



رئیس کمیته کیفیت و تعالی
انجمن قطعه‌سازان کشور مطرح کرد:
**تکرار سیاست‌های اقتصادی
پوپولیستی؛ این بار
به نام بنزین!**
۴ صفحه



**سورنتو «GT-Line»
خودرو بلندقامت ایمن و محبوب**
۱۲ صفحه



استارت
Start

امید محمدی

سر دبیر

**تنوع سبد سوختی خودرو؛ تصمیمی که
دیگر نمی‌توان به تعویق انداخت**

اگر یک دهه پیش، زمانی که نشانه‌های افزایش مصرف بنزین و محدودیت منابع انرژی کشور آشکار شده بود، موضوع تنوع سبد سوختی و اصلاح فناوری خودروها با جدیت بیشتری دنبال می‌شد، امروز صنعت حمل و نقل کشور با فشار کمتری بر شبکه سوخت مواجه بود. مساله امروز اما صرفاً افزایش مصرف بنزین نیست...

تیتراهای امروز

Titles

**حمایت از سایپادیزل برای
استمرار تولید و حفظ اشتغال
در دستور کار ایدرو**

۴ صفحه

**شرایط فروش اقساطی
کی‌ام‌سی ایکل اعلام شد**

۱۰ صفحه

**خودروهای وارداتی و چالش
خدمات پس از فروش**

۵ صفحه

ایری سختگوی کمیسیون عمران مجلس:

**سازوکار حل مشکل بیمه تکمیلی
رانندگان ناوگان مسافری
تعیین شد**

۷ صفحه

در گفت‌وگو با نایب رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد:

مواد اولیه مورد نیاز قطعه‌سازان در بن بست دریایی قرار گرفت

نرسیدن حتی یک قطعه خاص می‌تواند تکمیل خودرو را متوقف کند؛ حالا محدودیت حمل دریایی، احتمال انباشت محصولات ناقص در کارخانه‌ها را افزایش داده است

۱۴ صفحه

تا یک میلیارد تومان
چه خودرویی بخریم؟

بخش نخست

**چهار انتخاب
مناسب در بازار
دست دوم‌های ارزان**

سلسله گزارش‌ها در مورد
خودرو متناسب با بودجه‌های
متفاوت افراد

۸ صفحه

یک کارشناس صنعت خودرو
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

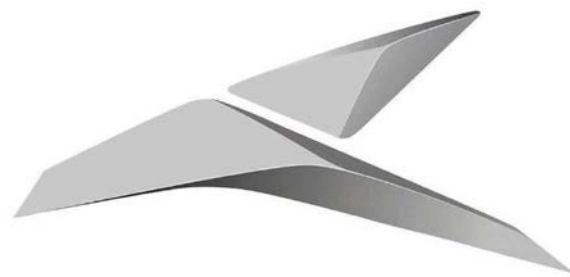
**استراتژی صنعت خودرو
باید از مدیریت روزمره
به حکمرانی بلندمدت
تغییر کند**

۳ صفحات آخر

پلتفرم PS1 چگونه سبد محصولات کرمان موتور را متحول می‌کند؟

۵ صفحه

**استراتژی جدید «کرمان موتور»
در توسعه محصولات**



کرمان دهم‌تهر

اتاق تسهیلاتی
حس خوب، خرید مطمئن

ASINA DRIVE

اقساط ۶ ماهه بدون بهره

تحویل ۳۰ روزه



فروش ویژه QASHQAI

فروش ویژه

LAMARI NEO



**اقساط
۳ و ۵ سال**



**قیمت
قطعی**



**یکسال
گارانتی تعویض**



LAMARI
نمایندگی کد ۲۱۵۵ آراین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰-۱



بلندگو نیز در فهرست امکانات دیده می‌شود. Ti ۷ از پیش‌رانه DM-p سوپر هیبرید استفاده می‌کند که شامل موتور ۱.۵ لیتری توربو، دو موتور برقی و باتری ۳۵.۶ کیلووات-ساعت است. بی‌وای دی این سیستم را بلاگین-هیبریدی نامند؛ اما تاکید می‌کند موتور بنزینی «بیشتر برای تولید برق» کار می‌کند. خروجی مجموع این مجموعه ۴۰۲ اسببخار است و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت را به ۴.۸ ثانیه می‌رساند؛ در حالی که بر تمام برقی آن ۷۴ مایل (۱۱۹ کیلومتر) اعلام شده است. برای مقایسه، دیفندر ۱۱۰ یا موتور ۳ لیتری دیزل ۲۵۰ اسببخار قدرت دارد و شتاب ۷.۹ ثانیه‌ای ارائه می‌دهد. نسخه پلاگین-هیبرید دیفندر نیز باقیمت ۷۱ هزار و ۸۴۰ پوند عرضه می‌شود و تنها ۳۱ مایل برد برقی دارد. Ti ۷ اکنون در بریتانیا قابل سفارش است و بی‌وای دی اعلام کرده مبلغ ۵۰۰ پوند پیش‌پرداخت مشتریان را «هج» خواهد کرد.

بی‌وای دی قیمت و مشخصات اولیه Ti ۷ را برای بازار بریتانیا اعلام کرده؛ شاسی‌بلندی که با ظاهر الهام‌گرفته از لندروور دیفندر وارد رقابت می‌شود و از همان ابتدا با قیمت پایین‌تر برگ برنده دارد. این مدل از ژانویه سال آینده با قیمت پایه ۴۷ هزار و ۹۹۵ پوند عرضه می‌شود؛ یعنی ۱۶ هزار و ۳۲۰ پوند کمتر از دیفندر Ti ۱۱۰. در نسخه Excellence AWD عرضه می‌شود و بی‌وای دی می‌گوید سطح تجهیزات آن در این بازه قیمتی «بی‌رقیب» است. این شاسی‌بلند هفت‌نفره به امکاناتی مانند چراغ‌های LED، رینگ‌های ۲۰ اینچی، سقف پانوراما، شیشه‌های آکوستیک، نمایشگر ۱۱.۰۳۵ اینچی پشت فرمان و نمایشگر ۱۵.۶ اینچی با پشتیبانی از Android Auto و Apple CarPlay مجهز است. صندلی‌های چرمی با گرمایش و تهویه در دور دیف جلو، یخچال داخلی، شارژی بی‌سیم ۵۰ وات و دو گانه، تهویه سه‌منطقه‌ای و سیستم صوتی ۱۸



بی‌وای دی «Ti»
رقیب ارزان‌تر
دیفندر

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

استراتژی صنعت خودرو باید از مدیریت روزمره به حکمرانی بلندمدت تغییر کند

مسئله صنعت خودرو را نمی‌توان صرفاً به نبود یک سند راهبردی تقلیل داد. این صنعت طی سال‌های گذشته اسناد متعددی داشته؛ اما آن‌چه کمتر وجود داشته، یک نظام تصمیم‌گیری منسجم و پایدار برای اجرای این اسناد بوده است



نهاد علی بیگزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودرو ایران در آستانه یکی از مهم‌ترین بزنگاه‌های چند دهه اخیر خود قرار گرفته است؛ صنعتی که بیش از نیم‌قرن از عمر آن می‌گذرد و در این مدت، هم‌زمان با توسعه ظرفیت‌های تولید، شکل‌گیری زنجیره قطعه‌سازی و تربیت نیروی انسانی، با مجموعه‌ای از سیاست‌های متغیر، مداخلات دولتی، محدودیت‌های تجاری، ناترازی مالی و فاصله فناوریانه نیز مواجه بوده است. امروز دیگر مساله خودروسازی صرفاً افزایش تیراژ یا عبور از یک بحران مقطعی نیست؛ مساله اصلی، تعیین جایگاه صنعت خودرو ایران در اقتصاد و زنجیره ارزش منطقه‌ای و جهانی است.

تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که مشکل صنعت خودرو لزوماً نبود برنامه نیست. آن‌چه بیش از همه آسیب ایجاد کرده، فاصله میان «سیاست‌گذاری» و «اجرا» و همچنین تغییر مداوم قواعد بازی بوده است. صنعت خودرو برای توسعه محصول، سرمایه‌گذاری، انتقال فناوری، تربیت نیروی انسانی و ایجاد بازار صادراتی به افق‌های چندساله نیاز دارد؛ در حالی که تصمیم‌های ارزی، تجاری، قیمتی و مدیریتی گاه در

تنوع سبد سوختی خودرو؛ تصمیمی که دیگر

نمی‌توان به تعویق انداخت

در این میان، خودروهای گازسوز همچنان می‌توانند بخشی از راه‌حل باشند؛ به‌ویژه در ناوگان عمومی، تاکسی‌ها، وانت‌ها و خودروهای تجاری که پیمایش بالایی دارند. خودروهای هیبریدی نیز می‌توانند در کوتاه‌مدت به کاهش مصرف سوخت کمک کنند و خودروهای برقی باید با توسعه هم‌زمان زیرساخت شارژ، به‌تدریج سهم بیشتری از بازار را به دست آورند اما تنوع سبد سوختی بدون اصلاح فناوری خودروها نتیجه مطلوبی نخواهد داشت. حتی خودروهای بنزینی نیز باید با استفاده از موتورهای کم‌مصرف‌تر، فناوری‌های مدیریت انرژی و سامانه‌های هوشمند، مصرف سوخت کمتری داشته باشند. همین موضوع درباره موتورسیکلت‌ها نیز صدق می‌کند؛ چرا که رشد تعداد موتورسیکلت‌ها در شهرها، بدون توجه به فناوری پیش‌رانه و مصرف سوخت، می‌تواند فشار مضاعفی بر منابع انرژی وارد کند.

از سوی دیگر، سیاست‌گذار باید میان خودرو ساز، قطعه‌ساز و مصرف‌کننده یک زنجیره مشوق ایجاد کند. نمی‌توان از خودرو ساز انتظار داشت بدون حمایت، فناوری‌های جدید را توسعه دهد و هم‌زمان از مصرف‌کننده نیز خواست محصول گران‌تر را خریداری کند. کاهش تعرفه فناوری‌های مرتبط، حمایت از تحقیق و توسعه، تسهیلات خرید، مشوق‌های مالیاتی و ایجاد زیرساخت مناسب می‌تواند این گذار را عملیاتی کند. امروز شاید مهم‌ترین درس افزایش مصرف بنزین این باشد که سیاست انرژی و سیاست خودرو دیگر نمی‌توانند جدا از یکدیگر تدوین شوند. وزارت صمت، وزارت نفت و سایر نهادهای مرتبط باید به یک نقشه مشترک برسند؛ نقشه‌ای که در آن تولید خودرو، فناوری، سوخت، زیرساخت و رفتار مصرف‌کننده در کنار یکدیگر دیده شود.

اگر یک دهه قبل این مسیر را آغاز می‌کردیم، امروز در نقطه‌ای متفاوت ایستاده بودیم. اما هنوز برای اصلاح مسیر دیر نشده است. آن‌چه نباید دوباره تکرار شود، تعویق تصمیم‌گیری تا زمانی است که بحران به مرحله اجبار برسد. تنوع سبد سوختی باید از یک شعار به یک برنامه اجرایی تبدیل شود؛ برنامه‌ای که آینده صنعت خودرو و امنیت انرژی کشور را هم‌زمان هدف قرار دهد.

گر یک دهه پیش، زمانی که نشانه‌های افزایش مصرف بنزین و محدودیت منابع انرژی کشور آشکار شده بود، موضوع تنوع سبد سوختی و اصلاح فناوری خودروها با جدیت بیشتری دنبال می‌شد، امروز صنعت حمل‌ونقل کشور با فشار کمتری بر شبکه سوخت مواجه بود. مساله امروز اما صرفاً افزایش مصرف بنزین نیست؛ آن‌چه بیش از هر چیز اهمیت دارد، آشکار شدن خلأ یک راهبرد منسجم برای مدیریت سوخت در بخش حمل‌ونقل است. طی سال‌های گذشته، بخش قابل توجهی از سیاست‌های خودرویی کشور بر افزایش تولید و پاسخ‌گویی به تقاضای بازار متمرکز بوده است؛ در حالی که کمتر به این پرسش اساسی پاسخ داده شده که خودروهای تولیدشده با چه فناوری، چه میزان مصرف و با اتکا به کدام ترکیب انرژی قرار است در خیابان‌های کشور تردد کنند؟

واقعیت این است که افزایش مصرف بنزین را نمی‌توان صرفاً با افزایش تولید، واردات یا توسعه پالایشگاه‌ها مدیریت کرد. هر خودرویی که با فناوری قدیمی و مصرف سوخت بالا وارد ناوگان می‌شود، برای سال‌ها مصرف‌کننده انرژی خواهد بود. بنابراین اصلاح الگوی مصرف باید از نقطه تولید خودرو آغاز شود، نه زمانی که خودرو وارد خیابان شده و هزینه اصلاح آن چندین برابر شده است.

در چنین شرایطی، تدوین یک راهبرد ملی برای تنوع سبد سوختی حمل‌ونقل ضروری است. این راهبرد باید مشخص کند سهم خودروهای بنزینی، گازسوز، دوگانه‌سوز، هیبریدی، برقی و سایر فناوری‌های قابل استفاده در کشور در سال‌های آینده چه خواهد بود. البته این به معنای کنار گذاشتن یکباره خودروهای بنزینی نیست؛ بلکه باید متناسب با زیرساخت انرژی، توان اقتصادی مردم، ظرفیت صنعت و شرایط شبکه برق، مسیر تدریجی و قابل اجرا طراحی شود.



امید محمدی

سر دبیر



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



هوندا «پریلود» پاسخ به چالشی که هرگز مطرح نشد



«باز گشت هوندا پر یلود پس از سال‌ها، بحث‌های زیادی میان علاقه‌مندان به خودروهای اسپرت ایجاد کرده‌است؛ اما حالا این گفت‌وگوها با یک رندر غیررسمی وارد مسیر تازه‌ای شده‌اند. تئوفیلوس چین، طراح مستقل، نسخه‌ای کانور تیبل از پر یلود را تصور کرده؛ مدلی که هوندا هرگز به‌صورت کارخانه‌ای تولید نکرده‌است و همین موضوع جذابیت این طرح را بیشتر می‌کند. چین در این رندر، ساختار سقف ثابت کوپه را حذف کرده و یک سقف پارچه‌ای جمع‌شونده جایگزین آن کرده‌است. برای جادادن سازوکار جمع‌شدن سقف، صندلی‌های عقب که در نسخه استاندارد نیز فضای محدودی دارند، کاملاً حذف شده‌اند و خودرو به یک دونفره واقعی تبدیل شده است. با وجود این تغییرات،



موضوع دیگری که همواره محل اختلاف بوده، قیمت‌گذاری خودرو است. آیا تدوین استراتژی صنعتی بدون تعیین تکلیف قیمت‌گذاری امکان‌پذیر است؟

به اعتقاد من خیر. قیمت‌گذاری مستقیماً با سرمایه‌گذاری، کیفیت و توسعه محصول ارتباط دارد. اگر قیمت یک محصول برای مدت طولانی پایین‌تر از هزینه واقعی تولید تعیین شود، منابعی برای تحقیق و توسعه و سرمایه‌گذاری باقی نمی‌ماند. البته اصلاح قیمت‌گذاری نباید بدون توجه به مصرف‌کننده انجام شود. سیاست‌گذار باید میان حمایت از مصرف‌کننده و حفظ حیات اقتصادی بنگاه تعادل ایجاد کند. حمایت از مصرف‌کننده باید به شکل هدفمند انجام شود، نه از طریق تحمیل زیان به تولیدکننده.

با توجه به تغییر فناوری خودرو در جهان، جایگاه خودروهای برقی، هیبریدی، گازسوز و خودروهای کم‌مصرف در استراتژی ایران چگونه باید تعریف شود؟

ایران نباید در این زمینه تصمیم‌های هیجانی بگیرد. سبد انرژی کشور، زیرساخت برق، وضعیت شبکه توزیع، قیمت انرژی، توان

همکاری خارجی استفاده کنیم. اما همکاری خارجی نباید به واردات محصول یا مونتاژ محدود شود. قرارداد خارجی زمانی ارزشمند است که انتقال فناوری، آموزش نیروی انسانی، توسعه قطعه‌سازی، تحقیق و توسعه مشترک و در نهایت صادرات را به همراه داشته باشد.

در شرایطی که صنعت خودرو با مشکلات ارزی و تأمین مواد اولیه مواجه است، آیا باید سیاست ارزی صنعت خودرو نیز بخشی از استراتژی بلندمدت باشد؟

قطعاً. نمی‌توان از یک خودرو ساز انتظار توسعه محصول و افزایش تولید داشت اما هم‌زمان تأمین ارز آن را به تصمیم‌های کوتاه‌مدت و متغیر وابسته کرد. خودرو ساز و قطعه‌ساز برای برنامه‌ریزی نیاز دارند بدانند در یک بازه زمانی مشخص چه میزان ارز و با چه سازوکاری در اختیارشان قرار خواهد گرفت. البته این موضوع به‌معنای اختصاص ارز بدون ضابطه نیست. ارز باید به سمت فعالیت‌هایی هدایت شود که بیشترین ارزش افزوده، اشتغال، صادرات و کاهش ارزی را ایجاد می‌کنند. بنابراین سیاست ارزی باید بخشی از سیاست صنعتی باشد، نه یک تصمیم جداگانه اداری.

قبل از واگذاری باید تکلیف چند مساله روشن شود؛ خودروساز چه محصولاتی تولید خواهد کرد؟ بازار هدف آن کجاست؟ چه میزان سرمایه‌گذاری برای توسعه فناوری نیاز دارد؟ سیاست دولت در برابر واردات چیست؟ نظام قیمت‌گذاری چگونه خواهد بود؟ رابطه خودروساز با قطعه‌ساز چگونه تنظیم می‌شود و مهم‌تر از همه، دولت پس از خصوصی‌سازی چه نقشی خواهد داشت؟

در استراتژی آینده، دولت باید چه نقشی داشته باشد؟ آیا همچنان باید در مدیریت خودروسازان حضور داشته باشد یا باید از بنگاهداری فاصله گرفته و صرفاً سیاست‌گذار و ناظر باشد؟

دولت باید از بنگاهداری فاصله بگیرد؛ اما این به معنای کنار کشیدن دولت از صنعت خودرو نیست. اتفاقاً در یک صنعت راهبردی مانند خودرو، دولت باید نقش بسیار جدی داشته باشد؛ ولی این نقش باید از مدیریت مستقیم بنگاه به سمت سیاست‌گذاری، تنظیم‌گری، ایجاد زیرساخت و نظارت بر اجرای سیاست‌ها تغییر کند. دولت باید مشخص کند که صنعت خودرو در افق ۱۰ یا ۱۵ سال آینده چه جایگاهی دارد، چه میزان تولید و صادرات هدف‌گذاری شده، چه فناوری‌هایی باید توسعه پیدا کنند و چه میزان سرمایه‌گذاری نیاز است. اما این که چه کسی مدیرعامل یک شرکت باشد یا یک خودروساز چه محصولی را در چه تیراژی تولید کند، نباید موضوع تصمیم‌گیری روزمره دولت باشد.

یکی از ضعف‌های صنعت خودرو ایران، فاصله فناوری با خودروسازان بزرگ جهان است. استراتژی جدید چگونه باید این فاصله را کاهش دهد؟ آیا ایران باید روی توان داخلی متمرکز شود یا همکاری با شرکت‌های خارجی را در دستور کار قرار دهد؟

هیچ صنعتی در جهان بدون ارتباط با زنجیره جهانی فناوری نمی‌تواند به توسعه پایدار برسد. حتی بزرگ‌ترین خودروسازان دنیا نیز بخش قابل توجهی از فناوری و قطعات خود را از شبکه جهانی تأمین می‌کنند. بنابراین هدف نباید «خودکفایی مطلق» باشد، بلکه باید «توانمندی فناورانه» باشد. ما باید در بخش‌هایی که مزیت داریم، دانش طراحی و توسعه ایجاد کنیم و در بخش‌هایی که فاصله فناوری زیادی داریم، از

مشکلات ساختاری آن پابرجاست، از نگاه شما نخستین مساله‌ای که باید در تدوین استراتژی جدید مورد توجه قرار گیرد چیست؟ آیا مشکل صنعت خودرو نداشتن استراتژی است یا مساله اصلی به نحوه اجرای سیاست‌ها و تغییر مداوم اولویت‌های سیاست‌گذار بازمی‌گردد؟

در واقع مساله صنعت خودرو رانمی‌توان صرفاً به نبود یک سند راهبردی تقلیل داد. صنعت خودرو طی سال‌های گذشته اسناد متعددی داشته است؛ اما آن چه کمتر وجود داشته، یک نظام تصمیم‌گیری منسجم و پایدار برای اجرای این اسناد بوده است. استراتژی زمانی معنا پیدا می‌کند که اهداف آن روشن، منابع مورد نیاز مشخص، مسئول اجرای هر بخش تعیین و شاخص‌های ارزیابی نیز تعریف شده باشد. اگر این چهار مولفه وجود نداشته باشد، حتی بهترین سند راهبردی نیز در نهایت به مجموعه‌ای از اهداف کلی تبدیل خواهد شد. مشکل دیگر، نگاه کوتاه‌مدت به صنعت خودرو است. خودروسازی صنعتی نیست که بتوان نتیجه تصمیم‌های آن را در چند ماه مشاهده کرد. توسعه محصول، ایجاد فناوری، تربیت نیروی انسانی، سرمایه‌گذاری در زنجیره تأمین و ایجاد بازار صادراتی همگی زمان‌بر هستند. بنابراین اگر سیاست‌گذار هر سال مسیر خود را تغییر دهد، طبیعی است که بنگاه نیز امکان برنامه‌ریزی بلندمدت نخواهد داشت.

یکی از موضوعات مهم امروز صنعت خودرو، خصوصی‌سازی خودروسازان بزرگ کشور است. آیا می‌توان خصوصی‌سازی را جدا از تدوین استراتژی صنعت خودرو دنبال کرد؟ به عبارت دیگر، آیا ابتدا باید مشخص شود خودروسازان بزرگ قرار است در آینده چه جایگاهی در صنعت کشور داشته باشند و سپس مالکیت آن‌ها تغییر کند؟

خصوصی‌سازی بدون استراتژی صنعتی می‌تواند صرفاً تغییر مالکیت ایجاد کند، نه اصلاح ساختار. بخش خصوصی زمانی حاضر به سرمایه‌گذاری بلندمدت است که بداند قواعد بازی چیست. اگر یک سرمایه‌گذار امروز یک خودروساز را خریداری کند اما فردا با تغییر سیاست ارزی، قیمت‌گذاری، تعرفه واردات، استانداردها یا نحوه تأمین مالی مواجه شود، نمی‌توان از او انتظار داشت برنامه توسعه‌ای بلندمدت ارائه کند. بنابراین


فونیکس


اف‌ایکس برقی

درمسیر آینده

FX EV





جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تأمین
خدمات
۰۲۱- ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



«کادیلک VCT۵ پلکوینگ مدل ۲۰۲۶ اکنون آخرین سدان ۷۸ دنده‌دستی آمریکاست؛ عنوانی که به‌زودی نیز از دست خواهد رفت؛ زیر تولید این مدل پس از پایان مدل سال ۲۰۲۶ متوقف می‌شود. این توقف تولید، یکی از کلاسیک‌ترین ترکیب‌های عملکردی صنعت خودرو «موتور ۷۸ سوپرشارژ و گیربکس ۶ سرعته دستی» را در آستانه انقراض قرار می‌دهد. پلکوینگ زیر ظاهر لوکس خود، یک سدان کاملاً قدیمی مسلک است؛ پیش‌ران ۶.۲ لیتری سوپرشارژر آن ۶۶۸ اسب‌بخار قدرت و ۶۵۹ پوند فوت گشتاور تولید می‌کند و مشتریان می‌توانند میان گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک یا ۶ سرعته دستی انتخاب کنند. قیمت نسخه دستی از ۱۰۰ هزار و ۶۹۵ دلار آغاز می‌شود که ۶ هزار و ۲۷۵ دلار ارزان‌تر از نسخه اتوماتیک است. با وجود محبوبیت این ترکیب، موجودی فعلی پلکوینگ دستی در سراسر آمریکا تنها ۶۴ دستگاه است؛ خودروهایی

که قیمتشان بین ۱۰۵ هزار و ۱۵۲ تا ۵۴۲ هزار و ۷۷۷ دلار قرار دارد. کادیلک تأیید کرده که نسل فعلی CT۵ پس از مدل سال ۲۰۲۶ کنار گذاشته می‌شود و اگر چه گزارش‌هایی از احتمال عرضه یک نسل جدید CT۵ V پلکوینگ منتشر شده، هیچ تضمینی وجود ندارد که نسخه بعدی همچنان ۷۸ سوپرشارژر یا گیربکس دستی داشته باشد. با خروج پلکوینگ، تنها فورد موستانگ GT به‌عنوان آخرین خودرو ۷۸ دنده‌دستی آمریکایی خواهد ماند. دوج نیز احتمالاً موتور هلت را به نسل جدید چارجر اضافه می‌کند؛ اما گیربکس دستی در برنامه این شرکت دیده نمی‌شود. در همین حال، بسیاری از خودروهای دنده‌دستی بازار نیز در آستانه حذف هستند؛ از جمله فولکس‌واگن جتا GLI، هوندا سیویک Si و آکورا اینتگرا A Spec که از مدل سال ۲۰۲۷ دیگر با گیربکس دستی عرضه نمی‌شوند و تویوتا سوپرا و بامو Z۴ کاملاً از بازار کنار رفته‌اند.

آخرین سدان V8 دنده‌دستی آمریکا در آستانه خداحافظی



در بازدید رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران از سایپادیزل عنوان شد؛

حمایت از سایپادیزل برای استمرار تولید و حفظ اشتغال در دستور کار ایدرو



رئیس هیات‌عامل ایدرو همچنین درباره مشکلات مرتبط با تأمین ارز خودروسازان تجاری گفت: «ایدرو موضوع تأمین ارز این بخش را با هدف رفع موانع موجود و یافتن راهکارهای مناسب پیگیری خواهد کرد.»

مقامی در جریان بازدید از خطوط تولید سایپادیزل، با اشاره به پروژه‌های جدید و طرح‌های کلان در حال شکل‌گیری در کشور ظرفیت این شرکت در حوزه تولید خودروهای تجاری سنگین را یکی از قابلیت‌های مهم سایپادیزل برای ایفای نقش در این پروژه‌ها دانست

سایپادیزل: از جایگاه نهم تا رتبه سوم بازار خودروهای تجاری

در این نشست، محمود سهیل‌نژاد، مدیرعامل سایپادیزل گزارشی از عملکرد این شرکت در سال ۱۴۰۴ و مهم‌ترین اقدامات انجام‌شده در حوزه‌های تولید، فروش، توسعه محصول، مهندسی و کیفیت ارائه کرد

وی با اشاره به شرایط دشوار شرکت در سال ۱۴۰۳ گفت: «سایپادیزل که پیش از این در جایگاه نهم سهم بازار خودروهای تجاری کشور قرار داشت، در

معاون وزیر صمت در حاشیه بازدید از شرکت سایپادیزل، با اشاره به سابقه و جایگاه این شرکت در صنعت خودروهای تجاری کشور، بر حمایت ایدرو از تداوم فعالیت و توسعه ظرفیت‌های سایپادیزل تأکید کرد

به گزارش «سایپانیوز» فرشاد مقیمی، رئیس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، با اشاره به سابقه سایپادیزل به عنوان یکی از باسابقه‌ترین تولیدکنندگان خودروهای تجاری کشور اظهار کرد: «این شرکت از سال ۱۳۹۷ با چالش‌هایی ناشی از شرایط تحریمی مواجه بوده و ایدرو نسبت به این مسائل و آثار آن بر فعالیت شرکت آگاهی دارد.»

وی با تأکید بر نقش ایدرو در حمایت از نگاه‌های صنعتی و تولیدی افزود: «با توجه به سهامداری ایدرو در گروه سایپا و جایگاه سایپادیزل در این مجموعه، حمایت از این شرکت با هدف استمرار تولید، حفظ اشتغال پایدار و تقویت ظرفیت‌های صنعتی آن در دستور کار قرار خواهد داشت.»

پیگیری يك موضوع Follow up

۶۶۸ میلیون لیتر بنزین در ۵ روز مصرف شد



«به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران به نقل از خبرنگار شانا، مجموع مصرف بنزین در اواسط مرداد امسال (۱۲ تا ۱۶ مرداد) حدود ۶۶۸ میلیون لیتر بوده است که تصویر روشنی از رفتار تقاضا در شبکه توزیع سوخت کشور ارائه می‌دهد. بررسی دقیق این ارقام نشان‌دهنده آن است که با وجود نوسان‌های روزانه، مصرف سوخت همچنان در سطوحی قرار دارد که مدیریت آن نیازمند توجه ویژه است.

براساس آمار ارائه‌شده از سوی شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی ایران، در روز ۱۲ مرداد، میزان مصرف بنزین به ۱۴۰ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر رسید که بالاترین رقم در این بازه زمانی به‌شمار می‌رود. روز ۱۳ مرداد تقاضا با اندکی کاهش به ۱۳۱ میلیون و ۹۰۰ هزار لیتر رسید؛ اما ۱۴ مرداد بار دیگر شاهد افزایش مصرف و ثبت عدد ۱۳۷ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر بنزین بوده‌ایم. در ادامه این روند، ۱۵ مرداد مصرف بنزین کشور معادل ۱۳۵ میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر گزارش شد و در نهایت، در ۱۶ مرداد، میزان مصرف به ۱۲۲ میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر کاهش یافت. میانگین مصرف روزانه بنزین در این پنج روز بیش از ۱۳۳ میلیون لیتر با دامنه نوسان ۱۸ میلیون و ۴۰۰ هزار لیتر بوده است و بیشترین مقدار مصرف مربوط به دوشنبه، ۱۲ مرداد با رقم ۱۴۰ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر و کمترین مقدار مصرف در ۱۶ مرداد با رقم ۱۲۲ میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر ثبت شده است.

براساس آمار ارائه‌شده، مصرف بنزین حتی در روزهایی که با کاهش تقاضا همراه بوده، بازهم عدد قابل توجهی است. مصرف بنزین در بیشتر روزهای این بازه زمانی به بیش از ۱۳۰ میلیون لیتر می‌رسد که به‌خوبی بیانگر شدت مصرف سوخت در کشور است. درواقع، نوسان‌هایی که بین ۱۲۲ تا ۱۴۰ میلیون لیتر در روز رخ می‌دهد، تنها بخشی از ماهیت مصرف را نشان می‌دهد؛ اما اصل ماجرا فشاری است که به‌صورت مستمر بر زنجیره تولید و توزیع سوخت وارد می‌شود. در نهایت، داده‌های ثبت‌شده در نیمه مرداد یک بار دیگر تأکید می‌کند که مدیریت پایداری انرژی کشور، تنها با همراهی در اصلاح الگوی مصرف و توسعه زیرساخت‌های مرتبط امکان‌پذیر خواهد بود تا شبکه توزیع سوخت بتواند با کمترین چالش، پاسخگوی نیازهای کشور باشد.

نگاه View

تکرار استراتژی پوپولیستی؛ این بار به نام بنزین!

«جواد علینژاد، رئیس کمیته کیفیت و تعالی انجمن قطعه‌سازان کشور با انتقاد از رویکردهای مطرح‌شده درباره مصرف بنزین گفت: «باز هم یک استراتژی قدیمی در حال تکرار است: به جای پاسخ‌گویی درباره ساختاری ساختاری سوخت و سیاست‌گذاری‌های اشتباه، انگشت اتهام صرفاً به سمت خودرو و مصرف‌کننده گرفته می‌شود تا با دادن آدرس غلط، مجدداً علل اصلی مساله پوشانده شود



وی افزود: «تردید نیست که خودروهای فرسوده و پرمصرف، مصرف بنزین را افزایش می‌دهند؛ اما سوال اصلی این است که چه کسی طی دهه‌ها، سیاست تولید و مدیریت خودرو، واردات، توسعه حمل‌ونقل عمومی و سرمایه‌گذاری در صنعت انرژی را تعیین کرده است؟»

علینژاد ادامه داد: «وقتی شهروند ناچار است گاه برای تأمین معاش، از خودرو شخصی استفاده کند و حمل‌ونقل عمومی مناسب نیز در اختیارش نیست، نمی‌توان تمام مشکل را به «مصرف بالای مردم» تقلیل داد.»

رئیس کمیته کیفیت و تعالی انجمن قطعه‌سازان کشور تأکید کرد: «خودرو فقط بخشی از مساله است؛ ناترازی سوخت، پیش از آن که مشکل خودرو باشد، مساله حکمرانی است.»

وی تصریح کرد: «تبدیل یک پحران پیچیده ساختاری به توصیه‌های ساده و قرار دادن افسکار عمومی در برابر خودروسازی به‌عنوان صنعتی که ده‌ها سال است اصلاح جدی نشده، همان استراتژی پوپولیستی قدیمی است: انتقال مسئولیت از سیاست‌گذار به خودروساز و مصرف‌کننده.»

علینژاد در پایان پرسید: «آیا در خصوص صنعت خودرو، وقت آن نرسیده است که به‌جای مقصرسازی و راه‌حل‌های مقطعی، یک برنامه بلندمدت، کارآمد و قابل‌سنجش برای اصلاح این صنعت تعریف کنیم و دست از ابزار کردن این صنعت برای پوشاندن ناکارآمدی‌های کلان برداریم؟»

زاپاس

Spare Tire

اجرای برنامه ضربتی کاهش مصرف سوخت توسط خودروسازان



وی همچنین تصریح کرده است: «در شرایطی که دولت و مردم هزینه سنگین ناترازی بنزین را پرداخت می‌کنند، نمی‌توان از خودروسازان صرفاً انتظار افزایش تولید داشت و نسبت به مسئولیت آنان در کاهش مصرف سوخت بی‌تفاوت بود.» بر این اساس، قیصری با استناد به تبصره (۲) ماده (۶) قانون ساماندهی صنعت خودرو و ماده (۴۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت پیشنهاد کرده

در دستور کار فوری وزارت صمت قرار گیرد. قیصری در این نامه تأکید کرده است: «بخش قابل توجهی از ناترازی بنزین صرفاً ناشی از افزایش تعداد خودروها نیست؛ بلکه مصرف بالای خودروهای تولید داخل، ضعف استانداردهای مصرف سوخت و عدم استفاده کافی از ظرفیت‌های فنی برای بهینه‌سازی خودروهای در حال تردد نیز سهم قابل توجهی در افزایش مصرف دارد.»

«به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از خانه ملت، زینب قیصری، عضو هیات‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس در نامه‌ای به سیدمحمدتابیک، وزیر صنعت، معدن و تجارت از وی خواست با توجه به تشدید ناترازی بنزین در کشور، رشد مستمر مصرف سوخت و تحمیل هزینه‌های سنگین تأمین بنزین به منابع کشور، مدیریت تقاضا در این بخش و کاهش مصرف سوخت

است وزارت صمت با ابلاغ یک برنامه ضربتی و عملیاتی، خودروسازان را مکلف کند برای محصولات تولیدی خود، به‌ویژه خودروهای پرمصرف، طرح‌های فنی و موثر از جمله تنظیم و بهینه‌سازی موتور، به‌روزرسانی ECU، اصلاح و تنظیم سیستم سوخت‌رسانی و سایر اقدامات موثر بر کاهش مصرف سوخت را از طریق شبکه خدمات پس از فروش و حتی‌المقدور به‌صورت رایگان اجرا کنند.



اعتراف «مرسدس بنز» به زیاده روی در حذف دکمه های فیزیکی کابین



«مرسدس بنز پس از سال ها حرکت به سمت کابین های کاملاً دیجیتال، حالا اعتراف می کند که در حذف دکمه های فیزیکی زیاده روی کرده است. مدیر عامل شرکت، اولاکالنیوس در گفت و گو با «اتوکار» تأیید کرده که صنعت خودرو «کمی از مشتری فاصله گرفته» و گاهی «فناوری را فقط برای فناوری» به کار گرفته است. مرسدس طی سال های اخیر با معرفی MBUX و Hyperscreen و Superscreen، داشبوردهایی ساخت که تقریباً تمام سطح آن ها را نمایشگرهای بزرگ تشکیل می دادند؛ و یک ردی که به طور طبیعی به حذف گسترده دکمه ها منجر شد و بسیاری از مشتریان آن را استقبال نکردند. کالنیوس می گوید این شرکت زمان زیادی را صرف طراحی رابط های کاربری می کند تا استفاده از آن ها برای «یک کودک پنج ساله یا یک عضو هیات مدیره مرسدس» ساده باشد؛ اما حالا زمان بازنگری فرا رسیده است. مرسدس

پیش تر کنترل های فیزیکی روی فرمان را باز گردانده و کالنیوس وعده داده دکمه ها در بخش هایی که «منطقی باشند» دوباره به کابین برمی گردند. با این حال، او تأکید می کند که این تغییر به معنای پایان «رقابت بر سر اندازه صفحه نمایش» نیست. کالنیوس می گوید: «نمی دانم به اوج صفحه رسیدیم یا نه، اما قطعاً در کمبود دکمه هستیم.» مرسدس تنها خودرو سازی نیست که به ارزش دکمه های واقعی پی برده است؛ فراری نیز اعلام کرده که به دلیل هزینه کمتر دکمه های لمسی، استفاده از آن ها افزایش یافته؛ اما این شرکت نیز قصد دارد کنترل های فیزیکی بیشتری را باز گرداند. هیوندای و فولکس واگن نیز مسیر مشابهی را دنبال می کنند و به تدریج از کابین های تمام لمسی فاصله می گیرند. با این حال، بازگشت دکمه ها به تنهایی تضمین کننده تجربه بهتر نیست.

ویژه ها

تورم سالانه تولید کنندگان صنعتی به ۷۰.۹ درصد رسید



بر اساس گزارش مرکز آمار ایران، در فصل بهار امسال شاخص قیمت تولید کننده بخش صنعت ۶۰۵.۳ است که نسبت به فصل قبل از آن (تورم فصلی) ۳۶.۲ درصد افزایش، نسبت به فصل مشابه سال قبل (تورم نقطه به نقطه) ۱۰۹ درصد افزایش و در چهار فصل منتهی به فصل جاری نسبت به دوره مشابه سال قبل (تورم سالانه) ۷۰.۹ درصد رشد داشته است. همچنین در فصل بهار ۱۴۰۵، در صد تغییرات شاخص قیمت تولید کننده بخش صنعت در چهار فصل منتهی به این فصل نسبت به دوره مشابه در سال قبل، ۷۰.۹ درصد است که در مقایسه با همین اطلاع در فصل قبل (۵۱.۸ درصد)، ۱۹.۱ واحد درصد بالا رفته است.

دیگه چه خبر؟

اعمال محدودیت تردد خودروهای فرسوده منوط به تولید خودروهای اقتصادی



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با انتقاد از زمان اجرای قانون برای خروج خودروهای فرسوده از چرخه تردد گفت: «دولت باید برای اجرای این قانون ابتدا میزان تولید خودرو به خصوص خودروهای اقتصادی را در کشور افزایش دهد تا امکان جایگزینی خودروهای فرسوده با نو باشد تا بتوان از مالکان این خودروها حمایت کرد.» مصطفی طاهری در واکنش به ابلاغ قوانین جدید مبنی بر محدودیت تردد و سوخت رسانی به خودروهای فرسوده گفت: «همه آرزو داریم که در کشور خودروهای با قدمت بالای ۲۰ سال تردد نکنند؛ چرا که هم باعث آلودگی هوا می شوند و هم مصرف سوخت بالایی دارند؛ اما معتقدیم شرایط کنونی کشور برای ابلاغ این بخشنامه مناسب نیست.»

توئیترا

اولویت بندی دقیق برای تخصیص ارز به واردات مواد اولیه تولید



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با اشاره به محدودیت منابع ارزی گفت: «با توجه به افزایش ثبت سفارش ها و محدودیت منابع، تخصیص ارز باید با اولویت بندی دقیق انجام شود تا مواد اولیه و کالاهای اساسی مورد نیاز تولید در اولویت قرار گرفته و از ظرفیت موجود ارزی برای حفظ و تداوم تولید به بهترین شکل استفاده شود.» بهنام رضوانی با بیان این که منابع ارزی کشور محدود است، افزود: «بانک مرکزی نسبت به سال گذشته ارز کمتری در اختیار بخش صنعت قرار می دهد و در مقابل، میزان ثبت سفارش ها نیز افزایش یافته؛ بنابراین لازم است تخصیص ارز بر اساس اولویت های مشخص و با هدف حمایت از تولید انجام شود.»

خودروهای وارداتی و چالش خدمات پس از فروش



«خودرو را می توان یک روزه وارد کرد؛ اما خدمات پس از فروش را نمی توان یک شبیه ساخت با توسعه واردات خودرو در مناطق آزاد و افزایش تعداد شرکت های وارد کننده، یک نگرانی جدی در حال شکل گیری است؛ نگرانی ای که شاید امروز چندان دیده نشود، اما در سال های آینده می تواند به یکی از چالش های اصلی مصرف کنندگان تبدیل شود اگر وارد کننده فردا نباشد، چه کسی پاسخگوی مشتری خواهد بود؟

ورود بازیگران جدید به بازار خودرو ذاتاً اتفاق بدی نیست. واردات می تواند رقابت، تنوع محصول و حق انتخاب مشتری را افزایش دهد. مساله از جایی شروع می شود که سرعت واردات از سرعت ایجاد زیرساخت های خدمات پس از فروش بیشتر باشد در بیش از ۱۵ سال فعالیت در صنعت خودرو، بارها دیده ام که موفقیت یک محصول فقط به قیمت و امکانات آن وابسته نیست؛ چند سال بعد، قطعه، تعمیرکار متخصص و خدمات پس از فروش تعیین می کنند که مشتری از خرید خود راضی است یا خیر

حال تصور کنیم هزاران خودرو در مناطق آزاد وارد و فروخته شوند، اما برای آن ها شبکه منسجم خدمات، قطعات یدکی و سازوکار مشخص گارانتی وجود نداشته باشد. اگر شرکت وارد کننده فعالیت خود را متوقف کند، تکلیف مشتری چیست؟

این پرسش ها باید قبل از فروش خودرو پاسخ داده شوند، نه بعد از ایجاد مشکل

صنعت خودرو یکی از بزرگ ترین زنجیره های اقتصادی کشور است و نمی توان سیاست آن را صرفاً با تصمیمات مقطعی مدیریت کرد

چرا برای صنعت خودرو یک نقشه راه حداقل ۵ تا ۱۰ ساله نداریم که در آن تکلیف واردات، تولید، خدمات پس از فروش، قطعات و حقوق مصرف کننده مشخص باشد؟

اگر محدودیت های ارزی، یکی از دلایل محدودیت واردات در سرزمین اصلی است باید پرسید: آیا ارز وارد کننده در منطقه آزاد با ارز وارد کننده در سرزمین اصلی تفاوتی دارد؟

و اگر واردات آزادتر می شود، آیا اثر آن بر تولید کنندگان داخلی و زنجیره قطعه سازی نیز به طور دقیق بررسی شده است؟

این ها به معنای مخالفت با واردات نیست؛ بلکه به معنای ضرورت سیاست گذاری یکپارچه است

پلت فرم PS1 چگونه سبد محصولات کرمان موتور را متحول می کند؟

استراتژی جدید «کرمان موتور» در توسعه محصولات



زمانی مشخص می شود که یک پلت فرم مشترک بتواند پایه توسعه چند محصول مختلف قرار گیرد. به بیان دیگر در صنعت خودرو ارزش یک پلت فرم زمانی افزایش پیدا می کند که بتوان محصولات متنوعی را بر اساس آن طراحی و تولید کرد. در این مدل، بخشی از دانش مهندسی، فرآیندهای تولید، قطعات و زیرساخت های فنی میان محصولات مشترک می شود. نتیجه می تواند کاهش زمان توسعه مدل های جدید و استفاده موثرتر از سرمایه گذاری هایی باشد که پیش تر برای ایجاد پلت فرم انجام شده است. این موضوع

برای کرمان موتور از منظر زنجیره تأمین نیز اهمیت دارد. هر چه میزان اشتراک قطعات و مجموعه های فنی میان محصولات یک خانواده بیشتر باشد، مدیریت تأمین و برنامه ریزی تولید می تواند ساده تر شود. چنین ساختاری همچنین می تواند ریسک وابستگی تولید به یک محصول را کاهش دهد؛ زیرا در صورت شکل گیری چند مدل روی یک معماری مشترک، ظرفیت تولید و زنجیره تأمین تنها به عملکرد یک خودرو وابسته نخواهد بود. از سوی دیگر، این موضوع به کرمان موتور امکان می دهد تنوع سبد خود را بدون ایجاد مجموعه ای از زیرساخت های کاملاً جداگانه افزایش دهد. این یعنی شرکت می تواند در صورت موفقیت PS1، محصولات جدیدی را با تفاوت در طراحی، کلاس بدنه، سطح تجهیزات یا بازار هدف توسعه دهد؛ در حالی که بخشی از پایه فنی آن ها مشترک باقی می ماند. چنین انعطافی در بازاری که سلیقه مشتریان و شرایط رقابتی به سرعت تغییر می کند، یک مزیت مهم محسوب می شود. مزیت دیگر این رویکرد می تواند افزایش عمق داخلی سازی در طول زمان باشد. زمانی که یک پلت فرم در چند محصول مورد استفاده قرار می گیرد، حجم تقاضا برای قطعات و مجموعه های مشترک نیز افزایش می یابد و همین موضوع می تواند انگیزه بیشتری برای توسعه تأمین کنندگان داخلی ایجاد کند. از این منظر، PS1 را می توان نوعی سرمایه گذاری بلندمدت دید که ارزش آن با هر محصول جدید افزایش پیدا می کند. اگر یک پلت فرم تنها در یک خودرو استفاده شود، هزینه های توسعه آن عمدتاً به همان محصول وابسته است؛ اما با اضافه شدن مدل های دیگر، هزینه و دانش ایجاد شده میان محصولات بیشتری تقسیم می شود و بازده سرمایه گذاری افزایش پیدا می کند.



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«آمار تولید خودرو در چهار ماه نخست سال ۱۴۰۵ را می توان فراتر از یک گزارش آماری درباره تیراژ خودروها بررسی کرد. افزایش تولید KMC Eagle در کنار ثبت نخستین دستگاه های KMC Shadow، نشانه ای از تغییری مهم تر در مسیر محصول کرمان موتور است؛ تغییری که این پرسش را مطرح می کند که آیا این شرکت در حال حرکت از تولید محصولات منفرد به سمت شکل دهی یک خانواده محصول بر پایه پلت فرم اختصاصی PS1 است؟ بر اساس آمار وزارت صنعت، معدن و تجارت تا پایان تیرماه، کرمان موتور و خودروسازان به مجموع ۷ هزار و ۹۱۸ دستگاه خودرو سواری تولید کرده اند. در این میان، ۴ هزار و ۶۵۹ دستگاه سهم KMC Eagle بوده و این خودرو بیش از ۵۸ درصد از مجموع تولید دو مجموعه را به خود اختصاص داده است. تولید Eagle در تیرماه نیز به یک هزار و ۷۷۱ دستگاه رسیده که بالاترین تیراژ ماهانه این خودرو در چهار ماه نخست سال محسوب می شود. اما در کنار رشد Eagle، ورود KMC Shadow به آمار تولید اهمیت دیگری دارد. این هاچ بک تا پایان تیرماه ۱۰ دستگاه تولید داشته است؛ رقمی که از منظر استراتژی محصول اهمیت دارد. Shadow نیز بر پایه پلت فرم PS1 توسعه یافته و ثبت نخستین تولید آن نشان می دهد این پلت فرم در حال استفاده برای بیش از یک محصول است. اهمیت این موضوع در صنعت خودرو

اینفوگرافشی

Infography

رشد درآمد شرکت «پارس فنر» در چهار ماه نخست سال جاری

درآمد تیرماه

۱۱۴

میلیارد تومان



شرکت پارس فنر

(بهای نامی)

میزان افزایش

۵۴

درصد

میزان درآمد چهار ماهه

۴۸۱

میلیارد تومان

شرکت «پارس فنر» در چهار ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۴۸۱ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چپ تلند؟

رونق خرید لوازم یدکی استوک

«هم زمان با افزایش گرایش به تعمیر، بازار قطعات استوک نیز رونق بیشتری گرفته است. قطعات استوک، قطعات دست دومی هستند که از خودروهای تصادفی، خودروهای از رده خارج یا نمونه های اوراقی جدا می شوند و پس از بررسی و گاهی بازسازی، دوباره به بازار بازمی گردند. این بخش از بازار به ویژه برای خودروهای وارداتی و مونتاژی که قطعات نو آن ها گران یا کمیاب است، اهمیت بیشتری پیدا کرده است.

چرا؟

پای قیمت در میان است

«برای بسیاری از مالکان خودرو، خرید قطعه استوک به دلیل قیمت پایین تر، یک راه حل عملی است. در برخی موارد، یک قطعه استوک اصلی که از خودرو سالم باز شده، می تواند از نظر کیفیت ساخت و دوام، انتخاب قابل قبولی باشد؛ به خصوص در قطعات بدنه، ترمیم داخلی، چراغ ها، آینه ها، برخی تجهیزات جانبی و اجزایی که استهلاک بالایی ندارند. همچنین در خودروهای خاص، قطعه استوک ممکن است سریع تر از نمونه نودر دسترس باشد.

برای چه؟

استفاده از لوازم یدکی استوک همراه با ریسک است

«با این حال، بازار استوک نیازمند دقت بیشتری است. سلامت واقعی قطعه، سابقه استفاده، میزان کارکرد، آسیب های پنهان و امکان نصب و آزمایش، مواردی هستند که باید پیش از خرید بررسی شوند. قطعات برقی و الکترونیکی، تجهیزات موتور، اجزای گیربکس و قطعاتی که عمر مصرفی مشخصی دارند، ممکن است در ظاهر سالم به نظر برسند اما عمر مفید محدودی داشته باشند. به همین دلیل، خرید این دسته از قطعات بدون نظر تعمیرکار مطمئن یا بدون دریافت مهلت تست، می تواند ریسک هزینه دوباره را افزایش دهد.



سگمنت خارج شده است و فقط احتمال بازگشت یک استیشن میان سایز در سال ۲۰۲۸ مطرح است. آئودی پیش تر تایید کرده که A۶ آلرود جدید را به آمریکا می آورد و این مدل می تواند «نو کوپه یخ» باشد؛ یعنی آغاز ورود چند استیشن دیگر به بازار آمریکا. فیلیپ پراک، معاون ارشد محصول آئودی آمریکا در گفت و گو با «روداند ترگ» گفته: «ما بر نداشتن نیستم که فقط چند SUV و دو سدان داشته باشد؛ ما می خواهیم مرزها را جابه جاکنیم و برای علاقه مندان خودرو محصول ویژه ارائه دهیم.» او تأکید کرده آئودی «به دنبال فرصت هاست» و بررسی می کند کدام استیشن ها می توانند برای بازار آمریکا «معقول» باشند. از میان گزینها، A۵ آوانت به دلیل سابقه عرضه A۴ آوانت در آمریکا، انتخابی طبیعی به نظر می رسد و نسخه های S۵ یا RS۵ آوانت نیز می توانند «پلهای میان RS و مدل های ارزان تر» باشند.

آئودی پس از موفقیت RS۶ آوانت در بازار آمریکا، حالا به طور جدی بررسی می کند که کدام یک از استیشن های اروپایی آن می توانند گزینه بعدی برای ورود به این بازار باشند. این موضوع را گزارش از استیشن های اروپایی آن می گوید آئودی «در حال بررسی آوردن استیشن های بیشتر به آمریکا» است. در اروپا، خانواده آوانت گسترده است: از S۵ و RS۵ آوانت گرفته تا A۶ آوانت etron که همگی می توانند نامزد ورود به بازار آمریکا باشند. اما تصمیم نهایی کاملاً به فروش بستگی دارد و آئودی تأکید کرده هر انتخابی باید «توجه تجاری» داشته باشد. بازار آمریکا طی دهه های استیشن ها فاصله گرفته بود؛ اما اکنون نشانه های یک بازگشت کوچک دیده می شود. بامو M۵ تورینگ برای نخستین بار وارد آمریکا شده؛ مرسدس نیز E۴۵۰ آل ترین و E۵۲ هیبرید را عرضه می کند؛ هرچند ولووا از این

«آئودی» به دنبال گسترش خانواده استیشن هادر آمریکا



«آماروک W۶۰۰»: اسپرت ترین پیکاپ فولکس واگن



فولکس واگن با معرفی آماروک W۶۰۰ در استرالیا، نسخه ای کاملاً متفاوت از وانت مشترک خود با فورد رنجر ارائه کرده است؛ مدلی که برخلاف رنجر، برای جاده و عملکرد اسپرت توسعه یافته و با وجود حفظ موتور استاندارد، قیمتی بالاتر از رنجر رنجر دارد. این نسخه که توسط شرکت مهندسی Walkinshaw توسعه یافته، با قیمت پایه ۹۱ هزار و ۹۹۰ دلار استرالیا عرضه می شود؛ رقمی که آن را به یکی از گران ترین وانت های میان سایز بازار تبدیل می کند. فولکس واگن اعلام کرده نخستین تحویل ها از سپتامبر آغاز می شود و این مدل حتی از رقبای محلی مانند میتسوبیشی تربتون ریدر و نیسان ناوا Pro ۴X نیز گران تر است. آماروک W۶۰۰ همچنین از رنجر رنجر که با قیمت ۹۰ هزار و ۶۹۰ دلار استرالیا عرضه می شود، عبور کرده است. در بخش فنی، W۶۰۰ برخلاف انتظار هیچ ارتقای موتوری دریافت نکرده و همان پیشران ۲ لیتری V۶ توربو دیزل ۲۴۷ اسب بخاری را حفظ کرده است؛ موتوری که از طریق گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک و سیستم چهار چرخ محرک، ۶۰۰ نیوتون متر گشتاور ارائه می دهد. این یعنی W۶۰۰ از نظر قدرت، فاصله قابل توجهی با رنجر ۳۹۲ اسب بخاری دارد. اما جایی که W۶۰۰ می درخشد، مهندسی شاسی است.

مینی ون ها دوباره در کانون توجه خودروسازان قرار گرفته اند؛

تغییر سلیقه در بازار خودرو متناسب با نیاز روز



سپید سیواشی

s.siavashi@autoworld.ir

سال ها بود که مینی ون ها در فرهنگ خودرویی آمریکا و اروپا به عنوان نماد «تسلیم شدن به زندگی خانوادگی» شناخته می شدند؛ وسیله ای که نسل های جوان تر آن را با شوخی و تمسخر همراه می کردند. اما حالا همان نسل، یعنی میلینال ها، در حال باز نویسی این روایت هستند. گزارش تازه «Carscoops» نشان می دهد گروهی که زمانی مینی ون را «غیر جذاب» می دانست، امروز با سرعتی بی سابقه به سمت خرید آن رفته و بازار این سگمنت را دوباره زنده کرده است. فروش مینی ون ها در سال ۲۰۲۵، ۲۱ درصد رشد داشته و به حدود ۴۰۰ هزار دستگاه رسیده است؛ رشدی که نشان می دهد نگاه مصرف کنندگان به این کلاس خودرو در حال تغییر جدی است. در واقع، چیزی که تغییر کرده خود مینی ون نیست؛ بلکه نسل خریداران است. میلینال ها که اکنون در سنین ۳۰ تا ۴۵ سال قرار دارند، وارد مرحله ای از زندگی شده اند که کاربرد sliding door، کابین های بزرگ، صندلی های انعطاف پذیر و امکاناتی مثل جاروبرقی داخلی، بیش از هر زمان دیگری برایشان معنا پیدا می کند. این خودروها نه تنها فضای بیشتر و راحتی بهتر ارائه می دهند، بلکه از نظر قیمت نیز نسبت به SUV های سه در پیچیده حدود ۴ هزار دلار ارزان تر هستند. این تغییر نگرش، حتی به دنیای خودروهای کلاسیک نیز رسیده و مدل هایی مانند رنو اسپیس و تویوتا پریویا در رویدادهای کلکسیونی

دیده می شوند. حالا مینی ون ها دوباره در مرکز توجه قرار گرفته اند؛ نه به عنوان نماد گذشته، بلکه به عنوان انتخابی منطقی برای خانواده های امروز

فروش مینی ون ها رو به افزایش است

نسلی که سال ها مینی ون را نماد «بی کلاسی والدین» می دانست، حالا دوباره به سراغ همان خودروهایی رفته که زمانی سوژه تمسخرشان بود. همان جوانانی که در دهه های گذشته با دیدن درهای کشویی و کابین های جادار این خودروها اخم می کردند، امروز در مقام والدین، کشف کرده اند که مینی ون ها دقیقاً همان چیزی هستند که زندگی خانوادگی را ساده تر می کند. این تغییر نگرش، به گفته Carscoops، آن قدر جدی است که حتی طرفداران خودروهای کلاسیک نیز به جمع علاقه مندان مینی ون ها پیوسته اند. آمارها

درهای کشویی ای که بچه ها خودشان باز می کنند، بسیار مفیدتر از خیال پردازی درباره سفرهای خیالی به موب است. مینی ون های امروزی نیز با امکاناتی وارد میدان شده اند که کار را برای خانواده ها آسان تر می کند: کابین های عظیم، صندلی های انعطاف پذیر، نمایشگرهای بزرگ، پیشرانهای هیبریدی و تعداد زیادی جای لیوان که برای یک تیم بیسبال نوجوان کافی است. برخی مدل ها حتی جاروبرقی داخلی دارند تا با هر بار ریخت و پاش کودکان، والدین مجبور نباشند به کارواش مراجعه کنند. Carscoops می نویسد اگر خانواده هایی که امروز سراغ SUV می روند، فقط چند ساعت در یک مینی ون مدرن مثل تویوتا سینا یا کرایسلر پاسیفیکا وقت بگذرانند، احتمالاً نظرشان کاملاً عوض می شود؛ زیرا این خودروها زندگی روزمره را به طرز محسوس ساده تر می کنند

نشان می دهد این تغییر فقط یک موج احساسی نیست؛ بلکه یک بازگشت واقعی به بازار است. فروش مینی ون ها در سال ۲۰۲۵، ۲۱ درصد رشد داشته و به حدود ۴۰۰ هزار دستگاه رسیده است. در این میان، تویوتا سینا عملکردی درخشان داشته و فروش آن ۳۵ درصد افزایش یافته؛ در حالی که هر خودرو به طور میانگین تنها ۱۸ روز در پارکینگ نمایندگی ها پارک می شود و سریع تر از بسیاری از SUV ها فروش می رود. اما آنچه تغییر کرده، خود مینی ون نیست؛ در واقع سلیقه خریداران تغییر کرده است. نسل میلینال ها «متولدین ۱۹۸۱ تا ۱۹۹۶» اکنون در سنین ۳۰ تا ۴۵ سال قرار دارند و وارد مرحله ای شده اند که «کاربرد» بیش از «ظاهر» اهمیت دارد. همان نسل که زمانی رویای سفرهای آفرودی با SUV های سه در پیچیده را در سر داشت، حالا به این نتیجه رسیده که

فراری «12Cilindri» هاردکور؛ نهایت قدرت و عملکرد

در دور ۹،۲۵۰ و ۵۰۰ پوند فوت گشتاور در دور ۷،۲۵۰ تولید می کند؛ بدون توربو و بدون هیبرید، کاملاً خالص و سنتی. اما نسخه هاردکور احتمالاً این ارقام را پشت سر می گذارد. فراری در گذشته با Competizione ۸۱۲ حدود ۳۰ اسب بخار به قدرت نسخه استاندارد افزوده بود؛ بنابراین رسیدن به ۸۵۰ اسب بخار و حتی نزدیک شدن به ردلاین ۱۰ هزار دور در این مدل جدید دور از ذهن نیست. اما شاید جذاب ترین بخش ماجرا، احتمال اضافه شدن سه پدال باشد. فراری اخیراً برای نسخه محدود 12Cilindri Manuale یک سیستم «دستی شبیه سازی شده» توسعه داده است؛ سیستمی که در ظاهر یک کلاچ واقعی و یک شیفت ریت دار کلاسیک دارد؛ اما در باطن همچنان از گیربکس ۸ سرعته دو کلاچ استفاده می کند.

فراری در حال آزمایش نسخه ای هاردکور از 12Cilindri است؛ مدلی که به نظر می رسد همان مسیر تاریخی GTO.F۱۲tdf۵۹۹ و Competizione ۸۱۲ را دنبال می کند و همه چیز را یک درجه تندتر می سازد. تصاویر جاسوسی ثبت شده در نزدیکی مارانلو نشان می دهد این نمونه آزمایشی با وجود ظاهر نسبتاً آرام، تغییرات مهمی در بخش آیرودینامیک دارد. در نمای جلو، کاناردهای جدید روی سپر دیده می شود که وظیفه مدیریت جریان هوا و افزایش داون فورس محور جلو را برعهده دارند. در عقب نیز یک داکتیل اسپویلر بزرگ تر نصب شده که پروفایل خودرو را تهاجمی تر کرده، بدون آن که ظاهر آن را شبیه یک خودرو مسابقه GT۳ کند. فراری 12Cilindri استاندارد با موتور ۶.۵ لیتری ۷۱۲ تنفس طبیعی، ۸۱۹ اسب بخار قدرت



خبر News

استقبال از مینی ون ها رو به افزایش است

یکی از قانع کننده ترین دلایل برای بازگشت مینی ون ها، مباحث مالی است. داده های Cars.com نشان می دهد مینی ون ها به طور متوسط ۴ هزار دلار ارزان تر از SUV های سه در پیچ مشابه هستند. این اختلاف در زمانی که قیمت خودروها به شدت افزایش یافته، برای خانواده ها اهمیت زیادی دارد. در ماه ژوئن، میانگین قیمت معامله مینی ون ها ۴۸ هزار و ۹۰۸ دلار بوده؛ رقمی که تنها کمتر از میانگین صنعت یعنی ۴۹ هزار و ۷۵۸ دلار است، بلکه فاصله ای چشمگیر با SUV های فول سایز نزدیک به ۸۰ هزار دلار دارد. ترکیب کاربرد دوباره کشف شده و ارزش اقتصادی باعث شده تصویر قدیمی «فوتبال بردن بچه ها» کم کم رنگ ببازد و جای خود را به یک انتخاب منطقی و حتی جذاب بدهد.



برخی مالکان نیز با افتخار این تغییر را نمایش می دهند. شبکه های اجتماعی پر شده از ویدئوهایی که در آن صاحبان مینی ون ها، کابین های بزرگ و شبیه سالن نشیمن خودروهای شان را معرفی می کنند و انعطاف پذیری صندلی ها را به رخ می کشند. این موج علاقه فقط به خودروهای صفر کیلومتر محدود نیست؛ بازار کلکسیونی نیز نشانه هایی از احیای مینی ون ها بروز داده است. در جشنواره Festival of the Unexceptional در بریتانیا که به بزرگداشت خودروهای «معمولی دوست داشتنی» اختصاص دارد، یک رنو اسپیس در میان خودروهای منتخب قرار گرفت. حتی بهتر از آن، یک تویوتا پریویا مدل ۱۹۹۲ با رنگ شرابی توانست رتبه دوم را کسب کند و تنها از یک فولکس واگن پولو ۲۰۰۱ شکست خورد. این اتفاقات نشان می دهد مینی ون ها نه تنها در بازار امروز دوباره محبوب شده اند، بلکه در نگاه علاقه مندان خودرو نیز جایگاهی تازه پیدا کرده اند. نسلی که زمانی این خودروها را «غیر جذاب» می دانست، حالا با واقعیت های زندگی بزرگسالی روبه رو شده و دریافته است که فضا، راحتی، قیمت مناسب و کارایی چیزهایی هستند که هیچ شوخی اینترنتی نمی تواند جای آن ها را بگیرد



«مزد ۳» سدان اسپرت با کابین پریمیم

«مزد ۳» مدل ۲۰۲۶ همچنان یکی از متفاوت‌ترین سدان‌های کامپکت بازار آمریکا محسوب می‌شود؛ خودرویی که طراحی مینیمال و خطوط نرم بدنه را با شخصیت اسپرت ترکیب کرده‌است. جلوپنجره بزرگ مزدا، چراغ‌های LED، پارک و فرم کشیده بدنه، ظاهری نزدیک به خودروهای گران‌تر ایجاد کرده‌اند. در تیپ‌های بالاتر، رینگ‌های ۱۸ اینچی و جزئیات ظاهری اختصاصی نیز ارائه می‌شود. کابین مزدا ۳ با متر یال با کیفیت و طراحی ساده اما لوکس شکل گرفته‌است. بسته به تیپ، امکاناتی مانند صندلی راننده برقی با حافظه، گرم‌کن صندلی‌های جلو، سانروف،

تهویه دو کاناله و سیستم صوتی Bose با ۱۲ بلندگو ارائه می‌شود. نمایشگر مرکزی و مجموعه تجهیزات ارتباطی نیز در نسخه‌های مختلف قابل دسترسی هستند. در بخش فنی، نسخه پایه از موتور ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر SKYACTIV-G با ۱۸۶ اسببخار قدرت و حدود ۲۵۲ نیوتون‌متر گشتاور بهره می‌برد. نسخه ۲.۵ Turbo Premium Plus نیز تا ۲۵۰ اسببخار قدرت دارد و سیستم چهار چرخ محرک ACTIV AWD- برای آن استاندارد است. قیمت پایه سدان Mazda ۳ مدل ۲۰۲۶ در آمریکا ۲۴ هزار و ۶۵۰ دلار است.

ارتباط مستقیم بنزین یارانه‌ای با میزان استفاده از خودرو؛

بیش از نیمی از مردم خودرو ندارند



احسان ناصر یابی

e.naseri@autoworld.ir

«آمار توزیع خودرو میان خانوارهای ایرانی، از شکاف قابل توجه در مالکیت خودرو حکایت دارد؛ از ۲۷ میلیون خانوار، ۱۳.۵ میلیون خانوار فاقد خودرو هستند؛ در حالی که ۴ میلیون خانوار مالک ۱۶ میلیون دستگاه خودرو عنوان شده‌اند. این ترکیب، پرسش‌هایی درباره توزیع دارایی خودرویی و یارانه سوخت ایجاد می‌کند

بازار خودرو ایران در حالی سال‌هاست با معادلاتی همچون کمبود عرضه، افت قدرت خرید و رشد قیمت مواجه است که یک آمار تازه، زاویه دیگری از این بازار را پیش روی سیاست‌گذاران و فعالان اقتصادی قرار داده‌است. براساس آمار که عباس پازوکی، معاون ارتباطات و اطلاع‌رسانی دفتر معاون اول رئیس‌جمهور به نقل از یکی از استادان حاضر در جلسه بررسی وضعیت صنعت خودرو در شورای اقتصاد به ریاست محمدرضا عارف مطرح کرده، از مجموع ۲۷ میلیون خانوار ایرانی، ۱۳.۵ میلیون خانوار، معادل حدود ۵۵ میلیون نفر فاقد خودرو هستند؛ ۹.۵ میلیون خانوار تنها یک خودرو دارند و در مقابل، ۴ میلیون خانوار مالکیت ۱۶ میلیون خودرو را در اختیار دارند. البته این ارقام در شرایطی مطرح شده که سال مرجع و منبع آماری اولیه آن اعلام نشده‌است. با این حال، همین ترکیب آماری، پرسش مهمی در بازار خودرو ایجاد می‌کند: خودرو در ایران تا چه اندازه به‌صورت متوازن میان خانوارها توزیع شده‌است؟

آن چه در این آمار بیش از همه جلب توجه می‌کند، نه صرفاً تعداد خانوارهای فاقد خودرو، بلکه فاصله میان دو سر طیف مالکیت است. براساس روایت مطرح‌شده، نیمی از خانوارها خودرو ندارند؛ در حالی که در سوی دیگر، تنها ۴ میلیون خانوار صاحب ۱۶ میلیون دستگاه خودرو هستند. به این ترتیب، اگر ارقام مذکور را مبنای قرار دهیم، گروه اخیر به‌طور متوسط چهار خودرو به ازای هر خانوار در اختیار دارد. در میانه این دو گروه نیز ۹.۵ میلیون خانوار تنها یک خودرو دارند

البته این میانگین به معنای آن نیست که تمام ۴ میلیون خانوار دقیقاً چهار خودرو در اختیار دارند؛ بلکه صرفاً حاصل تقسیم ۱۶ میلیون دستگاه بر ۴ میلیون خانوار است. همچنین مشخص نیست این خودروها چه ترکیبی از خودروهای سواری، تجاری، قدیمی یا فعال و غیرفعال را شامل می‌شوند. از همین رو برای تفسیر دقیق‌تر این آمار، اطلاعاتی درباره ارزش خودروها، نوع خودرو، سن ناوگان و میزان استفاده از آن‌ها نیز ضروری است. باین

حال، با لحاظ این ملاحظات، ارقام مورد اشاره تصویری از تمرکز مالکیت خودرو ارائه می‌کنند؛ تصویری که می‌تواند بخشی از واقعیت بازار خودرو را توضیح دهد. بازاری که در آن تعداد زیادی از خانوارها اساساً فاقد خودرو هستند و در مقابل، بخش دیگری بیش از نیاز یک خانوار معمولی خودرو در اختیار دارد

اهمیت این آمار زمانی بیشتر می‌شود که خودرو را نه فقط یک کالای مصرفی، بلکه یکی از اقلام دارایی خانوار در نظر بگیریم. در چنین شرایطی، مالکیت چند خودرو می‌تواند به معنای برخورداری از دارایی‌هایی باشد که طی سال‌های اخیر افزایش قیمت قابل توجهی را تجربه کرده‌اند. در مقابل، خانواری که فاقد خودرو بوده، از رشد ارزش این دارایی بهره‌ای نبرده و برای ورود به بازار خودرو با هزینه‌ای به مراتب بالاتر مواجه شده‌است

البته از روی صرف تعداد خودرو نمی‌توان درباره سطح ثروت خانوارها قضاوت کرد. یک خانوار ممکن است چند خودرو ارزان‌قیمت و قدیمی داشته باشد و خانواری دیگر یک خودرو گران‌قیمت. بنابراین برای سنجش نابرابری واقعی، باید ارزش روز خودروهای متعلق به خانوارها نیز مشخص باشد. با این حال، تمرکز تعداد خودرو در دست گروهی محدود، حداقل نشان می‌دهد که توزیع «دارایی خودرویی» در کشور احتمالاً با توزیع جمعیت خانوارها یکسان نیست

این موضوع از منظر اقتصادی اهمیت زیادی دارد؛ چراکه خودرو در ایران طی سال‌های گذشته از یک وسیله صرفاً مصرفی فاصله گرفته و برای بخشی از جامعه به دارایی قابل معامله و حتی ابزار حفظ ارزش پول تبدیل شده‌است. در نتیجه، افزایش قیمت خودرو تنها به معنای گران‌تر

شدن هزینه حمل‌ونقل نیست؛ بلکه می‌تواند به افزایش ارزش دارایی مالکان نیز منجر شود. از همین زاویه، بخش دیگری از معادله به‌موضوع سوخت بازمی‌گردد. اگر آمار مطرح‌شده را بپذیریم، ۱۳.۵ میلیون خانوار اساساً خودرو ندارند؛ در حالی که گروهی از خانوارها چند خودرو در اختیار دارند. بنابراین نحوه توزیع یارانه سوخت نیز در کنار نحوه توزیع مالکیت خودرو اهمیت پیدا می‌کند

بنزین یارانه‌ای به‌طور مستقیم با میزان استفاده از خودرو ارتباط دارد. خانواری که خودرو ندارد، امکان مصرف مستقیم بنزین را ندارد؛ در مقابل، خانواری که چند خودرو در اختیار دارد، در صورت استفاده از آن‌ها، امکان مصرف سوخت بیشتری خواهد داشت. این موضوع به معنای آن نیست که تمام یارانه بنزین به خانوارهای پردرآمد می‌رسد یا خانوارهای فاقد خودرو الزاماً کم‌درآمد هستند، اما از منظر سیاست‌گذاری، یک سوال مهم را مطرح می‌کند: آیا شیوه فعلی تخصیص یارانه سوخت با الگوی مالکیت خودرو در کشور سازگار است؟

بدین ترتیب استناد به آمار مورد اشاره نشان می‌دهد که بررسی عدالت در یارانه سوخت را نمی‌توان از ساختار مالکیت خودرو جدا کرد. از سوی دیگر اما خانوارهای فاقد خودرو نیز لزوماً از هزینه‌های حمل‌ونقل مصون نیستند. این خانوارها ممکن است برای جابه‌جایی از تاکسی، تاکسی اینترنتی، حمل‌ونقل عمومی یا خودروهای متعلق به دیگران استفاده کنند و بخشی از هزینه سوخت را به‌صورت غیرمستقیم بپردازند.

ایری سخنگوی کمیسیون عمران مجلس:

سازوکار حل مشکل بیمه تکمیلی رانندگان ناوگان مسافری تعیین شد

امروز در جریان بررسی جزئیات ماده یک مورد ارزیابی قرار گرفت و در جلسات آتی کمیسیون، ابعاد و جوانب گوناگون آن به‌طور دقیق ارزیابی و نهایی می‌شود.

ایری در ادامه به دستور کار دوم نشست مذکور اشاره کرد و افزود: «دستور کار دوم کمیسیون پیرامون موضوع بیمه رانندگان بود که با حضور رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و نمایندگان صنف رانندگان مورد بررسی قرار گرفت. در این نشست ضمن تقدیر و قدرانی از اقدامات و تلاش‌های این قشر و حمتکش در ایام جنگ ۱۲ روزه و ۴۰ روزه با وجود مشکلات متعدد، بر لزوم حمایت از حقوق آن‌ها تاکید شد.»

این نماینده مردم در مجلس دوازدهم توضیح داد: «پیش‌تر مصوبه‌ای وجود داشته که براساس آن باید بیمه تکمیلی رانندگان و دارندگان کامیون‌ها انجام شود و شرکت «بیمه آسیا» نیز قرار است تعهدات این امر را بر عهده بگیرد. اما این شرکت بیمه برای ضمانت اجرایی اعلام کرده بود که حق بیمه باید از محل بارنامه و صورت وضعیت حمل اخذ شود.»

سخنگوی کمیسیون عمران در پایان خاطر نشان کرد: «عملیاتی شدن این مصوبه با تاخیر و موانعی همراه بود؛ ضمن این که در حوزه رانندگان ناوگان مسافری نیز مشکلاتی وجود دارد که مقرر شد چالش‌های مربوطه با همراهی سازمان راهداری و نمایندگان صنف برطرف شده و در صورت نیاز، مصوبه جدیدی از مراجع ذی‌ربط اخذ شود.»



«به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از خانه ملت، نشست کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی عصر روز یکشنبه، ۲۵ مردادماه به منظور بررسی جزئیات «طرح اقدام راهبردی تامین امنیت و پیشرفت پایدار تنگه هرمز و خلیج فارس» با حضور نمایندگان از ستاد کل نیروهای مسلح، وزارت امور خارجه، وزارت راه و شهرسازی و وزارت اطلاعات برگزار شد. عبدالجلال ایری در گفت‌وگو با خبرنگار خانه ملت در تشریح این نشست گفت: «نشست امروز (روز گذشته) با هدف بررسی جزئیات طرح اقدام راهبردی تامین امنیت و پیشرفت پایدار تنگه هرمز و خلیج فارس برگزار شد و نظرات نمایندگان و کارشناسی مسئولان مدعو مورد بحث و بررسی قرار گرفت.» سخنگوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با یادآوری جایگاه راهبردی این آبراه مهم اظهار داشت: «تنگه هرمز و خلیج فارس نه تنها شریان اصلی انتقال انرژی در جهان و مسیر حیاتی تجارت و اقتصاد بین‌الملل به‌شمار می‌روند، بلکه در چارچوب راهبرد اقتصاد دریامحور نیز نقشی بی‌بدیل دارند؛ از این رو، اعمال حقوق حاکمیتی جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان دولت ساحلی بر این آبراه، امری اجتناب‌ناپذیر و ضروری است.» وی افزود: «طراحی و استقرار یک نظام هوشمند، کارآمد و پایدار برای ساماندهی تردد دریایی در این منطقه، از الزامات اصلی به‌شمار می‌رود. بر همین اساس، طرح جامع ۱۴ ماده‌ای در حال بررسی در کمیسیون‌های تخصصی مجلس است



یکی از قدرتمندترین نسخه‌های M1۷۷، این موتور ۶۱۲ اسببخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون-متر گشتاور تولید می‌کند؛ گشتاوری که در محدوده ۲۵۰۰ تا ۴۵۰۰ دور در دقیقه در دسترس است. M1۷۷ از تزریق مستقیم سوخت و مدیریت الکترونیکی پیشرفته موتور استفاده می‌کند. در نسخه‌های جدیدتر EVO M1۷۷، سیستم تزریق، مسیرهای ورودی و خروجی، میل سوپاپ ورودی، چرخ کمپرسور و محفظه توربو نیز باز طراحی شده‌اند تا پاسخ موتور سریع‌تر و بازده آن بهتر شود. در نسل EVO M1۷۷، یک میل‌لنگ Flat-Plane جدید نیز به کار رفته که جرم قطعات چرخان را کاهش می‌دهد و توانایی موتور برای افزایش سریع دور را بهبود می‌بخشد.

موتور M1۷۷ یکی از شناخته‌شده‌ترین پیشرفته‌های ۸ سیلندر مرسدس AMG است؛ یک موتور ۴ لیتری ۷۸ توپین-توربو که برای ترکیب قدرت بالا، پاسخ سریع بدال گاز و قابلیت استفاده روزمره توسعه یافته است. حجم دقیق موتور ۳۹۸۲ سی‌سی است و معماری ۷۸ آن، پایه بسیاری از مدل‌های قدرتمند AMG را تشکیل داده است. یکی از ویژگی‌های مهم M1۷۷، قرارگیری دو توربوشاژر در بخش داخلی موتور است. این آرایش مسیر عبور گازهای خروجی را کوتاه‌تر کرده و به کاهش تاخیر توربو و افزایش سرعت پاسخ‌دهی کمک می‌کند. در طراحی توپین-اسکرول، جریان گازهای خروجی به کانال‌های جداگانه هدایت می‌شود تا پالس‌های اگزوز با تداخل کمتر به توربین برسند. در



«M1۷۷»؛ مهندسی
۸ سیلندر با مرسدس بنز

تا یک میلیارد تومان چه خودرویی بخریم؟

چهار انتخاب مناسب در بازار دست دوم‌های ارزان

این روزها با توجه به شرایط فعلی کشور و وضعیت نابسمان اقتصادی، خریداران خودرو به دنبال گزینه‌هایی هستند که در مواردی مانند کم‌استهلاک بودن، کم‌مصرف بودن، تأمین آسان قطعات یدکی و خرید و فروش راحت مطلوب به نظر برسند. بر این اساس روزنامه «دنیای خودرو» در اقدام اخیر خود قصد دارد به مرور خودروهای مناسب در هر بازه قیمتی را به شما معرفی کند. در این مطلب حداکثر تا یک میلیارد تومان چهار گزینه مناسب برای خرید وجود دارد که در



ادامه آن‌ها را بررسی خواهیم کرد.

رنو تندر ۹۰ گزینه کم‌استهلاک خانوادگی



رنو تندر ۹۰ که در بازار جهانی با نام داجیا یا رنو لوگان شناخته می‌شود، در اواخر دهه ۸۰ و اوایل دهه ۹۰ به‌عنوان باکیفیت‌ترین خودرو مونتاژی ایران توانست جایگاه خاصی را از آن خود کند. رنو تندر ۹۰ طراحی ساده و جعبه‌ای دارد که مورد پسند جوانان نیست، اما به‌لطف پایداری نسبی و ضخامت ورق بدنه و سیستم تعلیق مناسب همواره یکی از بهترین گزینه‌ها برای خرید یک خودرو خانوادگی است. چراکه حجم صندوق عقب ۵۱۰ لیتری آن سبب شده است بسیار مورد توجه خریداران خودرو خانوادگی قرار گیرد. اما آن‌چه رنو تندر ۹۰ را در مقایسه با سایر مدل‌ها به یک گزینه بسیار خاص تبدیل کرده، کیفیت ساخت و استهلاک پایین پیشرفته آن است. زیرا یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ ۱.۶ لیتری موسوم به K۴M با در نظر گرفتن مکانیزم دو میل سوپاپ DOHC و سیستم پاشش سوخت انژکتوری می‌تواند ۱۰۵ اسببخار قدرت را در ۵۷۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۴۰ نیوتون-متر گشتاور را در ۳۷۵۰ آرپی‌ام فراهم آورد. نکته بسیار مهم درباره قوای محرکه رنو تندر ۹۰ این است که موتور K۴M با حداقل اکتان ۸۷ نیز به‌خوبی سازگار بوده و کم‌ترین میزان خرابی ناشی از ناک



پژو ۲۰۶ تیپ ۵، گزینه جوان‌پسند اما نسبتاً پرجز



پژو ۲۰۶ از جمله خودروهایی است که هرگز از جذابیت آن برای جوانان کشور کاسته نمی‌شود. این مهم مرهون تلاش طراح معروف پژو در مدل ۲۰۵ است که با خلاقیت و نبوغ خود یک هاچ‌بک جذاب، اقتصادی و جوان‌پسند را حتی برای دهه‌های بعد خلق کرد. کمپانی پژو مدل ۲۰۶ را با تولید ۷.۸ میلیون دستگاهی، از موفق‌ترین سری تولیدی تاریخ این شرکت می‌داند. بر این اساس پژو ۲۰۶ طی سه دهه حضورش در ایران به یک گزینه بسیار محبوب میان جوانان بدل شده است. این هاچ‌بک فرانسوی در تیپ‌های متعددی به‌تولید رسیده و سه تیپ از آن (تیپ ۲، تیپ ۳ و تیپ ۵) جزو پرفروش‌ترین و محبوب‌ترین تیپ‌های ۲۰۶ به‌حساب می‌آیند. اما تیپ ۵ همواره در میان جوانان اسپرت‌دوست از محبوبیت بالایی برخوردار بوده است. زیرا موتور معروف ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ ۱۵۸۷ سی‌سی اتمسفریک موسوم به TU۵ قدرت و گشتاور بالایی را به ارمان می‌آورد. به این معنا که به‌لطف تکنولوژی دو میل سوپاپ و DOHC، سیستم جرقه‌زنی مستقیم و طراحی ۱۶ سوپاپ در سرسیلندر حداکثر ۱۰۵ اسببخار قدرت را در ۵۸۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۱۴۲ نیوتون-متر را در ۴۰۰۰ آرپی‌ام



هیوندای ورنایا با کیفیت و ایمن؛ اما پیر خیابان‌ها



گشتاور را در دور ۴۰۰۰ آرپی‌ام به ارمان می‌آورد. ورنایا به‌لطف مصرف سوخت بسیار پایین، تأمین قطعات مناسب، سواری به‌شدت باکیفیت‌تر در مقایسه با رقبای خود در ایران، استهلاک بسیار پایین موتور و کیفیت رانندگی بالاتر به بهترین گزینه برای خرید در میان سدان‌های کامپکت کارکرده بازار ایران بدل شده است. این روزها با صرف یک میلیارد تومان می‌توان مدل ۱۳۸۶ یا کارکرد ۲۳۵ هزار کیلومتر، شاسی سالم و بدنه دارای دو یا سه لکه رنگ را خریداری کرد.



هیوندای ورنایا باید یکی از کم‌آزارترین و باکیفیت‌ترین سدان‌های دهه ۸۰ ایران توصیف کرد. چراکه کرمان موتور طی حدود یک دهه مونتاژ این خودرو توانست جایگاهی برای این محصول جذاب کره‌ای به‌وجود آورد که پس از حدود دو دهه اکنون جزو گزینه‌های محبوب به‌حساب می‌آید. این خودرو که با نام اکسنت نیز شناخته می‌شود، در سال ۲۰۰۳ میلادی توانست با کسب ۳ ستاره ایمنی از سوی موسسه تست تصادف استرالیا (ANCAP) جزو خودروهای ایمن معرفی شود. طراحی بدنه ساده اما جذاب و کابین بسیار مینیمال با فضای جادار برای سر نشینان سبب شده است این مدل در بازار ایران به یک سدان کامپکت خانوادگی بدل شود. از نظر فنی این مدل بر خوردار از دو قوای محرکه ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری و ۱.۶ لیتری ۱۶ سوپاپ است. در نسخه‌های ۱.۵ لیتری که تا اواخر سال ۱۳۸۵ شمسی مونتاژ شد، موتور آلفا هیوندای به کار گرفته شده که حداکثر ۹۲ اسببخار قدرت را در ۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۳۲ نیوتون-متر گشتاور را در ۲۹۰۰ آرپی‌ام تولید می‌کند. اما از سال ۱۳۸۶ به‌بعد با مونتاژ نسخه ۱.۶ لیتری، هیوندای ورنایا به گزینه جذاب‌تری بدل شد. زیرا موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری آلفا هیوندای حداکثر ۱۰۶ اسببخار قدرت را در ۵۷۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۴۴ نیوتون-متر

پراید؛ مناسب برای استفاده روزمره و ناوگان تاکسی اینترنتی



کاربردی به‌وسیله‌ای برای کسب درآمد برای اقشار ضعیف جامعه بدل شده است. چراکه قطعات آن معمولاً به آسانی تأمین می‌شود و همین موضوع سبب شده است در بازه قیمتی حتی تا کم‌تر از یک میلیارد تومان، در اولویت خریداران باشد. این روزها پراید ۱۳۱ مدل ۱۳۹۹ با کارکرد ۱۶۰ هزار کیلومتر و با وضعیت شاسی سالم و بدنه بدون رنگ در بازه قیمتی ۸۵۰ میلیون تومان قرار دارد و پراید صبا مدل ۱۳۸۹ با کارکرد ۲۵۰ هزار کیلومتر و با وضعیت شاسی سالم و بدنه دارای دو سه لکه رنگ، ۵۵۰ میلیون تومان بر چسب قیمت خورده است.



تا حدود ۵ سال قبل پراید به‌عنوان یکی از اقتصادی‌ترین خودروهای حاضر در بازار ایران شناخته می‌شد. اما در حال حاضر این خودرو اقتصادی به باشگاه یک میلیاردی‌ها پیوسته است؛ خودرویی که از طراحی بدنه آن می‌توان دریافت که محصول بسیار اقتصادی است. این سدان سکمنت B بسیار کوچک که حاصل همکاری سه کمپانی فورد (بازاریابی و فروش در بسیاری از بازارهای صادراتی)، مزدا (توسعه و طراحی فنی خودرو) و کیا (تولید خودرو) است، در نهایت تبدیل به محصولی شد که بیش از سه دهه در صنعت خودرو ایران حضور پیدا کرد و جزو کم‌استهلاک‌ترین گزینه‌های موجود در بازار ایران است. پراید که به ابتدایی‌ترین امکانات رفاهی مجهز است، با قوای محرکه ۴ سیلندر ۸ سوپاپ ۱۳۲۳ سی‌سی تنفس طبیعی و سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری حداکثر در نسخه‌های ارتقا یافته از سال ۱۳۹۰ به بعد می‌تواند ۷۱ اسببخار قدرت را در ۵۲۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۰۸ نیوتون-متر گشتاور را در ۲۷۵۰ آرپی‌ام تولید کند. موتور کم‌حجم این سدان کوچک به‌حدی سازگار با شرایط بد سوختی و جوی است که مکانیک‌ها لقب سخت‌جان را به آن داده‌اند. این خودرو به‌لطف حجم موتور پایین و راندمان حجمی مناسب، از مصرف سوخت بسیار پایینی برخوردار است که همین موضوع سبب شده است این روزها به‌عنوان کلیدی‌ترین خودرو حاضر در تاکسی‌های اینترنتی از آن یاد شود. به‌طوری که از یک خودرو



اتوبوس اروپایی برای سفرهای طولانی



« اسکانیا تورینگ یک اتوبوس های دک بین شهری است که در نسخه سه محور با طول ۱۳.۲ یا ۱۳.۷ متر، عرض ۲.۵۵ و ارتفاع حدود ۳.۸ متر عرضه می شود. طراحی بدنه علاوه بر ظاهر مدرن، بر کاهش مقاومت هوا، افزایش پایداری و بهینه سازی مصرف سوخت تمرکز دارد. در های محفله بار به صورت موازی باز می شوند و فضای بار زیر کف نیز برای سفرهای طولانی در نظر گرفته شده است. کابین مسافران با هدف ایجاد محیطی آرام و راحت طراحی شده و پنجره های دوجداره به کاهش صدای بیرون کمک می کنند. در نسخه ۱۳.۷ متری امکان چیدمان تا ۵۹ صندلی وجود دارد. صندلی های تکیه گاه دار، کمربند سه نقطه ای، درگاه USB، میز های تاشو و فضای اختصاصی راهنما از امکانات قابل ارائه هستند. امکان سفارش مینی آشپزخانه و سرویس بهداشتی نیز وجود

دارد. نسخه سه محور می تواند به موتور ۱۲ لیتری DC۱۳ مجهز شود که در یکی از پیکربندی های رسمی ۴۱۰ اسب بخار (۳۰۲ کیلووات) قدرت و ۲۱۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. انتقال نیرو از طریق گیربکس ۱۲ سرعته Scania Opticruise انجام می شود. آرایش شاسی نیز ۴×۲×۴ است؛ یعنی محور عقب دارای سیستم فرمان پذیر است که به مانور پذیری اتوبوس کمک می کند. سیستم تعلیق بادی، محور جلو مستقل Scania AM۷۰۰D، ترمز های دیسکی، ABS، EBS، کنترل کشش و ESP از تجهیزات مهم آن هستند. اسکانیا برای تورینگ یک قیمت پایه جهانی و ثابت منتشر نمی کند؛ زیرا قیمت نهایی بر اساس کشور، موتور، ظرفیت، تجهیزات داخلی، نوع شاسی و سفارش ناوگان تعیین می شود.

کامیونت گازسوز، مدلی که در جهان میان دیزل و برقی قرار می گیرد؛

سوخت گاز، گزینه ای اقتصادی برای حمل و نقل شهری

رشد هزینه سوخت، فشارهای زیست محیطی و توسعه زیرساخت گاز، کامیونت های گازسوز را در بخشی از بازارهای جهان به گزینه ای اقتصادی برای حمل و نقل شهری و منطقه ای تبدیل کرده است

« بازار خودروهای تجاری در سال ۲۰۲۶ دیگر تنها میان موتورهای دیزلی و برقی تقسیم نمی شود. در کنار توسعه سریع کامیون های برقی، استفاده از گاز طبیعی فشرده و گاز طبیعی مایع نیز در بخش هایی از بازار خودروهای تجاری ادامه دارد. در این میان، کامیونت ها به دلیل نوع کاربری، پیمایش روزانه، فعالیت در محدوده های شهری و امکان بازگشت منظم به پایانه، یکی از بخش هایی هستند که می توانند از مزایای سوخت گاز طبیعی بهره ببرند.

البته سهم کامیونت های گازسوز در بازار جهانی به اندازه کامیون های سنگین نیست و در بسیاری از کشورها نیز برقی سازی با سرعت بیشتری در حال پیشروی است. با این حال، تجربه کشورهای چین، هند، ژاپن، ایتالیا و برخی کشورهای اروپایی نشان می دهد گاز طبیعی هنوز برای بخشی از ناوگان تجاری، به خصوص خودروهایی که روزانه مسافت مشخصی را طی می کنند، یک گزینه اقتصادی و عملیاتی محسوب می شود.

گزارش آژانس بین المللی انرژی در سال ۲۰۲۶ نشان می دهد چین اکنون بزرگترین ناوگان کامیون های گازسوز جهان را در اختیار دارد و تعداد کامیون های گازسوز این کشور از یک میلیون دستگاه عبور کرده است. البته بخش عمده این رقم مربوط به کامیون های سنگین است، اما همین تجربه نشان می دهد توسعه زیرساخت سوخت و کاهش هزینه انرژی چگونه می تواند رفتار بازار خودروهای تجاری را تغییر دهد.

کامیونت؛ مناسب برای گاز طبیعی

کامیونت ها معمولاً برای توزیع کالا در شهرها، حمل بار میان شهرهای نزدیک، خدمات شهری، جمع آوری پسماند، حمل مواد غذایی و فعالیت های خدماتی مورد استفاده قرار می گیرند. این نوع کاربری چند ویژگی دارد که استفاده از گاز طبیعی را امکان پذیر می کند.

نخست این که بسیاری از کامیونت ها مسیرهای مشخصی دارند. دوم این که خودرو معمولاً در پایان شیفت کاری به محل مشخصی بازمی گردد و سوم این که امکان نصب جایگاه سوخت گیری در پایانه های ناوگان وجود دارد.

این سه ویژگی، مشکل یکی از مهم ترین محدودیت های خودروهای گازسوز، یعنی دسترسی به جایگاه را کاهش می دهد. برای نمونه، یک شرکت توزیع کالا با ۵۰ دستگاه کامیونت می تواند در مرکز عملیاتی خود جایگاه سوخت گیری ایجاد کند و خودروها را در پایان روز برای فعالیت روز بعد آماده کند. در چنین شرایطی، کامیونت گازسوز می تواند بدون وابستگی شدید به شبکه عمومی جایگاه ها فعالیت کند.

چرا چین به گازسوزها روی آورد؟

چین مهم ترین نمونه جهانی برای بررسی کامیون های گازسوز است. طی سال های اخیر، افزایش قیمت گازوئیل، توسعه جایگاه های سوخت گاز و سیاست های نوسازی ناوگان موجب رشد سریع کامیون های گازسوز در این کشور شده است.

آژانس بین المللی انرژی اعلام کرده است که در سال ۲۰۲۵ سهم کامیون های گاز طبیعی در بازار کامیون های چین حدود ۱۵ درصد بوده است؛ در همد سال سهم کامیون های برقی از بازار به بیش از ۲۵ درصد رسیده است. بر اساس تحلیل آژانس بین المللی انرژی، هزینه سوخت گاز طبیعی در سال های اخیر به اندازه ای پایین بوده که کامیون های گازسوز توانسته اند از نظر هزینه کل مالکیت با کامیون های دیزلی رقابت کنند. این تجربه یک پیام روشنی دارد: کامیونت گازسوز زمانی می تواند در بازار موفق باشد که اختلاف هزینه سوخت آن با گازوئیل به اندازه ای باشد که قیمت خرید بالاتر خودرو را جبران کند.

هزینه خرید؛ مهم ترین نقطه ضعف

کامیونت گازسوز معمولاً نسبت به نمونه دیزلی قیمت اولیه بیشتری دارد. مخازن گاز، تجهیزات سوخت رسانی، سامانه های ایمنی و تغییرات مربوط به موتور و شاسی باعث افزایش هزینه تولید می شوند.

بنابراین خریدار در زمان تصمیم گیری باید به جای توجه صرف به قیمت خرید، هزینه کل مالکیت را بررسی کند. اگر یک کامیونت سالانه مسافت زیادی طی کند، کاهش هزینه

سوخت می تواند اختلاف قیمت اولیه را جبران کند. اما برای خودرویی که پیمایش سالانه کمی دارد، دوره بازگشت سرمایه طولانی تر خواهد بود. همین موضوع باعث شده کامیونت های گازسوز بیشتر برای ناوگان های حرفه ای و پرکار جذاب باشند تا مصرف کنندگان کم کار.

نقش گاز طبیعی مایع

در کامیونت های سبک و متوسط، گاز طبیعی فشرده کاربرد بیشتری دارد؛ اما در خودروهای تجاری بزرگتر، گاز طبیعی مایع نیز مورد استفاده قرار می گیرد.

مزیت اصلی گاز طبیعی مایع، چگالی انرژی بالاتر و امکان پیمایش بیشتر است. به همین دلیل در مسیرهای طولانی تر، کامیون های گازسوز مایع می توانند نسبت به گاز فشرده مزیت داشته باشند.

ایسوزو در ژاپن همچنان کامیون های گازسوز خود را توسعه می دهد و در سال ۲۰۲۵ نسخه های جدید کامیون های سنگین گاز طبیعی فشرده و مایع این شرکت با تجهیزات ایمنی ارتقا یافته عرضه شدند. این شرکت اعلام کرده است که نسخه گاز طبیعی مایع می تواند با مخزن مناسب به پیمایش بیش از هزار کیلومتر برسد و سوخت گیری آن نیز به زمان قابل مقایسه ای با گازوئیل نیاز دارد. هرچند این محصولات در گروه کامیون های سنگین قرار می گیرند، اما ادامه سرمایه گذاری خودروسازان بزرگ در فناوری گاز طبیعی نشان می دهد این فناوری هنوز از چرخه توسعه خودروهای تجاری خارج نشده است.

ژاپن؛ گازسوز در کنار راهبرد چندگانه

ژاپن نمونه دیگری از بازارهایی است که گاز طبیعی را در کنار سایر فناوری ها حفظ کرده است.

ایسوزو در سال ۲۰۲۵ اعلام کرد که همچنان به توسعه کامیون های گاز طبیعی ادامه می دهد و محصولات گازسوز خود را بخشی از مسیر حرکت به سمت حمل و نقل کم کربن می داند. نکته مهم در سیاست این شرکت، حرکت همزمان در چند مسیر فناوری است؛ یعنی گاز طبیعی در کنار برقی، پیل سوختی و سایر فناوری های آینده قرار گرفته است. این رویکرد برای بازار خودروهای تجاری اهمیت زیادی دارد؛ زیرا همه کاربردها را نمی توان با یک فناوری پوشش داد.

کامیونت شهری با پیمایش روزانه محدود می تواند برقی باشد، یک کامیونت با کارکرد سنگین ممکن است گازسوز شود و کامیون بین شهری نیز در شرایط فعلی به موتورهای گاز طبیعی مایع یا دیزلی نیاز داشته باشد.

اروپا؛ بازار محدود اما تخصصی

اروپا در سال های اخیر به شدت به سمت برقی سازی خودروهای تجاری حرکت کرده است. همین موضوع باعث شده گاز طبیعی در بخش کامیونت و خودروهای تجاری سبک نسبت به گذشته

نوربان

تجربه جهانی برای ایران
اهمیت ویژه ای دارد. ایران از
محدود کشورهایی است که
زیرساخت گسترده گاز طبیعی
و تجربه چندین ساله در
استفاده از خودروهای گازسوز
را دارد. بنابراین اگر قرار باشد
بخشی از ناوگان تجاری کشور
از گازوئیل فاصله بگیرد،
کامیونت ها می توانند یکی از
گزینه های مناسب باشند

سهم محدودتری داشته باشد.

با این حال، گاز طبیعی کاملاً از بازار خارج نشده است. شرکت هایی مانند ایوبکو همچنان روی موتورهای گاز طبیعی سرمایه گذاری می کنند.

برای نمونه، ایوبکو یوروکارگو گازسوز در بخش خودروهای توزیعی متوسط اروپا مورد توجه قرار گرفته و در سال ۲۰۲۵ عنوان کامیون پایدار سال را در بخش توزیع دریافت کرد. این خودرو با موتور گاز طبیعی در رده کامیون های متوسط عرضه می شود. در سال ۲۰۲۶ نیز ایوبکو آسوی کامیون گاز طبیعی خود را در بخش کشنده به عنوان کامیون پایدار سال معرفی کرد؛ موضوعی که نشان می دهد فناوری گاز طبیعی همچنان بخشی از راهبرد تولید کنندگان اروپایی خودروهای تجاری است.

کامیونت گازسوز برای چه کاربری هایی مناسب تر است؟

بررسی بازارهای مختلف نشان می دهد کامیونت گازسوز در همه کاربردها به یک اندازه جذاب نیست. حمل و نقل شهری، توزیع کالا، خدمات شهری، حمل مواد غذایی، جمع آوری پسماند و ناوگان های سازمانی از مناسب ترین کاربردها هستند.

در این فعالیت ها، خودرو معمولاً مسیر مشخصی دارد و امکان برنامه ریزی سوخت گیری وجود دارد.

در مقابل، برای مسیرهای طولانی و مناطقی که جایگاه گاز در آن ها وجود ندارد، استفاده از کامیونت گازسوز با چالش بیشتری

مواجه است. به همین دلیل، توسعه این خودروها باید همراه با توسعه زیرساخت باشد.

کامیونت گازسوز در برابر کامیونت برقی در سال ۲۰۲۶، بزرگترین رقیب کامیونت گازسوز دیگر کامیونت دیزلی نیست؛ بلکه کامیونت برقی است. برقی ها از نظر هزینه انرژی، آلایندگی محلی و صدای تولید شده مزیت های قابل توجهی دارند. اما قیمت خرید بالا، زمان شارژ، وزن باتری و محدودیت زیرساخت برق هنوز در برخی کاربردها چالش محسوب می شود.

در مقابل، کامیونت گازسوز می تواند با سرعت سوخت گیری بالاتر و بدون نیاز به توقف طولانی برای شارژ، فعالیت خود را ادامه دهد.

اما این مزیت ممکن است در سال های آینده کاهش پیدا کند؛ زیرا فناوری باتری در حال پیشرفت است و زیرساخت شارژ خودروهای تجاری نیز در بسیاری از کشورها با سرعت در حال توسعه است.

چین نمونه روشنی از این تغییر است. این کشور در سال ۲۰۲۶ هدف گذاری کرده است تا سهم خودروهای سنگین برقی در فروش خودروهای جدید سنگین تا سال ۲۰۳۰ به ۴۰ درصد برسد. بنابراین گاز طبیعی باید خود را در فاصله میان دیزل و برق تعریف کند؛ نه این که تصور شود برای همیشه جایگزین موتورهای دیزلی خواهد شد.

زیست متان؛ فرصت تازه برای گازسوزها

یکی از مهم ترین تحولات آینده برای خودروهای گازسوز، توسعه زیست متان است.

خودروهایی که با گاز طبیعی کار می کنند، در بسیاری از موارد می توانند بدون تغییر اساسی در سامانه قوای محرکه با گازهای تجدیدپذیر مانند زیست متان نیز فعالیت کنند. ایسوزو اعلام کرده است که کامیون های گاز طبیعی این شرکت قابلیت کار با زیست متان و متان مصنوعی را دارند. این موضوع می تواند جایگاه گازسوزها را در دوره گذار انرژی تقویت کند؛ زیرا بخشی از زیرساخت موجود گاز و خودروهای تولید شده می تواند با سوخت های کم کربن تر مورد استفاده قرار گیرد.

چالش قطعه سازان

توسعه کامیونت های گازسوز فقط مساله خودروساز نیست. قطعه سازان نیز باید برای تولید تجهیزات مربوط به این خودروها آماده باشند.

مخزن گاز، تجهیزات انتقال سوخت، شیرهای ایمنی، سامانه کنترل موتور، تجهیزات الکترونیکی، رگلاتور و قطعات مقاوم در برابر فشار، از جمله بخش هایی هستند که نیازمند دانش فنی و استاندارد های ویژه هستند.

در کامیونت های گازسوز، کوچک ترین ضعف در طراحی یا

ساخت تجهیزات سوخت رسانی می تواند ایمنی خودرو را تحت تأثیر قرار دهد.

بنابراین داخلی سازی این قطعات بدون ایجاد نظام استاندارد، آزمون و کنترل کیفیت نمی تواند پایدار باشد.

چالش زیرساخت

بزرگترین مشکل توسعه کامیونت گازسوز در بسیاری از کشورها، زیرساخت است. اگر کامیونت در شهر فعالیت کند اما جایگاه گاز در مسیرهای اصلی آن وجود نداشته باشد، مزیت اقتصادی آن کاهش می یابد. برای همین، کشورهای موفق در توسعه خودروهای گازسوز ابتدا یا همزمان با تولید خودرو، شبکه سوخت گیری را توسعه داده اند. چین نمونه بارز این سیاست است و هند نیز با توسعه شبکه جایگاه های گاز طبیعی توانسته است تعداد خودروهای گازسوز خود را افزایش دهد. بر اساس گزارش مجمع کشورهای صادرکننده گاز، تعداد خودروهای گازسوز هند تا پایان ۲۰۲۵ از ۵۵ میلیون دستگاه عبور کرده و این کشور بیش از ۶ هزار جایگاه گاز طبیعی داشته است.

فرصت ایران

تجربه جهانی برای ایران اهمیت ویژه ای دارد. ایران از معدود کشورهایی است که زیرساخت گسترده گاز طبیعی و تجربه چندین ساله در استفاده از خودروهای گازسوز را دارد. بنابراین اگر قرار باشد بخشی از ناوگان تجاری کشور از گازوئیل فاصله بگیرد، کامیونت ها می توانند یکی از گزینه های مناسب باشند. خودروهای توزیع شهری، کامیونت های خدمات شهری و ناوگان های حمل بار درون شهری می توانند به صورت مرحله ای وارد این مسیر شوند.

اما این کار نیازمند یک سیاست مشخص است. اگر خودروساز مجبور به تولید کامیونت گازسوز شود، اما مشتری مشوقی برای خرید نداشته باشد، بازار شکل نمی گیرد. اگر مشتری خودرو را خریداری کند، اما قطعه و خدمات پس از فروش در دسترس نباشد، اعتماد از بین می رود. اگر خودرو تولید شود اما جایگاه گاز متناسب با تعداد ناوگان توسعه پیدا نکند، هزینه بهره برداری افزایش خواهد یافت.

ضرورت تنوع سبد سوختی

تجربه جهان در سال ۲۰۲۶ نشان می دهد آینده خودروهای تجاری را نمی توان تنها با یک فناوری تعریف کرد. برقی سازی با سرعت در حال رشد است و حتی چین هدف گذاری بسیار بلندپروازانه ای برای افزایش سهم خودروهای برقی سنگین دارد. با این حال، گاز طبیعی نیز به دلیل هزینه سوخت، سرعت سوخت گیری و قابلیت استفاده از زیست متان، همچنان در بخشی از بازار حضور دارد. برای کامیونت ها، انتخاب فناوری باید براساس نوع مسیر، میزان پیمایش، ظرفیت بار، دسترسی به زیرساخت و هزینه کل مالکیت انجام شود. در این میان، گاز طبیعی می تواند برای برخی ناوگان ها یک راه حل میانی و اقتصادی باشد؛ راهحلی که به کاهش مصرف گازوئیل و آلایندگی کمک می کند و در عین حال فشار سرمایه گذاری اولیه بر ناوگان را نسبت به برخی گزینه های برقی کاهش می دهد.

کامیونت گازسوز؛ راه حل نهایی نیست، اما هنوز کاربرد دارد

بازار جهانی در سال ۲۰۲۶ به سمت برقی سازی حرکت می کند؛ اما این تحول به معنای حذف فوری کامیونت های گازسوز نیست. رشد ناوگان گازسوز چین، ادامه تولید کامیون های گاز طبیعی توسط شرکت هایی مانند ایسوزو و ایوبکو توسعه زیست متان نشان می دهد این فناوری هنوز برای برخی کاربردهای تجاری توجیه اقتصادی دارد. در نهایت، آینده کامیونت گازسوز به یک عامل وابسته خواهد بود: اقتصاد بهره برداری. هر جا قیمت گاز نسبت به گازوئیل رقابتی باشد، زیرساخت سوخت گیری وجود داشته باشد و خودرو پیمایش بالایی داشته باشد، گاز طبیعی می تواند همچنان گزینه ای قابل اتکا باشد. اما هرچه قیمت باتری کاهش یابد، شارژ سریع تر شود و زیرساخت برق گسترش پیدا کند، سهم کامیونت های برقی افزایش خواهد یافت. از این رو، سیاست درست برای صنعت خودرو نه حذف یکباره گازسوزها و نه وابستگی کامل به آن هاست؛ بلکه ایجاد سبد متنوعی از خودروهای دیزلی، گازسوز، هیبریدی و برقی و انتخاب هر فناوری بر اساس نوع کاربری و اقتصاد واقعی ناوگان می تواند سیاست درستی در این بخش باشد.



قرار گرفته است. این وضعیت موجب شده بازار در شرایطی قرار گیرد که نه فروشندگان حاضر به پذیرش کاهش قابل توجه قیمت باشند و نه خریداران اطمینان کافی برای انجام معامله داشته باشند. در نتیجه، تعداد معاملات کاهش یافته و قیمت‌های اعلامی بیشتر به عنوان نرخ پیشنهادی مطرح هستند تا قیمت‌هایی که الزام‌آور معاملات قطعی بازار به ثبت می‌رسند. در این میان، خودروهای هیبریدی وارداتی به دلیل بر خورداری از فناوری کم‌مصرف و جذابیت نسبی در شرایط افزایش هزینه سوخت، همچنان مورد توجه بخشی از مشتریان قرار دارند؛ اما با توجه به قیمت تمام‌شده این خودروها و محدود بودن قدرت خرید، مانع از شکل‌گیری تقاضای پر حجم شده است.

بازار خودروهای وارداتی هیبریدی در روزهای اخیر با وجود نوسانات متغیر در سایر بخش‌های بازار، در برخی مدل‌های پر فروش مسیر نسبتاً پایداری را دنبال می‌کند؛ شرایطی که بیش از آن که ناشی از افزایش تقاضا باشد، به کاهش حجم معاملات و انتظار فعالان بازار برای مشخص شدن چشم‌انداز آینده بازمی‌گردد. بررسی رفتار بازار نشان می‌دهد قیمت برخی خودروهای وارداتی هیبریدی پر تقاضا در محدوده فعلی تثبیت شده و فروشندگان نیز تمایل چندانی به کاهش محسوس قیمت‌ها ندارند. از سوی دیگر، مشتریان واقعی نیز در شرایط فعلی با احتیاط بیشتری وارد بازار می‌شوند و بخشی از تقاضا به دلیل ابهام در روند قیمت‌ها و شرایط اقتصادی، در وضعیت انتظار

ثبات قیمت خودروهای هیبریدی وارداتی در سایه رکود بازار



تحلیل



احسان ناصر بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

شرایط فروش اقساطی کی‌ام‌سی ایگل اعلام شد

این طرح به صورت اینترنتی در سایت فروش کرمان موتور از ۲۶ مرداد آغاز می‌شود و تا ۳۱ مرداد ۱۴۰۵ ادامه خواهد داشت. کی‌ام‌سی ایگل از یک پیش‌رانه ۱۵ لیتری تنفس طبیعی بهره می‌برد. این پیش‌رانه توانایی تولید نهایت قدرت ۱۰۴ اسب‌بخار و گشتاور نهایی ۱۳۷ نیوتن‌متر را داشته و قادر است توان تولیدی را از طریق جعبه‌دنده ۶ سرعته مصنوعی CVT به چرخ‌های جلو منتقل کند.

یکمیلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان به عنوان پیش‌پرداخت واریز کنند و باقی مبلغ را در قالب اقساط پرداخت کنند. مدت بازپرداخت در این طرح ۱۸ ماه است و اقساط به صورت هر سه ماه یک چک دریافت می‌شوند. در مجموع ۶ ققره چک، هر کدام به مبلغ ۲۱۹ میلیون و ۳۶۴ هزار و ۸۰۰ تومان در نظر گرفته شده و تاریخ نخستین چک ۱۵ بهمن ۱۴۰۵ خواهد بود. سند خودرو نیز تا پایان اقساط در رهن شرکت باقی می‌ماند. ثبت‌نام

شرایط فروش اقساطی کی‌ام‌سی ایگل ویژه نیمه دوم مرداد ۱۴۰۵ از سوی کرمان موتور اعلام شد و متقاضیان می‌توانند نسبت به ثبت‌نام اقدام کنند. در این طرح، ایگل مدل ۱۴۰۵ با موعده تحویل ۹۰ روز کاری و اقساط ۱۸ ماهه در اختیار متقاضیان قرار می‌گیرد. بر اساس بخشنامه کرمان موتور، قیمت مصوب کی‌ام‌سی ایگل ۲ میلیارد و ۴۸۲ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان تعیین شده است. متقاضیان باید در زمان ثبت‌نام

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
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۳۸۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
کی‌ام‌سی ایگل ۱،۵ لیتر (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۷۶۸	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۴ میلیارد و ۷۵۰	۰	
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۸۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۱۰۵	۵ میلیارد و ۲۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۸۵۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۷۱۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هایما S5 پرو (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۶۲	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۵۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۷۲	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
لاماکو اکو ۱،۵ لیتر توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۸۹۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
لوکانو L7 (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۳۵	۶ میلیارد و ۵۵۰	۰	
لوکانو L8 (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۲۱۰	۹ میلیارد	۰	
تیگارد تیسان S05 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۹۵	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان ساھارا (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۶۰۰	۱۰ میلیارد و ۸۰۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۴)	۶ میلیارد و ۵۰۰	۱۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ GX با لاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یکمیلیارد و ۱۲۰	۵	▼
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یکمیلیارد و ۲۵۰	۲	▼
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۷۲	یکمیلیارد و ۳۲۵	۵	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یکمیلیارد و ۵۴۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۳۸۰	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۸۰۰	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۲۱	یکمیلیارد و ۳۲۵	۰	
اطلس GL (بدون ساروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۰۳	یکمیلیارد و ۳۶۵	۱۰	▲
اطلس G (با ساروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۳۷	یکمیلیارد و ۵۴۵	۸	▼
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۱۴۰	۱۵	▼
کوییک GX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۳۱	یکمیلیارد و ۱۹۸	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۲۲۵	۵	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۲۷۵	۵	▲
کوییک S (۱۴۰۵)	یکمیلیارد	یکمیلیارد و ۱۸۵	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۲	یکمیلیارد و ۲۰۰	۵	▲
شاهین (بدون ساروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۱۸	یکمیلیارد و ۸۶۰	۵	▼
شاهین (با ساروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۱۰۰	۱۰	▼
شاهین اتومات (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۲۱۵	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۵	۲ میلیارد و ۶۰۵	۵	▼
شاهین اتومات پلاس (با مانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۳۴	۲ میلیارد و ۶۳۵	۵	▼
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۱۰۵	۵	▼
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۱۱۰	۵	▼
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۰	یکمیلیارد و ۸۰۵	۵	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۰۰	یکمیلیارد و ۸۸۰	۱۵	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۳۰	یکمیلیارد و ۵۷۰	۵	▲
سورن پلاس TU5P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۷۸	۱۲	▼
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۰	یکمیلیارد و ۹۱۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۱۶	یکمیلیارد و ۹۵۵	۱۵	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۱۵	۲	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۰۲	یکمیلیارد و ۶۰۸	۸	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۷۴۹	یکمیلیارد و ۷۷۸	۱۳	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۴	یکمیلیارد و ۸۵۵	۸	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۱۵	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (با رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۵۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۴۸۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۵۷۰	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۲۰	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۶۵	۵	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۶۸۵	۱۰	▲
تارا ۶ دنده V1 (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۸۸	یکمیلیارد و ۹۰۳	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۲ میلیارد و ۵۸۵	۱۰	▲
تارا اتومات V4 توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۱۰	▼
رانا پلاس (ترمز عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۲۵	یکمیلیارد و ۵۷۰	۱۰	▲
رانا پلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۸۰	یکمیلیارد و ۵۹۵	۴	▼
ری‌آر ۱،۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۵۴۰	۰	
وانت آریسان (با مانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۶۲۸	یکمیلیارد و ۶۴۰	۵	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو هیبرید فلگشیپ (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۲	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۴ میلیارد و ۸۰۰	۰	
چانگان CS55 پلاس ۱،۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۷۵۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۷۰۰	۷ میلیارد	۰	
رونه Erx5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۶۵	۵ میلیارد	۰	
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۸۲۷	۸ میلیارد و ۵۵۰	۰	
کیا EV5 تیپ ۷۲۰ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۸ میلیارد و ۸۰۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۷۰۰	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۰۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۵	۶ میلیارد و ۲۵۰	۰	
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد	۰	
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۹۰	۶ میلیارد و ۹۰۰	۰	
فولکس تی‌آر اک ۱،۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۴۰۰	۸ میلیارد	۰	
کی‌ام‌سی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
للماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۳۵۱	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱،۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۲۷۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای النترا ۱،۵ لیتر (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۹۹۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
مزدا EZ6 مکس ۱،۵ لیتر (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۱۵۲	۱۰ میلیارد و ۴۰۰	۰	
مزدا EZ60 EREV (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۷۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
مزدا CX-50 (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۱۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
میتسوبیشی اکلیپس کرلس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	
نیسان ال‌تیما (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۸۸۸	۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان پاترول ۶ سیلندر ۳،۵ لیتر (۲۰۲۶)	۵ میلیارد و ۷۰۰	۶۵ میلیارد	۰	
وویا فری (۲۰۲۶)	۷ میلیارد و ۲۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
هونگچی H5 توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۷ میلیارد و ۱۰۰	۰	



کشف روغن موتورهای میلیاردی قاچاق در کازرون

«روغن موتورهای فاقد مجوز به ارزش ۲۰ میلیارد ریال در کازرون کشف شد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما مرکز فارس، جانشین فرمانده انتظامی کازرون گفت: «در پی کسب خبری مبنی بر نگهداری و فروش روغن موتور فاقد مجوز در یکی از انبارهای این شهرستان، موضوع در دستور کار مأموران پلیس امنیت اقتصادی قرار گرفت.»

سرهنگ داود فرهادی افزود: «مأموران به همراه نماینده اداره صمت

از انبار مورد نظر بازدید و ۹۰۴ عدد بطری روغن خارجی و فاقد مجوز را کشف کردند.»

جانشین فرمانده انتظامی کازرون با بیان این که کارشناسان ارزش این محموله را ۲۰ میلیارد ریال برآورد کردند، گفت: «در این خصوص یک نفر دستگیر و به مرجع قضایی معرفی شد.»

شهرستان کازرون در غرب فارس و در فاصله ۱۵۰ کیلومتری شیراز قرار دارد

سه محصول تازه برای خودروهای بنزینی، هیبریدی و برقی؛

«گریت وال» سبد روانکارهای گیربکس را کامل کرد



انتقال جریان، مقاومت در برابر کف کردن در سرعت‌های بالا، جلوگیری از خوردگی قطعات مسی و جریان‌پذیری مناسب در دماهای بسیار پایین برای حفظ عملکرد پایدار در شرایط سخت است. این ویژگی‌ها ATF X+ را به گزینه‌ای ضروری برای خودروهای جدیدی تبدیل می‌کند که موتورهای الکتریکی و گیربکس‌های تک‌سرعت آن‌ها تحت بارهای متفاوتی نسبت به خودروهای بنزینی کار می‌کنند.

تکمیل پور تقوی روانکارهای خودرویی گریت‌وال به گفته شرکت، عرضه این سه محصول جدید باعث شده پور تقوی روانکارهای خودرویی گریت‌وال کامل‌تر از همیشه شود و همچنین به توسعه بخش EasyCar ecosystem کمک کند؛ بخشی از کسب‌وکار سینوپک که روی خدمات و محصولات یکپارچه برای خودروهای سواری تمرکز دارد. گریت‌وال لوبریکنتنس برای توسعه این محصولات از ظرفیت‌های پژوهشگاه پکن و همچنین منابع زنجیره‌تأمین سینوپک استفاده کرده است؛ موضوعی که نشان می‌دهد این خانواده جدید تنها یک توسعه تجاری نیست، بلکه بخشی از یک استراتژی بزرگ‌تر برای تقویت حضور سینوپک در بازار روانکارهای خودرو است.

که در بسیاری از خودروهای لوکس و اسپرت بازار چین و جهان استفاده می‌شوند. گریت‌وال اعلام کرده که ATF X+ بیش از یک میلیون کیلومتر تست میدانی را پشت سر گذاشته است؛ آزمایش‌هایی که روی هفت سری خودرویی مختلف از سازندگان بزرگ انجام شده و هیچ «تأهنجاری روانکاری» در آن ثبت نشده است. این سطح از آزمون میدانی، ATF X+ را به گزینه‌ای قابل اعتماد برای خودروهایی تبدیل می‌کند که تحت فشارهای حرارتی و مکانیکی بالا کار می‌کنند.

ATF S؛ انتخاب اقتصادی برای خودروهای سواری رایج ATF S برای خودروهای سواری معمولی با گیربکس‌های چهار تا ۶ سرعته توسعه یافته است. این محصول با استانداردهای برندهایی مانند جنرال موتورز، فورد و کرایسلر سازگار است و هدف آن ایجاد تعادل میان نرمی تعویض دنده و محافظت در برابر سایش است. گریت‌وال می‌گوید این سیال برای طیف گسترده‌ای از شرایط رانندگی، از ترافیک شهری تا بزرگراه بهینه‌سازی شده است.

ATF X+؛ سیال تخصصی برای گیربکس خودروهای برقی و هیبریدی

ATF X+ محصولی کاملاً متفاوت است؛ زیرا برای گیربکس‌های خودروهای برقی و هیبریدی طراحی شده است. این سیال علاوه بر روانکاری، وظایف دیگری نیز دارد که شامل عایق‌کاری الکتریکی برای جلوگیری از

سینوپک با برند گریت‌وال لوبریکنتنس گام تازه‌ای در بازار روانکارهای خودرو برداشته و یک خانواده کامل از سیالات گیربکس خودروهای سواری را معرفی کرده است؛ مجموعه‌ای که از خودروهای بنزینی رده‌بالا تا مدل‌های هیبریدی و برقی را پوشش می‌دهد و به گفته شرکت، حضور این برند را در بازار پس از فروش چین تقویت می‌کند. این سه محصول در ۲۴ ژوئیه ۲۰۲۶ رونمایی شده‌اند و اکنون به‌عنوان جدیدترین بخش از پور تقوی روانکارهای خودرویی گریت‌وال شناخته می‌شوند. این خانواده تازه شامل سه سیال گیربکس است: ATF X+ برای گیربکس‌های اتوماتیک پیشرفته، ATF S برای خودروهای سواری معمولی با گیربکس‌های چهار تا ۶ سرعته و ATF X+ برای گیربکس خودروهای برقی و هیبریدی. هر سه محصول با استانداردهای OEM-level توسعه یافته‌اند؛ یعنی گریت‌وال لوبریکنتنس آن‌ها را با همان سطح فناوری و کیفیتی تولید کرده که سازندگان اصلی خودرو در خطوط تولید خود استفاده می‌کنند.

ATF X+؛ سیال گیربکس برای خودروهای رده‌بالا ATF X+ پیشرفته‌ترین عضو این خانواده است و برای گیربکس‌های اتوماتیک ۶ سرعته به بالا طراحی شده است. این محصول با گیربکس‌های ZF هشت سرعته و مرسدس بنز ۹ سرعته سازگار است؛ دو مجموعه گیربکس

کند، با توجه به رشد سریع خودروهای برقی و هیبریدی در چین، حضور ATF X+ در این مجموعه اهمیت ویژه‌ای دارد و می‌تواند گریت‌وال را در رقابت با برندهای جهانی روانکار، یک گام جلوتر قرار دهد.

سه محصول نه تنها طیف کامل خودروهای سواری (از بنزینی‌های لوکس گرفته تا خودروهای برقی) را پوشش می‌دهند، بلکه نشان می‌دهند سینوپک قصد دارد در بازار روانکارهای تخصصی، جایگاه خود را بیش از پیش تثبیت

جمع‌بندی

عرضه خانواده جدید سیالات گیربکس گریت‌وال لوبریکنتنس را می‌توان یکی از مهم‌ترین رویدادهای سال ۲۰۲۶ در صنعت روانکارهای چین دانست. این

KHAN

MUSSO GRAND

SIGNATURE Series

نهایت ماجراجویی

۵ سال یا ۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر گارانتی



امکانات مهم خودر و هستند. فضای کابین برای پنج سرنشین طراحی شده و صندوق عقب نیز برای استفاده روزمره مناسب است. در بخش فنی، نسخه AWD به موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژر با سیستم هیبرید متوسط مجهز است که ۲۴۷ اسببخار قدرت و ۳۶۱ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند و نیروی آن از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به هر چهار چرخ منتقل می‌شود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت آن حدود ۶.۵ ثانیه و مصرف ترکیبی این مدل ۴.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. نسخه قدرتمندتر T۸ پلاگین-هیبرید نیز ۴۵۵ اسببخار قدرت، ۷۱۰ نیوتون متر گشتاور و حدود ۷۰ کیلومتر برد تمام‌برقی دارد.

«ولوو XC۶۰ مدل ۲۰۲۵ با زبان طراحی مینیمال و اسکاندیناویایی، یکی از متمایزترین انواع اس‌یووی لوکس میان‌سایز بازار است. چراغ‌های LED با امضای معروف «چکش نور»، جلوینچره عمودی و خطوط نرم بدنه، ظاهری ساده اما لوکس ایجاد کرده‌اند. تناسبیات متعادل بدنه نیز باعث شده XC۶۰ در کنار ظاهر شیک، کاربرد خانوادگی مناسبی داشته باشد. کابین، ادامه همین فلسفه طراحی است؛ خطوط ساده، متر یال با کیفیت و صندلی‌های ارگونومیک، فضای آرامی ایجاد می‌کنند. سیستم اطلاعات-سرگرمی مبتنی بر Google، نمایشگر لمسی ۹ اینچی، Google Assistant، اپل کارپلی، اندروید اتو و اتصال بلوتوث از



ولوو «XC۶۰»؛ ترکیب طراحی اسکاندیناوی و ایمنی

تلگرام Telegram

ایربگ میان‌صندلی‌ها؛ نسل جدید محافظ سرنشینان خودرو؟

ایربگ‌ها سال‌هاست یکی از مهم‌ترین تجهیزات ایمنی خودروها محسوب می‌شوند؛ اما توسعه فناوری‌های ایمنی نشان می‌دهد که مسیر تکامل آن‌ها تنها به افزایش تعداد کیسه‌های هوا محدود نخواهد شد. یکی از فناوری‌های جدید، ایربگ مرکزی یا Centre Airbag است که در قسمت داخلی صندلی جلو یا میان دو صندلی نصب می‌شود و هدف اصلی آن، کاهش برخورد سر و بدن راننده و سرنشین جلو با یکدیگر در تصادفات جانبی است. حال سوال این است که ایربگ میان‌صندلی‌ها تا چه اندازه می‌تواند ایمنی خودرو را افزایش دهد و آیا این فناوری به تجهیزات استاندارد خودروهای آینده تبدیل خواهد شد؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

در تصادف جانبی، بدن سرنشین ممکن است برخلاف جهت حرکت خودرو به سمت طرف مقابل کابین پرتاب شود. این پدیده می‌تواند باعث برخورد دو سرنشین با یکدیگر یا تماس شدید سر و قفسه سینه با بخش‌های داخلی کابین شود. ایربگ مرکزی با ایجاد یک مانع نرم در فضای بین دو صندلی، دامنه این حرکت را محدود می‌کند. نتایج Euro NCAP نیز نشان داده‌اند که خودروهای مجهز به این فناوری می‌توانند در آزمون برخورد از سمت مخالف، حفاظت بهتری از سرنشینان جلو ایجاد کنند؛ برای نمونه، این سیستم در آزمون کیا سورتو عملکرد خوبی داشت.

بزدایی

اهمیت این فناوری زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم سازندگان خودرو دیگر تنها روی ساختار بدنه تمرکز نمی‌کنند، بلکه تلاش دارند رفتار بدن انسان پس از شروع تصادف را نیز کنترل کنند. ایربگ مرکزی دقیقاً برای همین مرحله توسعه یافته است. البته این مدل ایربگ جایگزین کمربند ایمنی یا سایر ایربگ‌هایست و عملکرد آن به طراحی صندلی، کمربند و ساختار کلی کابین وابسته است.

فرخی

Message



صدای منتظری

۸۸۲۰۶۷۶۱

قطعات گران‌قیمت!

خودرو کرمانی کراس‌اوور مدل ۲۰۱۷ دارم که دارای سنسور فاصله و تشخیص موانع است. چندی پیش پس از شست‌وشوی کامل بدنه خودرویسم در کارواش، در زمان خروج متوجه شدم این سیستم از کار افتاده است. با مراجعه به کلینیک تخصصی خودرو، مکانیک تشخیص داد که به‌دلیل تَرَک روی سپر سنسور آسیب دیده و نیاز به تعویض دارد. برای خرید این قطعه به بازار لوازم‌پدکی مراجعه کردم و این در حالی است که نمونه نو آن بسته به کشوری که در آن تولید شده، قیمتی بین ۱۵ تا ۶۵ میلیون تومان دارد.

کریمنی-تهران

پاسخ‌نظرسنجی شماره ۲۵۵۰

گزینه ۱ ۵۵ درصد

گزینه ۲ ۵۵ درصد

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما اعمال تغییرات اساسی در بهره‌گیری از نیروی متخصص در مراکز معاینه‌فنی و استفاده از تجهیزات به‌روز تا چه میزان می‌تواند سبب ارتقای خدمات‌رسانی در این بخش شود؟ در پاسخ به این پرسش ۱۵ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۸۵ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رای داده بودند.

نظرسنجی Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



نظرسنجی شماره ۲۵۵۱
با توجه به کیفیت سوخت در داخل کشور، کدام گروه از خودروهای زیرسازگاری بیشتری با سوخت مصرفی دارد؟

۱- خودروهای ژاپنی
۲- خودروهای چینی
۳- خودروهای کره‌ای

پیامک SMS

سقف شیشه‌ای

آیا این مسأله درست است که خودروهای بر خوردار از سقف شیشه‌ای در مقایسه با مدل‌های دارای سقف فلزی در تصادفات از ایمنی کمتری برخوردارند؟

علیزاده-تهران

«خیر؛ طراحی سقف‌های تمام‌شیشه‌ای یا پانوراما برای راحتی بیشتر سرنشینان از سال ۲۰۰۰ میلادی توسط کمپانی مرسدس‌بنز، ابداع و پس از مدت نسبتاً کوتاهی فراگیر شد. سقف‌های پانوراما طی یک فرآیند بسیار پیچیده و مهندسی ساخته می‌شوند که در مقابل ضربات و نیروهای وارده بسیار مقاوم هستند. جالب است بدانید که برای مثال در صورت واژگونی هیوندای سوناتا LF هیبریدی، به‌هیچ‌یک از قطعات شیشه‌ای سقف آسیبی وارد نمی‌شود و سقف به داخل کابین نفوذ نمی‌کند. از آن‌جا که در سطح جهان از هیوندای سوناتا به‌عنوان یک خودرو خانوادگی نه‌چندان لوکس یاد می‌شود، باید توجه داشت که خودرو کاملاً لوکسی مانند مرسدس‌بنز E۳۵۰ یا بامو سری ۵ یا سری ۷ نیز که دارای سقف پانورامای جمع‌وجوری هستند، در زمان تصادف با کمترین آسیب مواجه می‌شوند. چراکه در زمان طراحی سقف شیشه‌ای، فریم زیری آن دارای یک بخش فلزی بوده و شیشه‌ای کاملاً بزرگ روی بخش فریم فلزی قرار گرفته تا پوشش سقف را کامل کند. بنابراین جنس شیشه نیز از تکنولوژی گوریلاگلس بوده که از متر یال بسیار آشنادر ساخت شیشه‌گوشی‌های هوشمند است. با این تفاوت که در ساخت شیشه‌های سقف پانورامای خودروها از متر یال گوریلاگلس جدید با پوشش فشرده‌سازی لایه‌های درونی بهره گرفته می‌شود و در زمان وارد شدن ضربه یا نیرو، شیشه به‌طور کامل نمی‌شکند و تمام بخش‌هایی که به اصطلاح شکسته شده به داخل یک لایه فوق‌ایمن چسبیده به‌نام و کیوم وارد شده و اجازه ورود شیشه به داخل کابین را نمی‌دهد. بر این اساس با توجه به متر یال گوریلاگلس که از جنس الومینوسیلیکات قلبایی است، ضربه مقاومت و استحکام شیشه ساخته‌شده از این مواد در مقایسه با شیشه‌های متداول حدود ۶۵ درصد بالاتر است و این مدل شیشه‌ها حدود ۴۵ درصد سبک‌وزن‌تر از شیشه‌های متداول چندلایه هستند. بر این اساس در زمان وارد شدن نیرو یا ضربه به سقف در اثر واژگون شدن، نیرو در سطح پخش شده و تمامی نقاط شیشه نیرو را در خود جذب و مانع ورود قطعات تیز و برنده شیشه به داخل کابین می‌شوند. همچنین جالب است بدانید که برای طراحی و ساخت شیشه‌های سقف پانوراما، استانداردهای فوق سخت‌گیرانه‌ای وجود دارد که در تست‌های این استاندارد، انواع آزمون‌های مقاومت در اثر ضربه، مقاومت در اثر دما، مقاومت در اثر فشار و نوع طراحی آن مد نظر قرار می‌گیرد تا بتواند در برابر تمامی نیروها و ضربات از سرنشینان داخل فضای محبوس شده کابین محافظت کند. همچنین این شیشه‌ها اغلب دارای لایه‌های چند پوششه ضد اشعه فرابنفش (UV) هستند که در زمان استفاده از آن، نور آفتاب برای سرنشینان داخل کابین نیز مضر نباشد. از سوی دیگر یک فریم پارچه‌ای نسبتاً ضخیم در داخل کابین و زیر سقف شیشه‌ای تعبیه شده تا در صورت آسیب‌دیدگی شیشه، قطعات آن به‌صورت مستقیم به داخل کابین وارد نشود. هرچند که در چند سطر بالاتر تشریح کردیم که امکان ورود شیشه به داخل کابین وجود ندارد. همچنین در نظر داشته باشید که خودروهای مونتاژی خودروسازان داخلی که اخیراً به سقف پانورامای ثابت مجهز شده‌اند، استانداردهای لازم را پاس کرده‌اند. اما از آن‌جا که سقف این دسته از خودروها ثابت بوده و فاقد حرکت است، هیچ‌گونه خطری سرنشینان داخل کابین را تهدید نمی‌کند.

آیا ترکیب لوکس و خانوادگی به سبک کره‌ای جذاب است؟ سورنتو «GT-Line»؛ خودرو بلندقامت‌ایمن و محبوب



«کیا سورنتو GT-Line مدل ۲۰۲۶ یکی از کامل‌ترین نسخه‌های این اس‌یووی سهر دیفه کره‌ای است که با ترکیبی از ظاهر تهاجمی، کابین مجهز و فناوری‌های پیشرفته، در رده محصولات بالارده کیا قرار می‌گیرد.

سورنتو ۲۰۲۶ از حدود ۳۲ هزار و ۳۹۰ دلار برای نسخه پایه آغاز می‌شود و نسخه‌های بالاتر مانند X-Line SX Prestige AWD به حدود ۴۶ هزار و ۷۹۰ دلار می‌رسند. قیمت GT-Line در بازار استرالیا به پیش‌رانه و تجهیزات وابسته است و برای تبدیل دقیق به دلار آمریکا باید قیمت رسمی همان بازار را مبنای قرار داد. در مجموع، سورنتو GT-Line مدل ۲۰۲۶ برای خریدارانی طراحی شده که فضای سهر دیفه، امکانات لوکس، فناوری‌های ایمنی و ظاهر اسپرت را در یک اس‌یووی خانوادگی می‌خواهند؛ محصولی که تلاش می‌کند فاصله میان یک خودرو خانوادگی کاربردی و یک اس‌یووی نیمه‌لوکس را کاهش دهد. ناگفته نماند که سورنتو نسل چهارم موسوم به MQ۴، یکی از ایمن‌ترین اس‌یووی‌های جهان است؛ چراکه در سال جاری میلادی در موسسه بیمه‌ایمنی بزرگراه ایالات‌متحده (IIHS) بالاترین سطح ایمنی را به‌خود اختصاص داده است. به‌عبارت دیگر سطح TOP SAFETY PICK+ را به‌راحتی دریافت کند



طراحی نسل فعلی سورنتو همچنان بر زبان طراحی مدرن کیا استوار است؛ چراغ‌های LED با فرم عمودی، جلوینچره بزرگ و خطوط عضلانی بدنه، چهره‌ای قدرتمند به خودرو می‌دهند. در نسخه GT-Line، جزئیات ظاهری اسپرت‌تر، رینگ‌های آلپاژی بزرگ‌تر و تزئینات اختصاصی باعث تمایز آن از تیپ‌های پایین‌تر می‌شوند. در نمای جانبی، خط شانه برجسته و فرم نسبتاً کشیده بدنه به سورنتو ظاهری متعادل میان یک SUV خانوادگی و محصولی اسپرت می‌دهد. استفاده از رینگ‌های بزرگ و جزئیات مشکی براق نیز ظاهر GT-Line را تهاجمی‌تر کرده است. کابین GT-Line با تمرکز بر فناوری و راحتی طراحی شده است. یکی از مهم‌ترین ویژگی‌ها، مجموعه نمایشگر یکپارچه شامل نمایشگر دیجیتال ۱۲.۳ اینچی پشت فرمان و نمایشگر لمسی ۱۲.۳ اینچی سیستم سرگرمی است. در این نسخه همچنین نمایشگر سربالای HUD، نورپردازی داخلی با قابلیت‌انتخاب ۶۴ رنگ، صندلی‌های مجهز به گرم‌کن و تهویه، فرمان گرم‌شونده و تجهیزات ارتباطی مدرن ارائه می‌شوند.

سورنتو GT-Line همچنان یک اس‌یووی سهر دیفه است و قابلیت حمل خانواده و بار را هم‌زمان ارائه می‌دهد. صندلی‌های ردیف دوم قابلیت تنظیم و تا شدن دارند و برای سرنشینان عقب نیز درگاه‌های USB نظر گرفته شده است. از نظر فنی، مشخصات سورنتو GT-Line بسته به بازار متفاوت است. در بازار آمریکا، سورنتو با موتور ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ عرضه می‌شود که ۲۸۱ اسببخار قدرت و حدود ۴۲۲ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این موتور با یک گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه تر کیبش شده و ظرفیت یدک‌کشی در پیکربندی مناسب تا حدود ۱۵۸۸ کیلوگرم اعلام شده است

از نظر ایمنی، سورنتو به مجموعه‌ای از سامانه‌های کمک‌راننده مانند ترمز اضطراری خودکار، هشدار و جلوگیری از خروج از خط، کروز کنترل هوشمند، کمک‌رانندگی در بزرگراه، پایش نقاط کور و دوربین ۳۶۰ درجه مجهز می‌شود.

تجهیزات دقیق بر اساس بازار و تیپ متفاوت است. در بازار آمریکا، قیمت



کشف بیش از ۲ هزار حلقه لاستیک قاچاق در مرزهای شمالی سیستان و بلوچستان

« ۲ هزار و ۱۶۷ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۶۰ میلیارد ریال در منطقه میل نادر شهرستان نیریز و سیستان و بلوچستان کشف شد. به گزارش «بهر» سردار علیرضا دلیری، جانشین فرماندهی انتظامی سیستان و بلوچستان گفت: «در راستای اجرای طرح مبارزه با قاچاق کالا و سوخت، مأموران ایست و بازرسی میل نادر شهرستان نیریز و چین کنترل خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون کشف شده مشکوک و برای بررسی بیشتر آن ارماتوقف کردند».

وی افزود: «اموران در بازرسی تکمیلی از خودرو موفق به کشف ۲ هزار و ۱۶۷ حلقه لاستیک خارجی قاچاق شدند که ارزش کالای کشف‌شده بنا بر نظر به کارشناسان مربوطه ۶ میلیارد ریال برآورد شد.»

خاتن‌نشین فرمانده انتظامی استان با اشاره به معرفی متهم به مرجع قضائی استان‌نشان کرد: «همارزه با قاچاق کالا اقدامی برای حفظ و استقرار امنیت در کشور است و بر اساس وظایف ذاتی، پلیس با پدیده قاچاق بر خورد قانونی خواهد کرد.»

افزایش ۱۰ درصدی درآمد و دو برابر شدن سود عملیاتی؛

«یو کوهاما» نیمه سال را با جهش سود و رکورد فروش پشت سر گذاشت



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

« یوکوماها را بر در نیمه نخست سال مالی ۲۰۲۶ یکی از قدرتمندترین عملکردهای تاریخ خود اثبات کرده است؛ عملکردی که نه تنها رکورد فروش را جابه‌جا کرد، بلکه تقریباً تمام شاخص‌های سودآوری شرکت را به بالاترین سطح رساند. بر اساس گزارش منتشر شده، فروش یوکوماها در ۶ ماهه منتهی به ۲۰ ژوئن به ۴۰۲ میلیارد دلار رسید که نسبت به سال گذشته ۱۰۴ درصد رشد نشان می‌دهد و بخش تایلر بیش از ۹۰ درصد این درآمد را تولید کرده است. این رشد در شرایطی رخ داده که بازار جهانی تایر با نوسان تقاضا، افزایش هزینه‌های لجستیک و تغییرات شدید در قیمت مواد اولیه روبه‌رو بوده است؛ اما یوکوماها توانسته با ترکیب بهینه محصولات، توسعه بازارهای جدید و مدیریت بهینه هزینه‌ها، از این چالش‌ها عبور کند. در بخش سودآوری، جهش شگفتی‌زایی دیده می‌شود. سود عملیاتی شرکت تا ۱۰۰ درصد افزایش به ۶۹۲.۲ میلیون دلار رسیده و سود خالص قابل اتساب به سهام‌داران نیز با ۱۰۴ درصد رشد به ۴۵۷.۹ میلیون دلار رسیده است. سود کسب و کار که معیار اصلی عملکرد عملیاتی شرکت محسوب می‌شود، ۵۴.۳ درصد افزایش یافته و ۶۰۴.۷ میلیون دلار رسیده است. حاشیه سود کسب و کار نیز از ۱۰.۷ درصد به ۱۵ درصد رسیده که یک رکورد تاریخی برای نیمه نخست سال است. یوکوماها در گزارش خود توضیح می‌دهد که کاهش هزینه مواد اولیه حدود ۶۵ میلیون دلار سود به‌همراه داشته و همچنین تغییرات مثبت در ترکیب محصولات، به‌ویژه رشد فروش تایرهای ارزش‌افزوده مانند ADVAN و GEOLANDAR نقش مهمی در افزایش حاشیه سود داشته است. فروش تایرهای ۱۸ اینچ و بزرگ‌تر نیز ۳۰ درصد رشد داشته و اکنون ۲۸ درصد کل فروش را تشکیل می‌دهد. این گروه از محصولات در بازارهای اروپا، ژاپن و چین تقاضای بالایی دارند، بخش مهمی از استراتژی یوکوماها برای تمرکز بر تایرهای پریمیوم محسوب می‌شوند. در بخش منطقه‌ای، اروپا و هند بهترین عملکرد را داشته‌اند. فروش واحدی تایر در اروپا ۱۷ درصد افزایش یافته و در هند نیز رشد مشابهی ثبت شده است. چین با وجود افت شدید در بخش تایرهای OE توانسته بازار رشد ۲۹ درصدی در بخش جایگزین، عملکرد خود را حفظ کند. تنها نقطه ضعف، بازار آمریکای شمالی بوده که حجم فروش تایر در آن ۱۱ درصد کاهش یافته است. با این حال، درآمدهای منطقه تقریباً ثابت مانده که نشان‌دهنده اثر مثبت گذار و ترکیب محصول است. یوکوماها انتظار دارد بازار جایگزین آمریکای شمالی در نیمه دوم سال به‌سطح سال ۲۰۲۵ بازگردد. بخش تایرهای خارج از جاده (OTR) نیز عملکردی فراتر از انتظار داشته است. درآمد این بخش ۱۴.۸ درصد افزایش

سالانه آن ۶ میلیون تاجر است. همچنین کارخانه جدید تاجر سواری در مرکز یک از ژانویه ۲۰۲۷ آغاز به کار خواهد کرد و ظرفیت آن در مرحله نخست ۲ میلیون تاجر خواهد بود. این کارخانه بخشی از برنامه تحول یو کوهاما تا سال ۲۰۲۹ هستند که هدف آن افزایش ظرفیت تولید، کاهش هزینه‌ها و تقویت حضور جهانی شرکت است. در نهایت، یو کوهاما پیش‌بینی مالی سال ۲۰۲۶ را نیز افزایش داده و انتظار دارد فروش سه‌هینانو به ۸.۳۳ میلیارد دلار برسد و سود کسب و کار به ۱.۲۱ میلیارد دلار افزایش یابد. شرکت سه‌هینانو سود قیمتی سالانه را به ۱.۴۱ دلار افزایش داده که نشان‌دهنده اعتماد مدیریت به پایداری رشد سودآوری است.

یافته و سود کسب و کار آن با جهشی ۸۲.۵ درصدی به ۱۶۴ میلیون دلار رسیده است. این رشد در شرایطی رخ داده که بازار تجهیزات کشاورزی با رکود مواجه بوده، اما یو کوهاما با تقویت همکاری با سازندگان تجهیزات و توسعه برندهای Mitsuba و Alliance توانسته جایگاه خود را در این بخش حفظ و تقویت کند. حجم فروش OTR در نیمه نخست سال در سطح جهانی در ۷ درصد افزایش داشته و شرکت انتظار دارد این بخش یکی از سریع‌ترین منابع رشد خود در سال‌های آینده باشد. یو کوهاما علاوه بر عملکرد مالی، برنامه‌های توسعه‌ای مهمی نیز در دست اجرا دارد. کارخانه جدید این سواری ساز در ویزگ هند از ماه مارس به تولید انبوه رسیده و ظرفیت

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-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	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		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۳S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYD S۶
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (امیکو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراندا
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون







نیز به سیستم اطلاعات - سرگرمی مجهز است و نمایشگر هدآپ به صورت آپشن ارائه می شود. قلب RS۳ یک موتور ۲.۵ لیتری توربوشارژ ۵ سیلندر است که ۳۹۴ اسببخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. نیروی موتور از طریق گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه STronic و سیستم چهار چرخ محرک به چرخ ها منتقل می شود. در آزمایش «کار اند درایور» شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت تنها ۳.۲ ثانیه ثبت شد. قیمت پایه RS۳ مدل ۲۰۲۵ در آمریکا ۶۴ هزار و ۶۹۵ دلار اعلام شده و با تجهیزات سفارشی می تواند به بیش از ۷۷ هزار دلار برسد.

آئودی RS۳ مدل ۲۰۲۵ با بازطراحی جزئی، چهره ای تهاجمی تر از گذشته پیدا کرده است. جلو پنجره بازطراحی شده، ورودی های هوای بزرگ تر، اسپلیتر جلو یکپارچه و چراغ های Matrix LED با چهار طرح قابل انتخاب برای امضای نوری، مهم ترین تغییرات نمای خارجی هستند. در عقب نیز دیفیوزر بزرگ تر و چراغ های جدید، ظاهر اسپرت خود را تکمیل می کنند. در کابین، فرمان اسپرت جدید با قسمت های تخت در بالا و پایین، دکمه های قرمز برای انتخاب حالت های عملکردی، تزیینات کربن و کروم تیره و نمایشگر دیجیتال ۱۲.۳ اینچی از ویژگی های مهم هستند. نمایشگر مرکزی ۱۱.۱ اینچی



**آئودی «RS۳»
سدان کوچک
با قلب ۵ سیلندر**

در گفت و گو با نایب رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور مطرح شد؛

مواد اولیه حجیم قطعه سازان در بن بست دریایی قرار گرفت

نرسیدن حتی یک قطعه خاص می تواند تکمیل خودرو را متوقف کند؛ حالا محدودیت حمل دریایی، احتمال انباشت محصولات ناقص در کارخانه ها را افزایش داده است

«با توجه به محدودیت های ایجاد شده در مسیرهای دریایی، انتظار داریم وزارت صنعت، معدن و تجارت، گمرک و سایر دستگاه های مرتبط، به صورت هماهنگ و کارشناسی به این مساله ورود کنند. این دستگاه ها باید با بررسی موانع حمل و نقل و الزامات گمرکی، راهکاری عملی، فوری و قابل اجرا برای جابه جایی و ترخیص این نوع محموله ها ارائه دهند تا از ایجاد اختلال در زنجیره تامین و خطوط تولید جلوگیری شود.»

ضرورت بررسی کارشناسی حمل ماشین آلات نایب رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور با اشاره به وجود مشکلات مشابه در حمل ماشین آلات در گفت و گو با «دنیای خودرو» تأیید کرد: «بخشی از ماشین آلات مورد نیاز صنعت نیز به دلیل ابعاد و وزن بالا، با محدودیت های مشابهی در حمل و نقل مواجه شده اند. یکی از راهکارهای احتمالی این است که ماشین آلات پیش از بارگیری در بندر مبدأ دمنواژ و به قطعات کوچک تر تقسیم شوند تا امکان حمل آن ها از مسیرهای جایگزین فراهم شود. با این حال، اجرای این راهکار به بررسی ضوابط حمل و نقل و مقررات بنادر مبدأ و مقصد نیاز دارد و نمی توان بدون انجام بررسی های فنی و قانونی درباره امکان اجرای آن تصمیم گرفت.»

دوست زاده با اشاره به پیچیدگی های گمرکی دمنواژ ماشین آلات اظهار داشت: «وقتی یک ماشین آلات یا محموله صنعتی در مبدأ دمنواژ می شود، باید مشخص شود که اجزای تفکیک شده آن از نظر مقررات گمرکی همچنان با همان کد تعرفه کالای اصلی قابل ثبت و اظهار هستند یا باید برای هر بخش، کد کالای جداگانه ای تعریف شود. همچنین لازم است امکان حمل، ثبت سفارش و ترخیص چنین محموله ای به طور دقیق بررسی شود. بنابراین، انتخاب این روش تنها به امکان فنی دمنواژ محدود نیست و باید الزامات حقوقی، تجاری و گمرکی آن نیز در نظر گرفته شود.» وی با تأکید بر ضرورت بررسی کارشناسی این راهکار تصریح کرد: «وزارت صنعت، معدن و تجارت، گمرک و دیگر دستگاه های مرتبط باید با همکاری یکدیگر، ابعاد فنی و مقرراتی این موضوع را بررسی کنند. هدف این است که مشخص شود آیا دمنواژ ماشین آلات می تواند به راهکاری عملی عبور از محدودیت های فعلی حمل و نقل تبدیل شود یا خیر و در صورت امکان، سازوکار مشخصی برای ثبت سفارش، حمل و ترخیص این محموله ها در نظر گرفته شود.»

چالش لجستیک محموله های حجیم نایب رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور در پاسخ به پرسشی درباره وضعیت تامین قطعات الکترونیکی، به ویژه ریز تراشه ها گفت: «قطعات الکترونیکی به دلیل حجم و وزن بسیار پایین، در این دوره با کمترین مشکل در حوزه حمل و نقل و تامین مواجه بوده اند و در حال حاضر نیز مشکل جدی در جابه جایی این قطعات وجود ندارد. ویژگی این کالاها باعث شده است امکان انتقال آن ها از مسیرها و با شیوه های مختلف فراهم باشد و محدودیت های حمل و نقل دریایی تأثیر کمتری بر تأمین آن ها بگذارد.»

دوست زاده با مقایسه شرایط حمل قطعات الکترونیکی و محموله های حجیم افزود: «برای انتقال قطعات الکترونیکی، علاوه بر حمل و نقل دریایی، می توان از روش ها و مسیرهای جایگزین مانند حمل زمینی یا ریلی استفاده کرد. حجم این قطعات به اندازه ای پایین است که گاهی می توان در یک محموله کوچک یا حتی یک ساک، تعدادی معادل مصرف یک ماه را جابه جا کرد.»

وی ادامه داد: «در مقابل، قطعات و ماشین آلات حجیم و تجهیزات، فضای بار و شیوه های حمل ویژه نیاز دارند و امکان انتقال آن ها از مسیرهای جایگزین به سادگی فراهم نیست. از این رو، در شرایط فعلی، محموله های حجیم بیش از قطعات الکترونیکی می توانند زنجیره تامین صنایع خودرو و قطعه سازی را با اختلال و تهدید مواجه کنند.»



نوربان

**انتظار داریم وزارت
صمت، گمرک و سایر
دستگاه های مرتبط با
بررسی موانع حمل و نقل
و الزامات گمرکی
راهکاری عملی، فوری و
قابل اجرا برای جابه جایی
و ترخیص محموله های
ترافیکی و حجیم ارائه
دهند**

محموله ها چاراندیشی شود؛ زیرا تداوم این وضعیت می تواند جریان تامین قطعات را مختل کند و در نهایت به کاهش یا توقف تولید منجر شود. این مشکل تنها به صنایع خودرو و قطعه سازی محدود نخواهد ماند و ممکن است دیگر صنایع کشور را نیز تحت تأثیر قرار دهد؛ به ویژه آن که در شرایط فعلی، راهکار جایگزین مشخص و قابل اتکالی برای حمل این نوع محموله ها وجود ندارد.»

وی در پاسخ به پرسشی درباره سهم این نوع قطعات از مجموع نیاز صنایع خودرو و قطعه سازی گفت: «هرچند تعداد آن ها محدود و سهم شان از مجموع قطعات مورد نیاز صنعت پایین است، اما این سهم اندک به معنای اهمیت کمتر آن ها نیست. در صنعت خودرو، کامل بودن مجموعه قطعات اهمیت دارد؛ به این معنا که اگر از حدود ۲ هزار قطعه مورد نیاز برای تولید یک خودرو، حتی یک قطعه تامین نشود، محصول در خط تولید ناقص می ماند و امکان تحویل آن به مصرف کننده وجود نخواهد داشت.»

دوست زاده با تأکید بر ضرورت ورود هماهنگ دستگاه های مسئول به این موضوع تصریح کرد:

نوربان

**یکی از چالش های جدی
امروز در زنجیره تامین
و صنعت خودرو حمل
محموله های ترافیکی
و حجیم است؛
محموله هایی که به دلیل
ابعاد بزرگ امکان
بسته بندی و قرار گرفتن
در کانتینرهای استاندارد
را ندارند**



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

سرگردانی محموله های حجیم در مسیر دریایی به حلقه ای پرریسک در زنجیره تامین خودرو تبدیل شده است؛ حلقه ای که برخلاف قطعات کوچک و الکترونیکی، با مسیرهای جایگزین ریلی و جاده ای قابل جبران نیست. بارهایی که روی عرشه کشتی حمل می شوند، به دلیل محدودیت تخلیه و انتقال در بنادر میانی، اکنون میان مبدأ و مقصد بلا تکلیف مانده اند و همین توقف می تواند اثر خود را مستقیماً بر خطوط تولید بگذارد. در صنعتی که تکمیل هر خودرو به رسیدن همه قطعات وابسته است، کمبود حتی یک قطعه خاص می تواند محصول را ناقص نگه دارد. از این رو، حل فوری موانع حمل، ترخیص و حتی بررسی امکان دمنواژ ماشین آلات، دیگر یک مساله صرفاً لجستیکی نیست، بلکه شرط تداوم تولید و حفظ ثبات صنعتی است

سرگردانی محموله های حجیم در مسیر دریایی ابراهیم دوست زاده، نایب رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور با اشاره به مشکلات زنجیره تامین صنعت خودرو در حوزه لجستیک به «دنیای خودرو» گفت: «یکی از چالش های جدی امروز در زنجیره تامین و صنعت خودرو، حمل محموله های ترافیکی و حجیم است؛ محموله هایی که به دلیل ابعاد بزرگ، امکان بسته بندی و قرار گرفتن در کانتینرهای استاندارد را ندارند و مطابق استانداردهای حمل و نقل دریایی، باید روی عرشه کشتی بسته بندی و جابه جا شوند.»

این مقام صنفی با توضیح وضعیت برخی محموله های وارداتی افزود: «این محموله ها پیش از آغاز جنگ، در بنادر مبدأ کشور چین بسته بندی و بارگیری شده بودند؛ اما در بنادر هند اجازه تخلیه پیدا نکردند. علت این موضوع آن است که به دلیل حجم و ابعاد بزرگ این بارها، حتی در صورت تخلیه نیز امکان جابه جایی و انتقال آن ها در قالب کانتینرهای استاندارد وجود ندارد. در حال حاضر، یک یا دو مورد از این محموله ها همچنان روی عرشه کشتی در اقیانوس هند سرگردان هستند و یکی از آن ها نیز به یکی از بنادر مبدأ در چین بازگشته است.»

وی با تأکید بر نبود راهکار جایگزین برای این نوع محموله ها تصریح کرد: «برای محموله های کوچک تر، با وجود توقف حمل و نقل دریایی کانتینری، امکان جایگزینی مسیرهای ریلی یا جاده ای وجود دارد؛ هرچند این روش ها هزینه بیشتری دارند، زمان برتر هستند و دشواری های خاص خود را ایجاد می کنند. اما در مورد محموله های حجیم و خاص، تاکنون هیچ راهکار عملی و قابل اتکالی برای جایگزینی حمل دریایی وجود نداشته است.»

تهدید قطعات ناقص برای تولید خودرو دوست زاده با اشاره به ضرورت تامین کامل قطعات مورد نیاز خطوط تولید خودرو اظهار داشت: «برای تولید هر خودرو حدود ۲ هزار قطعه مورد نیاز است و نرسیدن حتی یکی از این قطعات می تواند روند تکمیل خودرو را متوقف کند. بنابراین، صرف تامین بخش عمده قطعات کافی نیست و همه قطعات، صرف نظر از تعداد یا سهم آن ها، باید در زمان مناسب تامین و به خطوط تولید منتقل شوند تا امکان تکمیل خودرو و تحویل آن به مصرف کننده فراهم شود.»

نایب رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور در ادامه و با تأکید بر پیامدهای اختلال در تامین قطعات افزود: «هدف از طرح این موضوع، جلب توجه مقامات، مسئولان تصمیم گیر و سازمان های ذی ربط به اهمیت و پیامدهای این مشکل است. باید هرچه سریع تر برای رفع موانع حمل این

خودرو و اسفاطی، یک خودرو نو جایگزین شده است، گفت: «این روند موجب صرفه‌جویی قابل توجهی در مصرف سوخت شده است و برآورد می‌شود در مجموع نزدیک به ۲ میلیارد لیتر صرفه‌جویی سوخت و بیش از ۱۰ درصد کاهش انتشار گازهای آلاینده در کشور رقم خورده‌باشد.» رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل ایدرو ادامه داد: «بر اساس اصلاحات انجام‌شده در آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، ظرفیت اسفاط سالانه کشور می‌تواند به بیش از ۳۵۰ هزار دستگاه برسد و در صورت تداوم روند تولید و واردات، این رقم حتی قابل افزایش نیز خواهد بود.»

«به گزارش «دنیای خودرو» به نقل از «ایرنا»، محمدصادق حاتمی‌باشاره‌روند اجرای قانون ساماندهی صنعت خودرو و بنده مربوط به نوسازی خودروها اظهار کرد: «در دوره چهار ساله اخیر، با وجود محدودبودن بازه زمانی، سهم اسفاط خودرو به بیش از ۲۵ درصد کل آمار تاریخی کشور رسیده و این موضوع نشان‌دهنده یک جهش جدی در فرآیند نوسازی ناوگان است.» وی افزود: «در بخش نوسازی و جایگزینی نیز طی سه سال گذشته، حدود ۱۵۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده با خودروهای نو جایگزین شده که به‌طور متوسط سالانه حدود ۷۰ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۴ را شامل می‌شود.» حاتمی‌بابیان این که از هر سه تا چهار دستگاه



صرفه‌جویی ۲ میلیارد لیتری در سوخت



ستاد شرکت واحد جابه‌جانی می‌شود؛

اتوبوس‌های ۱۸ متری به تهران می‌آیند



«به گزارش «دنیای خودرو» به نقل از «مهر»، مهدی علیزاده در نشست با اصحاب رسانه با گرامیداشت یاد و خاطره شهدای انقلاب اسلامی، شهدای اصحاب رسانه، شهدای شرکت واحد و شهدای جنگ‌های ۱۲ و ۴۰ روزه اظهار کرد: «تلاش مجموعه شرکت واحد این است که با استفاده از ظرفیت‌های موجود و با مدد و دعای شهدا و خانواده‌های شهدا و همچنین همراهی مردم، به صورت شبانه‌روزی به شهروندان خدمت‌رسانی کنیم.» وی با اشاره به اهمیت نقش رسانه در انتقال اطلاعات دقیق به مردم افزود: «خبرنگاران باید اطلاعات دقیق را دریافت و به مردم منتقل کنند و با انتشار اخبار امیدبخش، نقش خود را در امیدآفرینی در جامعه ایفا کنند.»

بازسازی ۷۰۰ اتوبوس در دوره ششم مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران درباره بازسازی اتوبوس‌های فرسوده گفت: «از ابتدای دوره ششم مدیریت شهری تاکنون مجموعه اتوبوسرانی حدود ۷۰۰ دستگاه اتوبوس را در بخش ملکی و خصوصی مدیریت، برنامه‌ریزی و بازسازی کرده است.»

علیزاده ادامه داد: «روند بازسازی همچنان ادامه دارد و در حال حاضر حدود ۵۰ دستگاه اتوبوس نیز با یکی از شرکت‌های وابسته در قالب قرارداد در حال بازسازی است.» وی درباره سهم حمل‌ونقل از بودجه شهرداری تهران نیز گفت: «در چند سال اخیر حدود ۵۰ درصد بودجه شهرداری و مدیریت شهری به حوزه حمل‌ونقل اختصاص پیدا کرده و شورای اسلامی شهر تهران و شهرداری این موضوع را با جدیت دنبال می‌کنند.»

نوسازی ۲۴۶۰ اتوبوس در دوره ششم مدیرعامل شرکت واحد با بیان این که دوره ششم مدیریت شهری را می‌توان یکی از دوره‌های بی‌سابقه در حوزه حمل‌ونقل دانست، اظهار کرد: «با همت شهرداری تهران و پشتیبانی شورای اسلامی شهر تهران، ۲ هزار و ۴۶۰ دستگاه اتوبوس نوسازی شده است.»

وی افزود: «این تعداد جدا از بازسازی اتوبوس‌های موجود است و با هزینه مستقیم شهرداری تهران انجام شده است.» علیزاده با اشاره به میانگین عمر اتوبوس‌های شرکت واحد گفت: «میانگین عمر اتوبوس‌های شرکت واحد بین ۱۲ تا ۱۴ سال است و در سال‌های گذشته باید نوسازی ناوگان به‌صورت مستمر انجام می‌شد؛ اما وقفه‌ای در این زمینه ایجاد شد و بخش زیادی از بار نوسازی در دوره ششم مدیریت شهری بر دوش شهرداری قرار گرفت.»

وی ادامه داد: «این موضوع در نهایت به قراردادهای مختلف داخلی و خارجی منجر شد و مجموع این قراردادها تاکنون به نوسازی ۲ هزار و ۴۶۰ دستگاه اتوبوس انجامیده است و این روند تا پایان دوره مدیریت شهری نیز ادامه خواهد داشت.»

تحويل ۷۲۰ اتوبوس از قرارداد یک‌هزار دستگاهی عقاب

علیزاده درباره قراردادهای تامین اتوبوس از تولیدکنندگان داخلی گفت: «از قرارداد هزار دستگاهی با شرکت عقاب، تاکنون ۷۲۰ دستگاه اتوبوس تحويل گرفته‌ایم و از قرارداد ۵۰۰ دستگاهی با شرکت اسنان نیز حدود ۲۵۰ دستگاه تحويل شده است.» وی افزود: «همچنین ۴۹۵ دستگاه اتوبوس برقی که پیش از اعلام شده بود، تحويل شده است.» مدیرعامل شرکت واحد درباره اتوبوس‌های ۱۸ متری نیز گفت: «در قرارداد ۲۰۰ دستگاهی برای اتوبوس‌های ۱۸ متری با شرکت کاروانیان داشته‌ایم که از قرارداد نخست حدود ۱۰۱ دستگاه تحويل شده است.»

ورود اتوبوس‌های ۱۸ متری در جریان جنگ ۴۰ روزه

علیزاده با اشاره به ورود بخشی از این اتوبوس‌ها در جریان جنگ ۴۰ روزه اظهار کرد: «بخشی از ۱۰۱ دستگاه تحويل شده در ایام جنگ ۴۰ روزه وارد تهران شد و در همان شرایط نیز خطوط مختلف را نوسازی کردیم.» وی افزود: «این اتوبوس‌ها در خطوط مختلف از جمله خط تهرانپارس-آزادی، خط ۷ و خط آزادگان-دانشگاه علوم و تحقیقات و سایر خطوط مورد استفاده قرار گرفتند.» مدیرعامل شرکت واحد با بیان این که اتوبوس‌های ۱۸ متری و اتوبوس‌های مخصوص BRT بیش از ۱۲ سال نوسازی نشده بودند، گفت: «با اقدامی که در جریان جنگ انجام شد، برای نخستین بار پس از بیش از ۱۲ سال این بخش از ناوگان نوسازی شد.»

نوربان

اتوبوس‌های جدید از نظر کیفیت، استانداردها و مسائل فنی نسبت به اتوبوس‌های ۱۰ تا ۱۲ سال گذشته شرایط بسیار بهتری دارند و از آیت‌های فنی روز دنیا برخوردارند

خود را انجام دهد، شرکت واحد در کنار آن‌ها خواهد بود و اگر این اتفاق رخ ندهد، با ورود اتوبوس‌های جدید، برنامه‌ریزی می‌کنیم تا پس از انجام اقدامات فنی، خطوط نوسازی شوند.»

کیفیت بالاتر اتوبوس‌های جدید وی درباره کیفیت اتوبوس‌های جدید گفت: «اتوبوس‌های جدید از نظر کیفیت، استانداردها و مسائل فنی نسبت به اتوبوس‌های ۱۰ تا ۱۲ سال گذشته شرایط بسیار بهتری دارند و از آیت‌های فنی روز دنیا برخوردارند.» مدیرعامل شرکت واحد افزود: «این اتوبوس‌ها از نظر کاهش آلودگی هوا، مصرف سوخت و استانداردهای فنی نیز نسبت به اتوبوس‌های قدیمی وضعیت بهتری دارند.»

۸ جایگاه شارژ اتوبوس برقی در تهران علیزاده درباره زیرساخت‌های شارژ اتوبوس‌های برقی اظهار کرد: «تاکنون ۸ جایگاه شارژ اتوبوس برقی در سطح شهر تهران ایجاد و با حضور شهرداری تهران افتتاح شده است.» وی ادامه داد: «چند جایگاه دیگر نیز طبق قرارداد با شرکت کنترل ترافیک و قرارگاه خاتم در حال احداث است که یک مورد از آن‌ها در محدوده باکری قرار دارد و طبق برنامه تا مهر ماه با تعداد نازل‌های بالا تحويل شرکت خواهد شد.»

علیزاده گفت: «پس از بهره‌برداری از این جایگاه‌ها، از آن‌ها برای شارژ اتوبوس‌های برقی استفاده خواهیم کرد و روند احداث جایگاه‌های شارژ نیز ادامه خواهد داشت.» وی تأکید کرد: «خودمان را محدود به ۱۰ یا ۱۲ جایگاه برنامه‌ریزی‌شده نمی‌کنیم و این زیرساخت‌ها علاوه بر اتوبوسرانی، برای بخشی از تاکسی‌های برقی و سازمان

تصمیمی که شورای اسلامی شهر تهران و شهرداری تهران بگیرند، شرکت واحد بر اساس آن عمل خواهد کرد.» مدیرعامل شرکت واحد افزود: «نگرانی از بابت منابع پایدار این طرح وجود ندارد و منابع آن پیش‌بینی شده و ردیف‌های مربوطه نیز مشخص است و پس از تامین منابع و تخصیص اعتبار، هزینه‌های خرید قطعات و سایر اقدامات از طریق معاونت مالی انجام خواهد شد.»

علیزاده درباره بازسازی اتوبوس‌های ۱۸ متری گفت: «هر اتوبوس ۱۸ متری که شرایط فنی لازم را داشته باشد به تعمیرگاه اعزام و بر اساس قرارداد موجود، بازسازی و نوسازی خواهد شد.»

ستاد شرکت واحد جابه‌جا نمی‌شود

وی درباره موضوع تملک مکان شرکت واحد اتوبوسرانی تهران اظهار کرد: «تا آن‌جا که اطلاع دارم، مکان فعلی شرکت واحد باقی خواهد ماند و قرار نیست ستاد شرکت واحد جابه‌جا شود یا تغییر کند.»

علیزاده افزود: «بخشی از ملک شرکت واحد در طرح احداث ایستگاه مترو قرار گرفته است؛ ایستگاهی که در محدوده بلوار دریا لادن قرار دارد و منطقه چهار، شرکت بهره‌برداری مترو و شرکت واحد درباره آن تفاهم چندجانبه دارند.»

وی ادامه داد: «بخشی از زمین‌های شرکت واحد در این طرح قرار گرفته، اما این موضوع خللی در فعالیت سامانه‌ها و مناطق شرکت واحد ایجاد نمی‌کند.» مدیرعامل شرکت واحد تأکید کرد: «ملکی که قرار است در قالب ایستگاه مترو مورد استفاده قرار گیرد، متعلق به شرکت واحد است و طبق تفاهم انجام‌شده و دستور شهرداری تهران، تمام منافع و عواید آن از جمله درآمدهای تجاری به شرکت واحد بازمی‌گردد.»

وی گفت: «اصل ستاد شرکت واحد و مجموعه منطقه سه که در محل فعلی مستقر است، قرار نیست تغییری داشته باشد.» علیزاده افزود: «اگر در آینده ملک مناسبی در محدوده تهران فراهم شود که بتوان سامانه‌ها و مناطق شرکت واحد را از داخل شهر خارج کرد و از این طریق آلودگی هوا و مزاحمت‌های صوتی را کاهش داد، از این موضوع استقبال خواهیم کرد.»

نوسازی ۱۲ خط در جریان جنگ

مدیرعامل شرکت واحد با اشاره به عملکرد بخش خصوصی گفت: «در جریان جنگ نیز ۱۲ خط اتوبوسرانی در سطح شهر تهران نوسازی شد که بیش از ۳۰۰ دستگاه اتوبوس را شامل می‌شود.» وی افزود: «بیش از ۸۳ درصد خطوط شرکت واحد نوسازی شده و در اختیار ناوگان ملکی است و بخش باقی‌مانده در اختیار بخش خصوصی قرار دارد که با آن‌ها قرارداد داریم.» علیزاده ادامه داد: «اگر بخش خصوصی بتواند نوسازی ناوگان

نوربان

دو قرارداد ۲۰۰ دستگاهی برای اتوبوس‌های ۱۸ متری با شرکت کاروانیان داشته‌ایم که از قرارداد نخست حدود ۱۰۱ دستگاه تحويل شده است

۳۰ تا ۳۵ اتوبوس ۱۸ متری در نزدیکی ایران

علیزاده درباره باقی‌مانده قرارداد اتوبوس‌های ۱۸ متری گفت: «از مجموع ۴۰۰ دستگاه قرار داده شده، ۱۰۱ دستگاه وارد تهران شده و برای ورود باقی‌مانده نیز با توجه به شرایط جنگی کشور و اوضاع تنگه هر مز در حال مدیریت شرایط هستیم.» وی ادامه داد: «حدود ۳۰ تا ۳۵ دستگاه اتوبوس ۱۸ متری آماده است و در نزدیکی کشور ایران قرار دارد که امیدواریم از مسیر مربوطه وارد تهران شود.»

علیزاده تأکید کرد: «در باره مسیر و نحوه ورود این اتوبوس‌ها به دلیل شرایط موجود توضیحی ارائه نمی‌کنیم؛ اما مسیرهای امن با هماهنگی دستگاه‌های مختلف در حال مدیریت است.»

وی افزود: «به محض ورود این اتوبوس‌ها به تهران، برای آن‌ها رونمایی انجام می‌شود و برای مهر ماه آماده بهره‌برداری خواهند شد.»

آماده‌باش شرکت واحد برای بازگشایی مدارس علیزاده با اشاره به واحد اتوبوسرانی تهران با اشاره به آغاز سال تحصیلی گفت: «مانند سال‌های گذشته، از دهم شهریور تمام نیروها را آماده‌سازی و برنامه‌ریزی کردیم تا با تمام توان برای بازگشایی مدارس و دانشگاه‌ها وارد میدان شویم.» وی افزود: «هدف ما این است که در زمان بازگشایی مدارس و دانشگاه‌ها کمترین خلل در حوزه حمل‌ونقل عمومی ایجاد شود.»

رایگان بودن BRT تا پایان جنگ

علیزاده درباره رایگان بودن حمل‌ونقل عمومی نیز اظهار کرد: «طبق مصوبه شورای اسلامی شهر تهران و تأکید شهرداری تهران، خطوط BRT تا پایان جنگ رایگان خواهد بود و مترو نیز در این موضوع در کنار اتوبوسرانی قرار دارد.» وی ادامه داد: «در برآره ادامه این طرح پس از جنگ، هر

تاکسیرانی نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد.»

حمایت از تولید داخل در تامین اتوبوس

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران با اشاره به قراردادهای داخلی گفت: «در سال ۱۴۰۰ و هم‌زمان با آغاز فعالیت مدیریت شهری، قراردادی با ایران خودرو دیزل برای تامین حدود ۱۲۰ تا ۱۲۵ دستگاه اتوبوس منعقد و اتوبوس‌ها تحويل گرفته شد.»

وی افزود: «علاوه بر ایران خودرو دیزل، با شرکت‌هایی مانند اسنا و عقاب نیز قراردادهایی برای تامین اتوبوس منعقد شده است.»

علیزاده با اشاره به وضعیت صنعت اتوبوس‌سازی کشور در سال‌های گذشته گفت: «در دهه ۸۰ قیمت اتوبوس حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان بود و شهرداری‌ها به‌صورت مستقیم برای خرید اتوبوس اقدام می‌کردند؛ اما طی حدود ۱۰ تا ۱۵ سال گذشته این روند متوقف شد.»

وی ادامه داد: «کاهش سفارش‌ها موجب شد تولیدکنندگان داخلی تولید خود را کاهش دهند و حتی برخی مجموعه‌ها با تعطیلی یا کاهش تولید مواجه شوند.» مدیرعامل شرکت واحد گفت: «با قراردادهایی که با تولیدکنندگان داخلی منعقد شد، شهرداری تهران تعداد قابل توجهی اتوبوس سفارش داد، اما با توجه به وقفه ایجادشده در چرخه تولید، سرعت تولید با نیاز موجود همخوانی نداشت.»

علیزاده تأکید کرد: «با وجود این شرایط، در راستای حمایت از تولید داخل، قراردادهای افسخ نکردیم و این مسیر را ادامه دادیم تا آخرین تعداد اتوبوس مورد قرارداد برای شهروندان تامین و وارد چرخه بهره‌برداری شود.»

قراردادهای چین در حال پیگیری است

وی درباره قراردادهای چین نیز اظهار کرد: «قراردادهای مربوط به تامین اتوبوس از چین نیز در حال پیشرفت است و این موضوع در کنار قراردادهای داخلی دنبال می‌شود.» علیزاده در پایان درباره ۱۲۵ دستگاه اتوبوس برقی گفت: «علاوه بر ۴۰۰ دستگاه اتوبوس ۱۸ متری، ۱۲۵ دستگاه اتوبوس برقی نیز در برنامه قرار دارد که ۷۵ دستگاه آن متروباس ۲۶ متری و ۵۰ دستگاه نیز اتوبوس برقی ۱۸ متری است.»

وی افزود: «قرار است این اتوبوس‌ها در خط یک تهرانپارس-آزادی مورد استفاده قرار گیرند و تمام تلاش ما این است که آن‌ها را برای مهر ماه آماده کنیم.» مدیرعامل شرکت واحد در پایان خاطر نشان کرد: «به‌ویژه ورود متروباس‌های می‌تواند بار سنگینی را از خط یک بردارد؛ چرا که هر متروباس سه کابین دارد و ظرفیت جابه‌جایی مسافر در این خط را به شکل قابل توجهی افزایش خواهد داد.»



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
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 آصفهان ۳۱ شیراز ۲۷ مشهد ۲۷ تبریز ۲۴ ارومیه ۲۴ رشت ۲۳ گرگان ۲۵ ساری ۲۴ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بیلبرد
Billboard

همراه دیجیتال شهری

«کمپین معرفی اسمارت هشتگ وان (#1) در سال ۲۰۲۲ با شعار «This is smart» آغاز فصل تازه‌ای برای برند اسمارت بود. محور اصلی کمپین، معرفی این خودرو به عنوان یک «همراه شهری» و نمایش ترکیب فناوری، طراحی پرمیوم و برقی بودن آن بود. در مرحله پیش فروش، اسمارت با استفاده از تبلیغات دیجیتال، داده‌محوری و شخصی سازی پیام‌ها تلاش کرد مخاطبان جدیدی جذب کند. این کمپین یکی از بزرگ‌ترین فعالیت‌های تبلیغاتی سال برند محسوب می‌شد و برای معرفی نسل جدید محصولات تمام‌برقی اسمارت در اروپا طراحی شده بود.



چگونه در تابستان مصرف سوخت خودرو را کاهش دهیم؟

با افزایش دمای هوا در فصل تابستان، استفاده از سیستم تهویه مطبوع خودرو به یکی از عوامل مهم افزایش مصرف سوخت تبدیل می‌شود. بر اساس بررسی‌های انجام‌شده توسط سازمان‌هایی مانند U.S. Department of Energy (DOE) و Environmental Protection Agency (EPA)، استفاده از سیستم کولر خودرو با افزایش بار وارده به موتور می‌تواند مصرف سوخت را در شرایط خاص افزایش دهد؛ به خصوص زمانی که خودرو در ترافیک شهری و سرعت‌های پایین حرکت می‌کند. یکی از مهم‌ترین روش‌ها برای کاهش مصرف سوخت، استفاده صحیح از کولر است. کارشناسان توصیه می‌کنند پیش از شروع حرکت، در صورت امکان چند لحظه شیشه‌ها باز گذاشته شود تا هوای بسیار گرم داخل کابین خارج شود؛ سپس سیستم تهویه فعال شود. همچنین قرار دادن دمای کولر روی حالت منطقی و استفاده از حالت گردش داخلی هوا (Recirculation) باعث می‌شود کمپرسور فشار کمتری برای خنک نگه داشتن کابین وارد کند. بررسی فشار باد تایرها نیز اهمیت زیادی دارد؛ زیرا تایرهای کم‌باد مقاومت غلشی بیشتری ایجاد کرده و موتور برای حرکت دادن خودرو انرژی بیشتری مصرف می‌کند. سازمان DOE تأکید می‌کند تنظیم صحیح فشار باد تایرها می‌تواند نقش قابل توجهی در کاهش مصرف سوخت داشته باشد. از سوی دیگر، رانندگی با شتاب‌گیری‌های شدید، سرعت بالا و ترمزگیری‌های مکرر در هوای گرم، علاوه بر افزایش مصرف سوخت، فشار بیشتری به موتور و سیستم خنک‌کننده وارد می‌کند. کارشناسان توصیه می‌کنند رانندگان با حفظ سرعت ثابت، سرویس منظم فیلتر هوا، روغن موتور و سیستم تهویه، بازدهی خودرو را در بهترین شرایط نگه دارند. بنابراین کاهش مصرف سوخت در تابستان تنها به نوع خودرو وابسته نیست، بلکه شیوه استفاده از تجهیزات رفاهی و سبک رانندگی نیز نقش تعیین‌کننده‌ای در اقتصادی‌تر شدن خودرو دارد.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir



روز گذشته برخی خودروها در بازار افزایش قیمت داشتند



فونیکس تیگو ۸ پرومکس با ۶۰ میلیون تومان رشد بها در بازار ۸ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



کی‌ام‌سی T9 با ۱۰ میلیون تومان رشد بها در بازار ۶ میلیارد و ۷۷۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک G با ۳ میلیون تومان رشد بها در بازار ۲ میلیارد و ۲۳۳ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



دنا پلاس توربو اتوماتیک با ۱۵ میلیون تومان رشد بها در بازار ۲ میلیارد و ۷۵۵ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

کرمان موتور

KME

- حجم موتور 1499CC تنفس طبیعی
- گیربکس اتوماتیک از نوع CVT
- مجهز به سیستم فرمان برقی (EPS)
- سیستم کنترل کشش (TCS)
- سیستم کنترل ایستایی در سربالایی (HAC)
- سیستم کنترل سرعت در سربالایی (HDC)
- ترمز پارک برقی (EPB) + اتو هلد (Auto Hold)
- سانروف
- سیستم ورود بدون کلید + استارت دکمه‌ای
- چراغ‌های جلو و عقب LED
- چراغ روشنایی در روز
- آینه‌های جانبی تاشونده برقی مجهز به گرمکن

- کروز کنترل
- پشت آمپر دیجیتال
- شارژر وایرلس
- تنظیم برقی صندلی راننده در 6 جهت
- تنظیم برقی صندلی سرنشین در 4 جهت
- گرمکن صندلی‌های ردیف جلو
- قابلیت تاشوندگی صندلی‌های ردیف عقب
- روکش صندلی چرمی و پارچه‌ای
- اهرم تعویض دنده با عملکرد الکترونیکی
- قابلیت تنظیم حالت رانندگی: STANDARD – SPORT – SNOW
- نمایشگر مرکزی 10 اینچی مجهز به سیستم مسیریاب
- مجهز به Android Auto و Apple CarPlay

© KERMANN MOTOR

KME SHABAB

کی‌ام‌سی شادو

کرمان موتور