده است

کرد: «تولید ناخالص ملی در معرض خطر قرار گرفته است. اقداماتی بسیار ساده وجود دارد که بی‌جهت پیچیده شده است. اگر قرار است سازندگان خود را از محل صادرات تهیه کنند و از تالار دوم بخرند، چرا باید مجوز واردات وجود داشته باشد؟ پیشنهاد ما حذف این مجوز است. باید اجازه داده شود قطعه‌سازان را بخرند، سفارش دهند پس از کنترل گمرک، کالا وارد شود. اما اکنون همه این مراحل متوقف مانده است.»

یک دستور می‌تواند قفل ارزی را باز کند به‌نایت درباره مدت زمان توقف ارزی قطعه‌سازان گفت: «بسیاری از بنگاه‌های فعال در زنجیره‌های متعدد این صنعت نزدیک به هفت تا هشت ماه است که در تأمین ارز خود با تکلیف مانده‌اند. اگر امروز برخی قطعه‌سازان موفق به تأمین قطعه می‌شوند، تنها از طریق حمل و نقل هوایی است؛ چرا که قطعاتی که برای خطوط تولید حیاتی هستند، باید ظرف ۱۰ تا ۱۵ روز برسند. حمل دریایی عملاً ممکن نیست و شرکت‌ها مجبورند حمل هوایی انجام دهند. این یعنی در چهار ماه اخیر هیچ گشایشی رخ نداده است.»

این مقام صنفی با اشاره به تبعات سیاست‌گذاری نادرست ارزی افزود: «یکی از سنگین‌ترین فشارهایی که سیاست‌های وزارت صمت ایجاد کرده، همین روند دست‌وپاگیری است که مانع ادامه تولید قطعه‌سازان شده است. رئیس‌جمهور می‌تواند با یک دستور همه سیستم‌های دست‌ساز و محدود کننده‌ای را که طی یک دو سال اخیر در تخصیص ارز ایجاد شده، حذف کند؛ اما چنین تصمیمی هنوز اجرایی نشده است.» وی با اشاره به فشار دستگاه‌های دیگر بر تولید کنندگان تصریح کرد: «در کنار همه این مشکلات، سازمان امور مالیاتی و سازمان تأمین اجتماعی فشار شدیدی



بحران طولانی مدت نقدینگی، توقف تخصیص ارز و فشارهای فزاینده مالیاتی، صنعت قطعات خودرو را در شرایطی قرار داده که ادامه تولید بیش از هر زمان دیگری دشوار شده است. با وجود سابقه چند دهه‌ساله، هزاران واحد تولیدی برای جلوگیری از تعطیلی خطوط خودروسازی ناچار به ادامه فعالیت زیان‌ده هستند. بی‌عملی در رفع موانع ارزی، سیاست‌گذاری‌های دستوری و نگاه غیر حمایتی دستگاه‌های دولتی، امروز نه تنها این صنعت، بلکه اشتغال میلیون‌ها نفر را در معرض خطر قرار داده است.

صنعت خودرو قربانی کمبود ارز

فرهاد بهنیا، سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو درباره وضعیت امروز قطعه‌سازان به «دنیای خودرو» گفت: «صنعت خودرو سال‌هاست با بحران نقدینگی مواجه است و ما بارها این موضوع را گوشزد کرده‌ایم؛ اما گوش شنوایی وجود نداشته است. مشکل نقدینگی بیش از یک دهه و نیم است که همراه این صنعت بوده و امروز به مرحله حاد رسیده و کل کشور را تحت تأثیر قرار داده است.»

وی درباره وعده پرداخت تسهیلات ۴۰ هزار میلیارد تومانی که قرار بود از طریق خودروسازان به حساب قطعه‌سازان واریز شود، اضافه کرد: «از یک منبع شنیده‌ام که بودجه این وام در بانک‌ها مشخص شده، اما تاکنون هیچ بانکی اعلام نکرده که قطعه‌سازان برای دریافت منابع مراجعه کنند. تا این لحظه هیچ اتفاق عملی رخ نداده است.»

به‌نهایت تأکید بر نقش حیاتی صنعت قطعه در اقتصاد کشور اظهار داشت: «صنعت قطعه و خودرو سازی می‌تواند عامل توسعه باشند؛ اما اگر یکی از این دو دچار توقف شود، به‌عامل بحران تبدیل خواهند شد. توقف تنها یک حلقه از زنجیره تولید، اشتغال حدود ۷۵۰ هزار نفر را به‌طور مستقیم و غیر مستقیم و با احتساب خانواده‌ها؛ زندگی بیش از ۳۵ میلیون نفر را تهدید می‌کند. تعطیلی صنعت خودرو پیامدهای سنگینی در حوزه آلودگی، اشتغال، ارزش افزوده و کاهش تورم به همراه خواهد داشت.»

وی با اشاره به برداشته‌های نادرست درباره نقش صنعت خودرو در آلودگی هوا تصریح کرد: «در شرایطی که کشور با کمبود ارز حتی برای واردات دارو و کالاهای اساسی مواجه است، چگونه می‌توان صنعت خودرو را متوقف کرد؟ این که گفته می‌شود صنعت خودرو عامل آلودگی است، برداشت درستی نیست. اگر این صنعت تقویت شود، می‌تواند به بهبود کیفیت هوای کلان‌شهرها کمک کند.»

سعود جنون آمیز ارز و سقوط توان تولید

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو بابیان ساختار زنجیره‌ای صنعت خودرو اظهار داشت: «این صنعت مجموعه‌ای از حلقه‌های وابسته است؛ از گیربکس و چراغ گرفته تا صندلی و سایر قطعات. کافی است یکی از این حلقه‌ها دچار مشکل شود تا کل زنجیره متوقف شود.» وی درباره جهش‌های شدید نرخ ارز و اثر آن بر صنعت قطعه افزود: «در هشت ماه تا یک سال گذشته اتفاقات بسیار نگران کننده‌ای افتاده است. ما بارز ۲۸ هزار تومانی فعالیت می‌کردیم؛ سپس نرخ به ۳۶، بعد ۵۲، سپس ۶۴ و حتی ۶۸ هزار تومان رسید. اکنون که صحبت می‌کنم، نرخ ارز در تالار دوم بیش از ۱۱۷ هزار تومان است. اما مشکل اصلی این نیست؛ مساله اساسی توقف ثبت سفارش‌ها در سامانه وزارتخانه است.»

به‌نهایت اشاره به اختلال جدی در روند تأمین قطعات وارداتی ادامه داد: «یکی از اعضای انجمن تصویری از سامانه صدور مجوز وزارت صمت بر اینم ارسال کرده که در آن نوشته شده تعیین تکلیف ارزی قطعات وارداتی به دلیل عدم دسترسی سامانه متوقف است. این وضعیت صنعت خودرو را متوقف می‌کند. نمی‌دانم چه اراده‌ای پشت این موضوع است؟ هر کسی که باشد، این روند صنعت یکپارچه کشور را به سمت توقف کامل می‌برد و تبعات آن برای دولت و اقتصاد بسیار سنگین است.»

وی درباره پیامدهای اقتصادی ادامه این وضعیت اضافه

نشان می دهند که با ورود هوای سرد و مرطوب، به طور موقت از شدت آلودگی هوا در پایتخت کاسته خواهد شد و به طور کلی، وضعیت شاخص کیفیت هوا برای گروه های حساس در این بازه زمانی ناسالم خواهد بود و با گذر زمان همچنان برای گروه های حساس در شرایط ناسالم باقی خواهد ماند.»

وی در پایان اذعان کرد: «با رخدادهای آلودگی در ۴۸ ساعت آتی شاخص کیفیت هوا در برخی ساعات در شرایط قابل قبول قرار خواهد گرفت.»

مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوا از پیش بینی شاخص کیفیت هوا و کاهش غلظت ذرات معلق تا پایان هفته جاری خبر داد.

فاطمه کریمی گفت: «وضعیت آلودگی هوای تهران در ۲۴ ساعت آینده به دلیل ناپایداری جوی، وزش باد موثر، کاهش نسبی غلظت آلاینده ها، به ویژه ذرات معلق در شرایط رو به بهبود پیش بینی می شود.»

وی افزود: «خروجی مدل های هواشناسی و پیش بینی غلظت آلاینده های هوا



وضعیت آلودگی هوای پایتخت تا پایان هفته اعلام شد



اجرای قانون هوای پاک حجم آلاینده ها را کاهش می دهد؛

نقش پررنگ کامیون ها و اتوبوس های فرسوده در آلودگی هوا

مساله باعث افزایش ۵ تا ۲۵ درصدی مصرف بنزین، ناکارآمدی فیلترها و تشدید آلودگی ذرات معلق می شود. کیفیت موتورهای داخلی بهتر از کیفیت سوختی است که در آن ها استفاده می شود. بر اساس آمار رسمی، تعداد خودروهای فرسوده بسیار بالاست. قرار بود سالانه ۳۰۰ هزار خودرو فرسوده از رده خارج و ۵۰۰ هزار خودرو جدید جایگزین شود، اما بی ثباتی در قوانین؛ از تغییر نرخ اسقاط تا لغو و بازگشت اجباری بودن آن، این طرح را عملاً فلج و بلااستفاده کرده است. خودروهای فرسوده و همچنین موتورسیکلت ها هم نقش مهم و بالایی در آلودگی هوا دارند و مطابق گفته های مسئولان آمار دقیقی از خودروهای فرسوده در دست نیست، اما شاید صدها هزار خودرو فرسوده در سطح شهر تهران تردد می کنند که هر کدام برابر چندین خودروی معمولی تولید آلاینده گی دارند. خودروهایی که قرار بود برای از رده خارج کردن و جایگزینی شان تسهیلات و امکانات در نظر گرفته شود، اما انگار این مهم هم در کنار خیلی دیگر از موضوعات مهمی که قرار بود برایشان تدبیری اساسی اندیشیده شود به دست فراموشی سپرده شده است. مطابق با بررسی ها ۷۵ درصد علت این که ذرات معلق و سایر آلاینده ها در سطح پایین آسمان تجمع پیدا می کنند به کامیون ها و اتوبوس ها برمی گردد. گازوئیل مصرفی در ایران گوگرد دارد و اتوبوس هایی که در داخل شهرها تردد می کنند بیشترشان سن بالایی دارند که آلوده کنندگان متحرک پایتخت هستند. امری که اگر قانون مصوب هوای پاک در کشور اجرا می شد قطعاً شرایط فعلی بهتری را شاهد بودیم



از اسقاط خودروهای فرسوده تا جایگزینی سوخت های فسیلی با سوخت های پاک و ایجاد کمربند سبز در همه شهرهای کشور. این موارد از مهم ترین راهکارهای علاج آلودگی هوا است که باید مسئولان امروز به جای پیدا کردن مقصر به دنبال حل آن ها باشند. اگر چه از سال ۱۳۹۷ اکثر خودروهای داخلی موتور یورو ۵ دارند، اما سوخت توزیعی در کشور یورو ۴ یا پایین تر است. همین

عملکرد ضعیفی داشته باشند. تازه ترین داده های شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران نیز نشان می دهد نه تنها این چالش ها بر طرف نشده، بلکه در بسیاری موارد تثبیت شده است.

فرسودگی ناوگان و سوخت کم کیفیت حالا عامل آلودگی ها هر چه باشد باید به دنبال چاره بود،

بیش از ۲۰ درصد مربوط به کامیون ها و اتوبوس های دیزلی با گازوئیل کم کیفیت است. حدود ۲۰ درصد به صنایع سنگین و کارخانه ها بازمی گردد و کمتر از ۲۰ درصد سهم خودروهای سواری است. در حالی که گزارش های رسمی سهم واقعی خودروهای سواری در آلودگی هوا را کمتر از ۲۰ درصد اعلام می کنند و انگشت اتهام را به سوی نیروگاه ها، صنایع سنگین و ناوگان فرسوده دیزلی می گیرند، تازه ترین داده ها نشان می دهد خودرو سازان داخلی نیز با تولید خودروهایی دو برابر آلاینده تر از استانداردهای جهانی و با مصرف سوخت ۲۰ تا ۳۰ درصد بالاتر، خود به بخشی جدی از چرخه تشدید آلودگی و هدررفت انرژی در کشور تبدیل شده اند؛ تصویری که ضعف ساختاری صنعت خودرو و بحران سیاست گذاری در حوزه محیط زیست را هم زمان برجسته می کند.

بررسی های انجام شده نشان می دهد خودروهای فعلی در خیابان ها همچنان از نظر مصرف سوخت و میزان آلاینده گی، فاصله چشمگیری با استانداردهای جهانی دارند. راندمان پایین موتور، طراحی قدیمی و فقدان فناوری های روز موجب شده این خودروها علاوه بر هدررفت انرژی ملی، هزینه سوخت خانوارها را افزایش داده و فشار مضاعفی بر محیط زیست وارد کنند. برابر گزارش های اعلام شده، حمل و نقل کشور سال هاست که با مشکلات مزمن و ساختاری روبه روست. فرسودگی فناوری، عدم نوسازی پلن فرم ها، ضعف موتورهای احتراقی و مصرف بالای سوخت از جمله عواملی است که سبب شده خودروهای داخلی در مقایسه با استانداردهای بین المللی



آلودگی هوا هر روز سخت تر و آزاردهنده تر از قبل می شود، برای این معضل زیستی که دیگر به بیشتر روزهای سال تسری پیدا کرده مقصرهای گوناگونی پیدا می شود ولی برای حل و فصلش راه و چاره ای نیست و هیچ کس دنبال اصل ماجرا نمی رود. راهکارهای موقتی مثل تعطیلی مدارس، زوج و فرد کردن خودروها، دور کاری ادارات و غیره هم کارساز نبوده است. طبق اعلام دانشگاه شهید بهشتی حدود ۵۴ هزار مرگ منتسب به آلودگی هوا ثبت شده و آلودگی هوا جزو پنج علت اصلی مرگ در کشور است.

تنوع آلودگی مطابق با آمارها هر ساله نزدیک به ۵۵ هزار نفر به دلیل آلودگی هوا در ایران جان خود را از دست می دهند. آماری که ممکن است از نفس های به شماره افتاده تا سرطان های عجیب و غریب و از بیماری های خونی و دیگر بیماری های مرتبط شامل شود. طبق گزارش های نهادهای مسئول و شرکت کنترل کیفیت هوا، ۴۰ درصد آلودگی ها ناشی از نیروگاه ها است؛ بسیاری از آن ها از مازوت یا سوخت بی کیفیت استفاده می کنند. همچنین





فروش ویژه BAC X3



Autoworld.ir

چهارشنبه ۱۹ آذرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۵۶

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلبرد
Billboard

کوپه مرسدس بنز، ایمن ترین خودرو سال

مرسدس بنز CLE جدیدترین کوپه این کمپانی به شمار می رود. CLE کلاس به بالاترین سطح تکنولوژی ساخت مرسدس بنز مجهز شده تا آن را در فهرست ایمن ترین های سال قرار دهد. بر این اساس این خودرو در تست و ارزیابی اخیر موسسه یورو انکپ با کسب ۵ ستاره ایمنی درخشان در فهرست ایمن ترین های سال ۲۰۲۵ قرار گرفت.



لزوم تمرکز خودروسازان داخلی بر بحث ایمنی محصولاتشان

« سال ۲۰۰۹ میلادی بود که کمپانی مرسدس بنز برای نخستین بار از سیستم فوق پیشرفته ارتباط خودرو با خودرو (Car-to-X Communication) در کانسپت ESF رونمایی کرد. این سیستم با همکاری تیم مهندسی تحقیق و توسعه R&D کمپانی برتر سازنده قطعات الکترونیکی بوش طراحی و توسعه داده شد. در عین حال موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) در اکتبر سال ۲۰۱۸ طی یک تحقیق و ارزیابی جامع، از این واقعیت پرده برداشت که سیستم ارتباط خودرو با خودرو تا ۶۵ درصد می تواند در کاهش تصادفات ناشی از حواس پرتی راننده و ناتوانی در کنترل خودرو بر اثر استرس موثر واقع شود. حدود یک

دهه است هر یک از کمپانی های مطرح خودروسازی در سطح جهان با ارائه سیستم های نوین در راستای ارتقای ایمنی سرنشینان توانسته اند گام های مثبتی بردارند و در همین زمینه پیشرفت و توسعه سیستم خودران نیز مد نظر خودروسازان قرار گرفته است.

به طوری که کمپانی ولوو با ارائه نسل جدید این سیستم توانسته اتوپایلوت (رانندگی خودکار) محصولات خود را هوشمندسازی کند. از طرفی کارشناسان بخش کنترل سیستم های الکترونیکی موسسه تست تصادف اتحادیه اروپا (EuroNcap) در سال ۲۰۱۹ در قالب یک مقاله، از سیستم ارتباط خودرو با خودرو و توسعه و گسترش آن به عنوان بهترین روش ایمن سازی حمل و نقل یاد کردند.

بنابراین ضروری به نظر می رسد که مدیران ارشد صنعت خودروسازی کشور نیز در راستای ارتقای کیفیت محصولاتشان به لحاظ ایمنی، بر توان و پتانسیل شرکت های دانش بنیان در این بخش بیشتر تکیه کنند و به این ترتیب سهم قابل توجهی در توسعه و گسترش تکنولوژی سیستم خودران در آینده نزدیک داشته باشند.

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



روز گذشته قیمت خودرو در بازار افزایش یافت

کیا ام سی T8
با ۸۰ میلیون تومان افزایش
قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۸۰۰
میلیون تومان ارزش گذاری شدفونیکس تیگو ۷ با ۹۰
میلیون تومان افزایش قیمت
در بازار ۳ میلیارد و ۳۲۰
میلیون تومان ارزش گذاری شدشاهین اتوماتیک پلاس با ۵
میلیون تومان افزایش قیمت
در بازار یک میلیارد و ۶۰۵
میلیون تومان ارزش گذاری شدرانا پلاس TU5P با ۱۱
میلیون تومان افزایش قیمت
در بازار ۹۹۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد

کرمانده تهر

دانلود کاتالوگ

KME EAGLE HEV