



مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل ایدرو:
۸۰ درصد موتور سیکلت ها
فرسوده اند

صفحه ۴



سدان ۲۶ هزار دلاری «نیسان»
چه در چننه دارد؟

صفحه ۱۲

استارت

Start



امید محمدی

سر دبیر روزنامه دنیای خودرو

سبب سوختی؛ حلقه گمشده
مدیریت انرژی و تعادل بازار خودرو

صنعت خودروی ایران سال هاست در یک دور باطل
سیاست گزار صنعتی گرفتار شده است؛ دوری که در
آن «یک سوختی بودن»، همزمان هم فشار بر ...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

۴ مدل خودرویی که معادله
اسپرت ها را بر هم زدند؛

چگونه خودروهای اسپرت
جذاب شدند؟

صفحه ۱۴

دوازدهمین دوره ثبت درخواست
خرید محصولات ایران خودرو

صفحه ۲

واکنش بازار خودرو

صفحه ۱۰

به تغییرات بهای ارز

در فهرست ۱۰۰ شرکت برتر در سال ۱۴۰۴:

ایران خودرو صدرنشین
اشتغالزایی شد

صفحه ۴

گفت و گوی «دنیای خودرو» با معاون سابق حمل و نقل وزارت صمت:

صنعت خودرو و کشور در آستانه یک پنجره تاریخی تحول قرار دارد

خودروسازان بزرگ، قطعه سازان پیشرو و شرکت های فناور باید در قالب یک اکوسیستم هم افزا گرد هم آیند، دانش و تجربه خود را به اشتراک بگذارند و سرمایه گذاری های مشترک...

صفحات ۳ و ۲

با تصویب در هیات مدیره و افشا در سامانه
کدال رقم خورد؛

افزایش متوسط ۵۰ درصدی
قیمت محصولات ایران خودرو

بر اساس اطلاعیه رسمی شرکت ایران خودرو در سامانه
کدال، نرخ فروش محصولات تولیدی ...

صفحه ۵

تورم ماهانه خرید وسایل نقلیه
در دی ماه به ۱۰ درصد رسید؛

خودرو از سبد خانوار
حذف شد!

گزارش ها از تورم مصرف کننده در دی ماه امسال نشان
می دهد تورم خرید وسایل نقلیه با ...

صفحه ۷

رشد فروش ۳ درصدی خودروهای

عملکرد محور در ۲۰۲۵؛

عصر برقی سازی، حریف
خودروهای اسپرت نشد

در جهانی که گول های شاسی بلند و پیشرفته های بی صدا

و جیب به جیب خیابان ها را تسخیر ...

صفحه ۶

«دنیای خودرو» گزارش می دهد؛

«طیف سایپا»؛ پیشران بومی سازی رنگ های پیشرفته خودرویی

صفحات ۹ و ۸



BAC X3

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی

تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک 71 | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظ

اتاق خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن



کرمانده تهر





سوخت که با فرآیندی به نام هیدروترینینگ تولید می‌شود، از نظر شیمیایی شباهت زیادی به گازوئیل معمولی دارد اما انتشار آلاینده‌ها را به شکل چشمگیری کاهش می‌دهد و گامی مهم در راستای حمل‌ونقل پاک تر به شمار می‌رود. فراتر از این نوآوری زیست‌محیطی، مزدا تمرکز ویژه‌ای بر افزایش ایمنی و راحتی سر نشینان داشته است. هر دو مدل به سیستم جدید دستیار اضطراری راننده مجهز شده‌اند. این سیستم با همکاری سامانه پایش راننده، در صورت تشخیص وضعیت اضطراری پزشکی ناگهانی، کنترل خودرو را به دست گرفته، سرعت را کاهش می‌دهد و آن را به شکلی ایمن متوقف می‌کند.

شرکت مزدا اعلام کرد که مدل‌های ۲۰۲۴ شاسی‌بلندهای CX-60 و CX-80 که برای بازارهای اروپا و آسیا-اقیانوسیه عرضه می‌شوند، با مجموعه‌ای از به‌روزرسانی‌های فنی، ایمنی و طراحی از راه خواهند رسید اما مهم‌ترین خبر، یک نوآوری بزرگ در زیر کاپوت نسخه‌های دیزلی این خودروها یعنی تاییدیه رسمی برای استفاده از سوخت صد درصد گیاهی HVO 100 است. این دو شاسی‌بلند که قرار است در بهار ۲۰۲۴ وارد نمایندگی‌های اروپایی شوند، اکنون می‌توانند با سوخت دیزل تجدید پذیر که از روغن‌های گیاهی استفاده شده (مانند روغن پخت و پز) و چربی‌های حیوانی تولید می‌شود، کار کنند. این



سوخت گیاهی برای کراس‌اوورهای «مزدا»

گفت و گوی «دنیای خودرو» با معاون سابق حمل‌ونقل وزارت صمت:

صنعت خودرو و کشور در آستانه یک پنجره تاریخی تحول قرار دارد

خودروسازان بزرگ، قطعه‌سازان پیشرو و شرکت‌های فناوری باید در قالب یک اکوسیستم هم‌افزا گرد هم آیند، دانش و تجربه خود را به اشتراک بگذارند و سرمایه‌گذاری‌های مشترک انجام دهند



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«صنعت خودروی ایران سال‌هاست در پیچ‌وخم سیاست‌گذاری‌های ناپایدار، فشار تحریم‌ها و نوسانات مزمن بازار، درگیر رقابتی فرساینده با زمان و فناوری است. این صنعت، درست در مقطعی تاریخی ایستاده که جهان خودرو در حال تجربه یک دگرگونی بنیادین است؛ دگرگونی‌ای که دیگر صرفاً به تغییر پیش‌رانه یا منبع انرژی محدود نمی‌شود، بلکه ماهیت خودرو را از یک کالای مکانیکی به یک «سامانه هوشمند متحرک» با نقش فعال در شبکه‌های انرژی، حمل‌ونقل و داده تغییر می‌دهد. خودروهای برقی، هوش مصنوعی، باتری‌های نسل جدید، اتوماسیون و ارتباطات V2X، اجزای اصلی این پارادایم نوین هستند. پرسش محوری این جاست: ایران در این نقشه راه جدید، در چه نقطه‌ای ایستاده است؟ آیا این تحول شتابان تهدیدی برای صنعتی گرفتار مسائل مزمن است، یا فرصتی تاریخی برای جبران عقب‌ماندگی‌ها و بازتعریف نقش ایران در زنجیره ارزش جهانی خودرو؟ برای پاسخ به این پرسش‌ها، با «منوچهر منطقی»، معاون سابق حمل‌ونقل و وزارت صمت به گفت و گو پرداختیم؛

به‌عنوان پرسش نخست، با توجه به تغییرات جهانی در صنعت و بازار خودرو و حرکت شتابان به سمت محصولات برقی، گذار به فناوری‌های پاک در حمل‌ونقل کشور چگونه باید مدیریت شود و چه مسیری را باید طی کند؟

تحولی که امروز در جهان شاهد آن هستیم، بر دو رکن اساسی استوار است. نخست، هوشمندسازی خودروها و کاهش تدریجی نقش راننده از طریق ایجاد ارتباط موثر میان خودرو و محیط پیرامون که پیامد مستقیم آن، ارتقای ایمنی است. دوم، حرکت به سمت انرژی‌های دوستدار محیط‌زیست و کاهش یا حذف وابستگی به سوخت‌های فسیلی. در واقع، ما با یک «دنیای جدید» در صنعت خودرو مواجه هستیم. نکته امیدوارکننده این جاست که اگر صنعت خودروی داخلی را با این دنیای جدید مقایسه کنیم، درمی‌یابیم که کشور از ظرفیت علمی و فنی قابل توجهی برخوردار است. نمونه‌های موفق خودروهای برقی و پاک داخلی، فعالیت نیروهای مستعد در حوزه خودروهای خودروان و حضور شرکت‌های دانش‌بنیان پویا، همگی نشان می‌دهد سرمایه انسانی و دانشی مناسبی در اختیار داریم.

با توجه به این توانمندی‌ها، برای همسویی صنعت خودرو با تحولات جهانی، کدام اقدام باید در اولویت قرار گیرد؟

نخستین گام، پذیرش واقعیت تحول است. باید بپذیریم که یک تغییر پارادایمی رخ داده و اکنون «پنجره‌ای تاریخی

از فرصت» پیش روی ما قرار دارد. ویژگی فناوری‌های نوین این است که دانش فنی آن‌ها هنوز در حال شکل‌گیری و تکامل است. اگر بتوانیم بر مبنای این پنجره فرصت برنامه‌ریزی کنیم، امکان جبران بخش مهمی از عقب‌ماندگی تاریخی صنعت خودرو وجود دارد. این موضوع صرفاً یک بحث نظری نیست؛ تجربه‌ای عملی و اثبات‌شده در سطح جهانی است. چین دقیقاً از همین فرصت استفاده کرد و امروز خودروهای نسل جدید این کشور به بازارهای اروپا، آمریکا و کشورهای حوزه خلیج فارس صادر می‌شود. این تجربه، نیازمند توجه و تحلیل جدی است.

برخی موفقیت چین را ناشی از کپی‌برداری می‌دانند، آیا این برداشت را درست می‌دانید و آیا صنعت خودروی ایران باید چنین مسیری را طی کند؟

این نگاه، تحلیلی سطحی از تجربه چین است، آن‌چه چینی‌ها انجام دادند، کپی‌برداری نبود، بلکه اجرای یک «راهبرد ملی هوشمندانه و متمرکز» بود. آن‌ها صنعت خودرو را به‌عنوان یک اولویت راهبردی تعریف کردند و به این جمع‌بندی رسیدند که در رقابت خودروهای بنزینی شانس برای پیش‌تازی ندارند. بر همین اساس، حدود یک دهه پیش تمرکز خود را بر خودروهای برقی گذاشتند؛ حوزه‌ای نو ظهور که امکان نقش‌آفرینی جدی در آن وجود داشت. سپس سرمایه‌گذاری‌های هدفمند و گسترده‌ای در فناوری‌های کلیدی مانند باتری، الکترونیک و ارتباطات انجام دادند. پس از تسلط بر این فناوری‌ها، به طراحی پلتفرم‌های جدید و عرضه محصولاتی با کیفیت و قیمت رقابتی پرداختند. نتیجه

سبد سوختی؛ حلقه گمشده

مدیریت انرژی و تعادل بازار خودرو

«صنعت خودروی ایران سال‌هاست در یک دور باطل سیاست‌گذار صنعتی گرفتار شده است؛ دوری که در آن «یک سوختی بودن»، هم‌زمان هم فشار بر بودجه عمومی را افزایش داده، هم امنیت انرژی را تضعیف کرده و هم سیاست‌گذار را در بزنگاه‌های بحرانی، به تصمیم‌های پرهزینه و کوتاه‌مدت سوق داده است. در چنین شرایطی، توسعه «سبد سوختی» دیگر یک انتخاب لوکس یا پروژه‌ای تزیینی نیست؛ بلکه ضرورتی اقتصادی، زیرساختی و حتی ژئوپلیتیک به شمار می‌آید. واقعیت آن است که تمرکز مزمن بر بنزین، اقتصاد انرژی کشور را می‌تواند شکننده کند. هر نوسان در تولید، توزیع یا مصرف بنزین، بلافاصله خود را در صف‌های سوخت، کسری بودجه، رشد قاچاق و فشار بر شبکه پالایشی نشان می‌دهد. این در حالی است که ایران، به‌واسطه تنوع منابع انرژی و ظرفیت‌های

صنعتی بالقوه می‌تواند یکی از متنوع‌ترین سبدهای سوختی منطقه را در اختیار داشته باشد؛ از سوانی‌جی و آل‌بی‌جی گرفته تا برق، هیدرید و حتی سوخت‌های جایگزین آینده‌محور. پیش‌نیاز اصلی آن، نگاه هم‌زمان به «زیرساخت داخلی» و «سیاست واردات هدفمند» است. زیرساخت، فقط جایگاه سوخت یا ایستگاه شارژ نیست؛ بلکه زنجیره‌ای از تولید، توزیع، استانداردسازی، خدمات پس از فروش، آموزش نیروی انسانی و اعتماد مصرف‌کننده را در بر می‌گیرد. تجربه سال‌های گذشته نشان داده هر جا این زنجیره ناقص بوده، طرح‌های سوختی نیز به تدریج به حاشیه رانده شده‌اند.

در این میان، واردات خودرو می‌تواند به‌جای آن که صرفاً ابزاری برای تنظیم مقطعی بازار یا پاسخ به تقاضای انباشته باشد، به یک «هرم سیاست صنعتی و انرژی» تبدیل شود. واردات هدفمند خودروهای هیبریدی، برقی یا حتی دوگانه‌سوزهای پیشرفته، نه تنها به انتقال فناوری کمک می‌کند، بلکه استاندارد مصرف، ایمنی و خدمات را نیز به بازار داخلی تحمیل می‌کند. این فشار استاندارد، همان عاملی است که می‌تواند تولیدکننده داخلی را از منطقه امن انحصار خارج کند و به سمت سرمایه‌گذاری واقعی در فناوری‌های نو سوق دهد.

نکته کلیدی آن است که واردات، زمانی در خدمت توسعه سبد سوختی قرار می‌گیرد که مکمل زیرساخت داخلی باشد، نه جایگزین آن. وارد کردن خودروهای برقی بدون توسعه شبکه پایدار شارژ، یا ترویج سوانی‌جی بدون نوسازی جایگاه‌ها و ناوگان، تنها به بی‌اعتمادی مصرف‌کننده و شکست برنامه توسعه سبد سوختی منجر خواهد شد. بنابراین، سیاست‌گذار ناگزیر است میان وزار تخانه‌های نفت، نیرو، صمت و حتی شهرداری‌ها، یک هماهنگی عملیاتی ایجاد کند از منظر اقتصادی نیز توسعه سبد سوختی، ابزاری برای مدیریت هزینه‌های پنهان است. یارانه‌های سنگین سوخت، استهلاک زیرساخت‌ها، آلودگی هوا و هزینه‌های سلامت، همگی صورت‌حساب‌هایی هستند که دیر یا زود به اقتصاد ملی تحمیل می‌شوند. تنوع‌بخشی به سوخت، امکان توزیع هوشمند این هزینه‌ها و کاهش شوک‌های ناگهانی را فراهم می‌کند؛ موضوعی که برای ثبات کلان اقتصاد، اهمیت حیاتی دارد. در نهایت، سبد سوختی متنوع، تنها یک پروژه انرژی یا خودرویی نیست؛ بلکه بخشی از راهبرد امنیت ملی و تاب‌آوری اقتصادی است. کشوری که مصرف، تولید و فناوری سوخت خود را متنوع می‌کند، در برابر تحریم، بحران‌های عرضه و تغییرات جهانی، انعطاف‌پذیرتر خواهد بود.



استارت

Start

سر دبیر روزنامه دنیای خودرو



XTRIM
BORN FOR MORE

TX

بالذت برانید





طراحی متفاوت برای اکستریم «TXL» در راه است



«اکسید، زیرمجموعه لوکس ساز چری، پیش فروش شاسی بلند جدید خود با نام اکسلانتیکس ET5 را آغاز کرد. این خودرو که یک هیبریدی بر دافزا است، با مشخصاتی خیره کننده مانند پیمایش ترکیبی ۱۳۱۰ کیلومتر و قیمت پایه ۱۵۹ هزار و ۹۰۰ یوان (حدود ۲۲ هزار و ۵۰۰ دلار)، زنگ خطر را برای رقبای خود در بازار چین به صدا در آورده است. اکسید ET5 برای رقابت مستقیم با مدل هایی مانند بی‌وای دی سانگ L DM-i و لیپ‌موتور C11 وارد میدان شده و قصد دارد با ارائه ترکیبی از فناوری پیشرفته و قیمتی رقابتی، سهم قابل توجهی از این بخش از بازار را به خود اختصاص دهد. این خودرو

در واقع بر پایه اکسید یا همان اکستریم TXL ساخته شده و در جلو و عقب از طراحی جدیدی بهره می‌برد. نمای جلوی ET5 با طراحی بسته، چراغ‌های دو قسمتی و ورودی هوای دوزنق‌های در پایین، از اکسید TXL متمایز شده است. پروفیل جانبی خودرو و کاملاً با TXL یکسان است و همان دستگیره‌های در سنتی را می‌بینیم در حالی که در عقب خودرو هر چند چراغ‌ها همچنان سراسری هستند ولی طراحی جدید و پهن تری پیدا کرده و در کنار در صندوق جدید نمای مدرن تری ایجاد کرده‌اند. اکسید ET5 از یک پیمایش پیچیده اما کارآمد بهره می‌برد.

مانیازمند دو اقدام موازی هستیم. اقدام نخست، حل مسائل و گره‌های مزمن جاری صنعت است. قیمت‌گذاری دستوری، کمبود نقدینگی در زنجیره ارزش و عدم تخصیص منظم ارز، مسائلی هستند که توان و منابع صنعت را مستهلک کرده‌اند. این‌ها مسائل فنی خودروسازی نیستند، بلکه ریشه در سیاست‌گذاری اقتصادی دارند. تازمسانی که این موانع بر طرف نشود، خودروسازان امکان برنامه‌ریزی بلندمدت، سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و ورود جدی به فناوری‌های نوین را نخواهند داشت. بنابراین، ایجاد یک فضای کسب‌وکار با ثبات و قابل پیش‌بینی، شرط نخست تحول است.

اقدام دومی که باید برای تحول صنعت خودرو و جهت حرکت به سمت تکنولوژی‌های جدید انجام شود چیست؟

اقدام دوم، تدوین یک استراتژی ملی شفاف، قدرتمند و مورد اجماع برای ورود به صنعت خودروی نسل جدید است. این استراتژی باید مورد حمایت همه نهادهای تصمیم‌گیر قرار گیرد و به روشنی اعلام شود که کشور قصد دارد با اتکا به دانش فنی موجود، در این عرصه رقابت کند. تحقق هم‌زمان این دو شرط، می‌تواند نقطه آغاز یک «شروع مجدد قدرتمند» برای صنعت خودرو باشد.

در سطح عملیاتی و درون صنعتی، خودروسازان و قطعه‌سازان داخلی چه مسیری را باید دنبال کنند؟

راهکار، شکل‌دهی به یک «زیست‌بوم فناورانه نوین» است. کشور از نظر نیروی انسانی، شرکت‌های دانش‌بنیان و حتی نمونه‌های اولیه موفق، ظرفیت‌های مناسبی دارد؛ اما این ظرفیت‌ها پراکنده و فاقد انسجام هستند. خودروسازان بزرگ، قطعه‌سازان پیشرو و شرکت‌های فناور باید در قالب یک اکوسیستم هم‌افزا گرد هم آیند، دانش و تجربه خود را به اشتراک بگذارند و سرمایه‌گذاری‌های مشترک انجام دهند. دانش فنی داخلی باید به «توانمندی غالب» این زیست‌بوم تبدیل شود. چنین همگرایی می‌تواند سرعت توسعه، توان نوآوری و قدرت چانه‌زنی صنعت خودرو را به‌صورت تصاعدی افزایش دهد.

این رویکرد، شکل‌گیری یک زنجیره ارزش کامل بود. امروز حتی برخی شرکت‌های معتبر اروپایی در حوزه باتری، انتقال فناوری از چین دارند و از متخصصان چینی استفاده می‌کنند. این موفقیت، حاصل سیاست‌گذاری دقیق، نگاه بلندمدت و حرکت منسجم است، نه کپی برداری.

با این الگو، خودروسازان داخلی در گام نخست برای ورود به فناوری‌های نوین چه باید بکنند؟

نوربالا

تدوین یک استراتژی ملی شفاف، قدرتمند و مورد اجماع برای ورود به صنعت خودروی نسل جدید است. این استراتژی باید مورد حمایت همه نهادهای تصمیم‌گیر قرار گیرد و به روشنی اعلام شود که کشور قصد دارد با اتکا به دانش فنی موجود، در این عرصه رقابت کند.



XSS PRO

MVM
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 ۵۵ پرو

مدیران خودرو... ایده آل
www.mvmco.ir



روتاکس بیول وظیفه حرکت دادن بدنه لنگن را برعهده گرفته است. شاسی ترکیبی از یک فریم فضایی فولادی با استحکام بالا و بدنه فیبر کربنی تشکیل شده است. تعلیق از برند «اوهلیتز» و سیستم ترمز با همکاری «HEL» پرفورمنس» توسعه یافته است. بسته تجهیزات الکترونیکی شامل کنترل کشش، کروژ کنترل، لانچ کنترل و کنترل ویلی هم همه توسط تیم لانگن طراحی شده‌اند. اگرچه هدف لانگن تولید انبوه نیست اما این رویکرد پاسخی است به علاقه فزاینده موتورسواری که به دنبال یک محصول «ساخته‌شده» هستند نه «مونتاژ شده».

شرکت لانگن نسخه نهایی و تولیدی لایت اسپید را معرفی کرده است: موتورسیکلتی که پس از نمایش اولیه‌اش در سال ۲۰۲۳ اکنون تاییدیه تردد در جاده‌های بریتانیا را گرفته و امکان ثبت سفارش را برای مشتریان و علاقه‌مندان خود فراهم کرده است. تولید این مدل به ۱۸۵ دستگاه محدود شده است. البته ظاهراً عدد ۱۸۵ برای سازنده این موتورسیکلت معنای خاصی داشته است چون برای قدرت، وزن و تیراژ هم از همان عدد استفاده کرده است؛ ۱۸۵ اسب‌بخار قدرت، ۱۸۵ کیلوگرم وزن و ۱۸۵ نمونه تولیدشده. پیش‌رانه‌وی توپین ۱،۱۹۰ سی‌سی خنک‌شونده با مایع و طراحی



موتورسیکلت انگلیسی باتوان ۱۸۵ اسب‌بخار

در فهرست ۱۰۰ شرکت برتر در سال ۱۴۰۴؛

ایران خودرو و صدرنشین اشتغالزایی شد

گروه صنعتی ایران خودرو با کسب رتبه نخست در شاخص اشتغالزایی در میان شرکت‌های برتر فروش کشور قرار گرفت



پیگیری يك موضوع

رضا اکبری

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

برنامه نوسازی ناوگان به‌طور کامل محقق نشد

حمل‌ونقل جاده‌ای به عنوان شریان حیاتی اقتصاد ایران، این روزها با پارادوکس‌های عجیبی دست‌وپنجه نرم می‌کند؛ از یک سو با مازاد کامیون نسبت به بار مواجه هستیم و از سوی دیگر فرسودگی ناوگان هزینه‌های سنگینی را تحمیل می‌کند، از همین رو رضا اکبری، رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای به بیان نظرات خود پرداخت:

وضعیت فعلی ناوگان باری جاده‌ای را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ به نظر می‌رسد رانندگان با مشکلاتی در زمینه نوبت‌دهی و بارگیری مواجه هستند، آیا درست است؟

واقعیت این است که ما در حال حاضر با مازاد ناوگان باری مواجه هستیم. به زبان آمار، به ازای هر یک باری که وجود دارد، سه کامیون در جاده‌ها داریم. از طرفی چون برنامه نوسازی ناوگان به‌طور کامل محقق نشده، با انبوهی از خودروهای جاده‌ای روبه‌رو هستیم که بیش از ظرفیت بار موجود است. همین مساله باعث شده در برخی استان‌ها رانندگان برای مدت طولانی در نوبت بمانند. متأسفانه در این میان دلال‌هایی هم پیدا می‌شوند که با سوءاستفاده از نیاز راننده به نوبت زودتر، باعث کاهش کرایه واقعی رانندگان می‌شوند.

نقش دولت در ساماندهی این وضعیت و مقابله با دلالان چیست؟

ببینید، این بخش تقریباً به‌طور کامل در اختیار بخش خصوصی است و دولت تا حد مشخصی می‌تواند ورود کند. ما نمی‌توانیم در تمامی مرادوات خصوصی مداخله مستقیم داشته باشیم، اما معتمدیم کلید حل این مشکل در نوسازی ناوگان نهفته است که کاری ضروری و اجتناب‌ناپذیر است.

در مورد نرخ کرایه‌ها، رانندگان معتقدند افزایش ۱۹.۵ درصدی با هزینه‌های سنگین نگهداری خودرو همخوانی ندارد. چرا این رقم تصویب شد؟

ما در چندین جلسه با خود نمایندگان قانونی رانندگان، هزینه‌ها را به دقت بررسی کردیم. درست است که قیمت برخی اقسام بالا رفته، اما بخشی از هزینه‌های رانندگان همچنان ثابت مانده است. در نهایت با توافق خود نمایندگان رانندگان، روی عدد ۱۹.۵ درصد به جمع‌بندی رسیدیم و آن را ابلاغ کردیم.

ایران خودرو با ثبت فروش ۳۶۱ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۳، در رتبه هفتم شرکت‌های برتر ایران قرار گرفته است؛ جایگاهی که این گروه را در میان بزرگ‌ترین بنگاه‌های اقتصادی کشور از منظر درآمد عملیاتی تثبیت می‌کند.

علاوه بر جایگاه ایران خودرو در فهرست‌های عمومی، نتایج این رتبه‌بندی نشان می‌دهد شرکت‌های زیرمجموعه این گروه نیز در ارزیابی‌های صنعتی حضور موثری داشته‌اند. در همین چارچوب، شرکت ریخته‌گری آلومینیوم ایران خودرو در گروه «وسایط نقلیه و قطعات خودرو» موفق به کسب رتبه ۲۰۳ شده است.

همان‌گونه که در نظام رتبه‌بندی IMI ۱۰۰ امسال تأکید شده، علاوه بر رتبه کلی شرکت‌ها در میان ۵۰۰ بنگاه برتر، جایگاه هر شرکت در گروه صنعتی مربوطه نیز به‌صورت مجزا مورد بررسی قرار گرفته است.

در رتبه‌بندی سال ۱۴۰۴، شرکت‌ها در ۳۳ گروه صنعتی طبقه‌بندی شده‌اند که در این میان، هلدینگ ایران خودرو به‌عنوان شرکت نخست گروه وسایط نقلیه و قطعات خودرو معرفی شده است.

نقش برجسته هلدینگ ایران خودرو در ساختار تولید و اقتصاد صنعتی کشور بر اساس داده‌های این گزارش، گروه وسایط نقلیه و قطعات خودرو حدود هشت درصد از سهم فروش

ایکوپرس - نتایج رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایران (IMI ۱۰۰) در سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد گروه صنعتی ایران خودرو با کسب رتبه نخست در شاخص اشتغالزایی و قرار گرفتن در میان شرکت‌های برتر فروش کشور، جایگاه خود را به‌عنوان یکی از بازیگران اصلی اقتصاد صنعتی ایران تثبیت کرده است. بیست‌وهشتمین همایش شرکت‌های برتر ایران (IMI ۱۰۰) روز دوشنبه (ششم بهمن‌ماه) با حضور مدیران ارشد بنگاه‌های اقتصادی، فعالان صنعتی، سیاست‌گزاران، نمایندگان بخش خصوصی و جمعی از مدیران و کارآفرینان برتر کشور برگزار شد. در این همایش، فهرست یکصد شرکت برتر ایران معرفی و از بنگاه‌هایی تقدیر شد که بر اساس ارزیابی‌های تخصصی سازمان مدیریت صنعتی، بالاترین جایگاه‌ها را در میان شرکت‌های بزرگ کشور به خود اختصاص داده‌اند. بر اساس نتایج رتبه‌بندی IMI ۱۰۰ سال ۱۴۰۴، گروه صنعتی ایران خودرو با اشتغال ۶۵ هزار و ۹۱۱ نفر، رتبه نخست کشور را در شاخص «بالاترین میزان اشتغالزایی» به خود اختصاص داده است؛ شاخصی که یکی از مهم‌ترین معیارهای سنجش نقش بنگاه‌ها در اقتصاد ملی و بازار کار محسوب می‌شود.

ایران خودرو در شاخص بالاترین میزان فروش، رتبه هفتم شرکت‌های برتر ایران در شاخص «بالاترین میزان فروش» نیز گروه صنعتی

گروه‌های صنعتی کشور را به خود اختصاص داده است؛ سهمی که جایگاه این صنعت و نقش هلدینگ ایران خودرو را در ساختار تولید و اقتصاد صنعتی ایران برجسته‌تر می‌کند.

گفتنی است، این رتبه‌بندی که نزدیک به سه دهه از آغاز آن می‌گذرد، امروز دیگر صرفاً مجموعه‌ای از آمار و جداول نیست، بلکه مبنایی برای تصمیم‌گیری‌های راهبردی مدیران، افزایش شفافیت، ارتقای رقابت‌پذیری و تقویت اعتماد سرمایه‌گذاران به شمار می‌رود.

مدلی که حدود ۲۹ سال پیش با تمرکز بر شاخص درآمد طراحی شد، در طول ۲۸ دوره برگزاری، متناسب با نیاز سیاست‌گزاران و شرایط اقتصادی کشور توسعه یافته و اکنون شاخص‌هایی چون اندازه و رشد شرکت، سودآوری، بهره‌وری، صادرات، نقدینگی، بدهی و شاخص بازار را در بر می‌گیرد.

در گام نخست، ۵۰۰ شرکت بر اساس درآمد رتبه‌بندی و در دسته‌های ۱۰۰ تایی تقسیم شد تا مقایسه میان شرکت‌های بزرگ و کوچک‌تر عادلانه‌تر باشد؛ سپس هر شرکت در گروه صنعتی خود - بر اساس استاندارد آیسک - نیز مورد ارزیابی قرار گرفته است.

رتبه‌بندی ۵۰۰ شرکت بر اساس داده‌های مالی حسابرسی‌شده و ارزیابی آن‌ها در ۳۲ گروه صنعتی، امکان مقایسه عملکرد بنگاه‌ها را هم در سطح کلان اقتصاد و هم در درون هر صنعت فراهم کرده است.

نگاه View



محمد صادق حاتمی

مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل ایدرو

۸۰ درصد موتورسیکلت‌ها فرسوده‌اند

در حال حاضر حدود ۱۳.۷ میلیون دستگاه موتورسیکلت در کشور در حال تردد است که بیش از ۱۱.۴ میلیون دستگاه از آن‌ها، یعنی معادل بیش از ۸۰ درصد، در زمره موتورسیکلت‌های فرسوده قرار دارند و از این تعداد بیش از ۸۰ درصد موتورهای کاربراتوری و در گروه بسیار آلاینده قرار دارند که این وضعیت، به‌ویژه در کلان‌شهرها، به یکی از چالش‌های جدی در حوزه آلودگی هوا، ایمنی ترافیکی و سلامت عمومی تبدیل شده است. انتشار آلودگی هر موتورسیکلت کاربراتوری فرسوده بیش از پنج برابر موتورسیکلت انژکتوری نو و بیش از چهار برابر یک خودرو سواری است و دو برابر مصرف سوخت بیشتری نسبت به موتورسیکلت انژکتوری نو دارند و این تعداد یعنی ۱۱ میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت فرسوده سالانه، بیش از ۱۲ میلیارد لیتر بنزین مصرف می‌کنند که تنها نوسازی چهار میلیون دستگاه از این موتورسیکلت‌ها، معادل ۲.۱ میلیارد لیتر صرفه جویی بنزین به همراه خواهد داشت. موتورسیکلت‌های فرسوده از آلاینده‌ترین وسایل نقلیه شهری هستند که این موتورهای مقادیر بالایی از هیدروکربن‌ها، منوکسید کربن و ذرات معلق تولید می‌کنند و مستقیماً با افزایش بیماری‌های تنفسی، قلبی - عروقی، آسم، آلرژی و تشدید بیماری‌های مزمن در ارتباط هستند و بیشترین آسیب را به کودکان، سالمندان، زنان باردار و بیماران مزمن وارد می‌کنند و هزینه این آلودگی فقط در هوا دیده نمی‌شود؛ بلکه در افزایش مراجعات درمانی، مصرف دارو، بستری‌ها و فشار مضاعف بر نظام سلامت خود را نشان می‌دهد. در شهر تهران، از حدود سه میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت، نزدیک به دو میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه فرسوده سهم قابل توجهی در افزایش آلودگی هوا و بروز حوادث رانندگی دارد. به طوری که بر اساس آمارهای رسمی، در سال گذشته ۲۷۴ نفر از هموطنان در حوادث مرتبط با موتورسیکلت جان خود را از دست داده‌اند و بیش از ۱۹ هزار و ۹۰۰ فقره تصادف با نقش موتورسیکلت‌ها در کشور ثبت شده است؛ آماري که نشان می‌دهد مساله نوسازی موتورسیکلت‌ها، مستقیماً به جان و امنیت شهروندان گره خورده و ارتباط دارد. از سوی دیگر، موتورسیکلت فرسوده یک وسیله پر خطر بوده و نبود فناوری‌های ایمنی مانند ABS و نقص‌های فنی ناگهانی، همگی احتمال تصادف را افزایش می‌دهند.

زاپاس

Spare Tire

دوازدهمین دوره ثبت درخواست خرید محصولات ایران خودرو



این دوره نیازی به مسدودسازی حساب بانکی متقاضیان وجود ندارد. اطلاع‌رسانی درباره زمان برگزاری مراسم اولویت‌بندی با حضور مراجع نظارتی پس از پایان مهلت ثبت درخواست خرید از طریق وب‌سایت ikcpress.ir انجام می‌شود و نتایج نهایی نیز از طریق سامانه فروش ایران خودرو به نشانی ikcosales.ir اختیار متقاضیان قرار خواهد گرفت.

سقف فلزی TU5P، پژو ۲۰۷ دستی سقف شیشه‌ای TU6P، پژو ۲۰۷ اتوماتیک سقف فلزی، دنا پلاس توربوشارژ اتوماتیک، دنا پلاس دستی EFVP، دنا پلاس دستی EFVP فرولدی، هایما XV و هایما AS عرضه می‌شوند. موعد تحویل خودرو در فروش فوری ۳۰ روز و در فروش فوق‌العاده ۹۰ روز پس از واریز وجه و انعقاد قرارداد تعیین شده است. بر اساس اعلام ایران خودرو، در

تا پایان ساعت ۲۴ روز دوشنبه ۱۳ بهمن ۱۴۰۴ ادامه خواهد داشت. این مرحله از فروش از طریق سازوکار اولویت‌بندی انجام خواهد شد و شامل متقاضیان عادی، مشمولان طرح جوانی جمعیت و طرح جایگزینی خودروهای فرسوده است. در این مرحله، خودروهای پژو ۲۰۷ T۲، تارا دستی V۱، تارا اتوماتیک V۴، موتور TU5P، ری‌را، سورن پلاس XUV، پژو ۲۰۷ دستی

ایکوپرس - دوازدهمین مرحله ثبت درخواست خرید محصولات ایران خودرو از ساعت ۱۶ امروز (چهارشنبه ۸ بهمن) آغاز می‌شود. ایران خودرو بخش دیگری از ظرفیت تولید خود در سال‌های ۱۴۰۴ و ۱۴۰۵ را در قالب طرح‌های فروش فوری و فوق‌العاده عرضه می‌کند. مهلت ثبت درخواست خرید در سامانه ikcosales.ir از ساعت ۱۶ امروز (چهارشنبه ۸ بهمن) آغاز می‌شود و



سبک‌سازی بنتلی «کانتیننتال» در نسخه «سوپر اسپر تس»



بنتلی برای اولین بار نام سوپراسپرتس (SuperSports) را در سال ۱۹۲۵ بر روی شاسی ۴.۵ لیتری خود معرفی کرد. این اولین مدل بنتلی بود که می‌توانست به سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت برسد و با موفقیت‌هایی که در مسابقات لمان در اواخر دهه ۱۹۲۰ و اوایل دهه ۱۹۳۰ به دست آورد، به تثبیت بنتلی به‌عنوان یک مدعی جدی در حوزه خودروهای لوکس پرفورمنس کمک شایانی کرد. اکنون، دقیقاً ۱۰۰ سال پس از آن تاریخ، نام سوپراسپرتس را احیا کرده‌است. این بار، این نام در قالب یک خودروی اسپرت قدرتمند، سبک (حداقل برای یک بنتلی)، با سیستم انتقال قدرت محرک عقب و بر

اساس کانتیننتال GT کنونی بازگشته‌است. بنتلی کانتیننتال GT سوپراسپرتس جدید از همان پیش‌رانه V8 نوین توربو آشنای گروه فولکس‌واگن استفاده می‌کند که توانایی تولید ۶۶۶ اسب‌بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. برخلاف دیگر نسخه‌های کانتیننتال، در این مدل خبری از سیستم هیبریدی نیست و نیروی موتور از طریق یک گیربکس هشت سرعته دوکلاچه فقط به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. سوپراسپرتس تنها در ۳.۷ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و می‌تواند تا حداکثر سرعت ۳۰۹ کیلومتر بر ساعت به حرکت خود ادامه دهد.

ویژه‌ها

مبارزه با قطعات تقلبی تنها با نظارت ممکن نیست



رئیس اتحادیه صنف تولیدکنندگان فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران هموار کردن مسیر تولیدکنندگان و واردکنندگان واقعی به نحوی که تقاضای واقعی بازار داخل را پاسخگو باشند به همراه بازرسی و نظارت را بهترین راهکار برای مقابله با کالاهای تقلبی و قاچاق عنوان کرد. سید احمد حسینی با اشاره به اقدامات انجام شده در راستای مقابله با قطعات تقلبی و قاچاق در بازار لوازم یدکی خودرو اظهار داشت: «خوشبختانه نظارت‌ها هم توسط کمیته بازرسی اتحادیه و هم از طریق مساعدت با معاونت بازرسی سازمان صمت در حال انجام است، اما واقعیت این است که مبارزه با کالای تقلبی صرفاً با نظارت ممکن نیست.»

دیگه چه خبر؟

مجلس بستر قانونی واردات خودرو را فراهم کرده‌است



حامد یزدیان عضو کمیسیون تلفیق بودجه ۱۴۰۵، با اشاره به تلاش مجلس برای ساماندهی بازار خودرو در قالب کاهش عوارض گمرکی واردات خودرو به ۴ درصد، گفت: «آشفتنی که در بازار خودرو وجود دارد با اجرای کامل مصوبه مجلس برای واردات قابل حل بود که متأسفانه به دلیل عدم همراهی دستگاه‌ها تاکنون محقق نشده‌است، کما این که در مجمع تشخیص مصلحت نظام تغییری در آن اعمال شد.» نماینده مردم اصفهان، جرقویه، کوهپایه و ورزنه در مجلس شورای اسلامی با اشاره به لزوم اجرای قانون واردات خودرو ادامه داد: «هم‌اکنون باید اجازه دهیم که خودروهای باکیفیت بیشتری وارد شود تا فضای انحصاری که چند خودروساز در سال‌های اخیر در کشور ایجاد کرده‌اند، بشکند.»

تونپترا

دولت باید بساط قیمت‌گذاری دستوری را جمع کند



محمود نجفی عرب، رئیس اتاق تهران بر ضرورت تسهیل قوانین و امور مرتبط با تجارت پس از حذف ارز ترجیحی تأکید کرد و گفت: «تک‌نرخ شدن ارز به‌طور طبیعی سایر بخش‌هایی که به دلیل وجود ارز ترجیحی و ارز تالار اول و ... نباید وجود داشته باشد، حذف می‌کند. هم‌زمان با این مسأله اقتصاد دستوری و قیمت‌گذاری دستوری را بایستی به مرور جمع کنیم، بخش‌نامه‌ها و آیین‌نامه‌ها با این شرایط همخوانی ندارد. معتقدم بحث ۷۰۰ همتی که برای بخش صنعت و تجارت در نظر دارند در حقیقت این عدد حاصل جمع تغییرات نرخ ارز از تالار یک به تالار دو است و کالاهایی که از تالار اول به تالار دوم منتقل شده‌اند.»

با تصویب در هیات مدیره وافشا در سامانه کدال رقم خورد؛

افزایش متوسط ۵۰ درصدی قیمت محصولات ایران خودرو



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بر اساس اطلاعیه رسمی شرکت ایران خودرو در سامانه کدال، نرخ فروش محصولات تولیدی این شرکت با تصویب هیات‌مدیره افزایش یافته است. مقایسه قیمت‌های قبلی و جدید کارخانه‌ای حاکی از آن است که به‌طور متوسط نرخ فروش محصولات ایران خودرو حدود ۵۰ درصد افزایش یافته است؛ افزایشی که در برخی محصولات حتی فراتر از این میانگین بوده و فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد را به شکل محسوسی کاهش داده است. در گروه دنا، دنا پلاس اتوماتیک توربو با موتور EF7P رشد قیمتی نزدیک به ۴۰ درصد را ثبت کرده است. همچنین دنا پلاس توربو اتوماتیک با موتور EF7 نیز با افزایش قیمتی در محدوده ۴۷ درصد را تجربه کرده است. به این ترتیب، میانگین افزایش قیمت در خانواده دنا در بازه ۴۳ تا ۴۷ درصد برآورد می‌شود. در گروه تارا، تارا اتوماتیک V4 LX رشد قیمتی معادل ۶۰ درصد را رقم زده است. بهای تارا دستی V1P نیز نزدیک به ۴۵ درصد رشد را نشان می‌دهد. بنابراین میانگین افزایش قیمت محصولات تارا حدود ۵۲ درصد محاسبه می‌شود. در خانواده سورن، قیمت جدید سورن پلاس با موتور XU7P بیانگر رشد قیمتی در حدود ۴۸ درصد است. سورن پلاس دو گانه‌سوز نیز افزایشی نزدیک به ۵۰ درصد را ثبت کرده است. به‌طور متوسط، افزایش نرخ در گروه سورن در محدوده ۴۸ تا



هایما 7X نیز با افزایش قیمت از حدود ۱۸ میلیارد و ۴۲ میلیون ریال به بیش از ۲۹ میلیارد و ۲۸ میلیون ریال، رشدی نزدیک به ۵۹ درصد داشته که بالاترین درصد افزایش قیمت در میان تمامی محصولات اعلام‌شده محسوب می‌شود. با جمع‌بندی کل سبد محصولات، می‌توان گفت میانگین وزنی افزایش قیمت کارخانه‌ای ایران خودرو حدود ۵۰ درصد بوده است؛ رقمی که در برخی محصولات اقتصادی کمی کمتر و در محصولات مونتاژی و نیمه‌لوکس به‌مراتب بالاتر بوده است. این افزایش نرخ فروش، تبعات مثبتی برای وضعیت مالی ایران خودرو به همراه دارد. نخست، کاهش فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد موجب افت زیان عملیاتی ناشی از قیمت‌گذاری دستوری می‌شود. دوم، حاشیه سود ناخالصی شرکت بهبود یافته و امکان شناسایی سود در فروش هر دستگاه خودرو افزایش می‌یابد. سوم، افزایش درآمد عملیاتی، جریان نقدینگی شرکت را تقویت کرده و توان بازپرداخت بدهی‌ها و تأمین سرمایه در گردش را بهبود می‌بخشد.

۵۰ درصد قرار دارد. در گروه رانا، افزایش بهای رانا پلاس ارتقا یافته هم معادل رشدی نزدیک به ۳۷ درصد است. نسخه پانوراما این خودرو نیز افزایش قیمتی در حدود ۴۵ درصد را تجربه کرده است. میانگین رشد قیمت رانا حدود ۴۰ درصد برآورد می‌شود که نسبت به سایر گروه‌ها کمتر بوده است. در محصولات پژو، پژو ۲۰۷ دستی سقف شیشه‌ای با موتور TUSP نیز رشد قیمتی در حدود ۵۱ درصد را تجربه کرده است. نسخه اتوماتیک این خودرو نیز افزایش قیمتی نزدیک به ۵۰ درصد داشته است. در مجموع، میانگین افزایش قیمت محصولات پژو در بازه ۴۸ تا ۵۲ درصد قرار می‌گیرد. اما بیش‌ترین افزایش قیمت در میان محصولات ایران خودرو به گروه هایما اختصاص دارد. هایما S7 از حدود ۱۷ میلیارد و ۲۹ میلیون ریال به بیش از ۲۵ میلیارد و ۸۱ میلیون ریال رسیده که معادل رشدی نزدیک به ۴۹ درصد است. هایما S8 از حدود ۱۹ میلیارد و ۳۸ میلیون ریال به بیش از ۲۹ میلیارد و ۱۸ میلیون ریال افزایش یافته و رشد قیمتی در حدود ۵۰ درصد را ثبت کرده است.

اینفوگرافشی

Infography

افزایش در آمد شرکت «سازه پویش»



شرکت سازه پویش در ۱۰ ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۵,۳۱۸ میلیارد تومان به دست آورد.

چپ تللد؟

تقابل شورای رقابت و خودروسازان بر سر قیمت‌گذاری

بحث اصلاح ساز و کار قیمت‌گذاری خودرو این روزها به محور تقابل تازه‌ای میان شورای رقابت و خودروسازان تبدیل شده است؛ در شرایطی که برخی روایت‌ها از لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ حاکی از چراغ سبز دولت به آزادسازی قیمت خودرو و فاصله گرفتن از سیاست قیمت‌گذاری دستوری است. صنعت خودرو ایران سال‌هاست در دوراهی قیمت‌گذاری دستوری و آزادسازی قیمت‌ها گرفتار مانده، سیاستی که دستاوردی جز زیان انباشته خودروسازان بزرگ، آشفتنی بازار و تعمیق شکاف قیمت کارخانه و بازار نداشته است.

چرا؟

دور باطل قیمت‌گذاری دستوری

بسیاری از کارشناسان معتقدند دولت به جای تکرار دور باطل قیمت‌گذاری دستوری، دخالت‌های گسترده، رشد دلالتی و سپس اعمال شرط و شروط جدید، باید با اصلاح ریشه‌ای ساز و کار قیمت‌گذاری، مسائل بازار خودرو را حل کند؛ نه این که صرفاً صورت‌مسأله را پاک کند. در سال‌های اخیر سیاست‌گذار با هدف مهار دلالتی، بارها محدودیت‌ها و شروط مختلفی را بر فروش خودرو اعمال کرد تا تقاضای کاذب کاهش یابد، اما نتیجه هر بار عکس بوده و بازار خودرو و برای واسطه‌گران جذاب‌تر شده و دامنه سودجویی گسترش یافته است.

برای چه؟

بازگشت شورای رقابت به میدان

قیمت‌گذاری شورای رقابت در مردادماه امسال با صدور مصوبه‌ای، مسئولیت تعیین قیمت خودرو را با نظارت پسینی سازمان حمایت به خودروسازان واگذار کرد، اما این شورا نه تنها از میدان خارج نشد، بلکه اکنون با صدور اصلاحیه‌های متعدد، بار دیگر به بازیگری مداخله‌گر در صنعت خودرو بازگشته است. این اصلاحیه‌ها بیش از آن که حامل سیاستی تازه باشند، نشانه‌ای از تردید و بلاتکلیفی در تصمیم‌گیری‌اند؛ رویکردی که نه مسأله قیمت‌گذاری را حل می‌کند و نه به سرگردمی فعالان بازار پایان می‌دهد و تنها فشار بر خودروسازان و قطعه‌سازان را افزایش می‌دهد.

دنده يك

First gear

مسیر برقی‌ها در ایالات متحده تغییر کرده است
حاضر جواب: مسیر برقی‌ها در آمریکا تغییر کرده، اما هنوز برق سرچایش است. فقط سیم‌ها کمی روحیه‌شان عوض شده. تا دیروز خودروهای برقی با شتاب صفر تا صد سیاست‌گذاری حرکت می‌کردند، امروز با دنده مردد و چراغ راهنمای چشم‌کزن. خودروساز آمریکایی حالا قبل از فشار دادن پدال، نگاهی به بازار می‌اندازد، بعد به سیاست، بعد دوباره به بازار. نتیجه؟ خودرو برقی دیگر فقط یک وسیله نقلیه نیست؛ تبدیل شده به یک پروژه مشترک میان باتری، انتخابات و قیمت برق. در این میان مصرف‌کننده آمریکایی یاد گرفته قبل از شارژ خودرو، حال و هوای کنگره را چک کند.

دعوت از عموم برای بخت‌آزمایی در ثبت‌نام خودروهای وارداتی

حاضر جواب: حذف شرط حساب و کالتی یعنی خودرو وارداتی بالاخره فهمید که مردم فقط برای دیدن اسمشان در لیست ثبت‌نام نیامده‌اند. حالا بخت‌آزمایی رسمی‌تر شده؛ قرعه‌کشی با جاشنی هیجان. ثبت‌نام‌کننده دیگر لازم نیست پولش را گرو بگذارد، فقط باید شناسش را گرو بگذارد. بازار خودرو هم از این تصمیم خوشحال است؛ چون ثابت می‌کند خودرو وارداتی بیش از آن که کالای لوکس باشد، یک تجربه است. تجربه‌ای شبیه شسرت که در مسابقه، با این تفاوت که جای جایزه، احتمال جایزه می‌ری.

رکود بازار و انقلاب برقی در صنعت کامیونت‌های اروپا

حاضر جواب: آینده سبز آرام و بی‌صدا از راه می‌رسد، اما فعلاً با کامیونت آمده. آن هم کامیونتی که نه بازار دارد، نه مشتری عجله‌ای. اروپا تصمیم گرفته انقلاب برقی را از خودروهای کوچک شروع نکند؛ مستقیم رفته سراغ کامیونت‌ها، شاید چون فکر کرده اگر آن‌ها سبز شوند، بقیه هم ناچار سبز می‌شوند. نتیجه فعلاً ترکیبی از رکود و شارژر است. کامیونت برقی هست، سفارش نیست؛ برق هست، عجله نیست. انگار بازار اروپا گفته: «ما با آینده سبز مشکل نداریم، فقط کمی صبر کنیم ببینیم آینده دقیقاً کی می‌رسد.»

بازار خودرو در سراسر آسیا نوسان قیمتی قرار گرفته است

حاضر جواب: بازار خودرو در سراسر آسیا است، اما خوشبختانه ترمز نوسان هنوز کامل بریده نشده. قیمت‌ها بالا می‌روند، پایین می‌آیند، وسط می‌ایستند و دوباره تصمیم می‌گیرند. کارشناسان بازار هم روز با دقت اعلام می‌کنند که بازار «در حال نوسان» است؛ عبارتی که یعنی همه چیز ممکن است، حتی هیچ چیز. خریدار یاد گرفته هر روز قیمت را چک کند، فروشنده یاد گرفته هر روز توضیح بدهد. خودرو هم وسط این سراسریشی، بی‌خبر از همه‌جا، فقط ایستاده و قیمتش را نگاه می‌کند.

صنعت خودرو بدون اصلاح قطعه‌سازی و خصوصی‌سازی واقعی به بن‌بست می‌رسد

حاضر جواب: صنعت خودرو مدت‌هاست به بن‌بست رسیده، فقط تابلو «اصلاح قطعه‌سازی» را ندیده. قطعه‌سازی قلب تپنده است، اما گاهی تپش‌ها نامنظم می‌شود. اما خصوصی‌سازی هم سال‌هاست پشت فرمان نشست، اما هنوز دنده را عوض نکرده. نتیجه این می‌شود که خودرو جلو می‌رود، اما حس می‌کنی دارد درجا می‌زند. همه می‌دانند راه خروج از بن‌بست کجاست، فقط صف طولیل تصمیم‌گیری اجازه نمی‌دهد خودرو بپیچد. صنعت خودرو فعلاً پشت چراغ ایستاده؛ نه خاموش، نه روشن، فقط منتظر سبز شدن.



و ۷۲۴ دستگاه از برند اصلی BYD، ۲۹ هزار و ۹۷۴ دستگاه از برند فانگ‌چنگ‌بانو، ۶ هزار و ۴۰۹ دستگاه از دنزا و ۶۵۲ دستگاه از برند لوکس یانگ‌وانگ است. نکته کلیدی در استراتژی BYD، تفاوت آن با رقبایی مانند Nio، لی‌اتو و اکسپنیک است. در حالی که رقبا اغلب سیستم‌های کمک-راننده را ابتداء در مدل‌های رده‌بالا و گران‌قیمت عرضه می‌کنند، BYD این فناوری را به‌صورت گسترده در مدل‌های عمومی و پر فروش خود نیز ارائه می‌دهد. این رویکرد به این شرکت اجازه می‌دهد تا با یگانه داده عظیمی برای بهبود مستمر نرم‌افزار خود ایجاد کند. طبق اعلام این شرکت، ناوگان خودروهای مجهز به چشم‌خدا روزانه بیش از ۱۳۰ میلیون کیلومتر داده‌راندگی جمع‌آوری می‌کنند.

شرکت خودروسازی BYD اعلام کرد که سیستم پیشرفته کمک-راننده (ADAS) این شرکت، با نام تجاری «چشم‌خدا» (God's Eye)، اکنون روی بیش از ۲ میلیون دستگاه از خودروهای این شرکت در چین نصب شده است. این دستاورد بزرگ، BYD را به یکی از پیشگامان ارائه فناوری‌های هوشمند در مقیاس انبوه تبدیل می‌کند. بر اساس گزارش منتشرشده از سوی Y-Auto، تنها در ماه اکتبر، فروش خودروهای مجهز به این قابلیت به ۳۱۶ هزار و ۷۵۹ دستگاه رسید. این آمار خیره‌کننده نشان می‌دهد که اکثریت قریب به اتفاق خودروهای سواری BYD که در این ماه (با فروش کلی بیش از ۴۳۰ هزار دستگاه) به فروش رسیده‌اند، از این فناوری بهره‌مند بوده‌اند. این رقم شامل ۲۷۹ هزار



تیراژ «چشم‌خدا» در «BYD» به ۲ میلیون دستگاه رسید

نخستین تجربه تیونینگ منصوری روی «کونینگ‌زگ»



این پروژه که به عنوان اولین تجربه منصوری روی یک خودرو کونینگ‌زگ شناخته می‌شود، با نام اختصاصی «Mansory Jesko Spartans Edition» ساخته شده است. برخلاف بسیاری از پروژه‌های قبلی منصوری که به طراحی‌های بسیار شلوغ و جنجالی معروف بودند، این مدل با واکنش‌های مثبت بیشتری روبه‌رو شده است. اگرچه منصوری معمولاً مرزهای طراحی را جابه‌جا می‌کند، اما در مورد یسکو، تغییرات ایرودینامیکی به گونه‌ای اعمال شده که به فرم کلی و عملکرد فوق‌العاده خودرو اصلی لطمه‌ای وارد نشود و نتیجه نهایی، ترکیبی از تجمل افراطی و مهندسی دقیق کونینگ‌زگ است. بدنه خودرو به رنگ قهوه‌ای شنی (Sand Brown) با یز مات رنگ آمیزی شده که گفته می‌شود از شن‌های کوبر الهام گرفته شده است (و احتمالاً به سفارش مشتری در خاورمیانه یادوبی ساخته شده است). منصوری یک پکیج کامل از فیبر کربن نمایان (Exposed Carbon) برای این خودرو طراحی کرده است. این کیت شامل یک اسپلیتر جلو بسیار بزرگ با باله‌های جانبی (Canards) اضافی، ر‌کاب‌های جانبی جدید و باله‌های ایرودینامیک روی درهاست. در نمای عقب، یک باله (Wing) اختصاصی منصوری و یک دیفیوزر تهاجمی تر نصب شده که با طراحی اصلی یسکو ادغام شده است.

این پروژه که به عنوان اولین تجربه منصوری روی یک خودرو کونینگ‌زگ شناخته می‌شود، با نام اختصاصی «Mansory Jesko Spartans Edition» ساخته شده است. برخلاف بسیاری از پروژه‌های قبلی منصوری که به طراحی‌های بسیار شلوغ و جنجالی معروف بودند، این مدل با واکنش‌های مثبت بیشتری روبه‌رو شده است. اگرچه منصوری معمولاً مرزهای طراحی را جابه‌جا می‌کند، اما در مورد یسکو، تغییرات ایرودینامیکی به گونه‌ای اعمال شده که به فرم کلی و عملکرد فوق‌العاده خودرو اصلی لطمه‌ای وارد نشود و نتیجه نهایی، ترکیبی از تجمل افراطی و مهندسی دقیق کونینگ‌زگ است. بدنه خودرو به رنگ قهوه‌ای شنی (Sand Brown) با یز مات رنگ آمیزی شده که گفته می‌شود از شن‌های کوبر الهام گرفته شده است (و احتمالاً به سفارش مشتری در خاورمیانه یادوبی ساخته شده است). منصوری یک پکیج کامل از فیبر کربن نمایان (Exposed Carbon) برای این خودرو طراحی کرده است. این کیت شامل یک اسپلیتر جلو بسیار بزرگ با باله‌های جانبی (Canards) اضافی، ر‌کاب‌های جانبی جدید و باله‌های ایرودینامیک روی درهاست. در نمای عقب، یک باله (Wing) اختصاصی منصوری و یک دیفیوزر تهاجمی تر نصب شده که با طراحی اصلی یسکو ادغام شده است.

رشد فروش ۳ درصدی خودروهای عملکر دمحور در ۲۰۲۵؛

عصر برقی سازی، حریف خودروهای اسپرت نشد

شدن به‌ضرب‌الاجل‌های توقف تولید پیش‌رانه‌های بنزینی، مشتریان به‌سمت خرید مدل‌هایی هجوم آورده‌اند که آخرین بازماندگان عصر مکانیکی محسوب می‌شوند. این نشان می‌دهد که در بازار جهانی، خودرو اسپرت دیگر تنها یک وسیله‌نقلیه نیست، بلکه به یک «دارایی احساسی» و حتی یک «فرصت سرمایه‌گذاری» تبدیل شده است.

هیبریداسیون؛ منجی یا دشمن
آمار ۲۰۲۵ ثابت کرد که برقی‌سازی لزوماً به‌معنای مرگ خودروهای اسپرت نیست. موفقیت خیره‌کننده مدل‌های هیبریدی عملکر دمحور (Performance Hybrids) نشان داد که تکنولوژی می‌تواند خلأهای سنتی موتورهای بنزینی را پسر کند. استفاده از موتورهای برقی کوچک برای حذف تاخیر توربو و بهبود گشتاور آنی، باعث شده تا خودروهای اسپرت ۲۰۲۵ سریع‌تر و درعین حال بهینه‌تر از همیشه باشند. این یک درس بزرگ برای خودروسازان جهانی بود: مشتریان خودروهای اسپرت با «تکنولوژی» مشکلی ندارند، تا زمانی که این تکنولوژی به‌جای جایگزینی با راننده، در خدمت تقویت حس او باشد.

شکاف میان نوستالژی و آینده‌نگری
در تحلیل آمار ۲۰۲۵، یک دوقطبی جالب دیده می‌شود. از یک سو، مدل‌های ارزان‌قیمت‌تر و آنالوگ مثل مزدا میاتا (MX-5) همچنان به‌دلیل سادگی و قیمت رقابتی می‌فروشند و از سوی دیگر، سوپراسپرت‌های تمام‌برقی با شتاب‌های زیر ۲ ثانیه، مرزهای فیزیک را جابه‌جا می‌کنند. این شکاف نشان می‌دهد که قطعی شدن بازار است؛ جایی که بخشی از خریداران به دنبال نوستالژی هستند و بخشی دیگر به دنبال قدرت بی‌حرمز، آن‌چه از ارقام فروش ۲۰۲۵ استخراج می‌شود، ثبات نسبی سهم بازار خودروهای اسپرت در برابر همه SUV‌هاست. این خودروها اگر چه تیراژ بالایی ندارند، اما به عنوان «پرچمداران تکنولوژی» و «سازندگان تصویر برند»، نقشی حیاتی در بقای خودروسازان بزرگ ایفا می‌کنند. برای صنعت خودرو ایران، رصد این بازار از این جهت اهمیت دارد که نشان می‌دهد با وجود تحولات عظیم در زیرساخت‌های انرژی، «هیجان» همچنان کالای گران‌بهایی است که خریداران حاضرند برای آن بهای سنگینی بپردازند.



درصد کاهش به ۲ هزار و ۱۱۳ دستگاه رسید و از همتای خود با برند تویوتا یعنی سوپرا، ۵۰۰ دستگاه کمتر فروخت. به نظر می‌رسد در کلاس خودروهای اسپرت، فقط فورد موستانگ اوضاع خوبی دارد. حتی مدل‌های اقتصادی مثل سوپرا و BRZ و تویوتا GR86 هم با کاهش دو رقیمی درصد فروش مواجه هستند؛ در حالی که نمایندگان فولکس‌واگن هم به‌علت افزایش قیمت، با کاهش استقبال مشتریان روبه‌رو شده‌اند. انتشار آمار فروش خودروهای اسپرت در سال ۲۰۲۵، فراتر از یک گزارش بازرگانی ساده، در واقع «تست نوار قلب» برای بخشی از صنعت خودرو است که بسیاری تصور می‌کردند زیر چرخ‌های سنگین خودروهای برقی و کراس‌اورهای غول‌پیکر از بین خواهد رفت. اما ارقام نشان می‌دهند که خودروهای اسپرت نه تنها زنده مانده‌اند، بلکه در حال بازتعریف مفهوم «لذت رانندگی» در یک دنیای دیجیتالی هستند. بررسی دقیق این آمار، سه روند کلیدی را در سطح بین‌المللی آشکار می‌کند:

استراتژی «آخرین خداحافظی» و هجوم کلکسیونرها
بخش قابل توجهی از رشد فروش مدل‌های نمادینی مثل فورد موستانگ یا پورشه ۹۱۱، ناشی از پدیده‌ای است که تحلیل‌گران آن را «ولع آخرین احتراق» می‌نامند. با نزدیک

کرد، فروش نیسان Z با ۷۳،۴ درصد افزایش نسبت به سال قبل به ۵ هزار و ۴۸۷ دستگاه رسید. هومون دیگر این خودرو یعنی تویوتا سوپرا هم با ۱۲،۹ درصد افزایش در فروش، نزدیک به ۳ هزار خریدار را جذب کرد. فروش مزدا MX-5 میاتا هم با ۷،۷ درصد به‌حوالی ۹ هزار دستگاه رسید. اما هاچ‌بک‌های داغ فولکس‌واگن یعنی گلف GTI و R با ۲۴،۴ و ۲۰،۹ درصد کاهش فروش روبه‌رو شدند. علت این امر را باید در تعرفه‌های جدید جست‌وجو کرد؛ مشکلی که قیمت این دو هاچ‌بک را به ترتیب ۳۶ و بیش از ۵۰ هزار دلار افزایش داد. سوپرا و WRX هم سقوط ۴۱،۱ درصدی فروش را تجربه کرد. سوپرا و در جولای خبر داد که در کارخانه خود واقع در استان گونما ژاپن، تولید مدل‌های فارستر و فارستر هیبرید را در اولویت بالاتری نسبت به همتای سدان آن‌ها قرار داده است. به نظر می‌رسد این سیاست همچنان ادامه دارد. فروش سوپرا و BRZ هم با ۱۳،۸ درصد کاهش به ۲ هزار و ۸۸۱ دستگاه رسید که تقریباً یک‌سوم فروش همتای آن یعنی تویوتا GR86 است. سوپرا و پارسال قیمت پایه BRZ را هزار دلار افزایش داد؛ بدون آن که دلیل خاصی برای آن اعلام کند. البته تیپ دنده‌دستی این خودرو، اکنون حالت رانندگی اسپرت را نیز به همراه دارد. فروش B با م و Z4 هم با ۰،۸



سیاهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

در جهانی که غول‌های شاسی‌بلند و پیش‌رانه‌های بی‌صدا و جیب‌به‌جیب خیابان‌ها را تسخیر کرده‌اند، انتشار تازه‌ترین گزارش از نبض بازار خودروهای اسپرت در سال ۲۰۲۵، حکایتی متفاوت از مقاومت «لذت» در برابر «منطق» را روایت می‌کند. این اعداد و ارقام که اکنون روی میز تحلیل‌گران بین‌المللی قرار گرفته، فراتر از یک رتبه‌بندی ساده، پرده از جنگی پنهان میان نوستالژی پیستون‌ها و قدرت بی‌رحم الکترون‌ها برمی‌دارد؛ جایی که برندگان میدان، نه با تیراژ تولید، بلکه با توانایی‌شان در جابه‌جا کردن مرزهای هیجان شناخته می‌شوند. این گزارش، تصویری دقیق از آینده‌ای است که در آن سرعت، دیگر تنها یک عدد نیست، بلکه به آخرین پناهگاه عاشقان رانندگی در عصر اتوماسیون تبدیل شده است.

وقتی رقیب‌ها زمین را خالی می‌کنند
آمار فروش خودروهای اسپرت هرگز چندان بالا نبوده است. این روزها که بازار در تسخیر شاسی‌بلندها و کراس‌اورها قرار دارد نیز این خودروها سعی دارند با جلب نظر تعدادی از مشتریان از طریق ارائه لذت رانندگی، به‌حیات خود ادامه دهند. در چنین شرایطی عجیب نیست که فروش خودروهای اسپرت با کاهش روبه‌رو باشد؛ اما وضعیت برای همه یکسان نیست. از فورد موستانگ می‌توان به‌عنوان نماد موفقیت در بازار خودروهای اسپرت یاد کرد. فروش این خودرو در سال ۲۰۲۵ با ۳ درصد افزایش نسبت به سال قبل، از مرز ۴۵ هزار دستگاه عبور کرد. شاید رشد ۳ درصدی در نگاه اول چندان مهم به نظر نرسد، اما این عدد در مقابل کاهش ۲۶،۴ درصدی فروش شورولت کوروت، یک موفقیت به‌شمار می‌رود. دوج پس از قطع تولید چلنجر در دسامبر ۲۰۲۳، نسل جدید چارجر را در دو فرم سدان و کوپه عرضه کرد. فروش این خودرو در سال ۲۰۲۵ با کاهش ۸۴،۵ درصد به ۹ هزار و ۵۶۲ دستگاه رسید و در واقع یک سقوط آزاد را تجربه

خبر

News

معرفی کوچک‌ترین کراس برقی کره‌ای

کیا از کوچک‌ترین کراس‌اور برقی خود رونمایی کرد. ششمین محصول کیا که بر پایه پلت‌فرم اختصاصی این شرکت برای خودروهای برقی شکل گرفته، در کارخانه کیا مستقر در اسولواکی تولید خواهد شد؛ جایی که برادر بزرگ‌ترش، کیا EV4 نیز روی خط تولید قرار دارد. طراحی جعبه‌ای آن در همراهی با تریم GT لاین، ظاهری اسپرت به کیا EV2 بخشیده است. فرم عجیب چراغ‌ها خصوصاً در پشت خودرو، این کره‌ای برقی را از سایر رقبای متمایز می‌کند. البته طراحی کابین برخلاف نمای خارجی تا این حد ساختارشکن نیست و همچنان ششاهد حضور دکمه‌های کنترلی برای بخش‌های مختلف نظیر سیستم تهویه و سیستم صوتی هستیم. برای این مدل



امکان انتخاب چرخ‌های ۱۶، ۱۸ و ۱۹ اینچی وجود دارد؛ البته چرخ‌های ۱۹ اینچی تنها در تریم جی‌تی لاین قابل سفارش است و با تایرهای 225/45R19 پوشیده می‌شود. صفحه‌نمایش اگرچه ظاهری یک‌تکه دارد، اما در ۳ بخش مختلف اطلاعات لازم را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد. به‌لطف انواع امکانات، نظیر پورت‌های ۱۰۰ وات USB C، سیستم صوتی هارمن کاردون، شارژر بی‌سیم و حتی حالت حیوانات خانگی، کابین کیا EV2 نیاز انواع کاربران را پاسخگو است. برای ردیف عقب، چیدمانی با دو یا سه صندلی می‌توان انتخاب کرد. در صورت انتخاب ۳ صندلی فضای بار ۳۴۲ لیتر و در صورت انتخاب ۲ صندلی، این میزان به ۴۰۳ لیتر افزایش پیدا می‌کند. علاوه‌بر این فضای بار ۱۵ لیتری جلو هم در دسترس است. این فضای بار برای خودرویی با طول ۴۰۶۰ میلی‌متر بسیار جذاب است. کیا EV2 در قوی‌ترین نسخه، ۱۴۴ اسب‌بخار قدرت و شتاب صفر تا صد ۸،۶ ثانیه‌ای را در اختیار راننده می‌گذارد؛ اما اگر بخواهید مسافت بیشتری را پیمایید، باید نسخه‌ای با ۱۳۴ اسب‌بخار قدرت و شتاب ۹،۵ ثانیه‌ای را انتخاب کنید. البته نهایت سرعت در تمامی مدل‌ها روی ۱۵۹ کیلومتر بر ساعت محدود شده است.

نام جدید مزدا «EZ-60» برای ورود به بازار اروپا

به مزدا از یک کراس‌اور برقی جدید برای بازار اروپا رونمایی کرد. این مدل جدید که CX-6e نام دارد، بر پایه نسخه بازار چین، یعنی مزدا EZ-60 ساخته شده است. این کراس‌اور ژاپنی از تابستان ۲۰۲۶ وارد بازار اروپا خواهد شد. مزدا CX-6e ریشه‌ای چینی دارد. پلت‌فرم آن با دیپال S07 یکی است؛ پلت‌فرمی که در شرکت چائگان با نام EPA1 شناخته می‌شود. این پلت‌فرم برای خودروهای برقی و هیبرید مناسب است. نمایشگر ۲۶ اینچی، هدای ۳ بعدی، اپل کارپلی و اندروید اتو از مهم‌ترین امکانات مزدا CX-6e به‌شمار می‌روند. علاوه‌بر این باید به انواع سیستم‌های کمکی راننده اشاره کرد؛ از جمله ترمز پشتیبانی هوشمند، سیستم کمکی نگهداری بین خطوط و هشدار نقطه‌کور. پک باتری ۷۸ کیلووات-ساعتی وظیفه نیرورسانی

مزدا از یک کراس‌اور برقی جدید برای بازار اروپا رونمایی کرد. این مدل جدید که CX-6e نام دارد، بر پایه نسخه بازار چین، یعنی مزدا EZ-60 ساخته شده است. این کراس‌اور ژاپنی از تابستان ۲۰۲۶ وارد بازار اروپا خواهد شد. مزدا CX-6e ریشه‌ای چینی دارد. پلت‌فرم آن با دیپال S07 یکی است؛ پلت‌فرمی که در شرکت چائگان با نام EPA1 شناخته می‌شود. این پلت‌فرم برای خودروهای برقی و هیبرید مناسب است. نمایشگر ۲۶ اینچی، هدای ۳ بعدی، اپل کارپلی و اندروید اتو از مهم‌ترین امکانات مزدا CX-6e به‌شمار می‌روند. علاوه‌بر این باید به انواع سیستم‌های کمکی راننده اشاره کرد؛ از جمله ترمز پشتیبانی هوشمند، سیستم کمکی نگهداری بین خطوط و هشدار نقطه‌کور. پک باتری ۷۸ کیلووات-ساعتی وظیفه نیرورسانی





تیونینگ «سیلورادو» برای هزار اسبی شدن



«در دورانی که فورد با مدل‌های لوبو و رم با یک کانسپت جذاب، دوباره آتش رقابت در دنیای وانت‌های خیابانی را شعله‌ور کرده‌اند، به نظر می‌رسد شورولت از این قافله عقب مانده است؛ اما اکنون، شرکت تیونینگ SVR با رونمایی از شورولت ینکو سیلورادو S/C مدل ۲۰۲۶، پاسخی گوینده و حتی ترسناک به رقبا داده است. این یک هیولای ۱۰۰۰ اسببخاری است که به گیربکس ۶ سرعته دستی مجهز شده تا لذت رانندگی خالص را به دنیای پیکاپ‌ها بازگرداند. قلب تپنده این غول آمریکایی، یک پیشران ۶.۲ لیتری V8 دست‌ساز است که با قطعات داخلی فوروک‌کاری شده (شامل پیستون‌ها و شاتون‌های فولادی)، سرسیلندرهای تقویت‌شده و یک سوپرشاژر

قدرتمند، به توان خیره‌کننده ۱۰۰۰ اسببخار دست پیدا می‌کند. برخلاف مدل‌های رقیب که تنها با گیربکس اتوماتیک عرضه می‌شوند، ینکو سیلورادو با افتخار به یک گیربکس ۶ سرعته دستی و سیستم انتقال قدرت دیفرانسیل عقب مجهز شده که آن را به گزینهای بی‌رقیب برای رانندگان حرفه‌ای و علاقه‌مندان به رانندگی سنتی تبدیل می‌کند. مهندسان SVE برای مهار این نیروی عظیم، سیستم تعلیق را به‌طور کامل بازنگری کرده‌اند. ارتفاع خودرو در جلو ۵ سانتی‌متر و در عقب ۱۳ سانتی‌متر کاهش یافته و از کمک‌فنرهای پر فورمنس فاکس و آنتی‌رول بارهای سنگین برای چسبندگی حداکثری به آسفالت استفاده شده است.

تورم ماهانه خرید وسایل نقلیه در دی ماه به ۱۰ درصد رسید؛

خودرو از سبد خانوار حذف شد!



گزارش‌ها از

تورم مصرف‌کننده در دی‌ماه امسال نشان می‌دهد تورم خرید وسایل نقلیه با جهشی قابل توجه



احسان ناصرایی

e.naseri@autoworld.ir

همراه شده است. تورم ماهانه این گروه در دی‌ماه به ۱۰ درصد رسیده؛ رقمی که نه‌تنها نسبت به ماه‌های پیش از آذر افزایش محسوسی داشته، بلکه نشان می‌دهد موج افزایشی قیمت خودرو که از آذرماه آغاز شده بود، در دی‌ماه نیز ادامه یافته و در سطحی بالاتر تثبیت شده است. در کنار این روند، تورم نگهداری و تعمیر خودرو و همچنین تورم حمل‌ونقل عمومی نیز به‌شدت افزایش یافته است؛ موضوعی که فشار هزینه‌ای بر خانوارها را در تمامی ابعاد جابه‌جایی تشدید کرده است.

اما مرور جزئیات تورم بخش حمل‌ونقل نشان می‌دهد خانوارها نه‌توان خرید خودرو جدید را دارند و نه حتی قادر به تأمین هزینه‌های تعمیر و نگهداری خودروهای موجود هستند. این وضعیت بیانگر کاهش هم‌زمان قدرت خرید و افزایش هزینه‌های ضروری زندگی است. مقایسه ارقام دی‌ماه با آذرماه نیز حاکی از آن است که تورم ماهانه خرید خودرو از ۱۰.۸ درصد به ۱۰ درصد کاهش یافته؛ اما این افت محدود به هیچ‌وجه به‌معنای کاهش فشار تورمی نیست؛ چراکه سطح افزایش قیمت‌ها همچنان بسیار بالاست و عمل‌اثر خود را بر سبد هزینه خانوار حفظ کرده است. علاوه بر این تورم نقطه‌به‌نقطه خرید وسایل نقلیه با جهشی قابل توجهی به ۵۹.۴ درصد رسیده؛ این در شرایطی است که این رقم در آذرماه امسال ۳۸.۳ درصد بود؛ بنابراین قیمت خودرو و نسبت به دی سال گذشته با سرعت کم‌سابقه‌ای افزایش یافته است. تورم سالانه این بخش نیز در دی‌ماه به حدود ۳۰ درصد رسیده و سطح قیمت‌ها مسیر صعودی خود را حفظ کرده است.

روند جهشی که تورم خرید وسایل نقلیه از آذرماه آغاز کرده و در ماه دی نیز تثبیت شده است را می‌توان به چند عامل عمده نسبت داد. یکی از این موارد تأاری‌هایی است که موجب رشد نااطمینانی‌ها شده است. از اوایل ماه گذشته اعتراضات در کشور شروع شد و از ۱۸ همین ماه این فضا اوج گرفت. در چنین شرایطی نااطمینانی و ریسک در بازار با سرعت زیادی افزایش پیدا می‌کند. عامل دوم در این میان انتظارات تورمی است که طی دی‌ماه، رو به افزایش رفته و موجب رشد قیمت خودرو شده است؛ در واقع بسیاری از افراد انتظار داشتند که قیمت خودرو در آینده رو به افزایش برود. این باور که از شرایط اقتصادی و سیاسی حاکم بر کشور نشأت می‌گرفت، خود یکی از عوامل افزایش تورم خودرو بوده است. عامل سومی که روی بازار خودرو تأثیر گذاشته، رشد شدید نرخ ارز طی دی‌ماه بوده است. از ابتدای ماه جاری پهای دلار در بازار آزاد با سرعت قابل توجهی رو به رشد بوده است؛ بنابراین بازار خودرو از افت ارزش پول ملی متأثر و درگیر رشد قیمت شده است.

از طرف دیگر در چنین شرایط تورمی، بازار خودرو دچار رکود روزافزون خواهد شد.

طی ماه‌های اخیر و به‌خصوص در آذر و دی معاملات خودرویی به‌شدت کاهش یافته است. فعالان بازار اعتقاد دارند گرچه عرضه در بازار وجود دارد، اما تقریباً حضور خریدار به صفر رسیده است. اما شرکت جهش تورم خودرو در ماه‌های اخیر با الگوی مالکیت خودرو میان دهک‌های درآمدی حاکی از آن است که فشار این بازار به‌صورت نامتوازن بر گروه‌های مختلف توزیع شده است. بر این اساس داده‌های رسمی نشان می‌دهد تنها ۱۳.۱ درصد از خانوارهای دهک اول و ۳۱.۲ درصد از دهک دوم مالک خودرو هستند. به بیان دیگر، بخش بزرگی از این دهک‌ها اساساً در موقعیتی نیستند که افزایش قیمت خودرو برای آن‌ها به‌صورت مستقیم در قالب خرید معنا داشته باشد؛ اما روند حاکم در تورم خودرویی عملاً امید آن‌ها را برای این که روزی صاحب خودرو شوند هم از بین برده است. به عبارت دیگر این افزایش قیمت عملاً به تثبیت حذف آن‌ها از بازار منجر شده است. در دهک اول از هر ۷.۵ خانوار تنها یک خانوار خودرو دارد. مدت انتظار برای خرید خودروهای داخلی از اردیبهشت‌ماه امسال تا ۲۲ آذر به‌طور میانگین ۲۹.۲ ماه و حدود ۴۰ درصد افزایش داشته است؛ به‌طوری که کم‌ترین مدت انتظار برای خرید از زن‌ترین خودرو سوار بازار با ۷۰ ماه رسیده

است؛ بنابراین می‌توان گفت حالا دیگر خودرو اقتصادی و ارزان‌قیمت نیز از دسترس دهک‌های کم‌درآمدتر خارج شده است.

با توجه به این که بیش از ۸ میلیون خودرو فرسوده در کشور وجود دارد، طبیعی است که مالکیت بیشتر این خودروها با دهک‌های کم‌درآمدتر جامعه باشد؛ بنابراین کیفیت خودروهایی که سه دهک کم‌درآمدتر مالک آن‌ها هستند نیز بسیار پایین است و هزینه‌های زیادی را هم بر دوش آن‌ها می‌گذارد. در چنین شرایطی هم‌زمان با جهش تورم خرید خودرو، تورم نقطه‌به‌نقطه استفاده از وسایل نقلیه شخصی در دی ۱۴۰۴ به ۴۱.۵ درصد رسیده و تورم سالانه آن ۳۲.۵ درصد ثبت شده است.

این ارقام نشان می‌دهد فشار تورمی برای دهک‌های پایین‌تر از مسیر خرید خودرو جدید، بلکه از مسیر افزایش هزینه نگهداری، تعمیرات و قطعات منتقل می‌شود؛ آن هم خودروهایی که اغلب قدیمی و فرسوده هستند. در کنار این وضعیت، حمل‌ونقل عمومی نیز برای دهک‌های کم‌درآمد پر هزینه‌تر شده است. با این وضعیت می‌توان گفت اساساً این دهک‌ها با بحران حمل‌ونقل روبه‌رو شده‌اند.

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

بیمه خودروهای برقی در اروپا؛ صنعت بیمه در برابر موج برقی سازی

نشان می‌دهد صنعت بیمه به‌تدریج در حال فاصله گرفتن از نگاه «خودرو محور» و حرکت به سمت نگاه «اکوسیستم حمل‌ونقل برقی» است.

تفاوت‌های ملی در بازار اروپا

بازار بیمه خودروهای برقی در اروپا یکدست نیست. در بریتانیا، افزایش هزینه‌های تعمیر و کمبود مراکز تخصصی تعمیر EV باعث شده حق بیمه خودروهای برقی در بسیاری از موارد از خودروهای بنزینی مشابه بیشتر باشد. در مقابل، در کشورهایی مانند آلمان و فرانسه، با توسعه شبکه تعمیرگاهی و رقابت شدید میان بیمه‌گران، روند متعادل‌تری در قیمت‌گذاری مشاهده می‌شود. کشورهای اسکاندیناوی، به‌ویژه نروژ، به‌دلیل بلوغ بازار EV و تجربه بالاتر بیمه‌گران، از ثبات نسبی بیشتری برخوردارند. آن‌چه از تحولات سال ۲۰۲۵ برمی‌آید، این است که بیمه خودروهای برقی در اروپا در مرحله گذار قرار دارد؛ گذاری از مدل‌های محافظه‌کارانه و پرهزینه به سمت ساختارهای داده‌محور، انعطاف‌پذیر و شخصی‌سازی‌شده. با افزایش تعداد خودروهای برقی، انباشت داده‌های واقعی و همکاری نزدیک‌تر میان خودروسازان و بیمه‌گران، انتظار می‌رود در سال‌های آینده شکاف هزینه‌ای میان بیمه EV و خودروهای سنتی کاهش یابد. در مجموع، تجربه اروپا در سال ۲۰۲۵ نشان می‌دهد که برقی‌سازی حمل‌ونقل، بدون تحول هم‌زمان در صنعت بیمه امکان‌پذیر نیست. بیمه، دیگر صرفاً یک خدمت جانبی نیست، بلکه به یکی از ارکان کلیدی موفقیت یا ناکامی گذار به حمل‌ونقل پاک تبدیل شده است؛ نقشی که در سال‌های آینده پررنگ‌تر نیز خواهد شد.

که مدل‌های سنتی ارزیابی ریسک که عمدتاً بر داده‌های چند دهه‌ای خودروهای احتراقی استوار هستند، برای خودروهای برقی کارایی کامل ندارند. ریسک‌های مرتبط با نرم‌افزار، به‌روزرسانی‌های دیجیتال، خرابی سیستم‌های هوشمند و حتی حملات سایبری، مفاهیمی نسبتاً جدید برای بیمه‌گران محسوب می‌شوند. کمبود داده‌های بلندمدت درباره رفتار باتری‌ها، استهلاک واقعی قطعات و هزینه‌های چرخه عمر خودروهای برقی، باعث شده شرکت‌های بیمه در تعیین نرخ‌ها جانب احتیاط را رعایت کنند. همین احتیاط، خود را در قالب حق بیمه‌های بالاتر یا محدودیت در برخی پوشش‌ها نشان داده است.

نوآوری: پاسخ بیمه‌گران به ریسک‌های نو

در برابر این چالش‌ها، بازار بیمه اروپا در سال ۲۰۲۵ به‌تدریج به سمت نوآوری‌های ساختاری حرکت کرده است. یکی از مهم‌ترین روندها، گسترش بیمه‌های مبتنی بر استفاده یا رفتار رانندگی است. در این مدل‌ها، حق بیمه نه بر اساس مشخصات کلی خودرو، بلکه بر پایه داده‌های واقعی رانندگی محاسبه می‌شود؛ از جمله میزان پیمایش، نحوه ترمزگیری، سرعت و الگوی استفاده روزانه. این رویکرد، به‌ویژه برای رانندگان محتاط خودروهای برقی، امکان کاهش هزینه بیمه را فراهم کرده است. در کنار آن، برخی شرکت‌های بیمه اروپایی در سال ۲۰۲۵ اقدام به طراحی محصولات اختصاصی بیمه EV کرده‌اند؛ محصولاتی که پوشش‌های ویژه‌ای برای باتری، شارژر خانگی، خرابی‌های نرم‌افزاری و حتی وقفه در شارژ ارائه می‌دهند. این بسته‌ها



به‌مراتب بیشتر از خودروهای سنتی است. باتری که در بسیاری از مدل‌ها بین ۳۰ تا ۴۰ درصد ارزش خودرو را تشکیل می‌دهد، در صورت آسیب جدی اغلب به‌طور کامل تعویض می‌شود و این موضوع هزینه خسارت را به شکل قابل توجهی افزایش می‌دهد. عامل سوم، به ریسک‌های رفتاری و آماری بازمی‌گردد. داده‌های موجود در برخی بازارهای اروپایی نشان می‌دهد که نرخ بروز خسارت در میان رانندگان خودروهای برقی در سال‌های نخست استفاده، اندکی بالاتر از میانگین خودروهای بنزینی بوده است. شتاب بالای خودروهای برقی، وزن بیشتر و تجربه کمتر رانندگان در کنترل این خودروها از جمله دلایل مطرح‌شده در این زمینه است؛ هرچند شدت جراحات در تصادفات EV ها، به‌دلیل ساختار ایمن‌تر، معمولاً کمتر گزارش شده است.

چالش مدل‌های سنتی بیمه

صنعت بیمه اروپا در سال ۲۰۲۵ با این واقعیت روبه‌رو شده

روند شتابان برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل در اروپا، تنها معادلات خودروسازی و انرژی را در گون نکرده، بلکه یکی از محافظه‌کارانه‌ترین بخش‌های اقتصاد یعنی صنعت بیمه را نیز ناگزیر به بازتعریف مدل‌های سنتی خود کرده است. در سال ۲۰۲۵، هم‌زمان با افزایش سهم خودروهای تمام‌برقی از بازار فروش خودروهای نو در اروپا، بیمه این خودروها به یکی از موضوعات بحث‌برانگیز و در عین حال راهبردی در صنعت بیمه بدل شده است؛ حوزه‌ای که میان ریسک‌های نوظهور، هزینه‌های بالا و ضرورت نوآوری گرفتار آمده است. براساس آمارهای رسمی، سهم خودروهای تمام‌برقی در اروپا در سال ۲۰۲۵ به حدود ۱۶ تا ۱۷ درصد از کل فروش خودروهای جدید رسیده و در برخی بازارهای پیشرو، نظیر نروژ، آلمان و هلند، این نسبت به‌مراتب بالاتر است. این رشد کمی، پیامدهای کیفی مهمی نیز برای بازار بیمه داشته است؛ چراکه خودروهای برقی از نظر فناوری، ساختار هزینه و الگوی ریسک، تفاوت‌های بنیادینی با خودروهای بنزینی و دیزلی دارند.

حق بیمه‌های بالاتر؛ نتیجه طبیعی یک فناوری گران‌قیمت

یکی از ویژگی‌های برجسته بازار بیمه خودروهای برقی در اروپا طی سال ۲۰۲۵، سطح بالاتر حق بیمه در مقایسه با خودروهای متعارف است. این تفاوت، بیش از آن که ناشی از نگاه محافظه‌کارانه شرکت‌های بیمه باشد، ریشه در واقعیت‌های اقتصادی و فنی خودروهای برقی دارد. نخستین عامل، قیمت بالاتر خودروهای برقی است. ارزش اولیه بالاتر خودرو، به‌طور مستقیم سقف تعهدات بیمه‌گر را افزایش می‌دهد و همین موضوع در محاسبه حق بیمه لحاظ می‌شود. در کنار آن، هزینه تعمیرات خودروهای برقی به‌ویژه در بخش‌هایی مانند باتری، سیستم‌های ولتاژ بالا و تجهیزات الکترونیکی پیشرفته،



مشخصات فنی لکسوس LS500 زیر کاپوت کشیده خود یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳.۵ لیتری توین-توربوشارژ را جاداده است. این موتور موسوم به V35A-FTS است که می‌تواند حداکثر ۴۱۵ اسب‌بخار قدرت را در دور ۵۲۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را در دور ۲۵۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک وظیفه انتقال قدرت و گشتاور را به چهار چرخ بر عهده دارد. لکسوس LS500 طی سه سال اخیر در فهرست ۱۰ سدان برتر لوکس جهان قرار داشته است.

لکسوس LS، سدان فول‌سایز تمام‌لوکس ژاپنی رقیب سرسختی برای مرسدس‌بنز S کلاس و پام‌وسری ۷ است. تا به امروز چهار نسل از این سدان به بازار جهانی آمده که نسل چهارم آن سال ۲۰۱۷ میلادی با زبان جدید طراحی لکسوس به تولید رسید. هر چند که این سدان خوشنام سامورایی دیگر از اواسط سال جاری میلادی به تولید نخواهد رسید. استفاده از خطوط تند و تیز لکسوس LS را به یک خودرو خاص بدل کرده است. کابین این سدان فول‌سایز بسیار مدرن و لوکس بوده فضای داخلی آن را بسیار منحصر به فرد می‌کند. از نظر



لکسوس «LS500»؛ سدان تنومند ژاپنی

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

«طیف سایپا»؛ پیشران بومی سازی رنگ‌های پ

توسعه رنگ‌های پایه آب و کاهش وابستگی به واردات، مسیر جدیدی برای نقش‌آفرینی این مجموعه زیر نظر گروه خ



تمرکز بر رنگ‌های پایه آب و پروژه‌های راهبردی

مدیر عامل شرکت صنایع رنگ و رزین طیف سایپا گفت: «در دنیا به دلیل مسائل زیست‌محیطی، اقبال گسترده‌ای به رنگ‌های پایه آب ایجاد شد؛ هر چند در مقاطعی به دلیل مشکلات ظاهری این رنگ‌ها، برخی کشورها به سمت رنگ‌های پایه حلال بازگشتند، اما با توسعه فناوری‌های جدید، اروپا و کشورهای صنعتی دوباره به رنگ‌های پایه آب روی آوردند. در کشور ما نیز با وجود تحریم‌ها، شرکت طیف سایپا پرچمدار حفظ فناوری رنگ‌های پایه آب بود و اجازه نداد این مسیر به سمت رنگ‌های پایه حلال تغییر کند.» شریفی اضافه کرد: «یکی از اقدامات بزرگ ما، تامین رنگ‌های پایه آب برای دو واحد استراتژیک سایپا، شامل سالن رنگ شماره دو سایپا و واحد بزرگ کاشان بود؛ بخش‌هایی که خودروهای مهمی مانند سیتروئن C3-XR را از آن‌ها تولید می‌شود. بنابراین چشم‌انداز ما این است که از نظر ظرفیت و کیفیت، نه تنها در کشور بلکه در سطح منطقه حرفی برای گفتن داشته باشیم.» وی ادامه داد: «برای نخستین بار در کشور، در حوزه رنگ‌های خودرویی، یک برنامه استراتژیک سه‌ساله تدوین کردیم. با وجود عدم قطعیت‌های اقتصادی، به دلیل همکاری نزدیک با گروه سایپا، این برنامه با سه برنامه افزایش، ثبات یا کاهش تولید خودرو طراحی شده است. البته که هدف گذاری ما این است که بتوانیم در سه سال آینده از کل ظرفیت مجموعه بهره‌برداری کامل انجام شود.» مدیر عامل این شرکت تصریح کرد: «در این برنامه مشخص کردیم چه محصولاتی به داخل گروه و چه محصولاتی به خارج از گروه عرضه شود تا شرکت از نظر نقدینگی و تامین مواد اولیه با مشکل مواجه نشود. در کنار این برنامه، سرمایه‌گذاری هدفمند انجام دادیم و علاوه بر رنگ‌های پایه آب، به‌حوزه رنگ‌های پایه حلال، مواد شست‌وشو، فسفات‌ها و سیلر هانیز ورود کردیم تا زنجیره تامین گروه به‌طور کامل پوشش داده شود.»

نوآوری و توسعه در تولید تا صادرات محصول



شریفی درباره محصولات دانش‌بنیان شرکت گفت: «شرکت طیف سایپا روی پنج محصول اصلی، دانش‌بنیان است که شامل آستر پایه آب، رنگ پایه آب، ضدیخ، آستر حلالی و کلرهای آبی می‌شود. در حوزه ضدیخ، افزودنی ضدخوردگی را خودمان فرمولاسیون و تولید می‌کنیم که یک مزیت رقابتی جدی محسوب می‌شود و امسال سرمایه‌گذاری ویژه‌ای روی آن انجام شد که سبب افزایش دو تاسه برابری تولید این محصول شد.»

مدیر عامل شرکت صنایع رنگ و رزین طیف سایپا تصریح کرد: «برای نخستین بار موفق شدیم فرمولاسیون فوم صندلی خودرو را نیز در داخل شرکت توسعه دهیم که این موضوع امکان چابک‌سازی و کاهش وابستگی به تامین کنندگان خارجی را فراهم کرد. در حوزه نیروی انسانی نیز با اجرای طرح چابک‌سازی و طبقه‌بندی مشاغل، بهره‌وری افزایش یافت و توانستیم نیروهای متخصص و نخیه را حفظ کنیم.»

وی با اشاره به برنامه‌های صادراتی این شرکت بیان داشت: «یکی از مهم‌ترین اتفاقات امسال، ورود به بازار صادراتی بود و برای نخستین بار، تامین کامل مواد شیمیایی یک سالن رنگ در کشور عراق را بر عهده گرفتیم.» شریفی افزود: «در این پروژه، به فرمولاسیون جدیدی در حوزه آماده‌سازی سطح بدون نیاز به گرمایش دست یافتیم که پس از بیش از هزار ساعت تست، کیفیتی بالاتر از نمونه‌های موجود داشت. هم‌زمان با توسعه صادرات، همکاری با شرکت‌هایی مانند ایساکو، بهمن‌موتور، فراموتور و صنایع کشتی‌سازی و فولادی نیز در دستور کار قرار گرفت.»

کاهش اثر گرانی با مهندسی فرمول

مدیر عامل شرکت صنایع رنگ و رزین طیف سایپا در پاسخ به پرسش خبرنگار «دنیای خودرو» درباره تاثیر افزایش نرخ ارز و مواد اولیه بر قیمت تمام‌شده محصول اظهار داشت: «وقتی قیمت مواد اولیه بیش از ۱۰۰ درصد رشد می‌کند، طبیعی است که محصول ما نیز تحت تاثیر قرار گیرد.» وی افزود: «برای

در مسیر توسعه صنعت خودرو و عبور از چالش‌های تامین، نقش شرکت‌های تخصصی در پشتیبانی از تولید اهمیت دوچندانی یافته است. در شرکت طیف سایپا از مجموعه‌های گروه خودروسازی سایپا، تمرکز بر بومی‌سازی فناوری رنگ و پوشش‌های توین، به‌ویژه رنگ‌های پایه آب، بخشی از راهبرد کاهش وابستگی و ارتقای کیفیت محصولات به‌شمار می‌رود. تجربه چنددهه‌ای، تنوع گسترده محصولات و همسویی با استانداردهای زیست‌محیطی، این مجموعه را به یکی از



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

ارکان موثر زنجیره تامین خودرو سازان بدل کرده است.

«طیف سایپا» بازیگر کلیدی در زنجیره تامین سایپا



رضاحسینی، مدیر کل ارتباطات گروه سایپا در ابتدای نشست خبری شرکت صنایع رنگ و رزین طیف سایپا که در چارچوب پوش «سایپا رسانه» برگزار شد، گفت: «شرکت طیف سایپا یکی از شرکت‌های بسیار خوب و مهم در مجموعه گروه خودروسازی سایپا به‌شمار می‌رود؛ شرکتی که هم‌اکنون هم نقش صادرکننده را ایفا می‌کند، هم تامین‌کننده نیازهای داخل گروه است و هم به‌عنوان تامین‌کننده برای خارج از گروه و سایر شرکت‌های خودروسازی فعالیت دارد و از درجه اهمیت بالایی برای ما برخوردار است.»

وی اضافه کرد: «خوشبختانه با همکاری و همیاری همکاران مان در شرکت طیف سایپا، شاهد اتفاقات مثبتی بوده‌ایم و امسال نیز در حوزه افزایش تولید و افزایش فروش، به‌ویژه در بخش فروش خارج از گروه، عملکرد قابل توجهی ثبت شده است. همچنین در حوزه صادرات نیز اقدامات موثری انجام شده و ورود به این عرصه با نتایج مناسبی همراه بوده است که نشان‌دهنده ظرفیت و توانمندی این شرکت در بازارهای فراتر از داخل گروه است.»

چالش‌های صنعت و جایگاه طیف سایپا



محمد شریفی، مدیر عامل شرکت صنایع رنگ و رزین طیف سایپا در ادامه نشست خبری اظهار داشت: «در این ره حساس و در شرایط کنونی، صنایع کشور با وضعیت دشواری مواجه هستند و صنعت خودرو به دلیل گستردگی زنجیره تامین، با چالش‌های جدی‌تری روبه‌رو است. تلاش من و همکارانم در گروه سایپا و مجموعه طیف سایپا بر این متمرکز است که به‌شکلی شایسته، به جامعه نشان دهیم صنعت کشور در چه مقطعی قرار دارد و چه اقداماتی برای عبور از این شرایط انجام شده است.»

وی اضافه کرد: «صنعت خودرو امروز با فشارهای متعددی از جمله محدودیت‌های تامین، نوسانات ارزی و الزامات کیفی روبه‌رو

است؛ اما در مجموعه طیف سایپا تلاش کردیم این چالش‌ها را به‌فرصت تبدیل کنیم و با اتکا بر دانش فنی و نیروی انسانی متخصص، مسیر توسعه را ادامه دهیم.» شریفی تصریح کرد: «شرکت طیف سایپا از نظر دانش‌بنیانی، نخستین و برترین شرکت در گروه سایپا محسوب می‌شود که در سال ۱۳۹۷ موفق شد عنوان دانش‌بنیان را کسب کند. ما تنها شرکت در گروه هستیم که تعیین‌کننده و توسعه‌دهنده رنگ‌های پایه آب خودرویی و حتی رزین‌های مرتبط با آن هستیم.» مدیر عامل این شرکت با اشاره به ویژگی‌های متمایزکننده شرکت در بین رقبای ادامه داد: «در سطح منطقه نیز شرکتی وجود ندارد که توان تولید رزین و فرمولاسیون رنگ‌های پایه آب خودرویی را با استانداردهای سختگیرانه خودروسازی داشته باشد. شاید برخی شرکت‌ها در حوزه رنگ‌های پایه آب صنایع خانگی فعال باشند، اما استانداردهای مورد نیاز خودروسازانی مانند رنو، سیتروئن و کیا موتورز، الزامات متفاوت و بسیار بالاتری دارد که ما بدون کوچک‌ترین عدول، آن‌ها را رعایت کرده‌ایم.»

ظرفیت تولید، سبد محصولات و ماموریت سازمان

شریفی با اشاره به این که طیف سایپا، فراتر از گروه محصول تولید می‌کند و ارائه می‌دهد بیان داشت: «ما در داخل گروه سایپا بازار تضمین شده داریم و در عین حال این ظرفیت وجود دارد که محصولات خود را به خارج از گروه نیز عرضه کنیم. شرکت طیف سایپا دارای گواهینامه بین‌المللی مدیریت کیفیت در صنعت خودرو (ATF 16949 است و از این نظر، امکان همکاری با خودروسازان و صنایع مختلف را دارد است.»



وی افزود: «یکی از ویژگی‌های منحصر به فرد شرکت، گستردگی سبد محصولات است؛ به گونه‌ای که می‌توان گفت طیف سایپا بزرگ‌ترین تولیدکننده مواد شیمیایی در منطقه به‌شمار می‌رود و شرکتی با این میزان تنوع محصول در منطقه سراغ نداردیم.»

مدیر عامل شرکت صنایع رنگ و رزین طیف سایپا تصریح کرد: «از نظر تنوع محصولات، طیف سایپا رتبه نخست را دارد و ماموریت اصلی این سازمان، با حفظ مالکیت خصوصی، تامین پایدار رنگ و مواد شیمیایی برای گروه

سایپا و در عین حال توسعه بازار از خارج از گروه و حتی خارج از کشور است.» وی ادامه داد: «شعار ما تولید رنگ‌هایی است که با محیط زیست سازگار باشند. رنگ‌های پایه آب دو ویژگی مهم دارند؛ نخست کاهش آلودگی زیست‌محیطی و دوم کاهش آسیب‌های ناشی از فاضلاب صنعتی؛ زیرا حلال آن‌ها آب است و زبان حلال‌های شیمیایی را ندارد.»

خروج V90 از خط تولید ولوو شکل‌گیری محصول جدیدی بر پایه و اساس پلت فرم SPA3 است که هم‌زمان با دو محصول ES90 و EX60 به تولید خواهد رسید. ولوو قصد دارد با ارائه یک استیشن تمام‌الکتریکی اسپرت، وارد رقابت جدی با بامو i5 تورینگ، فولکس واگن ID.7 تورر، آئودی A6 اونت ای-ترون، پورشه تایکان اسپرت و کراس توریسمو شود. البته درباره مدل جایگزین V90 جزئیات دقیقی ارائه نشده؛ اما قرار است یک مدل تمام‌الکتریکی و یک مدل پلاگین-هیبریدی نیز به تولید برسد

ولوو V90 یک خودرو استیشن خاص اسپرت است که طی سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۳ جزو زیباترین استیشن‌های بازار جهانی بوده است. از آن‌جا که این روزها استقبال از الکتریکی‌ها در بازار خودرو رو به افزایش است، این خودرو ساز مطرح سوئدی اعلام کرده است که به‌زودی V90 از خط تولید خارج خواهد شد. راجر ون پولن، مدیر روابط عمومی و ارتباطات ولوو طی نامه‌ای به مجله «موتور وان» اعلام کرده که این استیشن زیبا از ماه سپتامبر سال ۲۰۲۵ میلادی از خط تولید خارج خواهد شد. دلیل



توقف تولید ولوو «V90»



زیرساخت‌هایی با قدمت ۶ دهه

مافی با اشاره به قدمت زیرساخت‌های شرکت گفت: «قدیمی‌ترین ساختمان این مجموعه مربوط به حدود ۶۰ سال پیش است که در حال حاضر به سالن بسته‌بندی شیشه‌شور اختصاص دارد. در این ساختمان چند سالن قدیمی وجود دارد که هم برای بسته‌بندی رنگ‌های صنعتی و هم برای



بسته‌بندی ضدیخ و شیشه‌شور مورد استفاده قرار می‌گیرد. وی با اشاره به نوسازی خطوط بسته‌بندی، تصریح کرد: «خط جدید بسته‌بندی به مجموعه اضافه شده و در حال حاضر شیشه‌شور را برای ایساکو تولید می‌کنیم.» مدیر مهندسی رنگ شرکت صنایع رنگ و رزین طیف سایپا با اشاره به این که شرکت علاوه بر سایپا به خودرو سازان دیگر نیز محصول ارائه می‌دهد، افزود: «با ایران خودرو، فردا موتور، لاماری، بهمن دیزل و بهمن موتور نیز همکاری داریم. همچنین ضدیخی که ایساکو در مجموعه خود استفاده می‌کند توسط شرکت ما تولید می‌شود و علاوه بر آن، شیشه‌شور و ضدیخ را در بسته‌بندی‌های مختلف برای خطوط تولید ایران خودرو نیز تامین می‌کنیم.» وی با اشاره به سالن رنگ‌های دریایی این کارخانه اظهار داشت: «در یکی از سالن‌های این مجموعه که به رنگ‌های دریایی اختصاص دارد،

تاکنون دو کشتی به‌صورت کامل رنگ‌آمیزی شده است. این سالن، به دلیل شرایط تحریم، مدتی امکان فعالیت نداشت؛ اما اکنون در حال آماده‌سازی و به‌روزرسانی این سالن هستیم تا بتوانیم محصولات صنعتی را در آن تولید کنیم.»

مافی در تشریح فرآیند رنگ‌آمیزی خودرو تصریح کرد: «زمانی که بدنه خودرو از سالن بدنه وارد سالن رنگ می‌شود، ممکن است آلودگی‌ها و چربی‌های مختلفی روی سطح آن وجود داشته باشد. در مراحل ابتدایی، فرآیندی به نام PT انجام می‌شود که طی آن بدنه برای نشستن رنگ آماده شده و تمام آلودگی‌ها از سطح آن زوده می‌شود. این مرحله شامل چندین فرآیند چربی‌گیری است و پس از آن ماده‌ای به نام اکتیویشن اعمال می‌شود؛ سپس یک لایه فسفات روی بدنه می‌نشیند و بعد از شست‌شو، لایه بعدی که ED است روی بدنه اعمال می‌شود.»

فرمولاسیون بومی با پشتوانه بین‌المللی

مدیر مهندسی رنگ شرکت صنایع رنگ و رزین طیف سایپا تأیید کرد: «تمام موادی که در خطوط خودرو سازی استفاده می‌شود، در خطوط تولید مانیز تولید می‌شود. در حال حاضر، PT شش خط از کل گروه سایپا در مجموعه ما تولید می‌شود و دو خط دیگر نیز خارج از گروه سایپا هستند که مواد آن‌ها را تامین می‌کنیم. ضمن این که برای قطعه‌سازان نیز تولید داریم.» مافی در ادامه گفت: «در هر مخزن، بر اساس میزان مصرف هر سالن، مواد چربی‌گیر، مواد مورد استفاده در فسفات و سایر ترکیبات در مجموعه تولید شده و در مخزن بزرگ با شیشه‌ها به خطوط ارسال می‌شود. برخی خطوط فرمولاسیون‌های متفاوتی دارند؛ اما پایه این فرمول‌ها بر اساس دانش فنی حاصل از همکاری ما با شرکت PPG شکل گرفته است؛ شرکتی که بیس آن آمریکایی بود و ما با شریک اسپانیایی آن همکاری داشتیم. فرمولاسیون فعلی ما تقریباً معادل همان فرمولاسیون PPG است که طی سال‌های بومی‌سازی و توسعه داده شده است. وی با اشاره به خطوط تولید رنگ خودرویی اظهار داشت: «ما به‌جز رنگ‌های ساختمانی، دو سالن تولید رنگ خودرویی داریم؛ یکی برای رنگ‌های حلالی و دیگری برای رنگ‌های پایه آب. خطوطی مانند پارس خودرو، زامیاد و کل خطوط ایران خودرو از رنگ‌های حلالی استفاده می‌کنند.» مدیر مهندسی رنگ طیف سایپا تصریح کرد: «در حال حاضر تنها دو سالن در کشور از رنگ پایه آب استفاده می‌کنند که شامل سالن دو سایپا و سالن سایپای کاشان است.»

فناوری انحصاری با ریسک کمتر

مافی در تشریح فرآیند تولید در طیف سایپا بیان داشت: «مواد اولیه ابتدا در آسیاب آماده و مخلوط می‌شود؛ سپس با رزین ترکیب شده و به آزمایشگاه ارسال می‌شود تا تأییدیه کیفی دریافت کند. پس از آن، مواد تکمیلی در مخازن اضافه می‌شود، تنظیمات مربوط به ویسکوزیته و مواد خام انجام می‌گیرد و در نهایت پس از فیلتر شدن، محصول بسته‌بندی می‌شود.»



مدیر مهندسی رنگ طیف سایپا با اشاره به لایه نهایی رنگ خودرو افزود: «یک لایه دیگر به نام کلر نیز روی خودروهایی که دو پوشش هستند اعمال می‌شود. در حال حاضر کلر مورد استفاده در سالن دو سایپا، سالن سایپا کاشان و سه خط دیگر توسط مجموعه ما تامین می‌شود.» وی تصریح کرد: «بخشی از رنگ‌های حلالی شامل تینر به‌عنوان رقیق‌کننده است که این تینر هائیز بر اساس فرمول‌های مشخص در مجموعه تولید می‌شود.» مدیر مهندسی رنگ شرکت صنایع رنگ و رزین طیف سایپا درباره رویکردهای زیست‌محیطی اظهار داشت: «گروه خودرو سازی سایپا با هدف حفظ محیط‌زیست، دو سالن خود را به رنگ پایه آب مجهز کرده است. مزیت رنگ پایه آب، حذف تینر، کاهش مواد حلال خروجی به محیط، کاهش دمای پخت و در نتیجه کاهش مصرف انرژی و تولید دی‌اکسید کربن است.»

مافی تأیید کرد: «ریسک حریق در رنگ‌های پایه آب کمتر است و دمای پخت پایین‌تری دارند. سایپا تنها خودرو سازی است که از رنگ پایه آب استفاده می‌کند و شرکت طیف سایپا نیز تنها تولیدکننده این نوع رنگ در کشور است. در این بخش، شرکت تجاری ما PPG بوده و فرمول اولیه از آن شرکت دریافت شده، اما پس از آن با توسعه داخلی و همکاری‌های دیگر به این توانمندی رسیدیم که به‌صورت مستقل رنگ پایه آب تولید کنیم.»

کنترل کیفی دولایه پیش از ورود به خط

مدیر مهندسی رنگ طیف سایپا بیان داشت: «مزیت اصلی طیف سایپا در رنگ‌های پایه آب این است که رزین مورد استفاده را خود شرکت تولید می‌کند. دانش تولید رزین کاملاً داخلی و انحصاری است و ما توانستیم الزامات سختگیرانه کیفی خودرو سازان را با رزین داخلی و ترکیب مواد وارداتی و داخلی برآورده کنیم.»

وی همچنین با اشاره به تولید آستر در مجموعه طیف سایپا افزود: «در این مجموعه چند نوع آستر شامل آستر روشن و آستر تیره تولید می‌شود که آستر روشن برای رنگ‌های روشن و آستر تیره برای رنگ‌های شیدی مورد استفاده قرار می‌گیرد.»

مافی در ادامه با اشاره به زیرساخت‌های ایمنی شرکت تصریح کرد: «شرکت دارای مخازن زیرزمینی است که در مواقع اضطراری، مانند جنگ ۱۲ روزه، مواد شیمیایی به‌ویژه مواد آتش‌زایه زیر زمین منتقل می‌شود. این مخازن در ظرفیت‌های مختلف از ۱۰ هزار لیتر تا ۳۰ و ۵۰ هزار لیتر، هم به‌صورت زیرزمینی و هم روی زمین، برای نگهداری مواد شیمیایی طراحی شده‌اند.»

وی در پایان درباره بخش‌های کنترلی شرکت اظهار داشت: «در مجموعه، یک آزمایشگاه مهندسی و یک آزمایشگاه کیفیت فعال است. محصولات ویدو تغییرات فرمولاسیون در آزمایشگاه مهندسی بررسی می‌شود و محصولات روتین پس از تولید، در آزمایشگاه کیفیت با تجهیزات تخصصی و بر اساس الزامات خودرو سازان تست می‌شوند. بنابراین پس از تأیید نهایی، مجوز بسته‌بندی و ارسال محصولات به خطوط خودرو سازی صادر می‌شود.»

بشر فته خودرویی

خودروسازی سایپا ترسیم کرده است



جبران این افزایش‌ها، تصمیم گرفتیم نظام پیشنهادات را فعال تر کنیم و از همکاران خواستیم تا فرمول‌ها را تا حد ممکن بازنگری کنند تا بتوانیم قیمت نهایی محصولات را کاهش دهیم.»

شریفی در تشریح جزئیات افزایش قیمت مواد اولیه تصریح کرد: «برای نمونه، اسید فسفر که پیش‌تر ۱۲۰ هزار تومان قیمت داشت، اکنون به ۲۴۰ هزار تومان رسیده است. همچنین تیتان که بخش اصلی ترکیب رنگ سفید ما را تشکیل می‌دهد، از ۱۷۰ هزار تومان به ۵۴۰ هزار تومان افزایش یافته است. این افزایش قیمت‌ها فشار سنگینی بر تولید وارد کرده‌اند؛ زیرا حدود ۸۰ درصد مواد اولیه رنگ، تیتان است.»



وی در ادامه تأیید کرد: «اگر مجموعه سایپا حدود ۸۰ درصد به ما تبدیل قیمت بدهد، می‌توانیم وارد حاشیه سود منطقی شویم. این اتفاق به این دلیل ممکن است که ما با بازنگری فرمول‌ها و حذف برخی فعالیت‌های فاقد ارزش افزوده توانسته‌ایم هزینه تولید را تا حدودی کاهش دهیم. البته امیدواریم از این پس شاهد افزایش‌های شدید در قیمت مواد اولیه نباشیم تا بتوانیم با ثبات در تولید، محصولاتی اقتصادی‌تر برای صنعت خود ارائه کنیم.»

شریفی همچنین در پاسخ به سؤال دیگر خبرنگار «دنیای خودرو» درباره نوع رزین مورد استفاده در محصولات شرکت گفت: «ما از رزین‌های بر پایه آب و رزین پلی‌استر به‌عنوان رزین اصلی استفاده می‌کنیم و در کنار آن، رزین‌های کمکی و گاه اکریلیک نیز داریم.» وی

افزود: «رزین پلی‌استر را در مجموعه خودمان توسعه داده و مجدداً فرموله کرده‌ایم تا رنگ‌های مختلف روی آن به‌درستی بنشینند.» مدیر عامل این شرکت توضیح داد: «زمانی که رنگ سفید بر پایه تیتان زده می‌شود، خود رنگ شبکه‌ای محکم و مقاوم را ایجاد می‌کند؛ اما در رنگ‌های مشکی، این شبکه ممکن است تحت تأثیر رنگدانه‌ها دچار افت کیفیت شود. نکته مهم این که شبکه اصلی رزین پلی‌استر تولید داخل ما از استحکام کافی برخوردار است و همین ویژگی سبب حفظ کیفیت رنگ‌های تیره نیز می‌شود.» شریفی در پایان تصریح کرد: «خوشبختانه امسال موفق شدیم به فناوری جدیدی دست پیدا کنیم و برای نخستین بار تست سختگیرانه کاتاپلاسم را با موفقیت بگذرانیم؛ آزمایشی که حتی برخی از رنگ‌های برندهای بین‌المللی نیز در آن موفق نمی‌شوند.»

تنوع محصول، فراتر از صنعت خودرو

در ادامه این پویش «سایپا رسانه»، اصحاب رسانه فرصت یافتند از نزدیک با فرآیند فعالیت شرکت صنایع رنگ و رزین طیف سایپا آشنا شوند و ضمن بازدید میدانی از خطوط تولید این مجموعه، مسیر شکل‌گیری محصولات از بخش‌های صنعتی تا عرضه نهایی در نمایشگاه و فروشگاه شرکت را مشاهده کنند. در جریان این بازدید، تنوع سبد محصولات طیف سایپا مورد توجه خبرنگاران قرار گرفت؛ محصولاتی که علاوه بر رنگ‌ها و پوشش‌های تخصصی، شامل فرآورده‌های خودرویی نظیر ضدیخ و ضدجوش، مایع شیشه‌شوی و سایر سیالات مصرفی است. همچنین بخشی از تولیدات این شرکت به محصولات مورد استفاده در صنایع ساختمانی و صنعتی اختصاص دارد که بیانگر توسعه فعالیت‌های طیف سایپا فراتر از حوزه خودرو و پاسخ‌گویی به نیازهای متنوع بازارهای مختلف است.

منصور مافی، مدیر مهندسی رنگ شرکت صنایع رنگ و رزین طیف سایپا ضمن معرفی فروشگاه و ساختار تولید این مجموعه گفت: «حدود ۷۰ درصد از تولید شرکت به‌حوزه خودرو سازی اختصاص دارد و ۳۰ درصد باقی‌مانده برای بازار آزاد تولید می‌شود؛ چرا که حجم سفارش‌های خودرو سازی بسیار بالاست و بخش عمده ظرفیت تولید شرکت را به خود اختصاص می‌دهد.»

وی با اشاره به گستره محصولات تولیدی شرکت افزود: «در حوزه خودرویی، انواع رنگ‌ها و آسترها تولید می‌شود و در کنار آن محصولاتی مانند شیشه‌شور، ضدیخ، شیشه‌شور رادیاتور، رنگ بر، رنگ‌های آلومینیومی با مقاومت حرارتی بالا برای کاربردهایی نظیر گارد ریل و مخازن پتروشیمی نیز در سبد محصولات قرار دارد. علاوه بر این، رنگ‌های ساختمانی، رنگ‌های استخری و انواع ضدزنگ نیز در مجموعه‌های خودرویی، صنعتی و ساختمانی تولید می‌شوند و در کنار این محصولات، اکتان نیز در شرکت تولید می‌شود.»

مدیر مهندسی رنگ شرکت صنایع رنگ و رزین طیف سایپا در ادامه اظهار داشت: «شرکت سنان شیمی نیز روغن ترمز تولید می‌کند و ما با این مجموعه به‌صورت تها تر همکاری داریم که این همکاری بخشی از زنجیره تأمین محصولات مصرفی خودرو را تکمیل می‌کند.»

افزایش قیمت داخلی‌ها
و چینی‌ها

◀ در بازار فعلی قیمت خودروهای داخلی و چینی مونتاژی در مقایسه با مدل‌های وارداتی رشد بیشتری داشته است. کارشناسان معتقدند از جمله دلایل این امر استقبال بیشتر

متقاضیان خودرو از مدل‌های داخلی و مونتاژی به دلیل هزینه نگهداری پایین‌تر و تدارک مبلّغ کمتر برای خرید این مدل خودروها در مقایسه با مدل‌های وارداتی است.

واکنش بازار خودرو به تغییرات بهای ارز

کارشناسان معتقدند در صورت تداوم این امر، کاهش یا حداقل تثبیت بهای خودرو در آینده نزدیک دور از تصور خواهد بود.

بهای ارز روی سطح قیمت‌ها در بازار خودرو تاثیر چشمگیری دارد. بر این اساس روز گذشته قیمت انواع خودرو در بازار متأثر از تغییرات بهای ارز تا حدی رشد داشت و

بهرغم تمامی معضلات و مشکلات موجود در صنعت و بازار خودرو و رکود حاکم بر این بخش از بازار طی یک ماه گذشته، اما هنوز هم تغییرات سریع و محسوس

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
کی‌ام‌بی ایکل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۳ میلیارد و ۲۴۰	۰	
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۳ میلیارد و ۳۶۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۸۸۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	
لاماکو فلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۲۴۰	۰	
فردا D۱۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۸۳۰	۰	
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	۲ میلیارد و ۱۷۰	۰	
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	۲ میلیارد	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان ساھارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۵ میلیارد و ۱۷۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۵ میلیارد و ۷۳۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۶۶۵	۲۳	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۶۶۸	۲۳	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۸۴۲	۲۱	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۹۱۶	۱۰	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	یک میلیارد و ۲۰	۲۰	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۹۴۳	۱۳	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۹۳۴	۳۴	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۹۹۸	۲۷	▼
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۲۹۰	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۸۳۵	۱۲	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۸۴۸	۱۳	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۸۷۶	۲۱	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۸۲۵	۸	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۸۳۱	۱۴	▲
کوییک IR اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۹۵	۱۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۳۸۲	۱۳	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۴۸۵	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۶۱۰	۸۳	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۸۳۳	۲۰	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۲۳۰	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۱۷۵	۸۰	▲
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۳۰	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۷۰	۰	
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۵۲۵	۳۵	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۲۰۵	۸۸	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۲۸۰	۶۷	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۳۵۵	۶۰	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۳۵۰	۵۸	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۴۲۵	۲۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۱۹۲	۲۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۳۹۰	۶۴	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۴۶۸	۵۴	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۲	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۶۳۰	۵۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۷۴۰	۸۰	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۴۱۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۵۶۰	۱۲۳	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۵۹۵	۱۲۵	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۸۰۵	۸۰	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۴۷۰	۶۸	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۷۶۰	۶۰	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۱۹۲	۴	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	۲ میلیارد و ۳۹۵	۲۵	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۸۹۵	۴۲	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۴ میلیارد	۰	
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۴ میلیارد	۰	
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۴ میلیارد و ۵۰	۰	
روئو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
کیا سراتو اتوماتیک LGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۷ میلیارد و ۷۰۰	۰	
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۶ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فولکس تی‌آر ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد	۰	
کی‌ام‌بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۶۸	۶ میلیارد و ۳۰۰	۰	
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	
لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	
لیپ موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	
مزدا CX-50 کراس اوور (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۸ میلیارد و ۴۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۸	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
نیسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۴ میلیارد و ۸۰۰	۰	
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۸ میلیارد	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۲	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	

وی افزود: «ماموران در بازرسی از محل ۸۰ قلم انواع روغن موتور احتکار شده را کشف کردند.» جانشین فرماندهی انتظامی استان مرکزی با اشاره به این که کارشناسان ارزش روغن‌های احتکار شده را ۴۰ میلیارد ریال برآورد کرده‌اند، ادامه داد: «در این خصوص یک نفر به عنوان متهم با تشکیل پرونده برای سیر مراحل قانونی تحویل مراجع قضائی شد.»

جانشین فرماندهی انتظامی استان مرکزی از کشف ۸۰ قلم انواع روغن موتور احتکار شده به ارزش ۴۰ میلیارد ریال در عملیات ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان در اراک خبر داد. سردار احمد رضا چگنی در تشریح این خبر گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان با اشراف اطلاعاتی مقادیر زیادی روغن موتور احتکار شده در حاشیه شهر اراک را شناسایی کردند.»



کشف میلیاردی روغن موتور احتکار شده در اراک



گذار کیفی در بازار روغن موتور خاورمیانه؛

رقابت برای رشد کیفیت روغن موتور بالا گرفت

نرخ بالاتر روغن‌های سنتتیک و زیست پایه نسبت به انواع معدنی (مینرال)، هنوز یک مانع اصلی برای پذیرش گسترده در بین مصرف‌کنندگان عمومی و ناوگان‌های بزرگ خودرو است. معضل دوم، سرعت پذیرش فناوری‌های جدید و استانداردهای کیفی است که در بخش‌های مختلف منطقه یکسان نیست.

بازار خودروهای مدرن مانند قطر و امارات متحده عربی ممکن است سریع‌تر با استانداردهای جهانی هماهنگ شوند؛ در حالی که بازارهای بزرگ‌تر و سنتی‌تر ممکن است این گذار را با سرعت کمتری طی کنند. بازار خاورمیانه شاهد رقابت فشرده بین برندهای بین‌المللی (مانند شل، کاسترول، توتال) و تولیدکنندگان قدرتمند منطقه‌ای است.

این رقابت علاوه بر قیمت، ابعاد نوآوری در فرمولاسیون، گواهی‌نامه‌های کیفیت از خودروسازان (OEM Approv- al) و قدرت شبکه توزیع را در بر می‌گیرد.

پیش‌بینی می‌شود حجم بازار روغن موتور خودرو در خاورمیانه تا سال ۲۰۳۰ به حدود ۱.۵۹ میلیارد لیتر برسد. با این حال، مهم‌تر از رشد کمی، تغییر در ترکیب کیفی بازار خواهد بود.

سهم روغن موتورهای سنتتیک و کم‌ویسکوزیته به‌طور پیوسته افزایش خواهد یافت. هم‌زمان، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های دیجیتال مانند هوش مصنوعی برای کنترل کیفیت و بهینه‌سازی فرمول‌ها گسترش می‌یابد.

موفقیت در این بازار پیچیده، تنها از آن باز یگرانی خواهد بود که بتوانند بین کیفیت جهانی، قیمت رقابتی و درک عمیق از نیازهای متنوع محلی تعادل برقرار کنند.



یکی از بارزترین تحولات فنی روغن موتور در بازار خاورمیانه طی سال ۲۰۲۵، تغییر چشمگیر در گریدهای ویسکوزیته توصیه‌شده در بازار خاورمیانه است. اگرچه هنوز گریدهایی مانند ۵۰W-۲۰ در برخی بازارهای سنتی‌تر وجود دارند، اما روند غالب به سمت روغن‌های کم‌ویسکوزیته و چند درجه (Multi-grade) در حرکت است. دلیل این تحول را باید در فناوری موتور خودروهای جدیدی دید که به بازار خاورمیانه رسیدند.

تقابل تولید متداول و نوآوری صنعت روغن موتور خاورمیانه در آستانه تحولی کیفی قرار دارد؛ اما با موانع و چالش‌هایی نیز روبه‌رو است؛ نخستین چالش بحث قیمت است.

محصولات پالایشی خود از جمله روغن پایه (Base Oil) را افزایش دهند. برای رقابت موثر در بازارهای صادراتی مانند چین و هند و همچنین تامین نیاز داخلی، تمرکز روی تولید روغن پایه با کیفیت بالا (مانند گروه‌های III و III+) و با قیمت رقابتی تشدید شده است. پروژه‌های ارتقای پالایشگاهی مانند پروژه عظیم FRW در یکی از پالایشگاه‌های ایران، نمونه‌ای از این تلاش‌ها برای تولید پارافین و روغن پایه با کیفیت‌تر در خود منطقه است. این تحولات در بلندمدت، دسترسی بهتر و مقرون به‌صرفه‌تر به ماده اولیه باکیفیت را برای تولیدکنندگان روغن موتور در خاورمیانه فراهم کرده و چرخه مثبتی برای ارتقای کیفیت محصول نهایی ایجاد می‌کند.

تغییر فنی روغن موتورها در بازار خاورمیانه

پیشرفته قابل دستیابی است. در نتیجه، تقاضا برای این دسته از روانکارها حتی در سایر بازارهای منطقه، روندی صعودی دارد. دوم این که، پایداری محیط زیست بسیار اهمیت پیدا کرده؛ اگرچه این جریان هنوز در مراحل ابتدایی است، اما نشانه‌هایی از توجه به روانکارهای زیست تخریب‌پذیر و بازتصفیه‌شده (Re-refined) در بخش‌های صنعتی حساس و پروژه‌های سبز دیده می‌شود.

مفهوم «اقتصاد چرخشی» به تدریج در حال نفوذ به زنجیره ارزش روانکارهاست. سوم اینکه، در بازار خاورمیانه نیاز جدی به حفظ بهرهوری ناوگان حمل‌ونقل وجود دارد. با توجه به این که پیش‌بینی می‌شود ناوگان خودرو خاورمیانه برای ۱۵ تا ۲۰ سال آینده هنوز به موتورهای احتراق داخلی متکی باشد، نوآوری به بهینه‌سازی کیفیت روغن‌های متعارف نیز متمرکز است. توسعه افزودنی‌های مدرن برای محافظت بهتر از قطعات در برابر سایش و رسوب، یک حوزه رقابتی مهم میان تولیدکنندگان است.

رقابت جهانی نفت و تاثیر آن بر کیفیت پایه روغن تحولات ژئوپلیتیک بازار نفت خام، تأثیری مستقیم و نامحسوس روی کیفیت روغن موتور در خاورمیانه گذاشته است. در سال‌های اخیر، تولیدکنندگان عمده منطقه مانند عربستان سعودی و امارات، با کاهش سهم بازار خود در آسیا به نفع نفت خام ارزان‌تر روسیه و آمریکا مواجه شدند. این واقعیت، انگیزه اقتصادی قدرتمندی برای این کشورها ایجاد می‌کند تا ارزش افزوده

بازار روغن موتور خاورمیانه در سال ۲۰۲۵ مسیر رشد باثبات خود را ادامه داده است. حجم این بازار با رشد ۲.۹۴ درصدی به ۱.۳۸ میلیارد لیتر رسیده که نشان‌دهنده تحکیم تقاضای پایدار این روانکار در منطقه است. این رشد، همسو با روند احیای اقتصادی پساکرونا و توسعه پروژه‌های کلان زیرساختی در کشورهایی مانند عربستان سعودی تحت «چشم‌انداز ۲۰۳۰» بوده است در نقشه مصرف روغن موتور در منطقه خاورمیانه، ایران کماکان با سهم حدود ۳۸ درصدی، پیش‌شاز بی‌رقابت بازار است. این موقعیت، حاصل ترکیبی از ناوگان خودرویی بسیار بزرگ، صنعت خودرو داخلی پویا (با رشد ۱۹ درصدی تولید در سال ۲۰۲۲) و مصرف در بخش‌های مختلف است. پس از ایران، بازار عربستان سعودی (به‌عنوان بزرگ‌ترین بازار روانکارها در منطقه) و امارات متحده عربی قرار دارند.

محرك‌های کلان ارتقای کیفیت؛ از فشار فناوری تا توجه به پایداری

کیفیت روغن موتور در بازار خاورمیانه تحت تأثیر سه نیروی محرک اصلی در حال دگرگونی است؛ نخست این که، همگام با روند اروپا و آمریکای شمالی، الزامات کاهش آلایندگی و افزایش بازدهی سوخت، خودروسازان را به سمت طراحی موتورهایی با فناوری پیشرفته‌تر سوق داده است. این موتورهای جدید به روغن‌هایی با ویسکوزیته پایین‌تر (مانند ۲۰W-۳۰، ۰W-۲۰)، پایداری حرارتی بهتر و عمر کاری طولانی‌تر نیاز دارند. چنین مشخصاتی عمدتاً فقط با فرمولاسیون‌های سنتتیک





"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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



وی-شکل به‌حجم سه‌لیتر مزین به فناوری توپین-توربوشاژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم می‌تواند حداکثر تا ۴۲۰ اسب‌بخار قدرت و حداکثر تا ۵۲۱ نیوتون‌متر گشتاور را به‌ارمغان آورد. نکته بسیار مهم درباره این قوای محرکه نیسان RZ34 این است که مجهز به گیربکس ۹ سرعته‌جی-ترونیگ مرسدس‌بنز است. در واقع این پیشروانه ۶ سیلندر ۲ لیتری توپین-توربوشاژ به یک گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیگ مرسدس‌بنز کوپل شده تا بتواند ظرف ۴.۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و حداکثر سرعت آن به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است.

همه اسپرت‌دوستان نیسان سری Z کوپه را بسیار محبوب و دوست‌داشتنی می‌دانند. چراکه این کوپه طی دهه اخیر توانسته به‌لطف مشخصات فنی و طراحی منحصر به‌فردش بسیار مورد توجه قرار گیرد. نیسان Z جدید موسوم به RZ34 که آوریل سال ۲۰۲۲ به جهان معرفی شد، به‌زبان جدید طراحی نیسان مزین است. این کوپه اسپرت با عملکرد بالایی از خطوط نرم و سطوح سیال استفاده می‌کند تا استایل اسپرت و هیجان‌انگیزی را به‌نمایش بگذارد. اما آن‌چه سبب محبوب شدن بیشتر این کوپه اسپرت سامورایی شده، قلب تپنده آن است. چراکه یک موتور ۶ سیلندر با آرایش



نیسان «Z» نیسمو جدید

تلگرام

Telegram

آپشن‌هایی که دیگر جدید محسوب نمی‌شوند!

آپشن‌یادآور واقع سیستم‌های الکترونیکی هوشمندی که در راستای ارتقای ایمنی و البته رفاه‌سرنشینان خودروها در نظر گرفته می‌شوند، در نزد مخاطبان و متقاضیان انواع خودرو از اهمیت زیادی برخوردارند. این روزها برگ‌برنده خودروها، آپشن‌های پیشتر در کنار مشخصات فنی مناسب است. بر این اساس طی چهار سال اخیر شاهد نصب سقف‌شیشه‌ای پانوراما، سنسور دنده عقب و چراغ‌های روزیادی لایت روی محصولات خودرو سازان داخلی به‌عنوان آپشن، به‌ویژه در میان دو خودرو ساز بزرگ کشور هستیم. اما باید به این مساله توجه داشت که فناوری در صنعت خودرو همواره رو به رشد و گسترش بوده و بر این اساس موارد یادشده جزو آپشن‌های به‌روز محسوب نمی‌شوند. حال سوال این است که این روزها مشتریان به دنبال چه آپشن‌هایی روی انواع خودرو هستند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

اگر سطح آپشن‌های به‌روز را عدد ۱۰۰ در نظر بگیریم، سطح آپشن‌های مورد استفاده در خودروهای داخلی به عدد ۱۰ هم نمی‌رسد. زیرا در حال حاضر فرمان برقی که یکی از استانداردهای خودرو سازی است در محصولات خودرو سازان داخلی فراگیر نشده است. از طرفی تعداد ایریگ‌ها در خودروهای به‌روز یکی از امکاناتی است که سطح ایمنی آن‌ها را افزایش می‌دهد. بر این اساس در خودروهای داخلی شاهد توجه به این بخش نیستیم.

لاهورنی

سقف پانوراما در حال حاضر جزو فراگیر ترین آپشن‌های گروه صنعتی ایران خودرو است. سقف شیشه‌ای در حقیقت بخشی از نیازهای مشتریانی است که به دنبال خودروهای به‌روز هستند. اما بخشی دیگر و مهم آپشن‌ها، نصب سیستم‌های الکترونیکی جدیدی مانند کروز کنترل تطبیقی، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم تپو به دو گانه و مجزا برای سرنشینان عقب و نمایشگرهای با کیفیت بالاست که جزو نیازهای به‌روز مشتریان به‌شمار می‌روند. این امکانات رفاهی را می‌توان به راحتی در داخل کشور با سرمایه‌گذاری و استفاده از توان شرکت‌های دانش‌بنیان تولید و روانه بازار کرد.

بخشی

Message



صدای مالتیری

۸۸۲۰۶۷۶۱

نشستی باک خودرو صفر کیلومتر!

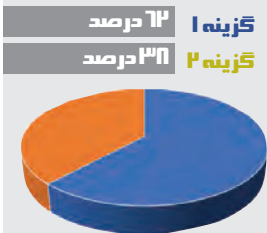
خودرو شاسی‌بلند چینی مدل ۱۴۰۳ با کارکرد ۲ هزار کیلومتر دارم و حدود سه هفته بود بنزین به زیر خودرویم نشست می‌کرد. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی تشخیص داد که به‌دلیل عدم نگهداری صحیح از خودرویم و حرکت روی دست‌اندازها این مشکل ایجاد شده است. این در حالی است که خودرویم کارکرد چندانی ندارد.

عالیپور-کرج

نظر سنجی

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۷۸



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم بهترین راه‌حل برای کاهش تصادفات راکبان موتورسیکلت و کاهش آمار فوتی در این بخش چیست؟ در پاسخ به این پرسش ۶۲ درصد به گزینه یک یعنی رانندازی مسیرهای مشخص موتورسواران در تمامی شهرها و ۳۸ درصد به گزینه دوم یعنی سخت‌گیری بیشتر پلیس راهنمایی و رانندگی برای داشتن کلاه ایمنی رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۴۷۹ کدام مورد می‌تواند به گسترش و رشد تکنولوژی در خودرو سازی کمک بسزایی کند؟

۱- بهبود ارتباط صنعت با دانشگاه
۲- همکاری با خودرو سازان مطرح خارجی مانند یک دهه قبل

«آلتیما SR»، خودرو خانوادگی لوکس و پر قدرت؛ سدان ۲۶ هزار دلاری «نیسان» چه در چنته دارد؟



جلوه می‌دهد. طراحی غربلیک فرمان دی-کات و دسته‌دنده اسپرت و دو پدال شifter پشت غربلیک فرمان رانندگی باین سدان میان‌سایز خانوادگی را هیجان‌انگیزی می‌کند.

از مهم‌ترین امکانات آلتیما SR جدید می‌توان به سیستم هشدار نقاط کور، سیستم کروز کنترل تطبیقی، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سامانه پیشگیری از برخورد، دوربین دنده عقب و سنسور دنده عقب، سیستم تپو به‌مطبوع اتوماتیک با در پیچه‌های مجزا برای سرنشینان عقب، ۱۸ ایربگ و تنظیم ۸ حالت صندلی راننده و ۶ حالت صندلی سرنشین جلو و سیستم گرم‌کن صندلی‌ها اشاره کرد.

لازم به ذکر است که روی آلتیما جدید سیستم فوق پیشرفته نیمه‌خودران پرو پیلوت نصب شده است. از طرفی در بخش فنی شاهد یک به‌روز رسانی ویژه برای نیسان آلتیما هستیم؛ زیرا قبای اصلی کره‌ای این سدان میان‌سایز خانوادگی، از پیشروانه‌های قدرتمندی بهره می‌گیرند که توان نسبتاً بالایی دارند. کمپانی نیسان برای آلتیما SR یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری توربوشاژ با سیستم مکش متغیر موتور در نظر گرفته است.

این پیشروانه با سیستم پاشش سوخت مستقیم، سیستم پر خوران توربوشاژ و سیستم مکش متغیر موتور می‌تواند حداکثر ۲۴۸ اسب‌بخار قدرت را در ۶۲۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۳۷۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۵۸۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور با گیربکس ۸ سرعته ایکس‌ترونیک CVT به‌چرخ‌های جلو انتقال می‌یابد.

همچنین اگر خواهان یک سدان قدرتمندتر هستید، می‌توانید سیستم چهار چرخ‌محرک را نیز برای این سدان سفارش دهید. همچنین یک پیشروانه ۴ سیلندر تنفس طبیعی ۲.۵ لیتری با حداکثر قدرت ۱۸۲ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور ۲۴۲ نیوتون‌متر در دسترس مشتریان قرار دارد. کمپانی نیسان نسخه SR آلتیما را با قیمت ۲۶ هزار و ۲۰۰ دلار به‌بازار عرضه کرده است. اما اگر خواهان نسخه چهار چرخ‌محرک آن باشید، باید ۲۷ هزار دلار بپردازید.



پیامک

SMS

اهمیت توزیع قدرت و وزن

چندی پیش در فضای مجازی ویدئویی منتشر شد با این محتوا که در جریان یک درگ خودرویی، هیوندای سانتافه ۲۰۱۶ از چری تیگو ۸ پرو در مسافت نسبتاً کوتاهی عقب ماند و به‌نوعی مغلوب آن شد. با توجه به حجم موتور بیشتر هیوندای سانتافه، چرا چری تیگو ۸ پرو توانست آن را مغلوب کند؟

«هیوندای سانتافه نسل سوم موسوم به DM در مدل‌های جهانی با پیشروانه‌های ۴ سیلندر ۲ لیتری توربوشاژ و ۶ سیلندر تنفس طبیعی ۳.۳ لیتری عرضه می‌شود. اما تمامی سانتافه‌های موجود در بازار کشورمان از پیشروانه ۲.۴ لیتری ۴ سیلندر تنفس طبیعی برخوردارند. بر این اساس زیر کاپوت هیوندای سانتافه یک موتور ۴ سیلندر تنفس طبیعی ۲.۴ لیتری ۱۶ سوپاپ موسوم به تتا ۲ قرار گرفته که قدرت و گشتاور نسبتاً بالایی دارد. لازم به ذکر است که تمامی مدل‌های هیوندای سانتافه وارد شده به کشورمان دارای پیشروانه تتا ۲ MPI هستند. این مدل خودرو با وجود موتور ۲.۴ لیتری مزین به سیستم تایمینگ متغیر پیوسته CVT و نسبت تراکم ۵.۱۰ به یک و پاشش مستقیم داخل سیلندر می‌تواند حداکثر ۱۸۸ اسب‌بخار قدرت را در ۶۳۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۲۴۵ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۲۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) به‌ارمغان آورد.

این قدرت و گشتاور به‌واسطه گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می‌شود. البته با توجه به وزن ۱۵۶۸ کیلوگرمی، این خودرو می‌تواند ظرف ۱۰.۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

اما در مقابل چری تیگو ۸ پرو که طی یک سال اخیر با نام فونیکس تیگو ۸ پرو در بازار کشورمان شناخته می‌شود، از یک موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری مجهز به توربوشاژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم بهره می‌برد که قلب تپنده این اس‌یووی کراس‌اوور سلایز متوسط را تشکیل می‌دهد.

این موتور با کد Acteco F4J16 معرفی می‌شود که با در نظر گرفتن سیستم پر خوران توربوشاژ و سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها CVT و تزریق مستقیم سوخت داخل سیلندر می‌تواند حداکثر ۱۹۷ اسب‌بخار قدرت را در ۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۹۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۲۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) تولید کند.

این قدرت و گشتاور با کمک گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه اتوماتیک به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود و تنها ۸.۹ ثانیه زمان نیاز است که این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

اگرچه از نظر اعداد و ارقام برتری با چری تیگو ۸ پرو است، اما باید در نظر داشته باشید که با توجه به پیشروانه توربوشاژ با سیستم سوخت‌رسانی تزریق مستقیم در داخل سیلندر و گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه به راحتی هیوندای سانتافه را مغلوب می‌کند. هر چند که ۲۷ کیلوگرم وزن بیشتر هیوندای سانتافه سبب شده است در کلاس خود از خودروهای دیگر مانند تویوتا رافور، میتسوبیشی اوتلندر و نیسان ایکس تریل تنبل‌تر باشد.

ناگفته نماند که تنها حجم موتور در بحث شتاب موثر نبوده، بلکه سیستم انتقال قدرت و وزن خودرو نیز تاثیرگذار هستند. البته هیوندای سانتافه به‌عنوان یک کراس‌اوور دو دیفرانسیل در بازار حضور دارد و این در حالی است که چری تیگو ۸ پرو با دیفرانسیل جلو همراه است. این مساله چندان برای خریدارانی که به دنبال کراس‌اوور دو دیفرانسیل هستند، خوشایند نیست.

اما هزینه نگهداری پایین‌تر، خدمات پس از فروش بسیار بهتر و تامین قطعات آسان‌تر و امکانات رفاهی و ایمنی بالاتر سبب شده است چری تیگو ۸ پرو بکه تا ز بلندقامتان در بازار کشورمان باشد.



توقیف محموله لاستیک قاچاق در شاهین شهر



«یک دستگاه خودرو وانت نیسان حامل ۱۶ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۱۲ میلیارد ریال در شاهین شهر توقیف شد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز اصفهان: سرپرست فرماندهی انتظامی شهرستان شاهین شهر گفت: «در راستای طرح مقابله با قاچاق کالا، ماموران پاسگاه انتظامی مورچه خورت حین کنترل خودروهای عبوری در یکی از محورهای مواصلاتی به یک دستگاه خودروی وانت نیسان مشکوک شدند و آن

را متوقف کردند.» ماموران «ماموران در بازرسی از قسمت بار خودرو، ۱۶ حلقه لاستیک خارجی مربوط به خودروهای سنگین که همگی قاچاق و بدون مدارک قانونی و معتبر گمرکی بود را کشف کردند.» این مقام انتظامی ارزش محموله قاچاق کشف شده را بنابر اعلام نظر کارشناسان ۱۲ میلیارد ریال اعلام کرد و افزود: «در این رابطه برای فرد متخلف پرونده تشکیل شد.»

گامی راهبردی برای جهانی سازی برندهای تایر ایران؛

نمایش اقتدار زنجیره ارزش «تاپیکو» در نهمین نمایشگاه صنعت لاستیک



«هفدهمین همایش و نهمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت لاستیک و صنایع وابسته در تهران، به عرصه‌ای برای نمایش توانمندی‌های هلدینگ سرمایه‌گذاری نفت و گاز و پتروشیمی تامین (تاپیکو) تبدیل شد. در این رویداد بزرگ صنعتی، چهار شرکت استراتژیک زیرمجموعه این هلدینگ شامل «گروه صنعتی بارز»، «شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه صنایع لاستیک (نخ تایر صبا)»، «شرکت دوده صنعتی پارس» و «شرکت کربن ایران» با حضوری فعال، آخرین دستاوردها و محصولات خود را در معرض دید فعالان صنعت خودرو و قطعه‌سازی قرار دادند. در حاشیه این نمایشگاه، حمزه و کیلی، معاون شرکت‌ها و ارتقای عملکرد هلدینگ تاپیکو، ضمن بازدید از غرفه‌های شرکت‌های تابعه، از نزدیک با ظرفیت‌های تولیدی و نوآوری‌های اخیر این مجموعه‌ها آشنا شدند. در این بازدیدها، نشست‌های تخصصی جهت بررسی چالش‌های پیش‌روی تولید، به‌ویژه سیاست‌های ارزی و فرصت‌های موجود در بازار داخلی و خارجی برگزار و بر ضرورت بهره‌گیری از هم‌افزایی میان این چهار شرکت برای تکمیل زنجیره ارزش صنعت لاستیک تاکید شد. هم‌زمان با این حضور مقتدرانه، هلدینگ تاپیکو در راستای تحقق راهبرد «بین‌المللی‌سازی» مدنظر شستا، از تشکیل «کمیته توسعه صادرات» با حضور متخصصان و خبرگان ارشد این حوزه خبر داد.

روح‌الله شهیدی‌پور، مدیرعامل هلدینگ تاپیکو، در اولین جلسه این کمیته، هدف از این اقدام را تدوین برنامه‌ای منسجم برای عبور از بازارهای سنتی

و ارتقای جایگاه برندهای زیرمجموعه در بازارهای جهانی عنوان کرد. وی تشکیل این کمیته را نقطه عطفی در فعالیت‌های بازرگانی گروه دانست که می‌تواند با همفکری نخبگان، راهکارهای خروج از چالش‌های صادراتی را طراحی کند. مسعود کمالی اردکانی، معاون توسعه کسب‌وکارهای بین‌الملل شستنا نیز با حضور در این نشست، راهبرد صادراتی جدید را مسیری روشن برای تقویت ارزآوری و توسعه پایدار هلدینگ توصیف کرد. بر اساس این رویکرد جدید، قرار است جلسات این کمیته به صورت منظم برگزار شده تا با ایجاد هم‌افزایی میان تولیدکنندگان مواد اولیه (دوده و نخ تایر) و تولیدکننده نهایی (بارز)، قدرت رقابتی محصولات ایرانی در سطح بین‌المللی به طور چشمگیری افزایش یابد.

«هم‌افزایی در زنجیره ارزش؛ تولد قطب صادراتی تایر در ایران حضور هم‌زمان چهار شرکت کلیدی زیرمجموعه شستا و تاپیکو در نهمین نمایشگاه صنعت لاستیک، فراتر از یک حضور نمایشگاهی ساده، پیامی راهبردی برای صنعت خودرو و بازار سرمایه کشور دارد. نگاهی به ترکیب این چهار شرکت (گروه صنعتی بارز، نخ تایر صبا، دوده صنعتی پارس و کربن ایران) نشان می‌دهد که ما با یک «میکروسیم» کامل از زنجیره تامین تایر روبه‌رو هستیم؛ از تولید مواد اولیه (دوده و کربن) و مواد واسطه‌ای (نخ تایر) تا محصول نهایی (تایر بارز).

«حکمرانی بر زنجیره تامین؛ تضمین پایداری تولید در شرایطی که نوسانات ارزی و چالش‌های واردات مواد اولیه، تولیدکنندگان خرد را با بحران روبه‌رو کرده است، تمرکز این چهار شرکت تحت چتر حمایتی تاپیکو، نوعی «مصونیت استراتژیک» ایجاد کرده است. وقتی تولیدکننده تایر (بارز) در کنار تامین‌کننده نخ و دوده قرار می‌گیرد، هزینه‌های لجستیک کاهش یافته و امنیت تامین کالا بالا می‌رود. این هم‌افزایی که در اخبار اخیر بر آن تاکید شده، امید اصلی ثبات قیمت و تداوم عرضه در بازار تایر خودروهای سواری و سنگین کشور است

از تولید داخلی تا دیپلماسی تجاری

تشکیل «کمیته توسعه صادرات تاپیکو» قطعه گم‌شده پازل توسعه این صنعت بود. صنعت تایر ایران پتانسیل بالایی برای ارزآوری دارد، اما پراکندگی سیاست‌های فروش در گذشته، مانع از حضور قدرتمند در بازارهای منطقه‌ای می‌شد. تشکیل این کمیته با حضور خبرگان، نشان‌دهنده عبور از «صادرات اتفاقی» به سمت «صادرات استراتژیک» است. هدف‌گذاری برای بین‌المللی‌سازی برندهای ایرانی، نه تنها تراز تجاری هلدینگ را مثبت می‌کند، بلکه با ارزآوری حاصله، نقدینگی لازم برای طرح‌های توسعه‌ای و نوسازی ماشین‌آلات را فراهم می‌سازد.

چالش‌های ارزی و راهکارهای کارشناسی

بررسی چالش‌های ارزی در حاشیه نمایشگاه توسط مدیران ارشد تاپیکو، نشان‌دهنده واقع‌بینی مدیریتی است. صنعت تایر به شدت به نرخ ارز و

تخصیص به‌موقع آن وابسته است. تشکیل کمیته صادرات می‌تواند به عنوان یک بازوی مشورتی، راهکارهای تهاثر کالا یا استفاده از ارز حاصل از صادرات برای واردات تکنولوژی‌های نوین (مانند تولید تایرهای سبز یا تایرهای مخصوص خودروهای برقی) را تسهیل کند. برای ذینفعان صنعت خودرو، قدرتمند شدن این بلوک تولیدی در بدنه شستا و تاپیکو، به معنای کاهش وابستگی به واردات تایر و تقویت تایر استاندارد در خطوط تولید خودروسازان است. رویکرد جدید تاپیکو در مدیریت یکپارچه زنجیره ارزش و تشکیل اتاق فکر صادراتی، نویدبخش آن است که صنعت لاستیک ایران در سال ۱۴۰۴، از فاز «تلاش برای بقا» به فاز «توسعه نفوذ در بازارهای بین‌المللی» تغییر وضعیت دهد. این حرکت، اگر با نوسازی ناوگان ماشین‌آلات و انتقال تکنولوژی همراه شود، می‌تواند ایران را به هاب اول تولید تایر در منطقه تبدیل کند.

کوبیر 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-تیبیا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲	
	KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-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	245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا	
	KB900	265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)	
	KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	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	اسپورتیج-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-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا-T8 (کرمان خودرو)	
	KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تیوتا راو۴-سورنتو SX	
	KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
	KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
	KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	



پرفورمنس دارای دو موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم، یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب است. این نسخه از لوسیدایر دارای یک باتری های ۱۱۸ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی است که می تواند حداکثر توان ۱۱۱۱ اسببخار و حداکثر گشتاور ۱۲۹۰ نیوتون متر را فراهم آورد. این سدان لوکس تمام برقی با حداکثر وزن ۲۳۷۶ کیلوگرم می تواند تنها ظرف ۲.۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. همچنین این لوسیدایر دریم ادیشن می تواند با یک بار شارژ کامل حداکثر پیمایش ۷۵۸ کیلومتر را طی کند.

کمپانی لوسیدموتورز اواخر سال ۲۰۲۱ میلادی سدان تمام الکتریکی خود را به بازار جهانی عرضه کرد. این مدل توانست در بازار تمام الکتریکی ها رقیب جدی برای تسلا موتورز شود. بر این اساس لوسیدایر به عنوان نخستین محصول و البته اولین خودرو سواری سدان این کمپانی به بازار آمد. از نظر طراحی به لطف استفاده از خطوط نرم و سطوح منحنی، کاراکتر فوق اسپرت و جذابی را به این خودرو بخشیده است. اما این سدان تمام الکتریکی در چند نسخه به بازار آمده است: قوی ترین نسخه دو موتور این سدان، دریم ادیشن پرفورمنس است. دریم ادیشن



لوسید «دریم ادیشن»؛
سدان لوکس برقی

۴ مدل خودرویی که معادله اسپرت ها را برهم زدند؛

چگونه خودروهای اسپرت جذاب شدند؟

«دنیای اسپرت با قدرت، سرعت و صدای بالا و رسای آگروز هیجان انگیز تر می شود. اما این بخشی از ورود به دنیای اسپرت است و همه ما می دانیم که سوپر اسپرت ها و هایپر کارها اوج هیجان در دنیای اسپرت به شمار می روند. البته یک مدل خودرو سوپر اسپرت یا هایپر کار می تواند دو یا چهار در باشد و بر این اساس مدل های استیشن (استیت) یا سدان نیز می توانند سوپر اسپرت به شمار بروند. در این جا با ما همراه باشید تا چهار مدل خودرو اسپرت سال ۲۰۲۵ را به شما معرفی کنیم.



مرسدس بنز SL63 AMG موتور اسپرت کالکتورز ادیشن



برای کلاستر و ۱۱،۹ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی MBUX و استفاده از صندلی های اسپرت جذاب ارگونومی مرسدس بنز و پدال شیفترهای بزرگ آلومینیومی و غربیک فرمان دی-کات مرسدس بنز از جمله جاذبه های این سوپر اسپرت است که بانورپردازی آبی پترناس فضای داخلی را کاملا جذاب جلوه می دهد. زیر کاپوت کشیده این سوپر اسپرت همچنان موتور ۸ سیلندر با آرایش وی شکل ۳۹۸۲ سی سی مزین به تکنولوژی های-توربو قرار گرفته که حداکثر می تواند ۵۸۵ اسببخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور را به ارمان آورد. با کوپل شدن یک گیربکس ۹ سرعته اسپیدشفت AMG با ساختار دو کلاچه تنها ظرف ۳،۴ ثانیه خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا می کند و نهایت سرعت آن ۳۱۵ کیلومتر بر ساعت است. رنگ تیتانیومی بدنه با رنگ مشکی متالیک برای بخش عقب خودرو، خطوط آبی پترناس و بهینه سازی زمان تعویض دنده سبب شده است SL63 AMG موتور اسپرت کالکتورز ادیشن به یک سوپر اسپرت خاص بدل شود.

SL کلاس رودستر ۲+۲ جذاب مرسدس بنز است که نسخه خاص و ویژه آن اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی با پسوند موتور اسپرت کالکتورز ادیشن به جهان معرفی شد. این سوپر اسپرت اشتوتگارتی از نظر طراحی مشابه همان نسخه SL63 AMG است؛ با این تفاوت که رنگ بدنه تیتانیومی متالیک با اضافه شدن رنگ آبی پترناس زیر سپر جلو و رکاب ها، رنگ خودرو و دیفیوزر جذابیت این سوپر اسپرت را دوچندان می کند. هدف مرسدس بنز از عرضه این نمونه به رخ کشیدن تکنولوژی فرمولای مرسدس بنز است. چراغ های زاویه دار با گرافیک L شکل و جلو پنجره ۶ ضلعی AMG با خطوط عمودی درون آن و خطوط تیز روی کاپوت و ورودی های هوا درون سپر همان چهره اگرسو و جذاب را به نمایش می گذارد. البته که چراغ های کشیده در نمای عقب با یک حجم پردازی صریح و سیال نمای زیبا و چشم نوازی را به وجود آورده تا با آگروز های دوپل مربع شکل در طرفین و دیفیوزر، چاشنی اسپرت بودن این رودستر زیبا در کنار رنگ های ۲۱ اینچی AMG ۱۰ پره دو تایی دوچندان شود. همچنین نمایشگر ۱۲،۳ اینچی

آئودی RS7 اسپرت بک پرفورمنس



آئودی RS7 اسپرت بک سوپر سدان محبوب و های-پرفورمنسی است که بسیاری از سوپر اسپرت های کوپه را به راحتی به چالش می کشد. RS7 نسل دوم از سال ۲۰۱۸ میلادی روی خط تولید این اسپرت ساز آلمانی قرار گرفته و روزهای آخر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که نسخه خاص تر آن با نام RS7 اسپرت بک پرفورمنس معرفی شد. از نظر طراحی RS7 اسپرت بک پرفورمنس با همان خطوط تند و تیز روی بدنه مواجه است که بدنه عضلانی و پویایی را برای این سوپر سدان فراهم آورده است. تغییرات اندک اما جالب برای آئودی RS7 اسپرت بک پرفورمنس به وجود آمده که سبب جذابیت هر چه بیشتر این کوپه چهار در جذاب می شود. تغییراتی در گرافیک چراغ های جلو با جلو پنجره ۶ ضلعی که مشبک مانند طراحی شده و ورودی هوای عمودی فعال جلو به همراه رنگ بدنه مات از جمله تغییرات چشمگیر در مدل RS7 اسپرت بک پرفورمنس است. در نمای عقب نیز چراغ های پیوسته همچنان با گرافیک OLED همراه است که LED یکپارچه کمی شکل شناور به خود گرفته تا با آگروز های دوپل بزرگ کرووی شکل در طرفین، هیجان رادر طراحی این خودرو دوچندان کند. اما

استفاده از رنگ های ۲۱ و ۱۲ اینچی ۷ شکل ۵ پره از جمله تغییرات دیگر این سوپر سدان است. کابین خودرو با کمترین میزان تغییرات باقی مانده که کلاستر با یک نمایشگر ۱۲،۳ اینچی، نمایشگر ۱۰ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و یک نمایشگر ۸،۵ اینچی برای سیستم تهویه مطبوع پیر جاست. طراحی غربیک فرمان اسپرت با پدال های شیفتر آلومینیومی در پشت آن و دسته دنده اسپرت کوچک با طراحی صندلی اسپرت آئودی راندگی با این سوپر سدان را به یک تجربه خاص بدل می کند. اما مهم ترین تغییرات در بخش فنی ایجاد شده که وزن کلی خودرو و ۲۵ کیلوگرم نسبت به مدل RS7 سبک تر شده و این مهم سبب افزایش توان و گشتاور نیز شده است. چرا که موتور ۸ سیلندر وی شکل ۴ لیتری TFSI که حداکثر ۶۰۰ اسببخار قدرت و حداکثر ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کرد، اکنون به ۶۳۰ اسببخار توان و ۸۵۰ نیوتون متر گشتاور در نمونه RS7 اسپرت بک پرفورمنس بدل شده است. بر این اساس تنها ۳،۴ ثانیه زمان نیاز است که این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و حداکثر سرعت آن به ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد.

هوندا سیویک تایپ-آر



بهبود پرفورمنس و هیجان بیشتر در سیویک تایپ-آر به کار گرفته شده است. کابین سیویک تایپ-آر از یک نمایشگر ۱۲،۳ اینچی برای کلاستر و یک نمایشگر ۱۹ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی بهره می برد تا فضای داخلی یک خودرو اسپرت را مدرن جلوه دهد. طراحی صندلی های اسپرت راحت و استفاده از جیر، غربیک فرمان اسپرت، صندلی ها با پارچه قرمز رنگ و دسته دنده مشابه دسته شمشیر سامورایی و درچه های سراسری لانه زنبوری سیستم تهویه مطبوع فضای داخلی را کاملا جذاب و اسپرت می کند. آنچه هوندا سیویک تایپ-آر را به یک سدان فوق اسپرت بدل می کند، موتور ۴ سیلندر خطی مزین به تکنولوژی توربوشارژ با پاشش سوخت مستقیم است که حداکثر ۳۱۵ اسببخار قدرت را در ۶۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۲۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴۰۰۰ آرپی ام فراهم می آورد. خبر خوش برای اسپرت دوستان در نسل جدید تایپ-آر نصب گیربکس ۶ سرعته دستی است که مزین به تکنولوژی دیفرانسیل لغزش محدود الکترونیکی LSD-است.

تایپ-آر پس از ۲۵ سال جایگاه خاص خود را در دنیای اسپرت به خوبی به دست آورده است. سیویک تایپ-آر یک سدان تمام اسپرت ۴ سیلندر است که اسپرت دوستان را به وجد می آورد. ششمین نسل سیویک تایپ-آر در ۲۰ جولای سال ۲۰۲۲ معرفی شد. از نظر طراحی استفاده از خطوط نسبتا تیز در کنار سطوح تخت و استفاده از رنگ های ۱۹ اینچی کاراکتر بسیار جذاب و اسپرتی به این سدان بخشیده است. زاویه بیشتر ستون C و انحنای سقف کمک بسزایی به جذابیت این خودرو کرده است. چراغ های کشیده با LED های مشابه حرف L شکل با پوزه نسبتا متورم حجیم با ورودی هوا درون سپر جلو کاملا جوان پسند و تهجمی است. در نمای عقب چراغ های L شکل برعکس با حالت پیوسته و حجم پردازی بسیار خاص و چشم نواز منجر به پدید آمدن نمای زیبا برای این خودرو شده است. استفاده از قطعاتی مانند لیپ سپر جلو، سپر اسپرت با ورودی هوای عریض در جلو، ورودی هوا درون کاپوت، رکاب های اسپرت، اسپویلر T شکل بزرگ عقب از جنس فیبر کربن و آگروز های سه تایی کرووی شکل با دیفیوزر به منظر

بامو M3 تورینگ



صندلی های جلو M bucket بوده که از جنس فیبر کربنی با یک طراحی فوق العاده جذاب است. اما یکی از المان های زبان جدید طراحی بامو استفاده از نمایشگر منحنی ۱۲،۳ اینچی برای کلاستر و ۱۴،۹ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی است که فضای داخلی این خودرو اسپرت را مدرن جلوه می دهد. استفاده از غربیک فرمان M با پدال شیفتر بزرگ فیبر کربنی در پشت آن و دسته دنده کوچک منحصر به فرد اسپرت بامو راندگی با این استیشن را هیجان انگیز می کند. اما آن چه M3 تورینگ و نسخه قوی آن یعنی M3 کامپیتیشن تورینگ را از سایر مدل ها متمایز می سازد، قلب تپنده آن است. چرا که موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری معروف بامو S58B30T0 است که مزین به تکنولوژی توپین توربوشارژ با پاشش سوخت مستقیم است. با تغییراتی که در واحد توربوشارژ های دوقلو اعمال شده و باز طراحی در محفظه احتراق حداکثر می تواند ۵۱۰ اسببخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور را به همراه گیربکس ۸ سرعته ام استیپ ترینک اسپرت با سامانه چهار چرخ محرک xDrive به چهار چرخ منتقل کند. بنابراین تنها ۲،۶ ثانیه زمان نیاز است که این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و حداکثر سرعت این استیشن اسپرت باوارایی به ۲۹۰ کیلومتر بر ساعت می رسد.

طراحی و تولید یک خودرو استیشن (استیت) که توانایی یک خودرو سوپر اسپرت را داشته باشد، تنها مختص مهندسی باورایی هاست. M3 تورینگ که اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی به جهان معرفی شد، از نظر استایل بدنه مشابه M3 سدان بوده؛ با این تفاوت که در M3 تورینگ یک خودرو استیشن است. استفاده از خطوط شارپ و تقاطع ها، پوزه کشیده و رینگ های ۱۹ اینچی در جلو و ۲۰ اینچی در عقب کاراکتر نافذ و فوق اسپرتی به این خودرو داده است. M3 تورینگ با چراغ هایی که دارای LED دو گانه دوپل L شکل خمیده بوده، با جلو پنجره عمودی با خطوط افقی بزرگ و یک فرم برجسته L دو گانه کاملاً گرسو (تهجمی) است که توجه اسپرت دوستان را با چنین چهره ای به خود جلب می کند. در نمای عقب این استیشن اسپرت جسور باورایی شاهد همان چراغ های L شکل هستیم که با فرم پردازی بسیار ویژه در این بخش نمای زیبایی را پدید آورده است. هر چند که اضافه شدن رکاب های مشکی پیاوینی، ورودی ها روی گل گیر های جلو، سپر اسپرت با لیپ های یکپارچه، قاب آینه M فیبر کربنی، لیپ سپر یکپارچه عقب، آگروز های دوپل کرووی شکل در طرفین، دیفیوزر و اسپویلر M الحاقی روی در صندوق عقب چاشنی حالت اسپرت را در این خودرو بیشتر می کند. کابین M3 تورینگ مشابه نسخه سدان بوده که

به متقاضیان تحویل داده خواهد شد و مابقی نیز در مسیر دریافت تسهیلات بانکی قرار دارند. با ایجاد تعادل در فرآیند تولید خودروسازان، روند جایگزینی تاکسی‌های فرسوده نیز به تدریج تسریع خواهد شد.»

مقیمی در ادامه درباره وضعیت موتورسیکلت‌های فرسوده گفت: «تاکنون فرآیند اسقاط حدود یک‌هزار و ۴۰۰ دستگاه موتورسیکلت به پایان رسیده و در بخش جایگزینی نیز بیش از ۱۷۰ دستگاه به متقاضیان تحویل داده شده است. سایر متقاضیان نیز به بانک‌ها معرفی شده‌اند و پس از طی مراحل اعتبارسنجی و انتخاب مدل، موتورسیکلت‌های خود را دریافت خواهند کرد.»

فرشاد مقیمی، مدیرعامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدور) در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی باشگاه خبرنگاران در خصوص آخرین وضعیت اسقاط و جایگزینی خودروهای فرسوده اظهار داشت: «در حوزه اسقاط خودرو، تاکنون از مرز ۱۹۰ هزار دستگاه عبور کرده‌ایم. همچنین در بخش جایگزینی خودروهای فرسوده، تحولات رخ داده در سال جاری نسبت به سال گذشته بسیار چشمگیر و قابل توجه بوده است؛ به‌طوری که سال گذشته حدود ۸ هزار دستگاه جایگزین شد؛ اما امسال این عدد از ۷۳ هزار دستگاه عبور کرده است.» وی افزود: «در حال حاضر حدود ۸۰۰ نفر برای جایگزینی خودروهای فرسوده ثبت‌نام کرده‌اند که از این تعداد، ۱۵۰ دستگاه طی چند روز آینده



تحویل ۱۵۰ دستگاه خودرو در قالب جایگزینی خودروهای فرسوده



سی‌ان‌جی با نسخه دوگانه‌سوزی رایگان باز می‌گردد؛

بازگشت تدریجی سوخت پاک به سبد انرژی حمل‌ونقل

یکی از ارکان امنیت انرژی در بخش حمل‌ونقل باشد؛ به‌ویژه در کشوری که دارای ذخایر عظیم گاز طبیعی است. کاهش وابستگی به بنزین، صرفه‌جویی ارزی، کاهش فشار بر پالایشگاه‌ها و بهبود کیفیت هوا، تنها بخشی از مزایای توسعه پایدار این صنعت است.

با این حال، کارشناسان معتقدند که تداوم موفقیت این مسیر، نیازمند ثبات سیاستی، نوسازی زیرساخت‌ها و بازنگری در مدل اقتصادی جایگاه‌های سی‌ان‌جی است. بدون ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاران و تضمین سودآوری منطقی، نمی‌توان انتظار داشت که این صنعت به جایگاه شایسته خود بازگردد.



این داده‌ها نشان می‌دهد که رفتار مصرف‌کننده ایرانی، بیش از آن که تابع تبلیغات باشد، به سیگنال‌های قیمتی و سیاست‌های عملیاتی واکنش نشان می‌دهد. به بیان دیگر، زمانی که سیاست‌گذار توانسته است هزینه و ریسک تبدیل را از دوش مصرف‌کننده بردارد، بازار به‌سرعت پاسخ مثبت داده است.

ظرفیت اجرایی؛ حلقه‌ای حیاتی در زنجیره موفقیت موفقیت هر طرح ملی، علاوه بر جذابیت اقتصادی، به ظرفیت اجرایی آن نیز وابسته است. در این زمینه، وزارت نفت تلاش کرده است شبکه‌ای گسترده از کارگاه‌های تبدیل را در سراسر کشور ساماندهی کند. بر اساس اعلام رسمی، حدود ۳۰۰ کارگاه فعال در حال حاضر در این طرح مشارکت دارند و پیش‌بینی می‌شود این تعداد به‌زودی به ۳۵۰ کارگاه افزایش یابد.

افزایش ظرفیت کارگاهی، نه تنها زمان انتظار متقاضیان را کاهش می‌دهد، بلکه به ایجاد اشتغال، ارتقای مهارت‌های فنی و تقویت زنجیره تامین تجهیزات سی‌ان‌جی نیز کمک می‌کند. این موضوع به‌ویژه در شرایطی که اقتصاد کشور با محدودیت‌های سرمایه‌گذاری مواجه است، اهمیت دوچندان پیدا می‌کند.

ناوگان عمومی؛ اولویت استراتژیک دولت یکی از محورهای کلیدی طرح دوگانه‌سوزی، تمرکز بر خودروهای عمومی است؛ ناوگانی که سهم بالایی در

رایگان خودروهای بنزینی مهم‌ترین ابزار برای تحریک تقاضای سی‌ان‌جی به‌شمار می‌رود. این طرح که با هدف کاهش مصرف بنزین، مدیریت بارانه‌های انرژی و افزایش تاب‌آوری شبکه سوخت کشور طراحی شده، از مردادماه برای خودروهای شخصی مدل ۱۳۹۷ به بالا و از آبان‌ماه برای خودروهای مدل ۱۳۹۴ به بالا کلید خورده است. استقبال عمومی از این طرح، به‌ویژه در ماه‌های اخیر، فراتر از پیش‌بینی‌های اولیه بوده است. طبق اعلام رحمان‌سالاری، در حال حاضر حدود ۳۴ هزار نفر در صف تبدیل رایگان خودروهای خود به دوگانه‌سوز قرار دارند؛ رقمی که نشان‌دهنده تغییر تدریجی نگاه مصرف‌کنندگان به سی‌ان‌جی است. این استقبال را می‌توان حاصل هم‌زمان چند عامل دانست: افزایش هزینه سوخت بنزینی، دغدغه‌های معیشتی خانوارها و جذابیت اقتصادی سی‌ان‌جی به‌عنوان سوختی ارزان‌تر و باثبات‌تر.

رکوردشکنی ثبت‌نام‌ها پس از تغییر سیاست بنزینی آمارهای وزارت نفت نشان می‌دهد که پس از اجرای سیاست جدید بنزینی از ۲۲ آذرماه، ثبت‌نام برای تبدیل خودروها به دوگانه‌سوز جهش قابل توجهی داشته است. به گفته مدیر طرح سی‌ان‌جی، در برخی روزها تعداد ثبت‌نام‌ها به حدود ۱۵۰۰ درخواست در روز رسیده که رکوردی که سابقه در این حوزه محسوب می‌شود. در مجموع، از زمان اجرای این سیاست تا کنون، بیش از ۱۵ هزار ثبت‌نام موفق در سامانه مربوطه به ثبت رسیده است.

صنعت سی‌ان‌جی ایران که روزگاری به‌عنوان یکی از مزیت‌های راهبردی کشور در مدیریت مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا و صرفه‌جویی ارزی شناخته می‌شد، در سال‌های اخیر با افت محسوس مصرف و کاهش جذابیت برای مصرف‌کنندگان مواجه شده است. تغییر الگوی مصرف سوخت، فرسودگی ناوگان، بی‌انگیزگی سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و سیاست‌های ناپایدار قیمتی، مجموعه عواملی بودند که این صنعت را به حاشیه بردند. با این حال، داده‌های تازه وزارت نفت نشان می‌دهد که اجرای مجموعه‌ای از سیاست‌های اصلاحی، به‌ویژه طرح رایگان دوگانه‌سوز کردن خودروهای بنزینی، توانسته است از شتاب این روند نزولی جلوگیری کرده و نشانه‌هایی از بازگشت اعتماد به سی‌ان‌جی را احیا کند. سعید رحمان‌سالاری، مدیر طرح سی‌ان‌جی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، با اشاره به کاهش مصرف این سوخت در سال‌های اخیر، تأکید می‌کند که سیاست‌های جدید وزارت نفت توانسته‌اند نقش «ضربه‌گیر» را در برابر افت مصرف ایفا کنند. به گفته او، اگرچه مصرف سی‌ان‌جی هنوز به سطح سال‌های اوج خود بازنگشته، اما شیب نزولی آن متوقف شده و این خود، نقطه عطفی در سیاست‌گذاری سوخت کشور محسوب می‌شود.

دوگانه‌سوزی رایگان؛ سیاستی برای تحریک تقاضا در میان بسته سیاستی دولت، طرح دوگانه‌سوز کردن



فونیکس





اف‌ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official



Autoworld.ir

چهارشنبه ۸ بهمن ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۷۹

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: ۳۰۰۶۷۴۰۰

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

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

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

بیلبور
Billboard

اینفینیتی شما را به ماجراجویی می برد!

کمپانی اینفینیتی که زیرمجموعه لوکس نیسان به شمار می رود، QX50 را به عنوان یک اس یووی کراس اوور لوکس کامپکت به بازار جهانی معرفی کرد. این خودرو در حاشیه خلیج فارس از جایگاه خاصی برخوردار بوده و به همین منظور در کمپین تبلیغاتی خود در کشورهای امارات متحده عربی، قطر، عربستان و بحرین واژه ماجراجویی را استفاده کرد تا مکان های زیبای ناشناخته در این مناطق توسط QX50 کشف شود.



لزوم استفاده هر چه بیشتر از وسایل حمل و نقل عمومی

همواره با فرا رسیدن روزهای سرد سال استفاده از خودرو شخصی برای جابه جایی در سطح کلان شهرهای کشور سیر صعودی به خود گرفته و با رشد روزافزون مواجه می شود. بر این اساس با توجه به این که طی سال های اخیر اصلاح بافت شهری و تعریض معابر فرعی و اصلی کشور متناسب با بالا رفتن حجم خودروها در دستور کار مسئولان امر قرار نگرفته است، بی تردید استفاده از خودرو شخصی در حجم کلان به خودی خود می تواند به ترافیک روزانه و تشدید آلودگی هوا در کلان شهرها و نقاط پرجمعیت کشور تا حد زیادی دامن بزند. در چنین شرایطی تقویت سیستم حمل و نقل عمومی راهکاری است که در صورت توجه به آن می توان شرایطی را فراهم کرد که شهروندان به تدریج به جای به کارگیری خودرو شخصی، استفاده از وسایل نقلیه عمومی را برای جابه جایی در سطح شهر در برنامه روزانه خود قرار دهند. بر این اساس افزایش تعداد اتوبوس های شرکت واحد در کنار ارتقای کیفیت آن ها و همین طور به کارگیری واگن های بیشتر در مترو تهران و دیگر کلان شهرهای کشور می تواند سهم چشمگیری در تحقق این امر داشته باشد. در عین حال جای خالی فرهنگ سازی در این رابطه نیز تا حد زیادی احساس می شود. در واقع ضروری است که کلیه شهروندان با هدف حفظ سلامتی خود و دیگران و همچنین حفظ محیط زیست، از استفاده نابه جا و بی مورد از خودرو شخصی، به خصوص در روزهای سرد سال جدا خودداری کنند. البته این مساله منافاتی نیز با تلاش مسئولان در این رابطه ندارد و در نهایت ارتقای کیفیت زندگی در کلان شهرها همت جمعی را طلب می کند. تنها در این صورت است که شهروندان می توانند از زندگی در نقاط پرجمعیت کشور هر چه بیشتر لذت ببرند.

حرف آخر

The Last Word

نهاد
علی بیگزاده

روزنامه نگار



روز گذشته قیمت خودرو در بازار تغییر محسوسی نداشت



کی ام سی T9
بدون تغییر قیمت در بازار
۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



فونیکس تیگو ۷ پرو مکس AWD
بدون تغییر قیمت در بازار ۴
میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



شاهین G اتوماتیک
بدون تغییر قیمت در بازار
یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



تارا اتوماتیک V4
بدون تغییر قیمت در بازار
یک میلیارد و ۷۴۵ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



ECHO

WWW.LAMARI.IR

A
ARIAN PARS
MOTOR

LAMARI