



رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس
مطرح کرد:
راهکار حل مشکلات خودروسازان
در درازمدت

صفحه ۴



ایمینی؛ ستون اصلی مهندسی
خودروهای «فونیکس»

صفحه ۷

استارت
Start



نهاد علی بیگزاده

روزنامه‌نگار

خروج سرمایه‌های
سرگردان از بازار خودرو
در سایه رونق طلا و ارز
بر خلاف دوره‌هایی که بازار خودرو به واسطه
جهش‌های قیمتی به یکی از مقاصد اصلی ...

صفحه ۲

تیتراهای امروز
Titles

هجوم دوباره مردم به بازار با افزایش قیمت خودرو؛

مدل‌های وارداتی در بازار آزاد
تا ۵۰۰ میلیون تومان گران شدند

صفحه ۷

قیمت خودرو در بازار تا چه
اندازه تغییر کرده است؟

صفحه ۱۰

فناوری خودروان و چالش‌های
پیش روی آن

صفحه ۱۴

گزارش «رویترز» از تغییر آینده صنعت و بازار خودرو؛

خودروهای هیبریدی برنده
هستند نه خودروهای برقی!

صفحه ۴

وقتی سیاست‌های ناپایدار آینده صنعت را مبهم می‌کند:

بازار خودرو در تله تورم‌انتظاری

سیاست‌های ارزی یکی از مهم‌ترین عوامل بی‌ثباتی در صنعت خودرو هستند. نوسانات نرخ ارز، مستقیماً هزینه تامین مواد اولیه و قطعات را افزایش می‌دهد و این فشار، بیش از همه..

صفحه ۳

با رشد ۱۹ درصدی رقم خورد؛

درآمد ۱۳,۷ همتی
گروه صنعتی بارز در
۹ ماهه سال جاری

صفحه ۵

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

سود و رضایت مشتری
در گرو شیوه صحیح
قیمت‌گذاری بیمه خودرو

صفحه ۲

گزارش «کانسیومر ریپورتر» مشخص کرد؛

قابل اعتمادترین برندهای
خودروسازی در سال ۲۰۲۵

یکی از مهم‌ترین عوامل موثر در تصمیم‌گیری برای خرید
خودرو جدید، کیفیت بالا و داشتن اعتماد و اطمینان ...

صفحه ۶

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

۱۱ میلیون موتورسیکلت فرسوده در مسیر نوسازی

صفحات ۸ و ۹

ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO®



با ضمانت کورال تایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



کرمانده‌تەر



KMCEAGLE HEV



طلایی - مسی و تمشکی سیر است، با استفاده از رنگ دانه‌ای به نام کرومفلر ساخته شده است. این ظاهر خاص با رنگ‌های ۱۲۱ پینچی در دو طرح مختلف و کالیبرهای ترمز مشکی تکمیل می‌شود. در داخل کابین نیز، ترکیبی از چرم قهوه‌ای روشن و قرمز تیره با دوخت‌های همرنگ و الگوی موسوم به کانلونی فضایی گرم و دست‌ساز ایجاد کرده است. لوگوی نیزه سه‌شاخ مازراتی با رنگ قرمز تیره روی پشت‌سری‌ها خودنمایی می‌کند و تجهیزاتی مانند سیستم صوتی پریمیوم سونوس فابر با ۱۴ بلندگو و سقف پانورامیک، تجربه‌ای لوکس را فراهم می‌کنند. این نسخه ویژه بر پایه مدل گریکاله مودنا ساخته شده و از نظر فنی تغییری نکرده است.

وقتی فروش خودرویی خوب پیش نمی‌رود، خودروسازان دست به اقدامات مختلفی برای بهبود شرایط می‌زنند. مازراتی نیز که با فروش نه‌چندان موفق شاسی‌بلند گریکاله دست‌وپنجه نرم می‌کند، نسخه‌ای بسیار خاص و هنری با نام «گریکاله تریبوتو ایل پروچاتو» را معرفی کرده است؛ مدلی که نام و روح خود را از یکی از نوشیدنی‌های مشهور ایتالیایی الهام گرفته است. این اقدام مازراتی در حالی صورت می‌گیرد که فروش گریکاله با کاهش چشمگیری مواجه شده و این نسخه ویژه، تلاشی برای جلب توجه دوباره به این محصول است. ویژگی اصلی این نسخه ویژه، رنگ بدنه آن با نام «آلکیمیا اسکارلاتا» است. این رنگ پیچیده که ترکیبی از رنگ تیره، رگه‌هایی از



رونمایی از نسخه خاص مازراتی «گریکاله»

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

سود و رضایت مشتری در گرو شیوه صحیح قیمت‌گذاری بیمه خودرو

خسارت و حق بیمه تأثیر می‌گذارد. شرکت‌ها برای حفظ سودآوری و پایداری مالی باید سیاست‌های منعطف و پیش‌بینی‌پذیر داشته باشند. او معتقد است: «یک رویکرد موفق در بازار بیمه خودرو، ترکیبی از شفافیت، داده‌محوری و سیاست‌های تشویقی است. ارائه بسته‌های بیمه‌ای انعطاف‌پذیر، تخفیف‌های مبتنی بر رفتار راننده و استفاده از ابزارهای دیجیتال برای اطلاع‌رسانی به مشتریان، می‌تواند هم اعتماد بیمه‌گذاران را افزایش دهد و هم سودآوری بیمه‌گران را تضمین کند.» وی گفت: «قیمت‌گذاری بیمه خودرو صرفاً یک مسأله مالی نیست، بلکه موضوعی سیاسی و اجتماعی نیز محسوب می‌شود. تعادل میان منافع مشتریان و بیمه‌گران، حفظ پایداری بازار و ارتقای اعتماد عمومی به نظام بیمه‌ای، نیازمند تصمیم‌گیری‌های هوشمند و تحلیل داده‌های دقیق است.»

نصرتی در پایان افزود: «روشن است که آینده بازار بیمه خودرو در کشور به توانایی شرکت‌ها در مدیریت ریسک، شفاف‌سازی سیاست‌های قیمت‌گذاری و ارائه خدمات مطابق انتظار مشتریان وابسته است؛ رویکردی که می‌تواند تعادل میان سودآوری و رضایت مشتریان را به‌طور هم‌زمان فراهم کند.»

نصرتی توضیح داد: «نوسانات قیمت خودرو و تغییرات نرخ خسارت، شرکت‌های بیمه را در تعیین حق بیمه دچار چالش می‌کند. اگر قیمت‌ها به درستی محاسبه نشود، سودآوری شرکت‌ها کاهش می‌یابد و توانایی پوشش ریسک‌ها محدود می‌شود.» او گفت: «تحلیل داده‌های تاریخی خسارت، بررسی ریسک منطقه‌ای و استفاده از مدل‌های پیش‌بینی، می‌تواند به مدیریت بهتر ریسک و بهینه‌سازی قیمت‌گذاری کمک کند.»

این کارشناس بیمه افزود: «یکی از نکات کلیدی، ضرورت هماهنگی میان منافع بیمه‌گذار و بیمه‌گر است.»

وی افزود: «بازار بیمه زمانی پایدار خواهد بود که مشتری احساس کند حق بیمه پرداختی با پوشش ارائه‌شده متناسب است و بیمه‌گر نیز از نظر مالی در وضعیت قابل قبول قرار داشته باشد.»

او افزود: «سیاست‌های یک‌جانبه یا افزایش بی‌رویه نرخ‌ها بدون توجه به شرایط مشتریان، زمینه خروج آن‌ها از بازار را فراهم می‌کند و رقابت ناسالم میان شرکت‌ها را تشدید می‌کند.»

وی درباره اثرات تغییرات اقتصادی کلان بر بازار بیمه گفت: «نوسانات نرخ ارز، افزایش قیمت خودرو و تغییر قوانین واردات مستقیماً بر هزینه‌های



مه‌ری درخوش

m.dorakshoosh@autoworld.ir

بازار بیمه خودرو در کشور در سال‌های اخیر با نوسانات قیمت خودرو، تغییرات قوانین و افزایش رقابت میان شرکت‌ها روبه‌رو شده است. بررسی نحوه تعیین حق بیمه و تأثیر آن بر مشتری و شرکت‌های بیمه، اهمیت بالایی برای تحلیلگران و سیاست‌گذاران دارد. بابک نصرتی، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»، با تأکید بر اهمیت شفافیت و عدالت در تعیین حق بیمه، اظهار داشت: «یکی از دغدغه‌های اصلی مشتریان، عدم اطلاع دقیق از نحوه محاسبه حق بیمه است. بیمه‌گذاران می‌خواهند بدانند عوامل موثر بر نرخ حق بیمه چیست و چگونه می‌توانند از تخفیف‌ها یا سیاست‌های تشویقی بهره‌مند شوند.»

وی افزود: «این شفاف اطلاعاتی، گاه موجب کاهش رضایت و وفاداری مشتریان می‌شود و شرکت‌ها را در معرض ریسک کاهش سهم بازار قرار می‌دهد. از سوی دیگر، بیمه‌گران با محدودیت‌های مالی و ریسک‌های عملیاتی مواجه هستند.»

خروج سرمایه‌های سرگردان از بازار خودرو در سایه رونق طلا و ارز

قیمتی کمک کرده، اما به معنای رونق بازار نیست. خودروسازان نیز در این شرایط، با دوگانگی مواجه‌اند. از یک‌سو، کاهش فشار تقاضای کاذب می‌تواند به تعادل بازار کمک کند، اما از سوی دیگر، رکود نسبی معاملات و تداوم مشکلات ساختاری، چشم‌انداز روشنی پیش روی تولید قرار نمی‌دهد. صنعت خودرو همچنان با چالش‌هایی مانند قیمت‌گذاری دستوری، کمبود نقدینگی، افزایش هزینه‌های تولید و ناطمینانی در سیاست‌های کلان مواجه است؛ چالش‌هایی که با خروج سرمایه‌های دلالی، نه حل می‌شوند و نه تشدید، بلکه صرفاً شکل بروز آن‌ها تغییر می‌کند. نباید این وضعیت را نشانه اصلاح ساختاری بازار خودرو تلقی کرد. خروج سرمایه‌های سرگردان، بیش از آن که حاصل سیاست‌گذاری هدفمند باشد، نتیجه طبیعی جذاب‌تر شدن بازارهای موازی است. تازمانی که اقتصاد کلان بر مدار ناطمینانی حرکت می‌کند، سرمایه همواره در جست‌وجوی بازدهی بالاتر، از بازاری به بازار دیگر کوچ خواهد کرد. امروز طلا و ارز در کانون توجه‌اند و فردا ممکن است مقصد دیگری جای آن‌ها را بگیرد. بازار خودرو، در این میان، به مر حله‌ای رسیده که بیش از هر چیز نیازمند ثبات است؛ ثبات در سیاست‌های ارزی، مالی و صنعتی. اگر قرار است خودرو از یک کالای سرمایه‌ای فاصله بگیرد و به جایگاه واقعی خود به‌عنوان کالای مصرفی بازگردد، این تغییر باید نتیجه اصلاحات ساختاری و اعتمادسازی باشد، نه پیامد موقت رونق بازارهای موازی. در غیر این صورت، با تغییر جهت نقدینگی، بازار خودرو بار دیگر می‌تواند به میدان نوسان و سفته‌بازی بازگردد.

آنچه امروز در بازار خودرو دیده می‌شود، نه رونق و نه بحران، بلکه نوعی انتظار محتاطانه است؛ انتظاری که نشان می‌دهد سرمایه فعلاً این بازار را ترک کرده، اما مسأله اصلی همچنان پابرجاست؛ آینده خودرو، بیش از آن که به خود این بازار وابسته باشد، به سر نوشت اقتصاد کلان گره خورده است.



نهاد علی بیگ‌زاده

روزنامه‌نگار



برخلاف دوره‌هایی که بازار خودرو به‌واسطه جهش‌های قیمتی به یکی از مقاصد اصلی سرمایه‌های سرگردان تبدیل می‌شد، نشانه‌های ماه‌های اخیر حکایت از تغییر مسیر نقدینگی دارد. رونق بازار طلا و ارز، جذابیت سرمایه‌گذاری در خودرو را به‌طور محسوسی کاهش داده و این بازار را از جایگاه پیشین خود به‌عنوان پناهگاه سرمایه خارج کرده است. امروز، خودرو بیش از آن که مقصد سرمایه باشد، به بازاری با معاملات محدود و محتاطانه تبدیل شده؛ بازاری که دیگر توان رقابت با بازدهی بازارهای موازی را ندارد.

افزایش نرخ ارز و رشد قیمت طلا، معادلات سرمایه‌گذاری را تغییر داده است. سرمایه‌هایی که در سال‌های گذشته با هدف کسب سود کوتاه‌مدت وارد بازار خودرو می‌شدند، اکنون مسیر خود را عوض کرده‌اند. خودرو، با محدودیت نقدشوندگی، هزینه‌های جانبی و ریسک‌های سیاست‌گذاری، در مقایسه با طلا و ارز، جذابیت کمتری برای دلالتان دارد. همین مسأله باعث شده بخش قابل توجهی از سرمایه‌های غیرمصرفی، آرام و بی‌سروصدا از این بازار خارج شود. پیامد مستقیم این تغییر رفتار، کاهش تقاضای سرمایه‌ای و شکل‌گیری نوعی ثبات نسبی در بازار خودرو است. خرید و فروش‌های فعلی، نه حاصل هجوم متقاضیان سوداگر، بلکه نتیجه جابه‌جایی محدود میان بنگاه‌داران و فعالان حرفه‌ای بازار است. معاملات عمدتاً در سطح نمایشگاه‌ها و میان واسطه‌ها انجام می‌شود و مصرف‌کننده واقعی، همچنان با احتیاط و تردید به بازار نگاه می‌کند. این وضعیت، اگرچه به کاهش التهابات



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

نسخه هیبریدی نیز با دو موتور الکتریکی، قدرت ۵۳۶اسب‌بخار تولید می‌کند و با باتری ۸۰.۳ کیلووات ساعتی خود، می‌تواند تا ۵۰۰ کیلومتر را به‌صورت تمام برقی طی کند. یکی از برجسته‌ترین ویژگی‌های لیب‌موتور D19، بهره‌گیری از دو تراشه کوالکام اسنپ‌دراگون ۸۲۹۷ است که مجموعاً قدرت پردازشی ۱۲۸۰TOPS را فراهم می‌کنند. یکی از این تراشه‌ها به کابین هوشمند و دیگری به سیستم پیشرفته‌ی دستیار راننده اختصاص یافته است؛ اما شاید عجیب‌ترین قابلیت این خودرو، تجهیز آن به اولین ژنراتور اکسیژن داخلی در صنعت خودروسازی باشد که با ظرفیت تولید ۸ لیتر اکسیژن در دقیقه، برای سفرهای ماجراجویانه به مناطق مر تفع طراحی شده است.

شرکت لیب‌موتور رسماً از D19، شاسی‌بلند فول‌سایز و پرچمدار جدید خود رونمایی کرده است. این خودرو که بر پایه پلتفرم D توسعه یافته، با دو نسخه تمام برقی و هیبریدی بر دافزا به بازار عرضه خواهد شد و به لطف امکانات نوآورانه‌ای مانند ژنراتور اکسیژن داخلی و دو تراشه قدرتمند کوالکام اسنپ‌دراگون ۸۲۹۷، توجهات بسیاری را به خود جلب کرده است. عرضه رسمی این محصول برای نیمه اول سال ۲۰۲۶ برنامهریزی شده است. نسخه تمام برقی این شاسی‌بلند با قدرت ترکیبی ۷۲۴اسب‌بخار و شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت زیر ۳ ثانیه، پرفورمنسی خیره‌کننده را نوید می‌دهد. این مدل با یک باتری ۱۱۵ کیلووات ساعتی، توان پیمایش ۷۲۰ کیلومتر را دارد.



لیب‌موتور پرچمداری خود را به «D19» سپرد



وقتی سیاست‌های ناپایدار آینده صنعت را مبهم می‌کند؛

بازار خودرو در تله تورم انتظاری



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

خودرو همچنان در چرخه‌ای از التهاب، بی‌اعتمادی و ناپایداری باقی خواهد ماند؛ چرخه‌ای که هزینه نهایی آن، بار دیگر پر دوش مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان تحمیل می‌شود.

در کنار بودجه و سیاست‌های مالی دولت، یکی از مهم‌ترین متغیرهای اثرگذار بر بازار خودرو، انتظارات تورمی متقاضیان است. به نظر شما این انتظارات چگونه شکل می‌گیرد و چه تأثیری بر رفتار مصرف‌کنندگان و روند بازار خودرو دارد؟

انتظارات تورمی بیش از آن که ریشه در واقعیت‌های جاری بازار داشته باشد، حاصل پیام‌هایی است که از سوی سیاست‌گذار به جامعه مخابره می‌شود. وقتی مردم در بودجه، سیاست‌های پولی و ارزی یا حتی اظهارنظرهای رسمی، نشانه‌ای از کنترل تورم نمی‌بینند، به‌طور طبیعی تلاش می‌کنند دارایی‌های خود را به سمت کالاهایی ببرند که قابلیت حفظ ارزش داشته باشد. در چنین شرایطی، خودرو از یک کالای مصرفی به یک ابزار حفظ ارزش پول تبدیل می‌شود و این تغییر کارکرد، نظم بازار را به هم می‌زند. در بازار خودرو، این مساله شدیدتر است؛ زیرا همواره فاصله‌ای معنادار میان قیمت کارخانه و بازار وجود داشته و همین موضوع ذهنیت سودآوری را تقویت کرده است. وقتی متقاضی تصور می‌کند قیمت خودرو در آینده افزایش خواهد یافت، حتی اگر نیاز واقعی نداشته باشد، وارد بازار می‌شود. این رفتار هیجانی، تقاضای کاذب ایجاد می‌کند و خودروساز را در موقعیتی قرار می‌دهد که نه می‌تواند تولید را متناسب با تقاضا افزایش دهد و نه امکان مدیریت قیمت‌ها را دارد. از سوی دیگر، انتظارات تورمی به کاهش اعتماد عمومی منجر می‌شود. مصرف‌کننده دیگر

به ثبات بازار باور ندارد و هر تصمیم اقتصادی را با بدبینی دنبال می‌کند. این وضعیت، هم برای تولیدکننده و هم برای سیاست‌گذار خطرناک است، زیرا بازار از منطق اقتصادی خارج شده و تابع فضای روانی می‌شود؛ فضایی که کنترل آن بسیار دشوارتر از اصلاح متغیرهای واقعی اقتصاد است.

برخی کارشناسان معتقدند سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری، در کنار تورم انتظاری، نقش پررنگی در بی‌ثباتی بازار خودرو دارد. ارزیابی شما از تأثیر این سیاست‌ها بر خودروسازان و مصرف‌کنندگان چیست؟

قیمت‌گذاری دستوری یکی از ریشه‌ای‌ترین مشکلات صنعت خودرو در ایران است که سال‌هاست به‌جای حل مساله، آن را پیچیده‌تر کرده است. در شرایط تورمی، وقتی هزینه‌های تولید به‌صورت مستمر افزایش می‌یابد اما قیمت فروش به‌طور دستوری سرکوب می‌شود، نتیجه‌ای جز زیان انباشته برای خودروسازان نخواهد داشت. این زیان، در نهایت به کاهش کیفیت، تعویق سرمایه‌گذاری و افت توان رقابتی منجر می‌شود. از منظر مصرف‌کننده نیز قیمت‌گذاری دستوری الزاماً به نفع مردم نیست. شاید در ظاهر قیمت کارخانه پایین‌تر به نظر برسد، اما در عمل، این سیاست باعث ایجاد رانت، شکل‌گیری بازارهای غیرشفاف و افزایش فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد می‌شود. مصرف‌کننده واقعی با باید در صف‌های طولانی قرعه‌کشی بماند یا خودرو را با قیمتی بالاتر از بازار آزاد تهیه کند. این یعنی هزینه نهایی همچنان از جیب مردم پرداخت می‌شود، اما به شکلی غیرشفاف و ناعادلانه.

تداوم این سیاست‌ها باعث شده صنعت خودرو از مسیر طبیعی خود خارج شود. در هیچ صنعتی نمی‌توان انتظار داشت که تولیدکننده با زیان مستمر، کیفیت را ارتقا دهد یا به نوآوری فکر کند. اگر سیاست‌گذار به دنبال ثبات بازار و حمایت واقعی از مصرف‌کننده است، باید به‌تدریج از قیمت‌گذاری دستوری فاصله بگیرد و نقش خود را به تنظیم‌گری و نظارت محدود کند، نه دخالت مستقیم در تعیین قیمت.

علاوه بر مسائل قیمتی، صنعت خودرو و سال‌هاست با چالش‌های ساختاری مانند بهرهوری پایین، وابستگی به سیاست و ضعف در زنجیره تامین مواجه است. به نظر شما کدام یک از این چالش‌ها امروز بیش از هر معضل دیگر گریبان‌گیر صنعت خودرو شده است؟

واقعیت این است که مشکلات صنعت خودرو به‌صورت زنجیره‌ای به هم متصل‌اند و نمی‌توان یکی را بدون توجه به دیگری حل کرد. اما اگر بخواهیم اولویت‌بندی کنیم، باید گفت نبود حکمرانی صنعتی شفاف و پایدار، ریشه بسیاری از چالش‌هاست. تا زمانی که صنعت خودرو تحت تأثیر تصمیمات کوتاه‌مدت و سیاسی قرار دارد، بهرهوری، کیفیت و حتی مدیریت زنجیره تامین بهبود نخواهد یافت. وابستگی شدید خودروسازان به منابع دولتی و سیاست‌های حمایتی، انگیزه اصلاح ساختار را کاهش داده است. وقتی بنگاه مطمئن است که در نهایت به حمایت‌های مالی یا تصمیمات دستوری سرپا ننگه داشته می‌شود، فشار لازم برای افزایش بهره‌وری احساس نمی‌شود. این مساله در زنجیره قطعه‌سازی نیز به وضوح دیده می‌شود؛ جایی که قطعه‌سازان با مطالبات معوق، کمبود نقدینگی و نوسانات ارزی دست‌وپنجه نرم می‌کنند. همچنین، عدم ثبات در سیاست‌های کلان باعث شده هیچ‌کدام از بازیگران صنعت نتوانند برنامهریزی بلندمدت داشته باشند. صنعت خودرو نیازمند افق‌های پنج تا ده‌ساله است، نه تصمیمات مقطعی. بدون اصلاح این نگاه، هر اقدامی صرفاً مُسکن خواهد بود و مشکلات اصلی پابرجا می‌ماند.

نقش سیاست‌های ارزی و محدودیت‌های واردات را در وضعیت کنونی صنعت خودرو چگونه ارزیابی می‌کنید؟

سیاست‌های ارزی یکی از مهم‌ترین عوامل بی‌ثباتی در صنعت خودرو هستند. نوسانات نرخ ارز، مستقیماً هزینه تامین مواد اولیه و قطعات را افزایش می‌دهد و این فشار، بیش از همه به زنجیره تامین منتقل می‌شود. وقتی قطعه‌ساز نتواند مواد اولیه را با قیمت و زمان مناسب تامین

کند، تولید خودرو نیز دچار اختلال می‌شود. هر چند، محدودیت‌های واردات خودرو، اگرچه با هدف حمایت از تولید داخل اعمال شده، اما در عمل رقابت‌پذیری صنعت را کاهش داده است. نبود رقیب خارجی، انگیزه بهبود کیفیت و کاهش قیمت را تضعیف کرده و مصرف‌کننده را با گزینه‌های محدود مواجه ساخته است. تجربه جهانی نشان می‌دهد که حمایت هوشمندانه از تولید، باید همراه با رقابت باشد، نه انحصار. اگر سیاست‌گذار به دنبال اصلاح واقعی است، باید سیاست ارزی را ثبات، قابل پیش‌بینی و هماهنگ با نیازهای تولید را در دستور کار قرار دهد. همچنین واردات باید به‌عنوان ابزار تنظیم بازار و ارتقای رقابت دیده شود، نه تهدیدی برای تولید داخل. بدون این نگاه، صنعت خودرو همچنان در چرخه‌ای از ناپایداری باقی خواهد ماند.

با توجه به شرایط فعلی، آینده بازار خودرو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا می‌توان به بهبود وضعیت در میان‌مدت امیدوار بود؟

آینده بازار خودرو به‌شدت وابسته به تصمیمات سیاست‌گذار در حوزه اقتصاد کلان است. اگر روند فعلی ادامه پیدا کند و اصلاحات ساختاری به تعویق بیفتد، نمی‌توان انتظار بهبود پایدار داشت. بازار ممکن است در مقطعی دچار آرامش نسبی شود، اما این آرامش شکننده خواهد بود و با کوچک‌ترین شوک اقتصادی یا سیاسی از بین می‌رود. با این حال، اگر سیاست‌گذار به سمت کاهش مداخلات دستوری، اصلاح نظام قیمت‌گذاری، ایجاد ثبات ارزی و تقویت نقش تنظیم‌گری حرکت کند، می‌توان به تدریج به بهبود امیدوار بود. صنعت خودرو ظرفیت‌های بالقوه زیادی دارد، اما فعال شدن این ظرفیت‌ها نیازمند اعتماد، ثبات و برنامهریزی بلندمدت است. در نهایت باید گفت آینده‌نگری در صنعت خودرو بدون اصلاح حکمرانی اقتصادی ممکن نیست. اگر این اصلاحات انجام شود، بازار خودرو می‌تواند از یک بازار ملتهب و غیرقابل پیش‌بینی، به بازاری منطقی، رقابتی و قابل اتکا تبدیل شود؛ بازاری که هم تولیدکننده و هم مصرف‌کننده در آن منتفع باشند.





این تصمیم گک برای عرضه نسخه ارزان تر از محصول مشترک خود با تویوتا، حرکتی عجیب به نظر می‌رسد زیرا می‌تواند به رقابتی غیرضروری میان این دو شریک تجاری دامن بزند. آيون ۱60 روی همان پلتفرم مازولار AEP ساخته شده که در تویوتا bZ3X نیز به کار رفته است. شباهت این دو خودرو در نمای جانبی، خطوط شیشه‌ها، درها و آینه‌ها کاملاً مشهود است. اما طراحان گک با ایجاد تغییراتی در چراغ‌های جلو، سپرها و گرافیک چراغ عقب، چهره‌ای متمایز برای ۱60 خلق کرده‌اند.

شرکت خودرو و سازه‌ی گک چین قصد دارد ماه آینده از شاسی‌بلند جدید خود با نام آيون ۱60 رونمایی کند؛ محصولی که در واقع برادر دوقلوی تویوتا bZ3X محسوب می‌شود اما با قیمتی رقابتی‌تر عرضه خواهد شد. این خودرو قرار است در دو نسخه تمام برقی و پلاگین هیبریدی و با قیمت پایه حدود ۱۰۰ هزار یوان (۱۴ هزار دلار) وارد بازار شود. تویوتا bZ3X، یک شاسی‌بلند برقی جمع‌وجور است که با همکاری تویوتا و گک توسعه یافته و در مارس ۲۰۲۵ با قیمت پایه ۱۰۹ هزار و ۸۰۰ یوان معادل ۱۵ هزار و ۴۰۰ دلار به بازار چین عرضه شد.



گک، تویوتا «bZ3X» را با قیمت پایین‌تر ارائه می‌کند

پیگیری يك موضوع

محمد رضا نجفی منش

رئیس انجمن صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه‌سازان کشور

۲۰همت تسهیلات ایران خودرو عملیاتی شد

«نمایشگاه تخصصی خودرو، قطعات، لوازم بدکی و صنایع وابسته مازندران روز گذشته به کار خود پایان داد، برگزاری نمایشگاه‌های استانی با توجه به گستردگی صنعت خودرو و قطعه‌سازی در سرتاسر کشور، بسیار کمک کننده است و علاوه بر آن می‌توان پتانسیل بالای این صنعت را در معرض دید عموم قرار داد، از همین رو محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه‌سازان کشور به بیان نظرات خود پرداخت:

از زبانی شما از برگزاری نمایشگاه تخصصی خودرو و قطعات مازندران چیست؟

باتوجه به گستردگی صنعت خودرو و قطعه‌سازی در سراسر کشور، برگزاری نمایشگاه‌های استانی اقدامی بسیار کمک‌کننده است. این نمایشگاه‌ها علاوه بر معرفی ظرفیت‌های صنعتی هر استان، پتانسیل بالای صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور را در معرض دید عموم و مسئولان قرار می‌دهد. نمایشگاه مازندران امسال بسیار باشکوه‌تر و مفصل‌تر از دوره‌های گذشته برگزار شد که نشان‌دهنده بلوغ و توان انجمن قطعه‌سازان این استان است.

چه ویژگی‌هایی این دوره از نمایشگاه را متمایز می‌کرد؟

در این دوره، علاوه بر حضور خودروسازان، قطعه‌سازانی از استان مازندران و همچنین سایر استان‌های کشور حضور فعالی داشتند و توانمندی‌ها و قابلیت‌های خود را به نمایش گذاشتند. به اعتقاد من، این نمایشگاه یکی از موفق‌ترین رویدادهای تخصصی اخیر بود که حتی مورد بازدید استاندار مازندران و معاونان ایشان نیز قرار گرفت.

در جریان بازدید مسئولان استانی، چه مطالباتی از سوی قطعه‌سازان مطرح شد؟

با توجه به ارتباط نزدیک استاندار مازندران با رئیس‌جمهور، در جریان بازدید ایشان از نمایشگاه، موضوع مشکلات شدید نقدینگی قطعه‌سازان را مطرح کردیم. امروز بخش عمده‌ای از واحدهای قطعه‌سازی با کمبود نقدینگی دست‌وپنجه نرم می‌کنند و انتظار داریم دولت برای حل این معضل کمک‌های عملیاتی و فوری داشته باشد.

وضعیت تسهیلات ۲۰ همتی وعده داده‌شده به خودروسازان چگونه است؟

این دویست و ۲۰ همتی از سوی بانک مرکزی مصوب شده است. طی روزهای گذشته، این تسهیلات برای گروه صنعتی ایران خودرو عملیاتی شد و حتی برخی قطعه‌سازان مطالبات خود را دریافت کرده‌اند، اما متأسفانه تاکنون این تسهیلات برای گروه خودروسازی سایپا عملیاتی نشده است.

گزارش «رویترز» از تغییر آینده صنعت و بازار خودرو؛

خودروهای هیبریدی برنده هستند نه خودروهای برقی!



مالیاتی فدرال و ایالتی خودروهای برقی بر تقاضا برای مدل‌های تمام برقی تأثیر گذاشته است؛ چراکه خودروهای برقی برای کاهش قیمت موقع فروش کاملاً به این یارانه‌ها متکی بودند.

بازار دست‌دوم: قیمت خودروهای برقی دست دوم در حال کاهش است؛ چراکه قیمت این خودروها تابعی از عمر باتری گران‌قیمت این دستگاه‌هاست که بین ۱۰ تا ۲۰ هزار دلار تمام می‌شود (با نرخ دلار آزاد در هفته ابتدایی دی ماه ۱۴۰۴ در ایران بین ۱ میلیارد و ۳۳۰ میلیون تومان تا ۲ میلیارد و ۶۶۰ میلیون تومان) که معادل قیمت یک خودروی نو میان‌رده هیبریدی یا احتراقی است. به‌ویژه که گارانتی باتری‌ها نیز بین ۸ تا ۱۰ ساله است. حالاً کسی تردید ندارد خودروهای هیبریدی ارزش خود را بهتر حفظ می‌کنند.

زیرساخت و برد: نگرانی در مورد کمبود ایستگاه‌های شارژ عمومی کافی، زمان شارژ و ترس از تمام شدن باتری در اواسط سفر از دیگر عواملی هستند که خرید خودروهای برقی را با علامت تردید همراه می‌کند. رویتزر در گزارش خود اشاره کرده خودروهای برقی عرضه جدیدی به نام «اضطراب برد» به رانندگان تحمیل کرده که در تصمیم‌گیری بین خرید خودروی هیبریدی و تمام الکتریکی تأثیرگذار است.

راحتی: خودروهای هیبریدی عادات مصرف‌کننده را تغییر نمی‌دهد و رانندگان می‌توانند در پمپ بنزین‌های موجود سوخت‌گیری کنند. چون برق مورد نیاز خودروهای هیبریدی نیازی به شارژ خارجی ندارند و مانند چراغ خودرو به منابع داخلی متکی است. هیاهوی خودروهای برقی همچنان بلند است، اما داده‌های فروش، هزینه‌های مالکیت و منطق مهندسی، همگی به یک برنده در آمریکا در حال حاضر اشاره دارند: خودروهای هیبریدی. نکته قابل تأمل این جاست که این یک نظریه نیست؛ گزارش واقعی است! خودروهای هیبریدی برای اکثر آمریکایی‌ها منطقی‌تر هستند؛ چون

اما دلایل تردید مصرف‌کنندگان در مورد خودروهای برقی چیست؟

۱. خودروهای هیبریدی قیمت اولیه کمتری نسبت به خودروهای برقی دارند و هزینه نگهداری از آن نیز به‌مراتب کمتر است. قیمت خودروهای برقی با فاصله گرفتن از سیاست‌های تشویقی ابتدایی دولت‌ها، به سمت واقعی شدن حرکت کرده و به یک عامل بازدارنده تبدیل شده است. به نوشته رویتزر، حذف احتمالی اعتبارات

نگاه View



رضا علیزاده

رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس

راهکار حل مشکلات خودروسازان در درازمدت

«هم‌اکنون شرایط به گونه‌ای است که خودروسازان با زیان انباشته مواجه هستند که بخش عمده‌ای از آن به قیمت‌گذاری دستوری برمی‌گردد و اگر برای حل این مشکل چاره‌اندیشی نشود قطعاً ارائه تسهیلات حمایتی ۲۰ همتی برای رفع مشکلات خودروسازان همچون مسکن عمل می‌کند و تأثیر طولانی مدت نخواهد داشت. ما گزارشی از بانک‌ها دریافت کردیم که نشان می‌دهد برخی از آن‌ها نسبت به اجرای این مصوبه عمل کرده و تعدادی هم در حال طی فرآیند لازم‌الاجرای آن هستند که منتظر هستیم این مهم عملیاتی شود تا زنجیره تولید خودرو در کشور مختل نشود. راهکار حل مشکلات خودروسازان در درازمدت و میان مدت این است که قیمت‌گذاری دستوری اصلاح شود.

شورای رقابت بر اساس ضوابط و ساز و کارهایی که دارد ۱۵ درصد سود برای خودروسازان در نظر می‌گیرد اما آنها اعلام می‌کنند که در عمل هیچ سودی کسب نکرده‌اند به این دلیل که اصلاحیه قیمت زمانی انجام می‌شود که صورت‌های مالی خودروسازان ارائه شود و به‌رغم این که در قانون پیش‌بینی شده است اگر تورم در یک مقطع زمانی بیش از ۱۰ درصد افزایش یابد باید زودتر از شش ماه قیمت‌ها اصلاح شوند اما در عمل این اتفاق نمی‌افتد و تأقی‌ت‌های خودروسازان توسط شورای رقابت تأیید شود دچار حاشیه زیان شدیدی می‌شوند که به چرخه تولید خودرو آسیب می‌رساند. ما به دنبال این هستیم که اصلاح قیمت خودروها به گونه‌ای باشد که خودروسازان داخلی زمین نخورند، هر چند خودروهای داخلی از نظر کیفیت، قیمت و رقابت‌پذیری ایراداتی دارند اما این صنعت از یک پشتوانه ۴۰ ساله برخوردار است که در آن سرمایه‌گذاری شده است و نمی‌توان به راحتی خودروسازان را رها کرد که از دور خارج شوند چرا که زنجیره‌ای از اشتغال را هم در پایین دست و هم بالادست ایجاد کرده‌اند و در شرایط سخت تحریم نیز حداقل نیاز خانواده‌های ایرانی را رفع می‌کنند. بنابراین باید این سرمایه ملی را ارج نهیم و اجازه ندهیم که آسیب ببیند، همچنین باید منافع مصرف‌کنندگان را نیز در نظر بگیریم. مقرر شده روند ارائه تسهیلات ۲۰ همتی توسط بانک‌ها به خودروسازان را رصد کنیم تا بخشی از مشکلات زنجیره تأمین خودرو حل شود، از سوی دیگر در حوزه قیمت‌گذاری دستوری یک کارگروهی تشکیل شده تا بتوانیم یک سیستم منطقی و عقلانی را بر تعیین قیمت‌ها در بازار خودرو حاکم و قوانین این حوزه را به‌روزرسانی کنیم و این‌طور نباشد که خودروسازان ماه‌ها زیان ببینند سپس نسبت به اصلاح قیمت‌ها اقدام شود.

زاپاس

Spare Tire

فروش نقدی محصولات «فورس» و «امپاور» ویژه دی‌ماه



با قیمت یک میلیارد و ۴۹۰ میلیون تومان با تحویل پایان بهمن ۱۴۰۴ کامیون فورس ۳،۸ تن دوگانه سوز با قیمت یک میلیارد و ۵۹۰ میلیون تومان با تحویل پایان بهمن ۱۴۰۴ کامیون فورس ۱۲ تن با قیمت حدود سه

شرکت بهمن دیزل کامیون فورس ۳،۸ تن، فورس ۱۲ تن و امپاور ۱۹ تن کمپرسی را از طریق عملیات‌های خود عرضه می‌کند.

بر اساس جزئیات این طرح: کامیون فورس ۳،۸ تن

بنابراین متقاضیان می‌توانند از ساعت ۱۰ صبح روز شنبه ۶ دی‌ماه تا ساعت ۱۲ ظهر پنج‌شنبه ۱۸ دی‌ماه ۱۴۰۴ با مراجعه به عملیات‌های بهمن دیزل نسبت به انجام فرآیند خرید اقدام کنند.

میلیارد و ۹۵۴ میلیون تومان با تحویل پایان بهمن ۱۴۰۴ کامیون امپاور ۱۹ تن BD300 کمپرسی با قیمت حدود چهار میلیارد و ۹۷۷ میلیون تومان (به همراه کاربری کمپرسی) با تحویل ۱۰ اسفند ۱۴۰۴ به فروش می‌رسند.

«کی تی ام» بار دیگر به جاده ها برمی گردد



«کی تی ام» پس از ۱۷ سال، با معرفی KTM 990 RCR به دنیای موتورهای اسپرت خیابانی بازگشت. هیولایی با DNA مسابقه که برای فتح جاده ها آماده است. کی تی ام پس از نزدیک به دو دهه سکوت، بارونمایی رسمی از KTM 990 RCR. بازگشتی توانایی به عرصه موتورسیکلت های اسپرت خیابانی داشته است. این هیولای نارنجی که تولید آن از همین ماه آغاز می شود، روح پرافتخار این برند در مسابقات موتورجی بی را به جاده های عمومی می آورد. این موتورسیکلت که سال گذشته پیش نمایش آن ارائه شده بود، به دلیل مشکلات مالی شرکت با تاخیر مواجه شد؛ اما ورق در اوایل سال ۲۰۲۵ برگشت، زمانی که شرکت هندی باجاج، شریک سابق کی تی ام، مالکیت



ویژه ها

شرط افزایش قیمت خودرو



احمد شانیان معاون بازرسی و نظارت بر کالاهای سرمایه ای سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان اظهار داشت: «اگر جمع افزایش نرخ ارز و شاخص تورم تولید کننده در بخش صنعت بیش از ۱۰ درصد باشد مجوز لازم برای افزایش قیمت کارخانه ای خودروها صادر خواهد شد، اما در خواست های متعدد در زمان کم مشمول بررسی مجدد نخواهد بود. برخی از خودرو سازها اخیراً درخواست افزایش قیمت داشتند و چون مشمول بیش از ۱۰ درصد نبودند با افزایش قیمت آن ها در سازمان حمایت موافقت نشد.»

دیگه چه خبر؟

ضرورت ایجاد کریدور سبز واردات مواد اولیه تولید



فرج الله معماری رئیس کمیسیون اقتصاد کلان اتاق بازرگانی ایران یکی از مهم ترین چالش های تولیدکنندگان را کمبود مواد اولیه عنوان کرد و گفت: «مواد اولیه به منزله اکسیژن تولید است و قطع این جریان، به توقف و حتی مرگ تولید منجر می شود. بر همین اساس، ایجاد کریدور سبز واردات مواد اولیه تولید از جمله پیشنهاد های مطرح شده در شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی است تا فرآیند ترخیص مواد اولیه حداکثر ظرف ۴۸ ساعت انجام شود و چرخه تولید بدون وقفه تداوم یابد.»

بارش ۱۹ درصدی رقم خورد؛

درآمد ۱۳,۷ همتی گروه صنعتی بارز در ۹ ماهه سال جاری



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«گروه صنعتی بارز به عنوان بازیگر اصلی صنعت تایر کشور، در تازه ترین گزارش های مالی منتشر شده در سامانه کدال، تصویری از تداوم رشد فروش و تثبیت جایگاه خود در بازار داخلی و صادراتی ارائه کرده است. این شرکت که با نماد پکرمان در بازار سرمایه ایران شناخته می شود، در حوزه تولید انواع تایر رادیال، تایر بایاس و تیوب فعالیت دارد و محصولات آن هم زمان در بازار داخل و بازارهای صادراتی عرضه می شود. بر اساس آخرین اطلاعات رسمی، سرمایه ثبت شده این شرکت به ۱۹۶۹ میلیارد تومان رسیده که نشان دهنده مقیاس بالای فعالیت و ظرفیت عملیاتی این مجموعه در صنعت لاستیک سازی کشور است. از آن جا که سال مالی شرکت در پایان اسفندماه خاتمه می یابد، گزارش های ماهانه آذرماه علاوه بر عملکرد همان ماه، تصویری جامع از وضعیت تولید و فروش ۹ ماهه شرکت نیز ارائه می دهد؛ موضوعی که امکان ارزیابی دقیق تر روند عملکرد را برای فعالان بازار فراهم می کند. داده های منتشر شده نشان می دهد فروش شرکت در آذرماه به حدود ۱۸۰۴ میلیارد تومان رسیده که نسبت به ماه قبل افزایش حدود ۱۹ میلیارد تومانی درآمد عملیاتی را ثبت کرده است. این رشد ماهانه، در شرایطی رخ داده که بسیاری از صنایع با محدودیت تقاضا و نوسانات هزینه ای مواجه اند و از پایداری نسبی فروش شرکت

اینفوگرافشی

Infography

رشد درآمد شرکت تولیدی «لنت ترمز ایران»

میزان درآمد
۹ ماههمیزان رشد
درآمد ۹ ماههمیزان درآمد
آذرماه

132 میلیارد تومان

334 میلیارد تومان

شرکت تولیدی لنت ترمز ایران در ۹ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۳۳۴ میلیارد تومان درآمد شده است.

چپ تلند؟

عوامل موثر بر وضعیت امروز بازار خودرو

بالاترین تأثیر بر وضعیت امروز بازار خودرو، محدودیت های ارزی، تشدید انتظارات تورمی، کاهش تولید و آینده مبهم اقتصادی کشور، مجموعه ای از عوامل تأثیرگذار هستند که در آغاز نخستین ماه زمستان، بازار خودروی ایران را با ابهامی جدی و کم سابقه روبه رو کرده اند. این شرایط باعث شده تا مصرف کنندگان و فروشندگان، در وضعیت انتظار و احتیاط قرار بگیرند و تصمیم گیری های خرید و فروش به تعویق بیفتد.

چرا؟

بازار خودرو غیر قابل پیش بینی شده است

بازار خودرو از نیمه دوم سال و با ورود به فصل پایانی سال ۱۴۰۴، نه تنها دیگر در قالب یک بازار صرفاً ملتهب یا رکودی قابل تعریف نیست، بلکه بیش از هر زمان دیگری به بازاری غیر قابل پیش بینی تبدیل شده است، بازاری که در آن تصمیم گیری برای مصرف کننده و تولید کننده به طور هم زمان دشوار شده است.

برای چه؟

خودروابزاری برای حفظ ارزش پول

سیاست گرایی های نادرست داخلی در کنار تداوم، مسیری را رقم زده که در نتیجه آن، خودرو از یک کالای مصرفی فاصله گرفته و به یک دارایی سرمایه ای و ابزار حفظ ارزش پول تبدیل شده است. نمونه بارز این وضعیت، هجوم گسترده متقاضیان به طرح های پیش فروش ایران خودرو است، رخدادی که بدون تردید نشانه ای روشن از عمق بحران و شرایط نامطلوب فعلی صنعت خودروسازی کشور محسوب می شود.

دنده يك

First gear

تشکیل کمیته خودرو در مجلس جهت بررسی نحوه قیمت گذاری خودرو
«حاضر جواب: بالاخره خودرو هم صاحب «کمیته» شد؛ آن هم نه هر کمیته ای، کمیته ای که قرار است قیمت را بررسی کند. بررسی یعنی نگاه کردن عمیق، دقیق و طولانی؛ طوری که تا پایان بررسی، قیمت خودش کار خودش را کرده باشد. خودرو در این میان با خیال راحت پشت شیشه پارک می کند و می داند هر چه باشد، «در حال بررسی است». تشکیل کمیته در صنعت خودرو مثل نصب آینه وسط است؛ همه دوست دارند باشد، ولی کسی دقیق نمی داند قرار است چه چیزی را نشان بدهد. تنها نکته امیدوار کننده این است که شاید این کمیته بتواند بفهمد چرا قیمت خودرو همیشه جلوتر از تورم حرکت می کند؛ احتمالاً خودرو عجله دارد و تورم هنوز بند کفشش را می بندد.

تقلب، تهدیدی خاموش برای پایداری بیمه خودرو

«حاضر جواب: تقلب در بیمه خودرو دقیقاً همان مسافری است که همیشه صدلی جلو می نشیند ولی کرایه عقب را می دهد. بیمه گرهای می گویند تقلب «خاموش» است؛ چون اگر صدا داشت، احتمالاً باید اُذیر هم می کشید. از تصادف های سیمایی گرفته تا تسبیح هایی که از قبیل ضربه خورداند و ناگهان در یک حادثه تازه، خاطرات قدیمی شان زنده می شود. نتیجه اش این است که بیمه برای بقا مجبور می شود حق بیمه را طوری تنظیم کند که حتی خود خودرو هم تعجب کند. در نهایت همه می پرانند، حتی آن راننده ای که فقط برای خرید نان، ماشین را از پارکینگ بیرون آورده است.

فقدان نظارت در بازار تایر های سنگین وجود دارد

«حاضر جواب: تایر سنگین، سنگین است؛ هم در وزن، هم در قیمت، هم در پیدا کردنش. راننده کامیون می گوید پیدا کردن تایر مناسب شبیه پیدا کردن لاستیک زاپاس در صندوق خودرویی است که اصلاً زاپاس ندارد. نبود نظارت هم یعنی هر تایر با هر قیمتی می تواند ادعا کند «استاندارد است». تایرها در بازار آزاد، شخصیت مستقل دارند؛ یکی مهاجر است، یکی کمپاب، یکی هم آن قدر گران که راننده ترجیح می دهد به جای تعویض تایر، مسیر را کوتاه تر کند. صنعت حمل و نقل هم وسط این ماجرا ایستاده و فقط دعا می کند لاستیک ها تا مقصد دوام بیاورند.

تعرفه واردات خودرو در سال ۱۴۰۵ همچنان نامعلوم

«حاضر جواب: دست های نامرئی ظاهراً خیلی فعال اند؛ بدون کارت شناسایی، بدون حضور فیزیکی، ولی با قدرت کامل. واردات خودرو پشت در ایستاده و تعرفه هم مثل بابلوی «به زودی باز می شود» سال ها ست نصب شده. سال ۱۴۰۵ برای تعرفه واردات هنوز شبیه آینده ای دور است؛ جایی میان پیش بینی هوشناسی و برنامه ریزی سفر. بازار خودرو هم از این بالاترین استفاده می کند و می گوید: «اگر تعرفه معلوم نیست، پس قیمت هم می تواند هر روز نظرش عوض شود.» در این شرایط، خودرو وارداتی بیشتر شبیه یک افسانه اقتصادی است تا یک کالای قابل خرید.

در یافت کرایه مازاد و خارج از مصوبات قانونی توسط تاکسیران ها تخلف است

«حاضر جواب: تاکسیمتر موجودی افسانه ای است؛ بعضی ها می گویند وجود دارد، بعضی ها فقط عکسش را دیده اند. اصلاح قیمت بنزین که می آید، کرایه ها هم خودش را اصلاح می کنند، البته سریع تر و با اعتماد به نفس بیشتر. مسافر هنوز کمتر بندش را نبسته، راننده در حال محاسبه تورم، اسلک های قیمت روغن، قیمت دل و جرأت رانندگی در ترافیک است. کرایه مازاد هم معمولاً با لیختن گرفته می شود؛ لیختنی که می گوید «این مسیر، مسیر اقتصادی است». حمل و نقل شهری در نهایت به جایی می رسد که مسافر قبل از سوار شدن، حساب و کتابش را با خودش صاف می کند.



با طلبکاران منجر شد که اکنون به‌نفع بنیان‌گذار شرکت خاتمه یافته است. مولر در بیانیه‌ای اعلام کرد: «با حل فصل نهایی این موضوع، اکنون می‌توانیم بر آینده برند اسپایکر تمرکز کنیم. فصل جدیدی آغاز می‌شود.» این شرکت که از سال ۲۰۰۰ شعار «برای سرسخت‌ها هیچ راهی غیرممکن نیست» را سرلوحه کار خود قرار داده، به نظر می‌رسد بیش از هر زمان دیگری به این جمله پایبند است. این نخستین بار نیست که اسپایکر با چنین چالش‌هایی روبه‌رو می‌شود. پس از احیای اولیه در سال ۱۹۹۹، یک تلاش ناموفق برای خرید شرکت ساسپ در حدود یک دهه بعد، اسپایکر را در اواخر سال ۲۰۱۴ مجبور به تجدید ساختار مالی کرد.

شرکت هلندی اسپایکر از ورشکستگی نجات یافته و با حل مشکلات حقوقی، برای تولید مجدد سوپراسپرت‌های دست‌ساز آماده می‌شود. اسپایکر، سازنده هلندی سوپراسپرت‌های خاص بار دیگر از لبه پر تگاه ورشکستگی بازگشته است. ویکتور مولر، بنیان‌گذار این شرکت پس از یک نبرد حقوقی طولانی، موفق شد تمام حقوق معنوی و علائم تجاری برند اسپایکر را باز پس گیرد و اعلام کرد که این شرکت دوباره بر تولید خودروهای سوپراسپرت دست‌ساز تمرکز خواهد کرد. این بازگشت پس از آن صورت می‌گیرد که در سال ۲۰۲۱، به‌دلیل عدم تحقق سرمایه‌گذاری‌های وعده‌داده شده، مولر مجبور به اعلام ورشکستگی شد. این اتفاق به یک کشمکش حقوقی طولانی



«اسپایکر» بار دیگر از هلند برمی‌خیزد

کارآموزان طراحی به سراغ پیش‌رانه ۵ سیلندر رفتند



باورش آسان نیست؛ اما سال آینده، پنج دهه از معرفی نخستین پیش‌رانه ۵ سیلندر در آئودوی ۱۰۰ مدل ۱۹۷۶ می‌گذرد. برای گرامیداشت این مناسبت، گروهی از کارآموزان خلقی آئودوی یک کانسپت بسیار ویژه ساخته‌اند. این کانسپت به‌نام آئودوی GT50 به‌عنوان یک پروژه توسط ۱۴ کارآموز آئودوی در نکارسولم (Neckarsulm) آلمان در طی ۶ ماه و تحت هدایت مربیان و تیم‌انگلر-رئیس آموزش فناوری خودرو، لجستیک و مدیریت کسب و کار در نکارسولم-به سرانجام رسیده است. بعید است که در نگاه اول، بتوانید حدس بزنید که در زیر پوسته تیز و زاویه‌دار GT50، یک RS3 سدان پنهان شده است. کارآموزان

پس از جدا کردن تمامی پتل‌های بدنه شامل کاپوت، درها، شیشه‌ها و در صندوق، یک پوسته کاملاً جدید با خطوط تند و زاویه‌دار را جایگزین کردند. این بدنه به‌جای ورق فلزی یا فیبرکربن، از پلاستیک تقویت‌شده با الیاف شیشه (GFRP) ساخته شده است. برای بهبود آپرودینامیک، دیفیوزر بزرگ و باله در بخش عقب بدنه قرار دارد؛ در حالی که سقف خودرو از آئودوی ۸۰ بر گرفته شده است. آئودوی GT50 بالهام از میراث مسابقاتی آئودوی، از اجاعات روشنی به‌خودروهای نمادین همچون آئودوی ۹۰ کوآترو و IMSAGTO دارد.

نیسان «سرنا» برای سفرهای آسیایی مناسب‌سازی شد



مینون سرنا از سال ۱۹۹۱ تاکنون در سبد محصولات نیسان حضور دارد؛ یعنی این مدل در سال ۲۰۲۶، سی و پنجمین سالگرد تولد خود را جشن خواهد گرفت. نسل ششم فعلی این خودرو MPV در سال ۲۰۲۲ معرفی شد؛ بنابراین حالا زمان مناسبی برای تغییر چهره آن است. نکته جالب این که در بازار داخلی ژاپن، نیسان سرنا با افت فروش مواجه شده است؛ چراکه بنا بر گزارش رسانه‌های محلی، فروش این خودرو در فاصله ژانویه تا نوامبر ۲۰۲۵ به ۶۶ هزار و ۳۸۷ دستگاه رسیده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۱۲ درصد کاهش یافته است. طراحی تیپ پایه X تغییر نکرده است؛ چراکه تیپ‌های کامل‌تر، به‌روزرسانی ظاهری را دریافت کرده‌اند.

از تیپ‌های وی‌استار V به‌بالا، پردهای افقی جلو پنجره با نوارهای عمودی مورب جایگزین شده و چراغ‌های LED دایلات و تزئینات کرومی را نیز با خود همراه کرده است. علاوه‌بر تغییر در طراحی سپر جلو و رینگ‌ها، باید به جزئیات کروم بیشتر در نمای جلو تیپ Luxion اشاره کرد. مشتریان می‌توانند رنگ‌های بیشتری را برای تزئین بدنه سرنا انتخاب کنند. تیپ اسپرت Autech با طراحی اختصاصی نمای جلو، کیت بدنه و تنظیم مجدد تعلیق همچنان عرضه می‌شود؛ اما حالا تیپ Autech Line با تزئینات کروم تیره و طرح اختصاصی رینگ‌های ۱۶ اینچ نیز قابل سفارش است.

گزارش «کانسیومر ریپورترز» مشخص کرد؛

قابل اعتمادترین برندهای خودرو سازی در سال ۲۰۲۵



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

یکی از مهم‌ترین عوامل موثر در تصمیم‌گیری برای خرید خودرو جدید، کیفیت بالا و داشتن اعتماد و اطمینان حداکثری به آن است. مطمئناً کسی علاقه ندارد وقت خود را بین تعمیرگاه‌ها بگذراند یا درگیر پرونده‌های گارانتی شود؛ به‌ویژه هنگامی که پوشش گارانتی به اتمام برسد و هزینه‌های تعمیر بالاتر برود. برای بسیاری از خریداران، دوام بلندمدت حتی از عملکرد یا فناوری هم مهم‌تر است. به‌همین دلیل «کانسیومر ریپورترز» (Consumer Reports) به‌مشتریان توصیه می‌کند که جست‌وجو را از برندهایی آغاز کنند که از نظر قابلیت اطمینان سابقه بهتری دارند.

۵ برند برتر در فهرست قابل اعتمادترین‌ها فهرست اعلام‌شده درمورد سال ۲۰۲۵، چندان غافلگیرکننده نیست. براساس بازخورد گسترده مصرف‌کنندگان و داده‌های تولیدکنندگان که توسط «کانسیومر ریپورترز» گردآوری شده است، لکسوس، سوپارو و تویوتا رتبه‌های اول قابلیت اطمینان کلی را به‌خود اختصاص داده‌اند.

در طول سال‌های گذشته، محصولات این سه برند به دوام بالا و نیاز کمتر به تعمیرات اساسی شهرت داشته‌اند. هوندا و بام‌و هم به‌جمع ۵ برند برتر می‌پیوندند؛ بنابراین علاوه‌بر خودرو سازان ژاپنی، یکی از نمادهای آلمانی هم عملکردی قوی داشته است.

در این میان، پیشرفت تسلا جلب توجه می‌کند؛ زیرا این برند با ۸ پله صعود به رتبه نهم کلی رسیده است. نتایج مثبت عمدتاً به‌مدل‌های ۳ و ۷ مربوط می‌شود که قابل اعتمادترین خودروهای برقی در این بررسی هستند. دو محصول دیگر یعنی مدل‌های S و X در حد میانگین قرار دارند، اما سایلبر تراک همچنان در پایین‌تر از میانگین حضور دارد. با تمام این‌ها، مشکلات کیفی شامل مونتاژ



بدنه، رنگ و تجهیزات برقی جانبی، کاهش معناداری نشان می‌دهد که از بهبود واقعی کیفیت محصولات تسلا حکایت می‌کند.

مدل‌های برتر در فهرست قابل اعتمادترین‌ها برندهایی که همواره در رتبه‌های بالا قرار می‌گیرند، رویکرد فنی محافظه‌کارانه‌ای دارند که استفاده از پلت‌فرم‌های شناخته‌شده، قطعات آزموده‌شده و به‌روز رسانی‌های تدریجی را دربر می‌گیرد. این راهبرد، بروز مشکلات ساختاری را محدود می‌کند و اگر پس از فیس‌لیفت یا تغییر نسل چالشی پیش بیاید، اصلاح این مشکلات با سرعت بیشتری قابل انجام است.

در این مورد می‌توان تویوتا کمری، تاندر و تاکوما را مثال زد که پس از شروعی دشوار، بهبودهایی در داده‌های قابلیت اطمینان نشان داده‌اند. در این چارچوب، تویوتا ۶ مدل از ۱۰ خودرو قابل اعتماد سال را در اختیار دارد و دوباره رتبه نخست را در اختیار می‌گیرد. سوپارو با تکیه بر نتایج ایمپرز و کراس‌ترک، تویوتا را به‌فاصله کمی دنبال می‌کند. لکسوس نیز در میان برندهای پرمیوم، عملکردی یکدست دارد؛ چراکه هیچ محصولی از این

برند در جایگاه پایین‌تر از میانگین قرار نگرفته است. در مقابل، مزدا با ۸ پله سقوط نسبت به سال قبل، افت زیادی را تجربه کرده است.

نسل جدید مدل‌های CX-70 و CX-90 به‌ویژه در تیپ پلاگین-هیبرید، مشکلاتی در پیش‌رانه، گیربکس و اجزای الکتریکی نشان می‌دهند. به‌نظر می‌رسد این پروژه فنی جاه‌طلبانه، فعلاً به‌نتایج رضایت‌بخش نرسیده است. این موضوع پیام محوری نظرسنجی را تقویت می‌کند: مدل‌های کاملاً جدید یا بازطراحی‌شده، در مراحل اولیه عرضه بیشتر در معرض بروز مشکل قرار دارند. داده‌ها نشان می‌دهد چندین شاسی‌بلند و پیکاپ تازه‌وارد، امتیاز کمتر از میانگین دارند.

این رتبه‌بندی حاصل تحلیلی عمیق بر حدود ۳۸۰ هزار خودرو است. داده‌ها بازه خودروهای مدل ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۵ را پوشش می‌دهد؛ هرچند که برخی مدل‌های جدید ۲۰۲۶ نیز در آن گنجانده شده‌اند. این گستره وسیع، امکان بررسی هم‌زمان روند مالکیت بلندمدت و قابلیت اطمینان اولیه خودروهای جدید را فراهم می‌کند.

هر خودرو در حداکثر ۲۰ حوزه بالقوه مشکل‌ساز ارزیابی می‌شود تا تصویری جامع از قابلیت اطمینان در شرایط مورد به‌روزرسانی اساسی قرار گرفت. از آن زمان تاکنون، این‌ون محبوب با تغییرات مختلف و همچنین در نسخه‌های گوناگون عرضه شده است. شاید الان زمان مناسبی برای معرفی نسل جدید این خودرو باشد، اما به‌نظر می‌رسد میتسویشی فعلاً قصد تغییر نسل دلیکا را ندارد. نوارهای براق جلو پنجره در مدل جدید با یک نوار کروم تیره جایگزین شده است. علاوه‌بر این باید به‌تغییر در طراحی گلگیرها و سپرها، پوشش‌های بزرگ روی قوس گلگیرها به‌رنگ مشکی یا همرنگ بدنه، اضافه شدن قطعه مشکی روی در صندوق با نوشته بزرگ Delica و طرح جدید رینگ‌های ۱۸ اینچ اشاره کرد. عرض میتسویشی دلیکا D:5 با ۲۰ میلی‌متر افزایش

واقعی ارائه شود. این حوزه‌ها از مسائل جزئی مانند کیفیت مونتاژ داخلی یا ایرادهای سیستم اطلاعات-سرگرمی تا مشکلات جدی مکانیکی در پیش‌رانه، گیربکس و سیستم تعلیق را در بر می‌گیرد. برای خودروهای هیبرید و برقی نیز عملکرد باتری و سامانه‌های برقی با دقت بررسی می‌شود؛ امری که اهمیت روزافزون قوای محرکه برقی را منعکس می‌کند. پیش از مشاهده رتبه‌بندی کامل، بد نیست بدانید «کانسیومر ریپورترز» برای هر مدل امتیاز پیش‌بینی قابلیت اطمینان بین یک تا ۱۰۰ تعیین می‌کند. این امتیاز با سنجش شدت مشکلات گزارش‌شده و اثر واقعی آن‌ها بر ایمنی، هزینه‌های مالکیت و سهولت استفاده محاسبه می‌شود.

البته این عدد تنها معیار سنجش نیست و در کنار آزمون‌های جاده‌ای، رضایت مالکان و رتبه‌های ایمنی در ارزیابی نهایی لحاظ می‌شود. تعداد و نوع مشکلات بسته به فناوری متفاوت است. خودروهای بنزینی و دیزلی در ۱۷ حوزه بررسی می‌شوند.

خودروهای برقی موارد مکانیکی سنتی کمتری دارند؛ اما اجزای خاصی مانند موتور الکتریکی، باتری و سیستم شارژ به آن‌ها افزوده شده است.

هیبریدها، اجزای برقی را به‌مشکلات متداول خودروهای احتراق داخلی اضافه می‌کنند؛ درحالی که مدل‌های پلاگین-هیبرید نسبت به تمامی نمونه‌های دیگر، پیچیدگی‌های بیشتری دارند.

از منظر قوای محرکه، تصویر روشن است: هیبریدهای معمولی (غیر پلاگین) همچنان از قابل اعتمادترین انتخاب‌ها هستند. بسیاری از آن‌ها عملکردی برابر یا بهتر از نسخه‌های صرفاً بنزینی نشان می‌دهند؛ درحالی که مصرف سوخت کمتر و رانندگی نرم‌تری ارائه می‌کنند.

تیپ هیبرید خودروهایی مانند فورد F-150، کیا کارنیوال، تویوتا گرند هایلندر، لکسوس NX، هوندا CR-V و سوپارو فاستر، در صدر رده خود قرار دارند. از حدود ۳۰ مدل هیبرید مورد بررسی، تعداد بسیار کمی پایین‌تر از میانگین قرار دارند.

اما در مدل‌های کاملاً برقی و پلاگین-هیبریدها وضعیت یکنواخت نیست؛ چراکه بیش از نیمی از ضعیف‌ترین عملکردها به این دو گروه تعلق دارد و اغلب این مشکلات از ایرادات الکترونیکی و سامانه‌های شارژ ناشی می‌شود.

میتسویشی «دلیکا» تمام‌دیزلی شد

به ۱۸۱۵ میلی‌متر رسیده است. سایر ابعاد شامل طول، عرض و فاصله محوری به‌ترتیب ۱۸۰۴، ۲۰۸ متر، بدون تغییر باقی مانده‌اند. بنابر اعلام سازنده، کف این خودرو ۱۸۵ میلی‌متر از سطح زمین فاصله دارد. در فضای کابین میتسویشی دلیکا D:5 با نمایشگر ۸ اینچ پشت آمپر برای تمام تیپ‌ها، تزئینات خاکستری به‌جای تریم چوبی، روکش جیبر مقاوم در برابر آب یا چرم برای صندلی‌ها و چند درگاه USB تایپ C مواجه هستیم. مطابق روال بازار ژاپن، سیستم چندرسانه‌ای به‌صورت آپشن ارائه می‌شود. همانند گذشته، دلیکای جدید هم در تیپ‌های ۷ یا ۸ نفره عرضه خواهد شد. مینی‌ون فیس‌لیفت‌شده در سه تیپ G، G-Power و Package و P عرضه می‌شود.

نسل پنجم میتسویشی دلیکا D:5 در سال ۲۰۰۷ به‌بازار آمد و در سال ۲۰۱۸ مورد به‌روزرسانی اساسی قرار گرفت. از آن زمان تاکنون، این‌ون محبوب با تغییرات مختلف و همچنین در نسخه‌های گوناگون عرضه شده است. شاید الان زمان مناسبی برای معرفی نسل جدید این خودرو باشد، اما به‌نظر می‌رسد میتسویشی فعلاً قصد تغییر نسل دلیکا را ندارد. نوارهای براق جلو پنجره در مدل جدید با یک نوار کروم تیره جایگزین شده است. علاوه‌بر این باید به‌تغییر در طراحی گلگیرها و سپرها، پوشش‌های بزرگ روی قوس گلگیرها به‌رنگ مشکی یا همرنگ بدنه، اضافه شدن قطعه مشکی روی در صندوق با نوشته بزرگ Delica و طرح جدید رینگ‌های ۱۸ اینچ اشاره کرد. عرض میتسویشی دلیکا D:5 با ۲۰ میلی‌متر افزایش



خبر

News

بیراهه‌نوردی از پکن

بیجینگ آفرود به‌عنوان یکی از برندهای زیرمجموعه گروه بایک، از یک کانسپت به‌نام ELMT مکس رونمایی کرده است. این خودرو با فرم مکعبی بدنه، نمایی از یک بیراهه‌نورد را نمایش می‌دهد؛ درحالی که سازنده با حذف درها، ساختار اصلی و البته منعطف این خودرو را در معرض قرار داده است. بنابر اعلام سازنده، این کانسپت براساس زبان طراحی ELEMENTAL شکل گرفته است. این نام به چهار اصل مهم اشاره دارد: زمین (Earth)، استحکام (Sturdy)، پویایی شادمانه (Joyously Active) و فیزییتال (Phygital) یا همان ترکیب فیزیکی و دیجیتال. این مفاهیم به‌جای تکیه بر یک طرح انتزاعی، بر کاربردهای واقعی در دنیای واقعی مانند ماجراجویی، سلامت و زندگی در فضای باز تمرکز



دارند. فرم مستطیلی و زاویه‌دار دماغه ELMT مکس، به‌سایر مدل‌های آفرود از برند بیجینگ شباهت دارد. فاصله نسبت‌باز نزدیک چراغ‌های جلو را می‌توان یک نکته کاربردی در طراحی دانست که برای هماهنگی با میزان جابه‌جایی فنرهای تعلیق و زاویه فرمان این خودرو در نظر گرفته شده است. در نمای جانبی ELMT مکس علاوه‌بر جای خالی درها، با فرم زاویه‌دار انتهای بدنه مواجه هستیم؛ درحالی که نمای عقب، یک فرم تخت را به‌نمایش می‌گذارد. بیجینگ آفرود فعلاً از اعلام مشخصات فنی در نظر گرفته شده برای ELMT مکس خودداری می‌کند؛ اما می‌توان اطمینان داشت که گروه طراح این خودرو علاوه‌بر قابلیت‌های خارج از جاده، به‌قدرت و تقسیم وزن بهینه هم توجه داشته‌اند. به‌نظر می‌رسد حذف درهای جانبی نیز با همین منظور انجام شده باشد؛ چراکه درها نقش سازه‌ای ندارند. قابلیت حذف درها، ویژگی‌ای است که از سال‌ها پیش در محصولات جیب‌ارائه می‌شود. طراحی فضای داخلی ELMT مکس نیز از رویه بدنه آن پیروی می‌کند. در این بخش با ساختاری روبه‌رو هستیم که از به‌نمایش گذاشتن اجزای خود هراسی ندارد. فریم فلزی صندلی‌ها در معرض نمایش قرار دارد تا مطمئن شویم که این قطعات علاوه‌بر تامین راحتی، از نظر دوام هم جلب توجه خواهند کرد.

سوپراسپرت‌های واقعی خلق کنند. زیر کاپوت این عقاب آتشین، یک پیشرانه ۷.۴ لیتری V8 سوپرشاسز قرار دارد که بیش از ۱۰۰۰ اسببخار قدرت و ۱۴۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این نیروی عظیم از طریق یک گیربکس ۶ سرعته دستی به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. برای درک بهتر این اعداد، کافی است بدانید که بوگاتی وایرون با پیشرانه W16 چهار توربو ۱۰۰۰ اسببخار قدرت داشت. دو خودرو عرضه شده برای فروش، ویژگی‌های منحصر به فردی دارند. خودرو شماره ۱۲ با رنگ مشکی عمیق و رینگ‌های تفره‌ای، دارای کابین چرمی مشکی و خاکستری با دوخت آبی است.

شرکت Trans Am Worldwide با تبدیل شورولت کامارو به یک پونتیاک ترنس‌ام مدرن، هیولایی به نام ترنس‌ام سسوپر دیونی خلق کرده و اکنون دو دستگاه از این سری تولید محدود ۵۰ دستگاهی برای فروش عرضه شده است. این پروژه که با الهام از محبوبیت تمام‌نشدنی پونتیاک فایبرد ترنس‌ام شکل گرفت، فراتر از یک تغییر ظاهری ساده است. تیم مهندسی با استفاده از شاسی و پلتفرم نسل پنجم شورولت کامارو، تمامی پنل‌های بدنه را با قطعات فیبر کربنی سبک‌وزن بازطراحی کرده، فضای داخلی را به‌طور کامل سفارشی‌سازی کرده و یک تحول بنیادی در قوای محرکه ایجاد کرده‌اند تا خودرویی در حد و اندازه‌های



پوسته پونتیاک «ترنس‌ام» روی «کامارو» هزار اسبی



هجوم دوباره مردم به بازار با افزایش قیمت خودرو؛

مدل‌های وارداتی در بازار آزاد تا ۵۰۰ میلیون تومان گران شدند

این بخش، نظارت خود را همچنان افزایش دهند و با کسانی که تلاش می‌کنند نظم موجود را به‌ر شکلی برهم بزنند، برخورد مناسب و قاطعی داشته باشند.

در نهایت می‌توان از مواردی همچون برقراری تحریم‌ها، رشد محسوس بهای ارز و موارد دیگری از این قبیل به‌عنوان عوامل اصلی بالا رفتن قیمت اقلام اساسی از جمله خودرو یاد کرد و بی‌تردید کنترل و مهار تغییرات به‌دور بازار ارز می‌تواند آرامش را به‌سایر بخش‌های بازار نیز بازگرداند.

رشد بهای محسوس مونتاژی‌ها در بازار

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۱۷ میلیون تومانی را در بازار آزاد تجربه کردند. جایی که نيسان اکستند EX (۱۴۰۴) با ۱۷ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۱۷۲ میلیون تومان، نيسان دوگانه آپشنال (دریچه‌برقی) (۱۴۰۴) با ۱۳ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۷۵ میلیون تومان، شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۴۴۰ میلیون تومان، سورن پلاس XU7P (دریچه‌برقی) (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۵۹ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۶۶۷ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی خودروهای مونتاژی رشد بهای ۱۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ارزش کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، فونیکس آریزو GT6 (۱۴۰۴) با ۷۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، اکستریم TXL (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۱۶۰ میلیون تومان و فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان رسید.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۵۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که تویوتا کمری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴) با ۵۰۰ میلیون تومان افزایش ۸ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، مرسدس بنز EQA260 تمام‌برقی (۲۰۲۵) با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش ۹ میلیارد تومان و بامو iX1eDrive برقی (۲۰۲۵) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش ۸ میلیارد تومان ارزش‌گذاری شدند.

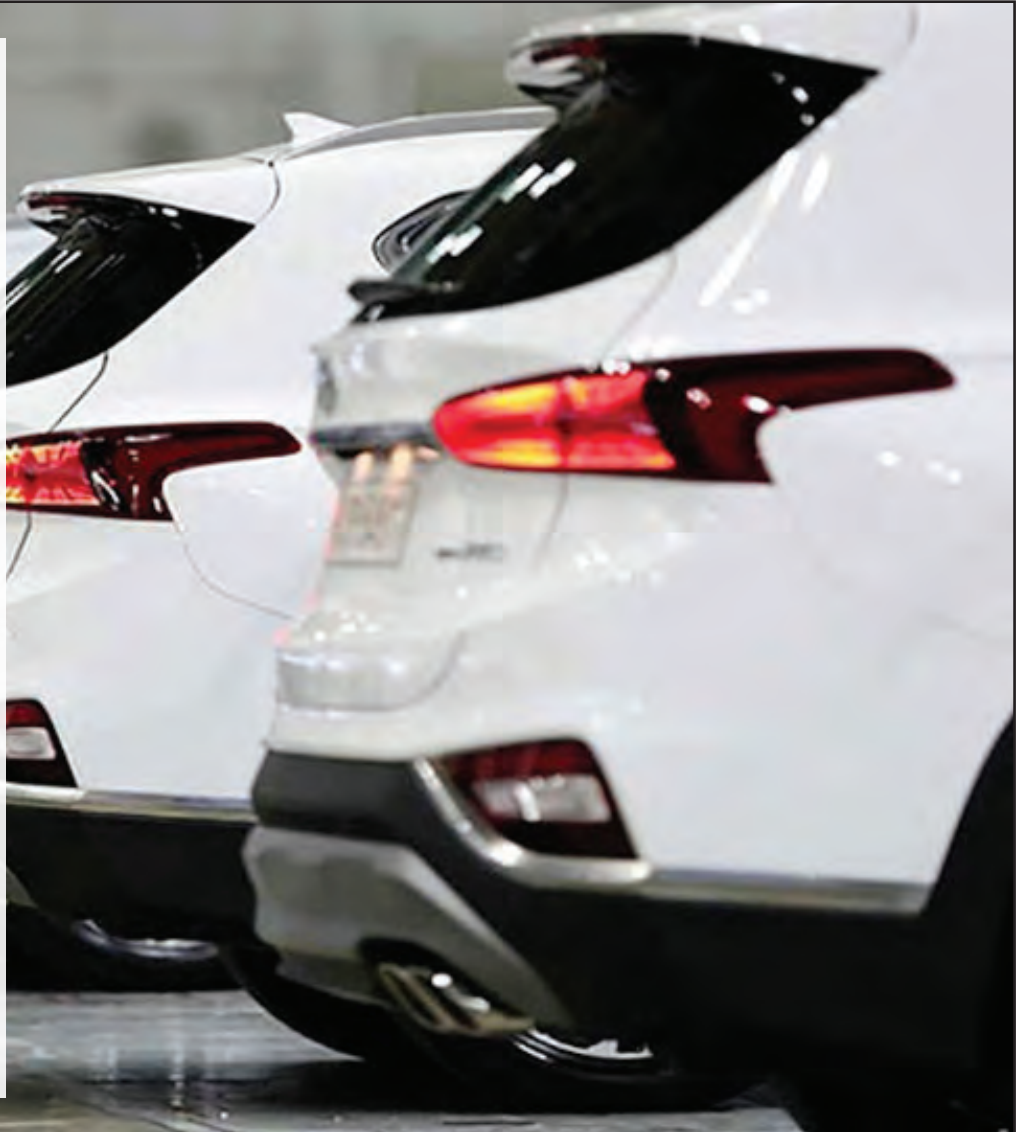


احسان ناصر بابلی
e.naseri@autoworld.ir

طبق رسم همیشگی بازار خودرو ایران، هرگاه قیمت‌ها در این بخش از بازار سیر صعودی به‌خود می‌گیرند، میزان تقاضا بالا می‌رود و رونق تا حدی به‌بازار باز می‌گردد. اما دلیل این امر چیست؟

طی هفته گذشته قیمت انواع خودرو در بازار متأثر از تغییرات بهای ارز سیر صعودی به‌خود گرفت و اگرچه برای مدتی متقاضیان تلاش کردند در برابر وسوسه خرید خودرو مقاومت کنند، اما با تثبیت قیمت‌ها در این بخش از بازار، رفته‌رفته تقاضا برای خرید انواع خودرو افزایش یافت و بازار به‌اصطلاح تا حدی رونق گرفت.

در این میان عده‌ای بر این عقیده هستند که خرید خودرو در شرایطی که قیمت آن همچنان رو به‌رشد است، اشتباه بوده و می‌تواند تا حدی منافع خریدار را به‌خطر بیندازد. اما تجربه نشان می‌دهد که هرگاه قیمت محصولی در کشور متأثر از شرایط سیاسی و اقتصادی سیر صعودی به‌خود می‌گیرد، انصراف از خرید آن، دردی را از مصرف‌کننده درمان نمی‌کند و ای بسا با گذشت زمان، به‌طور کلی آن محصول خاص از دسترس متقاضی و خریدار خارج شود. بنابراین هجوم مردم به‌بازار خودرو در این روزها پدیده‌ای است که تا حدی متعارف بوده و همان‌طور که گفته شد ای بسا از دست رفتن فرصت سبب شود متقاضی خودرو تصمیم بگیرد این وسیله را از سبد اقتصادی خانوار خارج کند. از این رو می‌توان این حق را به مصرف‌کننده و خریدار خودرو داد که ترس از آینده و عقب ماندن از تورم باعث می‌شود وی تصمیم خود را در این زمینه هرچه سریع‌تر عملی کند؛ هرچند که ممکن است بهای خودرو برای مصرف‌کننده و متقاضی بسیار گران تمام شود. این مساله به‌خودی‌خود سبب بالا رفتن تعداد متقاضیان خودرو در بازار می‌شود و البته انتقادات بسیاری را نیز به‌همراه دارد. اما همان‌طور که گفته شد در چنین مواردی نمی‌توان مصرف‌کننده را مقصر دانست و تنها ترس از آینده نامعلوم است که سبب می‌شود استقبال از محصول خاصی در بازار، به‌خصوص خودرو با رشد روزافزون مواجه شود. البته آن‌چه گفته شد در مورد تمام کالاهای اساسی مصداق دارد و ضروری است که نهادهای مربوطه با هدف جلوگیری از هرگونه سوءاستفاده در



ایمنی؛ ستون اصلی مهندسی خودروهای «فونیکس»

مدرن و ایمنی هوشمند ارائه می‌دهد. این خودرو موفق به دریافت ۵ ستاره ایمنی از C-NCAP شده و ساختار بدنه آن با بیش از ۶۰ درصد فولاد با استحکام بالا و تقویت‌های ساختاری، برای جذب و مدیریت انرژی ضربه طراحی شده است. همچنین وجود ۶ کیسه‌هو (جلو، جانبی و پردای) در کنار مجموعه‌ای از سیستم‌های کم‌کرنش مثل کروک کنترل تطبیقی، هشدار خروج از خط، نگهداری بین خطوط، ترمز اضطراری خودکار و هشدار ترفایک پشت‌سریک بسته ایمنی کامل برای سفرهای خانوادگی و استفاده روزانه می‌سازد.

FX؛ ایمنی در سطح جهانی، در کلاس کراس اوورهای مونتاژی در خانواده فونیکس، FX هم یکی از مدل‌هایی است که از نظر استانداردهای ایمنی، کارنامه قابل توجهی دارد. این خودرو در ارزیابی Euro NCAP سال ۲۰۲۲ موفق به دریافت ۵ ستاره کامل شده و با ۷ کیسه‌هوای استاندارد (از جمله ایربگ میانی)، عملکرد مناسبی در شاخص‌های حفاظت از سرنشینان بزرگسال (۸۷ درصد)، کودک (۸۸ درصد) و فناوری‌های ایمنی (۸۳ درصد) ثبت کرده است. همچنین نسخه برقی این خودرو (FXEV) نیز طبق اطلاعات موجود، در ANCAP پنج ستاره ایمنی دریافت کرده و به‌تجهیزاتی مانند eCall برای ارسال خودکار موقعیت در شرایط اضطراری اشاره شده است.

جمع‌بندی

قرار گرفتن نتایج تست تصادف رسمی اف ۷ پرومکس در مرکز AQS در کنار حادثه رخ داده در بزرگراه یاسینی، تصویر روشنی از رویکرد فونیکس به ایمنی ارائه می‌دهد. در تصادف بزرگراه یاسینی، خودرو اف ۷ پرو در شرایطی بسیار خطرناک بین دو دستگاه اتوبوس گرفتار شده؛ اما طبق تصاویر و گزارش‌های منتشر شده، سرنشینان بدون آسیب جدی از خودرو خارج شدند. این هم‌خوانی میان داده‌های آزمایشگاهی و عملکرد واقعی در جاده نشان می‌دهد که ایمنی در فونیکس یک ادعای نیست و همین رویکرد، فونیکس را به ایمن‌ترین برند مونتاژی بازار ایران تبدیل کرده است.



در بازار امروز خودرو، طراحی و تکنولوژی به‌تنهایی کافی نیستند؛ آن‌چه اعتماد بلندمدت می‌سازد، ایمنی قابل اتکا است. در همین نگاه، فونیکس ایمنی را نه به‌عنوان یک مزیت جانبی، بلکه به‌عنوان بخشی از هویت مهندسی محصولات خود تعریف کرده است؛ رویکردی که باعث شده خودروهای این برند در ارزیابی‌های معتبر بین‌المللی مانند ANCAP، Euro NCAP و C-NCAP عملکردی در سطح استاندارد جهانی ثبت کنند و از منظر ایمنی فعال و غیرفعال، در میان ایمن‌ترین خودروهای بازار ایران قرار بگیرند.

اف ۷ پرومکس؛ ایمنی خانواده‌محور با پشتوانه تست رسمی در ایران اف ۷ پرومکس یکی از محصولاتی است که فلسفه ایمنی فونیکس را به‌شکل ملموس نمایش می‌دهد. این خودرو در ارزیابی ANCAP موفق به دریافت ۵ ستاره ایمنی شده و امتیازهای قابل توجهی در حفاظت از سرنشینان بزرگسال (۸۸ درصد)، کودک (۸۷ درصد) و تجهیزات فناوری‌های ایمنی (۸۶ درصد) ثبت کرده است. همچنین وجود ۸ کیسه‌هو (از جمله جلو، جانبی، پردای، زانویی راننده و ایربگ میانی) و مجموعه سیستم‌های کم‌کرنش ADAS سطح ۲.۵، این خودرو را به‌انتخابی مطمئن برای استفاده روزمره و سفرهای خانوادگی تبدیل می‌کند.

در ماه گذشته، اف ۷ پرومکس به‌عنوان نخستین خودرو در مرکز آزمون‌های ایمنی و کیفیت خودرو (AQS) مورد ارزیابی قرار گرفت؛ مرکزی که در روز سه‌شنبه ۲۵ آذر ۱۴۰۴ افتتاح شد و اولین تست آن نیز روی فونیکس F7 پرومکس انجام گرفت. در این آزمون، برخورد ۴۰ درصدی از روبرو (با سرعت اعلام شده در بازه استاندارد) اجرا شد و از جمله نکات اعلام شده می‌توان به عملکرد صحیح کیسه‌های هوا، باز شدن درها پس از تصادف، حفظ ساختار باکس سرنشین و نتایج مطلوب سنسورهای آدک‌ها اشاره کرد؛ اتفاقی که «ایمنی» را از سطح ادعا به یک نتیجه قابل مشاهده نزدیک‌تر کرد.

اف ۸ پرومکس؛ هوشمندی در ایمنی، اطمینان در سفر اف ۸ پرومکس به‌عنوان یک شاسی‌بلند ۷ نفره، ترکیبی از فضای جادار، تکنولوژی



عبارت دیگر این تنها گرن کوپه هیبریدی مزین به گیربکس دوکلاچه است که شتاب بالایی را فراهم می آورد. در حقیقت نسخه CLA220 فورماتیک مجهز به یک موتور ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ ۱۴۹۹سی سی مزین به تکنولوژی بای-توربو موتور الکتریکی است. این پیشرانه با کد M252 شناخته می شود و می تواند حداکثر ۱۹۵ اسب بخار قدرت و حداکثر ۳۰۰ نیوتون متر گشتاور فراهم آورد. موتور الکتریکی نیز به تنهایی حدود ۳۰ اسب بخار قدرت و ۱۲۰ نیوتون متر گشتاور است. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه اتوماتیک با سامانه فورماتیک به چهار چرخ منتقل می شود.

مرسدس بنز CLA کلاس را نسخه کوچک تر از CLS می داند که یک سدان کوبه بوده که همواره بالاترین ضریب آیرودینامیک را در میان سسایر سدان های کامپکت اسپرت به خود اختصاص داده است. نسل سوم CLA کلاس در ۱۴ جولای سال جاری میلادی به صورت رسمی معرفی شد که مشابیه خودروهای تمام برقی EV است. این خودرو مزین به زبان جدید طراحی مرسدس بنز است و به لطف احجام سیال روی بدنه کاراکتر بسیار اسپرت و هیجان انگیزی دارد. نکته بسیار مهم درباره نسل سوم CLA کلاس، هیبریدی و مجهز بودن آن به گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک دوکلاچه است. به



گرن کوپه هیبریدی اسپرت «مرسدس بنز»

«دنیای خودرو» گزارش می دهد؛

۱۱ میلیون موتور سیکلت فرسوده در مسیر نوسازی

با بازیافت میلیون ها دستگاه موتور سیکلت فرسوده، صدها هزار تن فولاد، آلومینیوم و پلیمر به چرخه تولید باز می گردد



در آغاز اجرای نخستین نظام نوسازی ناوگان کشور، رویکردی تازه در ساماندهی حمل و نقل سبک شکل گرفته است. این طرح ملی با محوریت سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و همکاری دستگاه های اجرایی ومالی، بر پایه جایگزینی وسایل فرسوده، کاهش آلودگی هوا، صرفه جویی انرژی و ارتقای ایمنی شهری طراحی شده است. اجرای نظام مند آن، گشایشی در مسیر حکمرانی نوین صنعتی و ترافیکی کشور و گامی موثر در تحقق اقتصاد سبز و سلامت پایدار شهری به شمار می رود.



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

اجرای نخستین نظام نوسازی ناوگان کشور

فرشاد مقیمی، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران با اشاره به آغاز اجرای طرح ملی جایگزینی موتور سیکلت های فرسوده اظهار داشت: «نخستین گروه بهره برداران این طرح، راکبان و صاحبان موتور سیکلت هستند که در آغاز اجرای طرح حضور دارند.» وی با اشاره به نقش تولید کنندگان و فعالان صنعت موتور سیکلت افزود: «از آغاز طرح تاکنون، همراهی موثر و همکاری صمیمانه این مجموعه ها نقش مهمی در پیشرفت برنامه داشته است.»

مقیمی همچنین با تأکید بر حضور و همکاری نهادهای مالی و پشتیبان پروژه تصریح کرد: «تامین کنندگان مالی از جمله صندوق زیر مجموعه وزارت صمت و بانک مهر ایران در اجرای این طرح نقش فعال دارند و با پرداخت نخستین تسهیلات، مسیر تامین منابع و توسعه طرح را هموار کرده اند.» وی با اشاره به ترکیب مدعوین جلسه گفت: «در این نشست علاوه بر بهره برداران و تولید کنندگان، نمایندگان پلیس راهور، وزارت کشور، وزارت بهداشت و قوه قضائیه نیز حضور دارند. هر یک از این نهادها در بخش های مختلف از جمله مدیریت ترافیک، صیانت از سلامت عمومی و نظارت اجرایی، نقش موثری در تحقق این طرح ملی دارند.»

مقیمی با اشاره به اهداف کلان طرح تأکید کرد: «این نشست در واقع نقطه تلاقی دو برنامه محوری دولت چهاردهم است. از یک سو توسعه صنعتی و بهره گیری از فناوری های نوین در تولید و از سوی دیگر صیانت از سلامت مردم. به همین منظور پیشنهاد شد که وزیر محترم بهداشت نیز در این پروژه مشارکت داشته باشند تا تعامل بین دو حوزه صنعت و سلامت به شکل موثرتری صورت گیرد.»

وی افزود: «جایگزینی موتور سیکلت های فرسوده تنها به موضوع حمل و نقل و جابه جایی محدود نمی شود. این اقدام، هم جنبه اقتصادی دارد و هم ابعاد اجتماعی مهمی برای کشور به همراه خواهد داشت. از نظر اقتصادی شاهد کاهش مصرف سوخت، کاهش هزینه های نگهداری و افزایش ایمنی و آسودگی راکبان خواهیم بود. به لحاظ اجتماعی نیز این طرح موجب ارتقای کیفیت زندگی شهری و کاهش آلودگی های صوتی و زیست محیطی می شود.»

مقیمی تصریح کرد: «مطابق محاسبات صورت گرفته، در حال حاضر حدود ۱۱ میلیون دستگاه موتور سیکلت در کشور وجود دارد که بخش قابل توجهی از آن ها در وضعیت فرسودگی قرار دارند و اغلب از نوع کاربر اتوری هستند. این موتور سیکلت ها به طور میانگین در هر ۱۰۰ کیلومتر حدود هفت لیتر بنزین مصرف می کنند. با جایگزینی موتور سیکلت های انژکتوری، میزان مصرف سوخت در هر صد کیلومتر بین ۲.۵ تا ۳.۵ لیتر کاهش می یابد که رقم قابل توجهی است و می تواند به بهبود تراز مصرف سوخت در کشور کمک کند. حتی با مداوم این فرآیند، شرایطی فراهم می شود که به جای ناترازی، امکان صادرات سوخت نیز مهیا شود.»

وی در ادامه اظهار داشت: «با تأکید وزیر محترم صنعت و پیگیری های انجام شده در جلسات مختلف، فرآیند اجرایی طرح با هماهنگی کامل میان دستگاه ها طراحی شده است. این فرآیند شامل ثبت نام متقاضیان در سامانه مشخص، بارگذاری اطلاعات اولیه، دریافت تاییدیه، انتخاب نوع موتور سیکلت جایگزین از سوی متقاضی و تایید اصالت وسیله توسط پلیس راهور است. پس از این مراحل، اطلاعات به سیستم بانکی منتقل می شود تا تسهیلات مورد نیاز به شرکت های تولید کننده پرداخت و در نهایت موتور سیکلت جدید به بهره برداران تحویل داده شود.»

مقیمی افزود: «تا امروز بیش از ۲۳ هزار و ۲۹۵ نفر در سامانه ثبت نام کرده اند. از این تعداد، ۲۸۳ نفر به بانک معرفی شده و ۱۰۰ نفر تسهیلات خود را دریافت کرده اند. همچنین تاکنون ۵۳ نفر موتور سیکلت های جایگزین را

تحویل گرفته اند. انتظار می رود با اجرای مراحل اعتبار سنجی و تسهیل فرآیندهای اطلاعاتی، سرعت انجام کار در روزهای آینده افزایش یابد.» رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در بخش دیگری از سخنان خود تصریح کرد: «برای موفقیت در این طرح، ضروری است که متقاضیان به دقت طراحی و تنظیم شوند. از سوی دیگر، محدودیت ها و ضوابط اجرایی باید هم زمان با مشق ها اعمال شود تا طرح به صورت نظام مند و هدفمند به نتیجه برسد. همچنین هدف گیری دقیق جامعه مخاطبان اهمیت فراوان دارد؛ به طور مثال برای رانندگان فعال در سامانه های حمل و نقل اینترنتی باید مشوق های خاصی در نظر گرفته شود تا آن ها نیز به مشارکت در طرح ترغیب شوند.»

وی افزود: «این طرح علاوه بر بعد صنعتی، با همکاری دستگاه ها و بخش های مختلف اجرایی کشور پیش می رود. هم افزایی میان نهادهای وزارتخانه ها و تشکلهای تولیدی شرط اصلی موفقیت این طرح است. با همکاری نزدیک و برنامه ریزی مشترک می توان این پروژه ملی را به سرعت توسعه داد و به اهداف تعیین شده دست پیدا کرد.»

مقیمی در ادامه به رویکرد اقتصاد چرخشی اشاره کرد و اظهار داشت: «هر موتور سیکلت به طور متوسط بین ۹۰ تا ۱۲۰ کیلوگرم وزن دارد و پس از اسقاط، ظرفیت بازگشت ۵۵ تا ۶۵ کیلوگرم فولاد به چرخه اقتصادی کشور را فراهم می کند. همچنین حدود ۲۳ کیلوگرم آلومینیوم، یک تا ۱/۵ کیلوگرم مس، نزدیک به یک لیتر سیالات و بین ۶ تا ۱۲ کیلوگرم پلاستیک و لاستیک از هر موتور سیکلت قابل بازیافت است. افزون بر آن، ۸ تا ۱۲ کیلوگرم پلیمر نیز قابلیت بازگشت به چرخه تولید را دارد.»

وی افزود: «اگر این اعداد را در تعداد کل موتور سیکلت های فرسوده کشور یعنی حدود ۱۱ میلیون دستگاه ضرب کنیم، نتایج حاصل نشان دهنده تاثیر عظیم این طرح در حوزه اقتصاد ملی است. علاوه بر کاهش مصرف سوخت و کاهش آلاینده گی، بازگشت این مواد به چرخه تولید می تواند زمینه ساز تقویت صنایع بازیافت، تولید فولاد، آلومینیوم و پلیمر در کشور شود.»

مقیمی تأکید کرد: «طراحی نظام مند طرح جایگزینی موتور سیکلت های فرسوده برای نخستین بار توانسته فرآیند نوسازی ناوگان را به صورت سیستماتیک و هماهنگ میان دستگاه های مختلف پیش ببرد. این اقدام به کاهش هزینه های اجتماعی، زیست محیطی و اقتصادی منجر خواهد شد و زمینه ساز ایجاد زیرساخت های جدید صنعتی در کشور است.»

وی بیان داشت: «اجرای این طرح نه تنها به ارتقای سطح ایمنی و آسایش راکبان کمک می کند، بلکه موجب کاهش آلودگی صوتی و زیست محیطی شهرها خواهد شد. شهرهای هوشمند و ایمن نیازمند وسایل نقلیه کم مصرف و کم صدا هستند و این طرح گامی عملی در راستای تحقق این هدف ملی است.» معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت در بخش دیگری از اظهارات خود گفت: «با توجه به هم افزایی میان نهادهای مختلف، از جمله پلیس راهور، وزارت کشور، تشکلهای تولیدی و نهادهای مالی، انتظار می رود که مسیر اجرای طرح در آینده نزدیک با سرعت بیشتری دنبال شود. طراحی دقیق سامانه ثبت نام و اعتبار سنجی الکترونیکی متقاضیان نیز موجب شفاف سازی و جلوگیری از هرگونه اختلال در روند اجرایی خواهد شد.»

وی با تأکید بر اهمیت توسعه زیرساخت های صنعتی مرتبط با طرح افزود: «این طرح بستری فراهم می سازد تا شرکت های تولید کننده بتوانند با بهره گیری از فناوری های نوین، نسل جدید موتور سیکلت های کم مصرف و سازگار با محیط زیست را تولید کنند. این خود به معنای جهش در صنعت حمل و نقل سبک کشور و شکل گیری بازار جدیدی برای نوآوری های صنعتی است.»

مقیمی در ادامه اظهار داشت: «طرح جایگزینی موتور سیکلت های فرسوده علاوه بر اهداف زیست محیطی، به رونق اقتصادی واحدهای تولیدی، افزایش اشتغال، کاهش هزینه های سوخت و ارتقای سطح زندگی مردم کمک می کند. این طرح از جمله برنامه هایی است که هم راستا با سیاست های دولت در زمینه توسعه پایدار قرار دارد و با نگاه بلندمدت، اثرات مثبت آن در کل جامعه محسوس خواهد شد.»

وی تأکید کرد: «در کنار اهداف صنعتی، این پروژه با همکاری وزارت بهداشت از منظر حفظ سلامت جامعه نیز بررسی شده است. کاهش آلودگی هوا به ویژه در کلان شهرها و کاهش میزان صداها، مزاحم، نقش قابل توجهی در آرامش روانی و سلامت جسمی شهروندان دارد و این موضوع از جنبه اجتماعی پروژه اهمیت فراوان دارد.»

رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در پایان سخنان خود گفت: «اجرای این طرح به برکت همکاری همه دستگاه های مرتبط، الگوی نواز مدیریت هماهنگ و کارآمد در حوزه صنعت حمل و نقل سبک ارائه کرده است. با ادامه همکاری های سازنده میان بخش های مختلف، می توان امیدوار بود که در آینده ای نزدیک همه موتور سیکلت های فرسوده کشور جایگزین شوند و شبکه حمل و نقل شهری کشور به شکل کامل نوسازی شود.» وی تصریح کرد: «امید داریم در رویدادهای بعدی بتوانیم گزارش دقیق تری از روند توسعه یافته این طرح و پیشرفت های حاصل در زمینه نوسازی ناوگان موتور سیکلت کشور ارائه کنیم.»

نوسازی موتور سیکلت ها پلت فرم مشترک می خواهد



سیدمحمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت، با قدر دانی از تلاش های سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران اظهار داشت: «امروز که در این همایش ملی گرد آمده ایم، یکی از روز هایی است که کشور، به ویژه کلان شهرها از جمله تهران، با آلودگی هوا بیش از حد مجاز مواجه است. وجود ۱۴ میلیون موتور سیکلت در سطح کشور به روشنی نشان می دهد که دیگر نمی توان با روش های گذشته این حجم عظیم وسایل نقلیه سبک و موتور سیکلت را اداره کرد.»

اتابک افزود: «موتور سیکلت به دلیل سهولت در تردد، در سال های اخیر با جهش قابل توجهی در تولید داخلی روبه رو بوده است. افراد برای سهولت رفت و آمد یا شرایط کاری خود در سطح شهر از این وسیله استفاده می کنند؛ اما این حجم بالا، دیگر با راه حل های مقطعی قابل مدیریت نیست. این موضوع امروز به یک مساله جدی حکمرانی و اجتماعی بدل شده است؛ موتور سیکلت دیگر یک وسیله صرفاً شخصی نیست، بلکه به مساله ای عمومی و مدیریتی تبدیل شده که باید برای آن چاره ای اساسی اندیشید.»

وزیر صنعت، معدن و تجارت تصریح کرد: «پیامدهای استفاده از موتور سیکلت تنها به آلودگی هوا محدود نمی شود. حجم خسارات ناشی از تصادفات این دسته از وسایل نقلیه بسیار بالاست و سالانه بخش بزرگی از اقتصاد کشور را متاثر می کند. بسیاری از آسیب دیدگان تصادفات، افراد جوان و فعال هستند که از چرخه اقتصادی خارج می شوند. هزینه های بیمه، درمان و بازگشت سلامت این افراد، فشار شدیدی بر نظام سلامت و بیمه ای کشور وارد می کند و این واقعیت تلخی است که باید با اجرای طرح نوسازی موتور سیکلت ها از شدت آن کاست.»

وی افزود: «مسائل فرهنگی و اجتماعی مرتبط با موتور سیکلت نیز اهمیت ویژه ای دارد. امروز قانون مداری در استفاده از این وسیله باید به عنوان یک

«کمپانی تویوتا ماه می سال ۲۰۲۰ میلادی بود که از نسل چهارم ام‌پی‌وی جذاب خود یعنی سینرا رونمایی کرد. این خودرو که بر پایه و اساس پلت‌فرم TNGA GA-K شکل گرفته مبتنی بر زبان جدید طراحی تویوتا بوده که بسیار اسپرت و هیجان‌انگیز است. زیرا به‌لطف استفاده از خطوط تیز و شکسته روی بدنه بسیار مشابه محصولات اسپرت لکسوس بوده و با چراغ‌های باریک در جلو و جلوپنجره باریک چهره جسورانه‌ای دارد. در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده و حجم‌پردازی خاص روی در صندوق عقب مشابه اس‌یووی لوکس این کمپانی یعنی هایلندر بوده که بسیار زیبا و چشم‌نواز است. کابین

سینا نیز بسیار لوکس و مدرن بوده که گویی سوار را لکسوس هستی‌د. اما آن چه این ام‌پی‌وی جذاب تویوتا را متمایز می‌سازد، بهره گرفتن از پیش‌رانه قدرتمند هیبریدی است. به‌عبارت دیگر یک موتور ۲ سیلندر ۲،۵ لیتری اتمسفریک موسوم به –A25A FXS قلب تپنده این خودرو را تشکیل می‌دهد تا در هماهنگی با یک موتور الکتریکی حداکثر ۱۹۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۴۰ نیوتن‌متر گشتاور را فراهم آورد. همچنین گیربکس e-CVT و وظیفه انتقال قدرت به‌چهار چرخ را بر عهده دارد. بر این اساس مدل ۲۰۲۵ سینا نسخه XSE دو دروازه‌ای ۷ نفره قیمتی معادل ۵۲ هزار و ۹۳۵ دلار دارد.



تویوتا «سینا»؛ ام‌پی‌وی جذاب سامورایی



دو به توسعه صنایع پایه کشور شتاب می‌دهد

داخلی آن آغاز شد، روندی تدریجی در استفاده از موتورسیکلت داشتیم؛ اما از سال ۱۳۸۵ به یک‌باره شاهد افزایش چشمگیر تعداد این وسایل نقلیه بودیم. از آن زمان تا امروز، میزان موتورسیکلت‌ها در کشور بیش از ۱۶۰ درصد افزایش یافته است.»

سردار مومنی افزود: «به تناسب این رشد، باید اقدامات زیرساختی و فرهنگی جدی انجام می‌گرفت؛ اما متأسفانه از این مسیر عقب مانده‌ایم. در حال حاضر حدود ۱۴ میلیون دستگاه موتورسیکلت در کشور وجود دارد که بیش از ۹۱ درصد آن‌ها به‌سن فرسودگی رسیده‌اند. اجرای طرح نوسازی موتورسیکلت‌ها را به‌فالش نیک می‌گیریم و امیدواریم این روند با قدرت ادامه یابد تا به نتیجه مطلوب برسیم؛ چرا که خارج کردن این حجم از وسایل فرسوده از چرخه استفاده، مستلزم یک عزم ملی و برنامه‌ریزی مستمر است.» جانشین پلیس راهور در ادامه در خصوص ایمنی موتورسواران تصریح کرد: «حدود ۲۳ تا ۲۵ درصد از تلفات ناشی از تصادفات مربوط به راکبان و ترکنشینان موتورسیکلت است که رقم نگران‌کننده‌ای است. در شهرهای مادو گروه کاربران، آسیب‌پذیرتر از سایرین هستند؛ یکی موتورسواران و دیگری عابران پیاده. بخش قابل توجهی از این تلفات



به موتورسیکلت‌های فرسوده مربوط می‌شود. حدود ۴۵ تا ۵۰ درصد از مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات موتورسیکلت، نتیجه صدمات وارده به سر و گردن است که مستقیماً با عدم استفاده از کلاه ایمنی مرتبط است.» وی گفت: «از تولیدکنندگان موتورسیکلت درخواست می‌کنم طوری برنامه‌ریزی کنند که همراه با هر موتورسیکلت یک کلاه ایمنی استاندارد به‌خردیاد تحویل داده شود. این کار می‌تواند در کاهش تلفات نقش بسزایی داشته باشد. همچنین از شرکت‌های دانش‌بنیان انتظار دارم کلاه‌های ایمن تر و سبک‌تر تولید کنند تا راکبان بتوانند در فصل‌های گرم سال نیز از آن‌ها استفاده کنند.»

سردار مومنی با اشاره به آمارهای نگران‌کننده تصادفات افزود: «براساس گزارش پزشکی قانونی، در ۸ ماهه نخست امسال حدود ۱۴ هزار نفر از هم‌وطنان مان در تصادفات جان باخته‌اند؛ در حالی که در سال‌های اخیر این رقم حدود ۲۰ هزار نفر بوده است. افزون بر آن، سالانه نزدیک به ۳۵۰ هزار نفر در تصادفات مجروح می‌شوند که حدود ۱۵ درصد از آن‌ها دچار معلولیت دائمی می‌شوند.» وی ادامه داد: «امیدواریم با اجرای طرح‌های ایمنی و نوسازی موتورسیکلت‌ها، بتوانیم همانند گذشته روند کاهش تلفات را تجربه کنیم. برای نمونه، در سال ۱۳۸۵ حدود ۲۸ هزار نفر در تصادفات جان خود را از دست دادند و اگر همان روند افزایشی ادامه پیدا می‌کرد، امروز باید شاهد رقمی معادل ۹۰ هزار نفر تلفات سالانه می‌بودیم. اگرچه طی سال‌های اخیر کاهش‌هایی رخ داده، اما در سال جاری دوباره شاهد افزایش تصادفات هستیم.» سردار مومنی تصریح کرد: «در شهر تهران، حدود ۱۷ درصد از کل جان‌باختگان تصادفات کشور ثبت می‌شود، اما در ۸ ماهه گذشته افزایش حوادث تهران به حدود ۶۰ درصد رسیده است. انتظار داریم با مدیریت بهتر شهری، این روند مهار شود. همچنین از شهرداری تهران درخواست داریم نسبت به رفع نقص دوربین‌های نظارتی اقدام کنند؛ زیرا این تجهیزات در کنترل تخلفات نقش بسزایی دارند.»

وی افزود: «در جلسات اخیر نیز درباره ضرورت نصب پلاک جلو برای موتورسیکلت‌ها بحث شده است. این تغییر می‌تواند به مدیریت صحیح تخلفات موتورسواران و شناسایی سریع متخلفان کمک کند.» جانشین پلیس راهور در ادامه اظهار داشت: «یکی از خواسته‌های ما از مسئولان، اجرای دقیق مفاد آیین‌نامه‌های مرتبط با قانون هوای پاک، به‌ویژه تبصره‌های ۸ و ۱۶ است که بر تبدیل ۱۰ درصد از موتورسیکلت‌ها به نوع برقی تأکید دارد. لازم است تسهیلات لازم برای نوسازی و جایگزینی موتورسیکلت‌های بنزینی با برقی، به‌ویژه در کلان‌شهرها هر چه سریع‌تر فراهم شود.» وی تأکید کرد: «در زمینه اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده نیز انتظار داریم گواهی‌های کاغذی جایگزین اقدام واقعی نشوند. باید اسقاط به‌صورت فیزیکی و مستند صورت گیرد تا چرخه فرسودگی متوقف شود.» سردار مومنی با اشاره به راهکارهای پلیس برای ساماندهی تردد موتورسیکلت‌ها گفت: «سه محور مهم باید مورد توجه دستگاه‌ها قرار گیرد. نخست اقدامات آموزشی و فرهنگی است که نقش موثری در کاهش تصادفات دارد. حدود ۳۰ دستگاه در کشور مسئولیت مستقیم یا غیرمستقیم در این حوزه دارند و پوشش‌هایی نظیر «نه به تصادف» باید استمرار داشته باشند، نه این که کوتاه‌مدتی اجرا شوند.» وی افزود: «دومین محور، اقدامات مهندسی و زیرساختی است؛ به‌ویژه در زمینه ساماندهی توقف موتورسیکلت‌ها، محدودسازی تردد آن‌ها در معابر ممنوع‌شده و پیاده‌راه‌ها و ایجاد خط ویژه موتورسیکلت در مراکز شهری براساس مواد ۳۱ و ۳۲ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی که از وظایف شهرداری‌هاست.» جانشین پلیس راهور در پایان تصریح کرد: «سومین محور، تشدید اقدامات کنترلی با همکاری تمامی دستگاه‌های مسئول است. مدیریت ترافیک موتورسیکلت‌ها تنها وظیفه پلیس نیست و باید با مشارکت سایر نهادهای ایجاد هماهنگی میان بخش‌های مختلف، به ساماندهی پایدار در این بخش دست پیدا کنیم.»

سالانه ۵۸ هزار قربانی آلودگی هوادر کشور

صادق نیت، معاون وزیر بهداشت با اشاره به اهمیت اجرای طرح جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده از منظر سلامت اظهار داشت: «از دیدگاه سلامت، دو موضوع اصلی در این طرح خان اهمیت است. موضوع نخست، مسأله آلودگی هواست. همان‌طور که می‌دانید، بر اساس برآوردهای انجام‌شده، سالانه نزدیک به ۵۸ هزار نفر در کشور به‌علت مواجهه با آلاینده‌های هوا و ابتلا به بیماری‌های همچون سرطان‌های گوناگون و بیماری‌های قلبی -عروقی جان خود را از دست می‌دهند. این طرح از زحمات می‌تواند نقش مهمی در کاهش این آلودگی‌ها و در نتیجه، کاهش آسیب‌های ناشی از آن ایفا کند.»

صادق نیت در ادامه با اشاره به شاخص‌های کلیدی آلودگی هوا افزود: «پارامترهایی مانند مونوکسید کربن، اکسیدنیترژن و به‌ویژه ریزگردها یا همان ذرات معلق (PM) از جمله مهم‌ترین عوامل آلودگی هستند که آثار زیان‌بار جدی بر سلامت عمومی دارند. بررسی‌ها نشان می‌دهد که موتورسیکلت‌های فرسوده که عمدتاً



کاربراتورری هستند، ۱۰ تا ۲۰ برابر بیشتر از موتورسیکلت‌های انژکتوری و حتی خودروها آلودگی تولید می‌کنند. از این رو، جایگزینی این وسایل نقلیه می‌تواند تأثیر چشمگیری در کاهش آلودگی و ارتقای سلامت عمومی جامعه داشته باشد.» معاون وزیر بهداشت در بخش دیگری از سخنان خود با تأکید بر نقش این طرح در کاهش تلفات جاده‌ای تصریح کرد: «موضوع دوم که این طرح می‌تواند در بهبود آن مؤثر باشد، مسأله تصادفات است. متأسفانه میزان مرگ‌ومیر ناشی از حوادث رانندگی در کشور بسیار بالاست؛ به‌گونه‌ای که سال گذشته بیش از ۲۰ هزار نفر در تصادفات جان خود را از دست داده‌اند. افزون بر این، آسیب‌های ناشی از تصادف که منجر به بستری شدن، درمان طولانی مدت یا حتی نقص عضو می‌شود، بار سنگینی بر فرد و خانواده تحمیل می‌کند. در این میان، موتورسیکلت سهم قابل توجهی در بروز این حوادث دارد.»

وی تأکید کرد: «طبق آمارها، مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات موتورسیکلت‌ها در سال گذشته ۵۰ درصد افزایش یافته است. این آمار نگران‌کننده ضرورت توجه فوری به‌موضوع ایمنی این وسایل نقلیه را دوچندان می‌کند. نوسازی موتورسیکلت‌ها می‌تواند در کنترل و کاهش این آمار نقش تعیین‌کننده ایفا کند.» صادق نیت با اشاره به راهکارهای مکمل ارتقای ایمنی موتورسواران یادآور شد: «یکی از پیشنهادهایی که پیش از نیز مطرح‌شده، الزام استفاده از کلاه ایمنی هنگام جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده است. متأسفانه در کشور ما میزان استفاده از کلاه ایمنی بسیار پایین‌تر از استانداردهای جهانی است. در حالی که طبق مطالعات، استفاده از کلاه ایمنی می‌تواند احتمال مرگ ناشی از تصادف موتورسیکلت را تا ۴۰ درصد و آسیب‌های شدید را تا ۷۰ درصد کاهش دهد. بنابراین، ضروری است تحویل کلاه ایمنی به‌عنوان بخشی از فرآیند نوسازی در دستور کار قرار گیرد.»

وی در پایان تأکید کرد: «به‌نوبه خود از طرف وزارت بهداشت، از اجرای این طرح ملی و ارزشمند قدردانی می‌کنم، امیدوارم با استقبال گسترده‌تر، روند جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده با مدل‌های ایمن‌تر و کم‌آلاینده تسریع شود تا گامی مؤثر در جهت کاهش آلودگی هوا و ارتقای سلامت جامعه برداشته شود.»



عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

اصل غیر قابل مصالحه مورد توجه قرار گیرد. متأسفانه موتورسیکلت برای برخی کاربران به وسیله‌ای بدون محدودیت تبدیل شده است؛ وسیله‌ای که در پیاده‌راه‌ها، برخلاف جهت خیابان‌ها یا حتی از چراغ قرمز بدون رعایت قواعد ترافیکی عبور می‌کند. این وضعیت نگران‌کننده است و در صورت ادامه، می‌تواند به آشفتگی غیرقابل کنترل در فضای شهری منجر شود.»

اتابک تأکید کرد: «شرایط کنونی ایجاب می‌کند که برای این وسیله نقلیه، هویت بخشی و قانون‌مند کردن تردد به‌عنوان یک اصل اساسی دنبال شود. در حال حاضر بسیاری از موتورسیکلت‌هایی که در شهرها تردد می‌کنند، فاقد هویت مشخص هستند. اگر موتورسیکلتی از چراغ قرمز عبور کند یا در معابر ممنوعه حرکت کند، قابل شناسایی نیست. یکی از مزایای طرح ملی جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده این است که امکان هویت بخشی عمومی به کلیه موتورسیکلت‌های کشور فراهم می‌شود. با اجرای این طرح، تمام وسایل نقلیه موتوری قابل شناسایی خواهند بود و می‌توان قانون‌مداری را از راکبان آن‌ها خواست.» وزیر صمت افزود: «برای تحقق این هدف، به همکاری نزدیک پلیس راهور نیاز داریم تا همان‌طور که سردار مومنی نیز اشاره کردند، با اجرای دقیق ترسازو کارهای نظارتی، وضعیت تردد موتورسیکلت‌ها در شهرهای کشور سامان یابد. البته باید جنبه‌های اقتصادی طرح را نیز در نظر داشت. بدون تأمین مشوق‌های مالی و پشتیبانی اقتصادی برای مالکان موتورسیکلت، این طرح با دشواری روبه‌رو خواهد شد.»

وی اظهار داشت: «از مدیران بانک‌ها و صندوق‌های مالی، از جمله صندوق سهام و بانک مهر ایران که به اجرای این طرح ورود کرده‌اند، صمیمانه تشکر می‌کنم. همکاری این مجموعه‌ها برای ارائه تسهیلات به دارندگان موتورسیکلت‌های فرسوده بسیار ارزشمند است. باید توجه داشت که هدف تنها جایگزینی موتورسیکلت‌ها نیست، بلکه ایجاد توازن اقتصادی در این فرآیند است تا مالکان بتوانند با تسهیلات مناسب، وسایل فرسوده خود را به مدل‌های جدید و کم‌مصرف تبدیل کنند.» اتابک تصریح کرد: «با ورود موتورسیکلت‌های برقی و انژکتوری، صرفه‌جویی‌های عظیمی در حوزه انرژی و کاهش ناآرزی سوخت حاصل خواهد شد. این موضوع نه تنها بر اقتصاد، بلکه بر سلامت عمومی و زیست‌محیطی شهرها اثرگذار است. در همین راستا، از تولیدکنندگان و انجمن‌های صنفی می‌خواهم با ایجاد همکاری گسترده، برای طراحی پلت‌فرم مشترک تولید موتورسیکلت‌ها اقدام کنند. با توجه به وجود بیش از ۱۱ میلیون دستگاه موتورسیکلت فرسوده که باید جایگزین شوند، این اقدام ضروری است. داشتن یک پلت‌فرم مشترک باعث کاهش هزینه تولید و افزایش بهره‌وری خواهد شد.»

وی افزود: «کنون در فرآیند تغییر از مدل‌های کاربراتوری به انژکتوری قرار داریم که گام مهمی در کاهش آلاینده‌گی است؛ اما باید به سمت طراحی و تولید انبوه موتورسیکلت‌های برقی حرکت کنیم. اگر این مسیر با جدیت دنبال شود، قطعاً می‌تواند تأثیر قابل توجهی بر کاهش آلودگی هوادر کلان‌شهرها داشته باشد.» اتابک همچنین در جمع خبرنگاران در حاشیه برنامه ملی جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده گفت: «در سطح کشور نزدیک به ۱۴ میلیون دستگاه موتورسیکلت در حال تردد است که حدود ۱۱ میلیون دستگاه آن فرسوده محسوب می‌شوند. برای ترغیب مالکان این وسایل نقلیه به نوسازی، لازم بود مشوق‌هایی تعیین شود تا بتوانند موتورسیکلت‌های فرسوده خود را با نمونه‌های جدیدتر و کم‌مصرف‌تر جایگزین کنند.» وی افزود: «در همین راستا، سامانه‌ای در وزارت صنعت، معدن و تجارت با محوریت سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران طراحی و راه‌اندازی شده است. متقاضیان تعویض موتورسیکلت می‌توانند در این سامانه ثبت‌نام کنند و از تسهیلات پیش‌بینی‌شده توسط بانک‌ها و صندوق‌های وابسته به‌وزارتخانه برخوردار شوند. مسئولیت اجرای این طرح بر عهده سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران است.»

وزیر صنعت، معدن و تجارت تصریح کرد: «تاکنون بیش از ۲۵ هزار نفر در این سامانه ثبت‌نام کرده‌اند و روند تحویل موتورسیکلت‌ها آغاز شده است. آثار این طرح تاکنون بسیار مثبت ارزیابی شده؛ چرا که علاوه بر کاهش مصرف انرژی و سوخت، نقش مهمی در ارتقای سلامت عمومی و کاهش آلاینده‌گی هوا دارد. استفاده از موتورسیکلت‌های انژکتوری و برقی موجب کاهش چشمگیر آلودگی در شهرها می‌شود.»

اتابک تأیید کرد: «اجرای این طرح باید به‌صورت مستمر و بلندمدت ادامه یابد. با توجه به حجم بالای وسایل فرسوده، نمی‌توان در کوتاه‌مدت همه آن‌ها را از چرخه خارج کرد؛ اما وزارت صنعت، معدن و تجارت با جدیت پیگیر استمرار این روند است تا آثار مثبت آن در نظم شهری و سلامت جامعه به‌وضوح نمایان شود.» وی اظهار داشت: «برنامه‌ریزی‌های ما به‌گونه‌ای است که به‌ازای ورود هر موتورسیکلت جدید، یک موتورسیکلت فرسوده از چرخه تردد حذف شود. این سیاست حتی برای خودروهای سنگین نیز در نظر گرفته شده و در حال بازنگری آیین‌نامه‌های مرتبط هستیم تا به‌ازای تولید هر وسیله جدید، یک وسیله فرسوده از مدار حمل‌ونقل خارج شود. هدف، تسریع در روند نوسازی ناوگان کشور و ایجاد نظم پایدار در نظام ترافیکی است.»

ضرورت انجام اسقاط واقعی؛ نه گواهی‌های کاغذی

سردار حسن مومنی، جانشین پلیس راهور با اشاره به موضوعات ایمنی و مدیریت ترافیک در حوزه موتورسیکلت‌ها اظهار داشت: «در دو محور ایمنی و مدیریت ترافیک نکاتی وجود دارد که باید به آن‌ها توجه ویژه شود. از سال ۱۳۲۰ که نخستین موتورسیکلت وارد کشور شد تا سال ۱۳۴۰ که تولید



۲۰۷ است، برچسب قیمت یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان خورده و به این ترتیب می توان گفت با نرخ بیش از یک میلیارد تومان در بازار، ۲۰۶ نیز به باشگاه میلیاردی ها پیوست.

در طول دو هفته گذشته رشد قیمت انواع خودرو در بازار متأثر از تغییرات بهای ارز به گونه ای بوده که خودرو ۲۰۷ تیپ TU3 که ارزان ترین مدل این خودرو محسوب می شود و در واقع همان ۲۰۶ تیپ ۲ با ظاهر



پژو ۲۰۶ هم میلیاردی شد!

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

قیمت خودرو در بازار تا چه اندازه تغییر کرده است؟

می توان گفت هر چند تغییرات قیمت خودرو در بازار به پای نوسانات بهای ارز نمی رسد، اما در هر حال در مدت زمان مذکور قیمت خودرو در مقایسه با مسکن رشد بیشتری داشته است.

۲۰ تا ۳۰ درصد می دانند. با این حال بررسی های میدانی نشان می دهد این میزان افزایش در تمامی بخش ها به یک اندازه نبوده و خودروهایی با ارزش یک تا ۲ میلیارد تومان را بیشترین از سایر مدل ها تحت تاثیر قرار داده است. در نهایت

در طول دو ماه گذشته متأثر از فعال شدن مکانیسم ماشه و بازگشت دوباره تحریم های سازمان ملل که سبب بالا رفتن بهای ارز در بازار کشور مان شد، قیمت انواع خودرو نیز سیر صعودی به خود گرفت و فعالان بازار این تغییرات بهار را بین

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اموی ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۵۶۰	۴۰	▲
اموی ام X33 کراس دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	
اموی ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۰۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۲۰	▲
اموی ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۷۰۰	۶۰	▲
چری آریزو 5T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۷۲	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲۰	▼
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۳ میلیارد و ۲۰۰	۲۰	▼
فونیکس آریزو 6 GT (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۷۰	▲
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۳ میلیارد و ۹۰۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۴ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۱۱۴	۴ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۵ میلیارد و ۱۶۰	۶۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۹۰۰	۴۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۴۷۰	۰	
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۰	۲ میلیارد	۰	
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	
کی ام سی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۳۰	▲
کی ام سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
کی ام سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
کی ام سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۵۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۴ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
ام جی 4e تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۹۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
ام جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۹۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
ام جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۱۲ میلیارد و ۱۰۰	۲۰۰	▲
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۷۰	۷ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۴ میلیارد	۵ میلیارد و ۲۰۰	۰	
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۷ میلیارد	۰	
بامو iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۳۰۰	▲
بامو X2 sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیارد	۰	
بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۲۰ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد	۴۰۰	▲
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
بی وای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۵ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
تانک ۳۰۰ - ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۳۰	۷ میلیارد	۰	
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۴ میلیارد	۰	
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۴۰۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۵۰	۱۰ میلیارد و ۴۰۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد	۲۰۰	▲
تویوتا وایلدلندر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تویوتا کمری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۶۴۶	۶	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۶۴۹	۷	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۸۱۲	۴	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۹۰۸	۳	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	یک میلیارد و ۱۵	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۹۰۶	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۹۳۵	۵	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۹۸۸	۸	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۲۷۰	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۸۰۶	۶	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۸۱۶	۳	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۸۳۵	۵	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۷۹۵	۲	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۸۰۰	۴	▲
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۸۵	۱۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۲۸۶	۳	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۴۴۰	۱۰	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۴۷۱	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۷۰۹	۴	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۱۱۵	۵	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۲۵	۱۳	▲
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۱۹۰	۳	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۷۲	۱۷	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۳۹۰	۰	
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۲۹۵	۵	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۵۹	۹	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۱۲۸	۸	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۲۶۳	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۲۷۹	۹	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۳۷۰	۲	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۱۲۷	۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۳۰۰	۷	▲
پژو ۲۰۷ پانار امارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۳۶۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانار امارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۳۸۶	۶	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۵۱۲	۷	▲
پژو ۲۰۷ پانور اما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۵۷۳	۳	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۳۹۲	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۳۹۵	۱	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۴۲۵	۳	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۶۶۷	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۳۶۹	۵	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۶۳۸	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۹۲	۳	▲
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	۲ میلیارد و ۲۷۰	۸	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۸۴۳	۱	▲

خودروهای عبوری در محور کرمانشاه - دلفان به یک دستگاه وانت نیسان مشکوک شدند و آن را متوقف کردند که در بازرسی از این خودرو یک هزار و ۳۲۰ لیتر روغن موتور قاچاق فاقد مجوز کشف و یک نفر در این رابطه دستگیر شد. «سرهنک نجف علی بارانی اظهار داشت: «ماموران ایست و بازرسی کشور حین کنترل

«بسه گزارش ایراناز پایگاه خبری پلیس لرستان، فرمانده انتظامی دلفان گفت: «بیش از هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۲ میلیارد ریال در این شهرستان کشف و ضبط شد.»



توقیف هزار لیتر روغن موتور قاچاق در دلفان



غرفه شرکت نفت سپاهان میزبان وزیر امور خارجه، استاندار اصفهان و سخنگوی وزارت امور خارجه بود؛

حضور «اسپیدی» در نمایشگاه تخصصی فناوریهای سبز و انرژی پاک اصفهان

صنایع انرژیهای تجدیدپذیر قرار داده است. این هم افزایی می تواند به توسعه روانکارهایی منجر شود که برای توربین های بادی، سیستم های خورشیدی یا خودروهای برقی طراحی شده اند؛ حوزه هایی که آینده صنعت خودرو و انرژی را شکل خواهند داد.

حرکت به سمت فناوری های سبز، علاوه بر جنبه های زیست محیطی، پیامدهای اقتصادی مهمی دارد.

سرمایه گذاری در پروژه های کم کربن و محصولات پایدار می تواند هزینه های بلندمدت ناشی از مقررات سخت گیرانه زیست محیطی را کاهش دهد. همچنین، با توجه به روند جهانی، شرکت هایی که زودتر وارد این عرصه شوند، شانس بیشتری برای جذب سرمایه گذاران بین المللی خواهند داشت.

سپاهان با حضور در این نمایشگاه نشان داده که قصد دارد در این رقابت پیشگام باشد. حضور سپاهان در نمایشگاه فناوری های سبز اصفهان را باید فراتر از یک اقدام تبلیغاتی دید.

این حرکت نشان دهنده تغییر پارادایم در صنعت روانکار کشور است؛ پارادایمی که بر پایه مسئولیت پذیری زیست محیطی، نوآوری فناورانه و تعامل میان صنایع بنا شده است.

اگر این مسیر با جدیت ادامه یابد، می توان انتظار داشت که ایران در سال های آینده نه تنها مصرف کننده فناوری های سبز، بلکه تولید کننده و صادر کننده محصولات پایدار در حوزه روانکار و انرژی باشد.



چنین رویکردی می تواند جایگاه برند سپاهان را در بازارهای داخلی و حتی صادراتی ارتقا دهد و نمایشگاه اصفهان بستری برای تعامل میان صنایع مختلف فراهم کرده است. سپاهان با ارائه محصولات سازگار با محیط زیست و پروژه های کم کربن، عملاً خود را در موقعیت همکاری با

جدی مواجه بوده است؛ از انتشار آلاینده ها در فرآیند تولید گرفته تا مدیریت پسماندهای صنعتی و مصرف انرژی بالا. اقدام سپاهان در معرفی پروژه های کاهش انتشار آلاینده ها و بهینه سازی مصرف انرژی، نشان می دهد که این شرکت درک دقیقی از فشارهای جهانی و داخلی برای حرکت به سمت تولید پاک دارد.

زیست محیطی خود، در این نمایشگاه حضور یافته است. در حاشیه مراسم افتتاحیه، دکتر سیدعباس عراقچی، وزیر امور خارجه، دکتر مهدی جمالی نژاد، استاندار اصفهان و دکتر اسماعیل بقایی، سخنگوی وزارت امور خارجه، با حضور در غرفه شرکت نفت سپاهان از آخرین اقدامات، پروژه ها و برنامه های این شرکت در حوزه مدیریت زیست محیطی و توسعه فناوری های سبز بازدید کردند. معرفی دستاوردهای مرتبط با کاهش انتشار آلاینده ها، بهینه سازی مصرف انرژی، مدیریت پسماندهای صنعتی و توسعه محصولات سازگار با محیط زیست از جمله محورهای اصلی حضور نفت سپاهان در این رویداد تخصصی است.

گفتنی است شرکت نفت سپاهان در چارچوب این نمایشگاه، ضمن ارائه بخشی از پروژه ها و برنامه های کم کربن خود، در پی گسترش تعامل و همکاری با سایر صنایع، نهادها و سرمایه گذاران فعال در حوزه انرژی های پاک است؛ رویکردی که در راستای تقویت مسئولیت پذیری زیست محیطی و تحقق گذار به اقتصاد سبز در سطح ملی دنبال می شود.

لازم به ذکر است این رویداد از چهارم تا هفتم دی ماه در محل شهر نمایشگاهی اصفهان و با هدف ترویج فناوری های نوین در حوزه انرژی های تجدیدپذیر، کاهش آلاینده های صنعتی و تقویت همکاری میان صنایع، نهادهای حاکمیتی و بخش خصوصی برگزار می شود. صنعت روانکار به طور سنتی با چالش های زیست محیطی

«در روزگاری که صنایع بزرگ جهان بیش از هر زمان دیگری زیر ذره بین افکار عمومی و نهادهای نظارتی قرار گرفته اند، مفهوم «پایداری» دیگر یک شعار تبلیغاتی نیست، بلکه به عنوان شاخصی تعیین کننده در مسیر توسعه و رقابت شناخته می شود.

امروز هر شرکت صنعتی، فارغ از حوزه فعالیتش، ناگزیر است به پرسش های بنیادین درباره مسئولیت زیست محیطی، مصرف انرژی و آینده اقتصاد سبز پاسخ دهد. این پرسش ها تنها به تولیدکنندگان انرژی یا خودروسازان محدود نمی شود؛ بلکه زنجیره های وابسته همچون صنایع روانکار نیز در کانون توجه قرار گرفته اند. در چنین فضایی، رویدادهای تخصصی و نمایشگاه های نوآوری به صحنه ای برای معرفی دستاوردها و سنجش میزان آمادگی شرکت ها در برابر تحولات جهانی بدل شده اند. حضور فعال بازیگران بزرگ در این عرصه، نشانه ای از تغییر پارادایم صنعتی است؛ تغییری که بر پایه فناوری های نوین، کاهش آلاینده ها و تعامل میان بخش های مختلف اقتصاد شکل می گیرد.

نخستین نمایشگاه تخصصی «فناوری های سبز و انرژی پاک» عصر روز پنجشنبه ۴ دی ماه ۱۴۰۴ در شهر نمایشگاهی اصفهان، محل برگزاری نمایشگاه های بین المللی اصفهان، آغاز به کار کرد.

به گزارش روابط عمومی شرکت نفت سپاهان؛ شرکت نفت سپاهان به عنوان یکی از شرکت های پیشرو در صنعت نفت و روانکار کشور، با رویکرد اجرای سند جامع مدیریت



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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

[illegible]

به نام و به عنوان یک سازه ای دو تاسمه است، قیچی جلد برای سبیلاری از خودروهای اسپرت جهان است. نسخه ام با بیشترین $5X$ که قوی ترین مدل آن است، در یک بازوی خود یک پیشبرانه 4 سیلندر با آرایش وی شکل به حجم 4.4 لیتری مزین به تکنولوژی نوین توربوشارژر با بیشترین سوخت مصرفی 250 در واحد ادا ده است. این پیشبرانه حاوی یک تانک در پهن ترین 645 سانتی متر قدرت و 510 نیوتون متر گشتاور و فراموش 4 درجی 8 کیس 4 سرجه است. در توربوکی و طبقه افت قدرت و گشتاور و با کمک تانک $Drive$ به چهار سرخه از هر عده ادب. بر این اساس تنها 4 تا 10 لیتر زمان برای نایست است از زمان خود تا سکون

نگاهی به نسخه خاص بامو «X5»

[illegible]

برای اینکه هنگام خرید خود راز دفاتر فروش به دام کلاهبرداران گرفتار نشوید، حتما به واحدهای مجاز دارنده پروانه کسب مراجعه کنید

هشدار!



کشف محموله بزرگ لاستیک قاچاق در پاوه



کشف و توقیف شد. فرمانده انتظامی شهرستان پاوه گفت: «بر آورد اولیه کارشناسان حاکی از آن است که ارزش این محموله بیش از ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال است». سرهنگ رستمی تصریح کرد: «در این رابطه یک متهم دستگیر و به همراه پرونده برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شده است». گفتنی است: بر خورد با قاچاق کالا در محورهای ارتباطی استان کرمانشاه با هدف حمایت از تولید داخلی و جلوگیری از فعالیت شبکه‌های سازمان یافته قاچاق، به صورت مستمر در دستور کار نیروی انتظامی قرار دارد.

فرمانده انتظامی شهرستان پاوه گفت: «ماموران انتظامی این شهرستان، موفق به کشف و توقیف محموله‌ای شامل ۱۱۰ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش بیش از ۵ میلیارد ریال شدند. به گزارش خبرگزاری برنا از کرمانشاه: سرهنگ احمد رستمی امروز در جمع خبرنگاران، اظهار کرد: «ماموران پاسگاه‌های انتظامی شهرستان پاوه در جریان کنترل محورهای مواصلاتی به یک دستگاه کامیون مشکوک شدند و آن را متوقف کردند». وی افزود: «در بازرسی از خودروی یادشده، تعداد ۱۱۰ حلقه لاستیک خارجی بدون مدارک گمرکی معتبر

تولید استیل کورد داخلی، مسیر توسعه تایرهای پیشرفته را هموار می‌کند؛

هلدینگ شستا به قلب فناوری تایر سازی رسید



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

برای سهند صرفا یک پروژه صنعتی نیست، بلکه یک سرمایه‌گذاری راهبردی در زنجیره تامین صنعت کشور به شمار می‌رود. تحقق اهداف این پروژه نیازمند هماهنگی کامل بین کارفرما، مشاور پروژه و پیمانکاران است و تنها با هم‌افزایی و مسئولیت‌پذیری جمعی می‌توان به زمان‌بندی پیش‌بینی شده دست یافت. وی افزود: «انتظار مجموعه مدیریت شرکت، حرکت پروژه با حداکثر ظرفیت اجرایی، تصمیم‌گیری به‌موقع و رفع سریع موانع احتمالی است.» در پایان این جلسه، بر تسریع فرآیندهای اجرایی، پایبندی دقیق به برنامه زمان‌بندی مصوب و تداوم جلسات هماهنگی به منظور رفع چالش‌ها و پیشبرد مطلوب پروژه تاکید شد. در ادامه، پیمانکاران پروژه به تشریح دیدگاه‌ها، مسائل و چالش‌های اجرایی موجود پرداختند و مهم‌ترین موانع پیش‌روی پروژه را مطرح کردند. در این بخش، راهکارهای پیشنهادی برای رفع موانع، تسهیل فرآیند اجرا و افزایش سرعت پیشرفت پروژه بررسی شد و بر لزوم تعامل مستمر میان کارفرما، مشاور پروژه و پیمانکاران تاکید شد. پروژه استیل کورد شرکت صنایع لاستیکی سهند، که طی ماه‌های اخیر وارد فازهای نهایی اجرا شده و اکنون به یکی از مهم‌ترین طرح‌های زیرساختی صنعت تایر و لاستیک کشور تبدیل شده است. بر اساس گزارش رسمی منتشرشده از سوی شرکت سهند، جلسه هماهنگی این پروژه با حضور حسین صداقت، سرپرست شرکت و پیمانکاران اجرایی برگزار شده و در آن بر ضرورت تسریع در تکمیل طرح و رفع موانع باقی‌مانده تاکید شده است. این پروژه نه تنها یک طرح صنعتی، بلکه یک سرمایه‌گذاری راهبردی در زنجیره تامین کشور محسوب می‌شود و به‌طور مستقیم بر توان تولید داخلی در حوزه تسمه‌نقاله‌های سیمی و محصولات سنگین صنعتی اثر

هم‌زمان با افزایش نیاز صنایع معدنی، فولادی و حمل‌ونقل به تسمه‌نقاله‌های سنگین و مقاوم، توجه به فناوری‌های پیشرفته مانند استیل کورد بیش از گذشته اهمیت یافته است. این فناوری نه تنها کیفیت و دوام محصولات را افزایش می‌دهد، بلکه می‌تواند وابستگی کشور به واردات محصولات کلیدی را کاهش دهد؛ محصولاتی که در سال‌های گذشته بخش قابل توجهی از هزینه‌های ارزی صنایع را به خود اختصاص داده‌اند. در چنین فضایی، هر حرکت جدید از سوی تولیدکنندگان بزرگ داخلی، می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای برای بازار داشته باشد؛ از تقویت زنجیره تامین گرفته تا ایجاد فرصت‌های تازه برای صادرات. سرپرست شرکت صنایع لاستیکی سهند از شرکت‌های تابعه هلدینگ PIIC Group بر تسریع روند اجرای پروژه استیل کورد تاکید کرد. به گزارش شستا رسانه، نشست هماهنگی و بررسی آخرین وضعیت پروژه استیل کورد با حضور سرپرست شرکت صنایع لاستیکی سهند و پیمانکاران اجرایی برگزار شد. در این نشست، حسین صداقت با اشاره به اهمیت راهبردی و ملی پروژه استیل کورد، این طرح را یکی از پروژه‌های کلیدی در مسیر توسعه صنعت لاستیک کشور دانست و بر ضرورت همدلی، تعهد و همکاری مستمر تمامی عوامل اجرایی تاکید کرد. سرپرست شرکت صنایع لاستیکی سهند در این جلسه اظهار داشت: «پروژه استیل کورد



دانست. این پروژه نه تنها ظرفیت تولید تسمه‌نقاله‌های سنگین و صنعتی را افزایش می‌دهد، بلکه وابستگی کشور به واردات این محصولات را نیز کاهش خواهد داد. از سوی دیگر، تکمیل این پروژه می‌تواند زمینه‌ساز توسعه صادرات و حضور پررنگ‌تر ایران در بازارهای منطقه‌ای شود؛ بازاری که اکنون عمدتاً در اختیار تولیدکنندگان ترکیه‌ای و چینی است. در نهایت، آن چه امروز در سهند در حال وقوع است، تنها یک پروژه صنعتی نیست؛ بلکه بخشی از یک راهبرد کلان برای بازسازی توان تولیدی کشور در حوزه لاستیک صنعتی است. اگر این پروژه طبق زمان‌بندی تکمیل شود، می‌تواند به الگویی برای سایر شرکت‌های صنعتی تبدیل شود و مسیر توسعه پایدار در صنعت تایر و لاستیک ایران را هموار کند.

راهبردی دارد. در این بازدیدها بر ضرورت توسعه بازارهای جدید، به‌روزرسانی محصولات و تامین مالی پایدار برای تکمیل پروژه تاکید شده است. در کنار این تحولات، شرکت سهند طی ماه‌های گذشته رویکرد فعال‌تری در حوزه سیاست‌گذاری صنعتی نیز اتخاذ کرده است. انتشار نامه رسمی سرپرست شرکت خطاب به رئیس کل سازمان توسعه تجارت و هشدار درباره واردات بی‌رویه کالاهای بی کیفیت خارجی، نشان‌دهنده تلاش این مجموعه برای حفاظت از بازار داخلی و جلوگیری از تضعیف تولیدکنندگان داخلی است. این موضع‌گیری، در شرایطی که صنعت تایر و لاستیک کشور با فشار واردات ارزان قیمت مواجه است، اهمیت ویژه‌ای دارد. با توجه به این مجموعه تحولات، پروژه استیل کورد سهند را می‌توان نقطه عطفی در مسیر ارتقای توان تولید داخلی

می‌گذارد. اهمیت این پروژه زمانی بیشتر نمایان می‌شود که بدانیم صنایع لاستیکی سهند یکی از قدیمی‌ترین و معتبرترین تولیدکنندگان تسمه‌نقاله در ایران است و توانایی تولید تسمه‌هایی با عرض تا ۲۰۰۰ میلی‌متر و ضخامت تا ۳۰ میلی‌متر را دارد. این شرکت سال‌هاست که در حوزه تولید تسمه‌های مقاوم در برابر سایش، حرارت و فشار فعالیت می‌کند و اکنون با ورود به فاز تولید صنعتی استیل کورد، عملاً وارد سطحی جدید از رقابت منطقه‌ای شده است. از سوی دیگر، بازدهی‌های اخیر مدیران هلدینگ سرمایه‌گذاری صنایع پتروشیمی (PIIC) از روند اجرای پروژه و تاکید آنان بر رفع موانع و تسریع تکمیل طرح، نشان می‌دهد که این پروژه نه تنها برای سهند، بلکه برای کل زنجیره ارزش صنعت پتروشیمی و لاستیک کشور اهمیت

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان -سراتو- جک- S3 چری- X22 تیوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تیوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان -سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو- پیکاپ فوتون-آسانا (آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک- S5 توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورت تیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug







و در پنجم تغییراتی داشته است که بهرغم ساده تر شدن منجر به زیبایی بیشتر نمای عقب خودرو نیز شده است. هر چند که در نمای عقب شاهد تغییرات محدود برای گرافیک چراغ‌ها هستیم. در داخل کابین اکیلیس کراس به جز ترکیب رنگی جدید تریم داخلی، تفاوت‌ها به‌نمایشگر ۱۸ اینچی و تغییر ظاهری نامحسوس برخی کلبه‌ها خلاصه می‌شود. اکیلیس کراس همانند نسخه فعلی خود با موتور ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری توربوشارژ ۱۶۱ اسب‌بخاری با ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور عرضه می‌شود و همچنین نسخه پلاگین - هیبرید آن نیز در دسترس است.

اواخر سال ۲۰۲۰ بود که کمپانی میتسوبیشی از فیس لیفت اکیلیس کراس رونمایی کرد. شاید بتوان فیس لیفت اکیلیس کراس را یکی از محافظه کارانه ترین جراحی‌های طراحی در خانواده میتسوبیشی طی چند سال اخیر دانست. زیرسطح تغییرات طراحی برای این کراس اوور میتسوبیشی بسیار محدود است و در نمای جلو به چراغ‌های باریک تر LED بالایی، چراغ‌های تفکیک‌شده روی سپر و البته ترکیب رنگی یکپارچه مشکی گریل (جلوپنجره) و ورودی هواروی سپر محدود می‌شود. در نمای جانبی هیچ تغییر خاصی را شاهد نیستیم؛ اما طراحی نمای عقب



زبان طراحی جدید وزیای «میتسوبیشی»

هوشمندسازی خودروها در سطح جهانی دنبال می‌شود؛

فناوری خودران و چالش‌های پیش روی آن



ویژگی‌های فناوری و انتظارات ایمنی داشته باشند. ۲- استانداردهای امنیت سایبری و سازگاری با UNECE که استاندارد سازگار با اروپا بوده و مخفف «United Nations Economic Commission for Europe» است که با کار گروه‌های خود بر توسعه قواعد اجرایی برای خودروهای خودران کار می‌کنند. این مهم با «Regulation R-155» شناخته می‌شود که برای امنیت سایبری و سازگاری با الزامات بین‌المللی درباره ارتباطات و ایمنی داده در نظر گرفته شده است. در اتحادیه اروپا نیز تلاش‌ها برای به‌روزرسانی قوانین نوع خودرو و الزامات مربوط به سیستم‌های رانندگی خودکار ادامه دارد که در آینده نزدیک می‌تواند استاندارددهای سخت‌تر و هماهنگ‌تری برای تولید و فروش خودروهای خودران ایجاد کنند. ۳- استانداردهای جدید در نورپردازی و ارتباط با انسان‌ها بوده که جالب است بدانید حتی استانداردهای نورپردازی خودروهای خودران در حال شکل‌گیری است. استاندارد «SAE J3134» به‌این منظور تبیین شده که خودرو در حالت خودران با انعکاس نور خاصی به‌نوعی وضعیت خود را به‌رانندگان دیگر و عابران پیاده اعلام کند تا در پناه این تکنولوژی، ارتباط انسانی با خودرو بهتر و ایمن‌تر شود. ۴- الزامات فنی و ایمنی ملی که یکی از سخت‌گیرانه‌ترین آن‌ها مربوط به آمریکاست. سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه ایالات متحده (NHTSA) در سال جاری میلادی پروژه‌ای چندساله را برای مدرن‌سازی استانداردهای ایمنی خودروها با هدف ادغام خودروهای خودران منتشر کرد. این مهم شامل بررسی بیش از ۸۱ استاندارد ایمنی موجود برای انطباق با طراحی‌های نوین خودروهای خودران بوده و خواستار بازخورد عمومی صنعتی شده است. سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه ایالات متحده (NHTSA) علاوه بر این موضوع، قوانین ایالتی در آمریکا را توسعه داده که بیش از ۲۹ ایالت قوانین روشن درباره اجازه یا الزامات خودروهای خودران را مشخص کرده‌اند. این موارد نحوه تست، بیمه، ثبت و مسئولیت قانونی است.

قوانین و چارچوب‌های خودران



در این بخش ۳ قانون تبیین شده است. ۱- چارچوب قانونی در ایالات متحده که هنوز قانون فدرال واحدی برای خودروهای خودران ندارد و به‌جای آن مجموعه‌ای پیچیده از استانداردهای داوطلبانه و قوانین ایالتی وجود دارد. نهادهایی مانند «NHTSA» در این خصوص راهنمایی‌های ایمنی را ارائه داده‌اند، اما چارچوب الزام‌آور برای کاربرد عمومی سراسری تدوین نشده است. این وضعیت باعث نگرانی‌هایی برای توسعه‌دهندگان خودرو و سازان و مصرف‌کنندگان شده است. زیرقوانین مختلف ایالتی می‌توانند مشمولیت حقوقی و مسئولیت ایمنی را پیچیده کنند. ۲- قوانین در اتحادیه اروپا و «UNECE» در این خصوص به‌گونه‌ای تنظیم می‌شود که با استانداردهای بین‌المللی هماهنگی حداکثری داشته باشد. این قوانین شامل الزامات نوع خودرو و مقررات مربوط به سیستم‌های کمکی پیشرفته راننده و اتوماسیون سطح بالا است که چارچوب‌های روشنی را برای تولیدکنندگان با هدف ورود به‌بازار تعیین می‌کند. ۳- قوانین در چین و آسیا نیز در این خصوص به‌گونه‌ای تنظیم شده که به‌عنوان مثال تولید خودروهای سطح ۳ خودران با تیراژ انبوه در کشور چین در دستور کار قرار گرفته و به‌نوعی این کشور از پیشتازان در تنظیم قوانین تطبیقی با فناوری‌های رانندگی خودکار است. این قوانین به خودروها اجازه می‌دهد بدون نظارت مستمر انسانی در برخی شرایط حرکت کنند و این مساله به‌خودی خود سبب بالا رفتن سرعت توسعه داخلی در این بخش می‌شود.

جاری میلادی، خودران سرویس‌هایی مانند «Baidu Apollo Go»، «Waymoone» و «WeRide» در شهرهای متعدد جهان در حالت آزمایشی یا تجاری قرار می‌گیرند. این کمپانی‌ها در حال گسترش به اروپا، خاورمیانه و آسیا هستند و تا سال ۲۰۳۰ ده‌ها هزار خودرو را در ناوگان خود خواهند داشت. به‌عنوان مثال قرار است اوپل با مشارکت «Baidu Apollo Go» از ابتدای سال ۲۰۲۶ میلادی برنامه‌های آزمایشی رباتیک را در شهرهای لندن و نیویورک راه‌اندازی کند که نشان‌دهنده افزایش پذیرش بین‌المللی این فناوری هوشمند است. همچنین خودروهای شخصی با سطح ۳ و بالاتر در اولویت قرار گرفته‌اند. به عبارت دیگر بخش قابل توجهی از محصولات خودروسازان مطرح از ابتدای سال ۲۰۲۶ میلادی به‌بعد با قابلیت‌های سطح بالا خودران به‌تولید خواهند رسید. در کشور چین، دولت برای نخستین بار تولید خودروهای سطح ۳ را تصویب کرد که اجازه می‌دهد خودروهای تحت نظارت محدود انسانی در برخی شرایط رانندگی کنند. این مرحله، گامی مهم در رشد تولید انبوه خودروهای خودران است. ناگفته نماند که کمپانی‌های صاحب‌سبک مانند بامو، مرسدس بنز، ولوو و آئودی در اروپا سیستم‌های «hand-off-driving» با استانداردهای بین‌المللی را توسعه داده‌اند که در بزرگراه‌ها به‌راننده اجازه می‌دهد تا بدون دست و چشم در جاده حرکت کنند (هرچند در شرایط مشخصی این مساله امکان‌پذیر است). بخش بعدی توسعه این تکنولوژی ربات‌های تجاری و حمل‌ونقل سنگین است. علاوه بر خودروهای عمومی و شخصی، کمپانی‌های مطرح و دولت‌ها به دنبال توسعه ناوگان خودران برای جابه‌جایی بار و حمل‌ونقل تجاری سنگین هستند. در ایالات متحده برای نخستین بار پیشنهادهایی تنظیم شده که اجازه می‌دهد کامیون‌های سنگین خودران مانند تسلا سیمی در جاده‌ها تست و بررسی شوند. این مقوله می‌تواند صنعت حمل‌ونقل تجاری را متحول کند.

استانداردسازی محور ایمنی و پذیرش اجتماعی



یکی از مهم‌ترین پارامترها در توسعه خودروهای خودران، وجود استانداردها و قوانین ایمنی قابل اعتماد است. بدون چارچوب‌های استاندارد، خودروهای خودران هرگز نمی‌توانند به‌طور مطمئن در مسیر عمومی حرکت کنند. بر این اساس ۴ موضوع در این بخش مطرح است؛ ۱- استانداردهای «SAE» تعریف سطوح که همان‌طور که در پیش‌تر ذکر شد، استاندارد «SAE J3016» تعاریف دقیق سطوح اتوماسیون را تنظیم کرده است و به‌عنوان مرجع نهایی و دقیق جهانی برای توسعه‌دهندگان، خودروسازان و قانون‌گذاران شناخته می‌شود. این استاندارد سبب می‌شود کمپانی‌های خودروساز، دولت‌ها و نهادهای بین‌المللی یک زبان مشترک برای تعریف

در کم‌تر از یک دهه رویای خودرویی که بتواند بدون دخالت مستقیم انسان به حرکت درآید، با تلاش دانشمندان و طراحان خودرو و رنگ واقعی‌تر به خود گرفته است. فناوری خودران یا (Autonomous Driving) با وعده کاهش تصادفات، افزایش ایمنی جاده‌ای و بهبود حمل‌ونقل عمومی و تحول شهرها مورد توجه خودروسازان مطرح و کمپانی‌های صاحب فناوری و به‌طور کلی دولت‌ها قرار گرفته است. در سال جاری میلادی کمپانی‌هایی مانند «Zoox»، «Baidu Apollo»، «Waymo» و «WeRide» و اتحاد اوپل و «Lyft» در حال آماده‌سازی و توسعه خدمات رانندگی خودکار هستند که در نهایت ناوگان عمومی و خصوصی را پوشش می‌دهد.



از دستیار رانندگی تا خودران کامل



یکی از مفاهیم پایه در خصوص فناوری خودروهای خودران، طبقه‌بندی سطوح اتوماسیون است که توسط سازمان مهندسان خودرو (SAE International) تعریف شده است و به‌طور گسترده از آن به‌عنوان معیار جهانی یاد می‌شود. خودران در خودروها به چند سطح صفر، یک، دو، سه، چهار و پنج تقسیم می‌شود که هر یک نشان‌دهنده بخشی از این تکنولوژی مهم و حساس است. سطح صفر: این سطح فاقد اتوماسیون بوده و راننده کارها را به‌تنهایی انجام می‌دهد؛ مانند خودروهای امروزی. سطح ۱ و ۲: دستیار راننده یا کمکی پیشرفته راننده بوده که خودرو می‌تواند برخی از پارامترها مانند میزان سرعت یا حرکت در بین خطوط را به‌تنهایی کنترل کند. در عین حال راننده باید در چنین شرایطی تا حدود ۸۰ درصد روی کنترل خودرو متمرکز باشد. سطح ۳: این سطح از خودرو مشروط به زیرساخت‌های مورد نیاز بوده که خودرو می‌تواند در شرایط خاصی مانند حرکت در بزرگراه‌ها بدون نظارت کامل راننده حرکت کند؛ اما راننده باید آماده بازپس‌گیری کنترل خودرو در شرایط حساس نیز باشد. سطح ۴: این بخش را خودران سطح بالا نامگذاری می‌کنند و خودرو می‌تواند در بخش عملیاتی و کنترل بدون نیاز به راننده، تمام موارد را به‌تنهایی کنترل کند. سطح ۵: خودران کامل؛ به این دلیل نام آن را خودران کامل گذاشته‌اند که خودرو بدون دخالت انسانی در هر شرایطی حرکت کرده و قابل کنترل است. بر این اساس در سال جاری میلادی، چشم‌انداز عملی و نزدیک‌تر به سطوح ۳ و ۴ در اولویت کمپانی‌های مطرح خودروسازی قرار گرفته است. بسیاری از خودروسازان مطرح به‌ویژه در سرویس‌های رباتیک در حال توسعه و آمون محصولات هستند که بتوانند آن‌ها را در شرایط و مناطق خاص بدون نیاز به راننده انسانی به حرکت درآورند. یکی از نمونه‌های قابل ذکر در این رابطه همکاری کمپانی‌های «Waymo» با مرسدس بنز، جگوار -لندر وور، ولوو و استلانتیس است.

توسعه فناوری و کاربردهای عملی



در بخش توسعه فناوری و کاربردهای عملی، رباتیک‌ها پیشتاز هستند و عملاً شهرها را با تحولات گسترده مواجه خواهند کرد. در سال‌های اخیر، رباتیک‌ها نمونه‌هایی از توسعه و پیشرفت خودروهای خودران بوده‌اند. این خودروها با هدف خدمات‌رسانی در حمل‌ونقل شهری طراحی شده و می‌توانند بدون راننده انسانی از طریق الگوریتم‌های پیشرفته مبتنی بر زبان برنامه‌نویسی پایتون و سایر زبان برنامه‌نویسی‌ها و داده‌های نقشه‌های با دقت بالا حرکت کنند. در پایان سال

ایران سه برابر میانگین جهانی بر آورد می‌شود». عظیمی‌فر درباره دستوردهای اخیر در این حوزه گفت: «تا کنون ۶۰۰ هزار کارت سوخت غیرمجاز شناسایی و باطل شده است. همچنین بخش زیادی از برگ‌نامه‌های صوری که زمینه قاچاق سوخت را فراهم می‌کرد، ریشه‌یابی و حذف شد. در نتیجه این اقدامات، مصرف نفت گاز روزانه ۴.۱ میلیون لیتر کاهش یافته و خوشبختانه واردات گازوئیل به طور کامل متوقف شده‌است.»

«معاون وزیر نفت از توقف کامل واردات گازوئیل و کاهش روزانه ۴.۱ میلیون لیتری مصرف نفت‌گاز خبر داد و گفت: «با تداوم روند فعلی، ایران دوباره به صادرکننده فرآورده‌های نفتی تبدیل می‌شود».

محمدصادق عظیمی‌فر، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران و معاون وزیر نفت گفت: «بدیده قاچاق سوخت یکی از ریشه‌های اصلی شدت بالای مصرف انرژی در کشور است، به گونه‌ای که میزان مصرف انرژی در



ایران در آستانه بازگشت به جمع صادرکنندگان گازوئیل



نرخ سوخت حمل و نقل در بودجه سال آینده؛

گازوئیل هم سوار قطار اصلاح قیمت می‌شود؟

نرخ پالایشگاهی

در اردیبهشت ۱۴۰۴، هیات وزیران مصوبه سه نرخ‌ی شدن گازوئیل را تصویب کرد.

با توجه به مصوبه هیات وزیران، قرار بود سه پلکان برای سوخت‌گیری تعریف شود. بر این اساس، پله اول با همان نرخ ۳۰۰ تومانی و مخصوص استفاده در محدوده شهری و در طول مسیر تا سقف سهمیه اعتباری بود.

قیمت در پلکان دوم، ۵۰ درصد قیمت خرید گازوئیل از پالایشگاه‌ها و شرایط اعمال این نرخ تا سقف ۴۰ درصد بیشتر از سهمیه اعتباری سند حمل‌فعال در مسیر تعیین شده بود.

قیمت در پلکان سوم، همان قیمت خرید گازوئیل از پالایشگاه‌ها بود و شرایط اعمال این نرخ مربوط به زمانی بود که سند حمل‌الکترونیکی یا خارج از سهمیه وجود نداشت. با این حال این مصوبه به دلیل واکنش کامیون‌داران لغو شد و قرار بود این طرح با اصلاحات تازه مجدداً ابلاغ شود.

رضا اکبری، رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، راجع به طرح سه نرخ‌ی شدن گازوئیل در خرداد ۱۴۰۴ به تسنیم گفته بود: «در جلسه‌های اخیر با انجمن‌ها و تشکل‌های صنفی توافق شد که جدول و قواعد تخصیص سوخت را با شرکت نفت بازنگری کنند و ضرایب آن اصلاح شود تا سوخت بیشتری به رانندگان اختصاص یابد. تازمانی که اطمینان حاصل نشود که سوخت کافی به نرخ مصوب به رانندگان تعلق می‌گیرد، سه نرخ‌ی شدن اجرایی نمی‌شود.»



نرخ گازوئیل در ۱۴۰۵

با گذشت چند ماه از تعلیق سه نرخ‌ی شدن گازوئیل، در لایحه بودجه ۱۴۰۵، قرار است گازوئیل سوخت‌گیری شده توسط کارت سوخت جایگاه‌ها به حداقل ۱۰ هزار تومان برسد. باید گفت طرحی که یک بار به دلیل واکنش کامیون‌داران اجرایی نشد، به نوعی دیگر در حال تصویب است. در برخی مواقع مسافتی که کامیون‌داران طی می‌کنند، به طور دقیق محاسبه نمی‌شود و سهمیه گازوئیل آن‌ها کفاف نیاز مصرفی را نمی‌دهد. در چنین شرایطی باید با نرخ آزاد گازوئیل سوخت‌گیری کنند. در حال حاضر، قیمت نفت‌گاز یا رانه‌ای در جایگاه‌ها، ۳۰۰ تومان و در حالت آزاد ۶۰۰ تومان است. با توجه به این که الزام شده است که نسبت نرخ گازوئیل کارت جایگاه‌ها به ۳۰ درصد از نرخ خرید از پالایشگاه‌ها برسد. نرخ خرید

گازوئیل از پالایشگاه‌ها با توجه به تکنولوژی‌های هر پالایشگاه و عواملی چون بهرهوری، مسافت و... متفاوت است. با این حال نرخ فروش هر لیتر گازوئیل توسط پالایشگاه تهران حدود ۳۵ هزار و ۸۲۹ تومان تعیین شده. حال اگر قرار است نرخ گازوئیل کارت‌های جایگاه‌ها معادل ۳۰ درصد از این نرخ باشد، نرخ گازوئیل در سال ۱۴۰۵، ۱۰ هزار و ۷۴۸ تومان می‌شود. این به آن معناست که نرخ گازوئیل عرضه شده توسط کارت سوخت جایگاه‌ها که اکنون ۶۰۰ تومان است، به ۱۰ هزار و ۷۴۸ تومان می‌رسد که افزایش ۱۶.۹ برابری را نشان می‌دهد. با افزایش قیمت سوخت و به دنبال آن افزایش قیمت حمل‌ونقل، قیمت کالاهای نیز بالا می‌رود. افزایش قیمتی که بار بزرگی را بر دوش مردم می‌گذارد. در متن لایحه بودجه ۱۴۰۵ تصریح شده است که حداقل نسبت نرخ گازوئیل عرضه شده

توسط کارت سوخت اضطراری جایگاه‌ها به نرخ خرید از پالایشگاه، برای سال آینده ۳۰ درصد خواهد بود. این حکم به معنای آن است که سوخت‌گیری با کارت اضطراری، هزینه‌ای بالاتر از نرخ پایه پالایشگاهی برای مصرف‌کننده نهایی به همراه خواهد داشت.

این موضوع از نگاه فعالان حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای، به‌ویژه رانندگان کامیون و مدیران ناوگان‌های باری، اهمیت بالایی دارد؛ چرا که کارت سوخت اضطراری در بسیاری از مواقع، تنها راه تامین گازوئیل برای کامیون‌هایی است که به دلایل مختلف از جمله اختلال سامانه، کمبود سهمیه یا مشکلات فنی کارت شخصی، امکان سوخت‌گیری عادی ندارند. تعیین حداقل نسبت ۳۰ درصدی برای نرخ گازوئیل کارت سوخت اضطراری، در شرایطی انجام می‌شود که بخش حمل‌ونقل جاده‌ای کشور با چالش‌های متعددی روبه‌رو است. افزایش هزینه‌های تعمیر و نگهداری کامیون‌ها، رشد قیمت قطعات یدکی، فرسودگی ناوگان، کمبود ناوگان نوسازی‌شده و فشار هزینه‌های جاری بر رانندگان از جمله مشکلاتی است که فعالان این حوزه به‌طور مستمر با آن مواجه‌اند. در چنین شرایطی، هر گونه افزایش هزینه سوخت، حتی به‌صورت غیرمستقیم و محدود به کارت‌های اضطراری، می‌تواند بر قیمت تمام‌شده حمل‌کالا اثرگذار باشد؛ موضوعی که در نهایت هم رانندگان، هم شرکت‌های حمل‌ونقل و هم صاحبان کالای تحت تاثیر قرار می‌دهد. از سوی دیگر، استفاده از کارت سوخت اضطراری در مسیرهای بین‌شهری و پایانه‌های شلوغ، برای بسیاری از کامیون‌داران اجتناب‌ناپذیر است و همین مساله حساسیت این تصمیم بودجه‌ای را دوچندان می‌کند.

باید دید مجلس شورای اسلامی هم از همراهی با دولت درمی‌آید و به سه نرخ‌ی شدن رضایت می‌دهد یا دولتی‌ها را ملزم به شرایط و پیش‌زمینه‌ها می‌کند تا به مانند بنزین ناهماهنگی‌ها بروز نکند.



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

«اوایل امسال بود که زمه‌هایی برای اصلاح قیمت گازوئیل و سه نرخ‌ی شدن آن شنیده شد. این خبر در بین اخبار انواع نارترازی‌های آب و برق و گاز و بنزین و غیره خیلی مورد توجه قرار نگرفت و با جنگ تحمیلی ۱۲ روزه که کشور و عموم شهروندان شرایط ویژه‌ای را تجربه کردند، از صدر اخبار پایین آمد. اظهار نظرهای گاه و بیگاه مسئولان نفتی ادامه داشت تا این که در آذرماه گذشت‌سه نرخ‌ی شدن بنزین به مرحله اجرا رسید. پس از آن بود که پیرامون این تصمیم و پیش‌بینی تبعات آن، واکنش‌ها و اظهارات گوناگونی اظهار شد که اصلاح قیمت سایر حامل‌های انرژی را هم شامل می‌شد. در روزهای گذشته هم‌زمان با تقدیم لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ از سوی دولت به مجلس و بحث درباره کلیات آن گویا قرار است اصلاح قیمت و تغییر سهمیه‌ها به گازوئیل هم برسد. در لایحه بودجه ۱۴۰۵، نرخ گازوئیل عرضه شده از طریق کارت سوخت جایگاه‌ها قرار است به ۳۰ درصد از نرخ خرید گازوئیل از پالایشگاه‌ها برسد. با توجه به این که نرخ خرید گازوئیل از پالایشگاه‌ها حدود ۳۵ هزار تومان است، ۳۰ درصد این رقم حدود ۱۰ هزار تومان می‌شود.



فونیکس





اف‌ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات بیشتر من را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات مشتریان
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fornix.official



Autoworld.ir

یکشنبه ۷ دی ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۶۸

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جای: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

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

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

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

بیلپورد
Billboard

تجربه‌ای فراتر از تبلیغات!

«در سال ۲۰۲۴ میلادی کمپین تبلیغاتی لکسوس برای سدان لوکس «Lexus ES» با رویکردی هوشمندانه و متفاوت نسبت به سال‌های قبل اجرا شد و تأکید اصلی آن بر تجربه‌ای فراتر از تبلیغات سنتی بود. یکی از مهم‌ترین پروژه‌های تبلیغاتی این سال، کمپین «ES Sustain. We Heard You» بود که در ایالات متحده توسط آژانس «Team One» طراحی و منتشر شد. این کمپین بر تمرکز کامل روی نظر مشتری و بازخورد واقعی مخاطبان تأکید داشت.



نحوه نصب زنجیر چرخ روی تایلر خودرو

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



با آغاز فصل زمستان و بارش برف و یخبندان در بسیاری از جاده‌های کشور، استفاده از زنجیر چرخ به عنوان یکی از مهم‌ترین تجهیزات ایمنی خودرو اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند. زنجیر چرخ نقش موثری در افزایش اصطکاک لاستیک با سطح جاده دارد و از لغزش خودرو در مسیرهای برفی و یخی جلوگیری می‌کند. با این حال، نصب نادرست آن نه تنها کمکی به ایمنی نمی‌کند، بلکه می‌تواند باعث وارد آمدن آسیب به خودرو و افزایش خطر تصادف شود. پیش از هر چیز رانندگان باید از مناسب و هم‌سایز بودن زنجیر چرخ با لاستیک خودرو اطمینان حاصل کنند. چراکه بزرگ‌تر یا کوچک‌تر بودن زنجیر چرخ از تایلر خودرو، روی عملکرد آن تأثیر منفی خواهد داشت. توصیه می‌شود پیش از شروع فصل سرما، زنجیر چرخ در شرایط عادی و با صبر و حوصله روی تایلر خودرو بسته شود تا در شرایط اضطراری و حین بارش برف، مشکلی از این بابت وجود نداشته باشد.

برای نصب زنجیر چرخ، ابتدا خودرو را در محلی امن و مسطح متوقف و خاموش کرده و ترمزدستی را بکشید. در مرحله بعد زنجیر را به‌طور کامل روی زمین باز کرده و از عدم گره خوردگی یا پیچ خوردگی آن اطمینان حاصل کنید. سپس زنجیر را پشت چرخ قرار داده و خودرو را به آرامی چند سانتی‌متر به جلو یا عقب حرکت دهید تا بخش بیشتری از لاستیک روی زنجیر قرار بگیرد. زنجیر چرخ وصل شده را به بالای تایلر هل دهید تا حالت چهار ضلعی به‌خود بگیرد و بین هر کدام از چهار ضلعی‌ها یک ریل مرکزی قرار دهید. اکنون به دنبال قلابی باشید که مستقیماً برخلاف جهت اتصال کابل است. باید این قلاب را به حلقه‌ای که در پشت تایلر قرار گرفته متصل و زنجیر چرخ را به بالای تایلر هدایت کنید. در نهایت از زنجیر چرخ بلند استفاده کنید و آن را به تنگ‌ترین حالت ممکن ببندید. در این صورت خودرو آماده حرکت روی سطوح برفی و یخ‌زده خواهد بود.

قیمت برخی خودروها روز گذشته در بازار ثابت ماند و برخی دیگر افت بها را تجربه کردند



فونیکس تیگو ۷ با
۲۰ میلیون تومان کاهش قیمت در
بازار ۴ میلیارد و
۲۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



کی‌ا۳ سی J7 بدون تغییر
قیمت در بازار ۲ میلیارد
و ۹۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری
شد



شاهین اتوماتیک G
بدون تغییر قیمت در بازار
۴۷۷ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



سورن پلاس دوگانه‌سوز با
۲۱ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار یک میلیارد و
۲۶۲ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵ | Autokhosravani.com
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵ | @Auto.khosravani

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظ

اتە خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن