



«GV90»؛ رولز رویس
به سبک کره‌ای

استارت
Start



امید محمدی

سر دبیر

سرعت پایین حمل و نقل ریلی، آفت صنعت خودرو

خودرو فقط در کارخانه تولید نمی‌شود؛ بخش مهمی از تولید، پیش از ورود مواد اولیه به کارخانه و قطعات به خط تولید شکل می‌گیرد. هرچه زنجیره تامین روان‌تر باشد، تولیدکننده می‌تواند با موجودی کمتر، هزینه پایین‌تر و برنامه‌ریزی دقیق‌تر فعالیت کند. [صفحه ۲](#)

تیتراهای امروز

Titles

آیا رگورددار تولید قوای محرکه سایپا
می‌تواند موتور محرک پارس خودرو باشد؟

منتظر المهدی کیست؟

سایپا برای تولید خودروهای کم‌مصرف
برنامه‌های جامعی دارد

همکاری «ایدرو» و «ISQI» در سرمایه‌گذاری
مشترک برای ارتقای ایمنی و استانداردهای
صنایع پیشرفته

چرا «CONSUMER REPORTS» به ژاپنی‌ها
نمره بالاتری داد؟

نگاهی به سه خودرو
با کیفیت سال ۲۰۲۶

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

تولید قطعات همچنان در گیر اختلال سامانه تجارت



قطعی مکرر سامانه، مشکلات ثبت سفارش و محدودیت سهمیه‌ها، تامین مواد اولیه مورد نیاز واحدهای قطعه‌سازی را با تاخیر مواجه کرده است

نسخه جدید «زامیاد» برای بازار پیکاپ‌ها؛

«هامون» روی خط تولید

یک کارشناس صنعت خودرو

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

هیبرید گازسوز می‌تواند
نسخه ایرانی برای گذار
به عصر برقی سازی باشد

عدم شفافیت پرداخت خسارت خودرو

در بیمه‌های «البرز» و «ایران»؛

وقتی عدد کارشناسی
با مبلغ پرداختی
یکی نیست



چینی‌ها راه‌های جدید نفوذ به بازار اروپا را یافتند

«بی‌وای‌دی» از ترکیه به قاره سبز نمی‌رود

اتمسفهرانی

حس خوب، خرید مطمئن



AZINA DRIVE

اقساط ۶ ماهه بدون بهره

تحویل ۳۰ روزه



فروش ویژه QASHQAI



TIGARD

نماینده‌گی کد ۱۱۱۳ تیگارد موتور

فروش ویژه

TISSAN-S05



اقساط
۱۲ و ۲۴ ماهه



پیش پرداخت
۱/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۶۲۹۹۶۵۲

اتمسفهرانی

حس خوب، خرید مطمئن



به صورت دستی ساخته و رنگ آمیزی می شود و دارای شماره شناسایی ویژه و نشان اختصاصی سازنده خواهد بود. این سطح از شخصی سازی هزینه ای معادل ۵۴ هزار و ۹۹۵ دلار را روی قیمت پایه ۱۵۰ هزار و ۶۰۰ دلاری اضافه می کند؛ بنابراین مشتریان باید انتظار پرداخت بیش از ۱۸۵ هزار دلار را داشته باشند و نسخه های مجهز می توانند به راحتی از مرز ۲۱۵ هزار دلار عبور کنند. این مدل در تیراز بسیار محدود در آمریکا و کانادا عرضه خواهد شد و نخستین نمایش آن در Monterey Car Week انجام می گیرد. از نظر فنی، Escalade IQ با باتری ۲۰۵ کیلووات ساعتی و دو موتور برقی، توان ۱۷۵۰ اسب بخار و گشتاور ۱۰۶۲ نیوتون متر تولید می کند. شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت تنها ۴.۷ ثانیه است و برد حرکتی آن به ۴۶۵ مایل می رسد.

کادیلک با معرفی برنامه Curated by Cadillac برای مدل برقی Escalade IQ، سطح تازهای از سفارشی سازی در بازار لوکس آمریکا را به نمایش گذاشته است. این برنامه که بیش تر برای سدان سلتیک و سپس Blackwing-CT5 اجرا شده بود، اکنون به پرچمدار SUV برقی کادیلک رسیده و امکان انتخاب بیش از ۱۶۰ رنگ بدنه و ۴۴ طرح داخلی را در اختیار مشتریان قرار می دهد. فرآیند سفارش در مرکز Cadillac House واقع در Warren Tech Center میشیگان انجام می شود؛ جایی که مشتریان با کمک طراحان Celestiq و یک کنسیرج اختصاصی خودرو را مطابق سلیقه خود طراحی می کنند. در این تجربه، دیوار «جادویی» با پنل های خودکار مجموعه ای از رنگ ها، ترم ها و متر بال های خاص را آشکار می سازد. هر دستگاه Escalade IQ در مرکز Artisan



**لوکس ترین سفارشی سازی
«کادیلک» با اضافه شدن
هزینه ۵۵ هزار دلاری**

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

هیبرید گاز سوز می تواند نسخه ایرانی برای گذار به عصر برقی سازی باشد

هیبرید گاز سوز در کنار هیبرید بنزینی می تواند یک فناوری انتقالی بسیار مهم باشد. یعنی خودرویی داشته باشیم که بخش قابل توجهی از مصرف بنزین را حذف کند

از سرمایه گذاری های گذشته کشور را حفظ کند. در همین زمینه با «رضا برنابادی»، کارشناس صنعت خودرو به گفت و گو پرداختیم:

آیا با توجه به وضعیت مصرف بنزین در کشور، زمان آن نرسیده است که خودرو سازان به جای تمرکز صرف بر هیبرید های بنزینی به سمت هیبرید گاز سوز بروند؟

من معتقدم این موضوع باید جدی تر از گذشته در صنعت خودرو بررسی شود. مادر ایران یک ویژگی داریم که بسیاری از کشور ها ندارند. در کشور ما هم منابع گسترده گاز طبیعی وجود دارد، هم شبکه توزیع و جایگاه های سی ان جی ایجاد شده و هم تجربه تولید خودرو و موتور گاز سوز داریم. بنابراین اگر بخواهیم دوباره آینده قوای محرکه صحبت کنیم، منطقی نیست که این ظرفیت را نادیده بگیریم. البته من به هیچ وجه نمی گویم خودرو های برقی کنار گذاشته شوند. برقی سازی یک روند جهانی است و صنعت خودرو کشور هم باید در این مسیر حرکت کند. بحث من این است که برای کشور، مسیر برقی سازی الزاما نباید دقیقا همان مسیری باشد که کشورهای اروپایی یا برخی کشورهای شرق آسیا طی کرده اند. ما باید بر اساس منابع انرژی، زیر ساخت، توان صنعتی و قدرت خرید مردم تصمیم بگیریم. در چنین شرایطی، هیبرید گاز سوز در کنار هیبرید بنزینی می تواند یک فناوری انتقالی بسیار مهم باشد. یعنی خودرویی داشته باشیم که بخش قابل توجهی از مصرف بنزین را حذف کند، از گاز طبیعی استفاده



نهاد علی بیگزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

با تشدید ناترازی بنزین و افزایش فاصله میان مصرف و تولید، انتخاب مسیر آینده صنعت خودرو دیگر صرفا یک تصمیم فنی نیست؛ بلکه به یکی از مهم ترین مسائل اقتصادی کشور تبدیل شده است. در شرایطی که سیاست گزار از یک سو بر توسعه خودرو های برقی تاکید دارد و از سوی دیگر صنعت خودرو همچنان با محدودیت منابع، ضعف زیر ساخت شارژ و هزینه بالای فناوری های برقی مواجه است، یک پرسش جدی مطرح می شود: آیا ایران باید تمام ظرفیت خود را برای حرکت مستقیم از خودرو های بنزینی به خودرو های برقی به کار گیرد یا می توان از یک مسیر میانی استفاده کرد؟ ایران طی چند دهه گذشته برای توسعه خودرو های گاز سوز سرمایه گذاری کرده و شبکه گسترده ای از جایگاه های سوخت گیری گاز طبیعی در کشور ایجاد شده است. از سوی دیگر، موتور های پایه گاز سوز نیز در داخل کشور توسعه یافته و زنجیره ای از دانش فنی و قطعه سازی مرتبط با این فناوری شکل گرفته است. به همین دلیل، ترکیب موتور گاز سوز داخلی با فناوری هیبرید می تواند یکی از گزینه هایی باشد که هم مصرف بنزین را کاهش دهد و هم بخشی

سرعت پایین حمل و نقل ریلی، آفت صنعت خودرو

تحويل داده شود، در صورت اختلال در حمل، ممکن است موجب تغییر برنامه تولید و ایجاد هزینه های پیش بینی نشده شود. در چنین شرایطی، هزینه حمل دیگر یک ردیف ساده در صورت های مالی نیست؛ بلکه به عاملی برای افزایش هزینه سر بار تبدیل می شود. سوال این جاست که چرا باید صنعت خودرو که خود با مشکلات متعددی در حوزه نقدینگی، قیمت گذاری و تامین مواد اولیه دست و پنجه نرم می کند، هزینه نا کار آمدی حمل و نقل را نیز پرداخت کند؟ اگر قرار است حمل ریلی به عنوان یکی از ارکان اصلی جابه جایی مواد اولیه و محصولات صنعتی مورد استفاده قرار گیرد، باید از منظر صنعتی به آن نگاه کرد. قطار فقط وسیله انتقال بار نیست؛ بخشی از زنجیره تولید است. تاخیر قطار می تواند به تاخیر در تولید تبدیل شود و افزایش هزینه حمل می تواند مستقیما قیمت تمام شده را بالا ببرد. در این میان، وزارت صنعت، معدن و تجارت نمی تواند خود را صرفا سیاست گزار تولید بداند و مساله حمل مواد اولیه را به دستگاه دیگری واگذار کند. سیاست صنعتی بدون سیاست حمل و نقل، ناقص است. اگر قرار است تولید افزایش یابد، باید هم مان برای تامین مواد اولیه، ظرفیت حمل، مسیر های ریلی، برنامه حرکت قطار ها و هزینه جابه جایی نیز برنامه وجود داشته باشد.

از سوی دیگر، خودروسازان و قطعه سازان نیز باید به سمت قراردادهای حمل بلند مدت و برنامه ریزی مشترک با شرکت های حمل و نقل حرکت کنند. نمی توان زنجیره ای به این بزرگی را با تصمیم های روزمره و حمل های اضطراری اداره کرد. صنعت خودرو بیش از هر چیز به زمان بندی نیاز دارد. قطعه باید زمانی برسد که خط تولید به آن نیاز دارد، نه زمانی که امکان حمل فراهم شود. اگر هزینه حمل ۱۰ برابر شود، اما زمان رسیدن مواد اولیه نیز قابل پیش بینی نباشد، صنعت خودرو عملا دوباره هزینه می دهد؛ یک بار بابت کرایه حمل و بار دیگر بابت خواب سرمایه. افزایش موجودی، انبارداری، اضافه کاری، توقف خط و هزینه های سر بار.

این همان هزینه پنهانی است که در نهایت در قیمت تمام شده خودرو دیده می شود، اما کمتر کسی منشأ آن را در ریل و زنجیره حمل و نقل جست و جو می کند. ریل اگر قرار است پشتوانه تولید باشد، باید به موقع، قابل اتکا و اقتصادی باشد؛ وگرنه به جای آن که هزینه تولید را کاهش دهد، خودش به یکی از عوامل افزایش قیمت تمام شده خودرو تبدیل خواهد شد.



امید محمدی

سر دبیر

خودرو فقط در کارخانه تولید نمی شود؛ بخش مهمی از تولید، پیش از ورود مواد اولیه به کارخانه و قطعات به خط تولید شکل می گیرد. هر چه زنجیره تامین روان تر باشد، تولید کننده می تواند با موجودی کمتر، هزینه پایین تر و برنامه ریزی دقیق تر فعالیت کند. اما زمانی که حمل و نقل، به ویژه حمل ریلی، از کارکرد اصلی خود فاصله می گیرد، اثر آن خیلی زود از جاده و ریل به کارخانه و در نهایت به بازار خودرو منتقل می شود. این روزها یکی از چالش های جدی زنجیره تامین صنعت خودرو، افزایش قابل توجه هزینه طولانی شدن زمان حمل مواد اولیه و قطعات است؛ به گونه ای که در برخی مسیرها هزینه حمل و نقل نسبت به گذشته چندین برابر شده و در مواردی رشد آن به حدود ۱۰ برابر رسیده است. اگر این افزایش هزینه صرفا یک تغییر قیمتی بود، شاید می شد آن را در محاسبات تولید لحاظ کرد؛ اما مشکل اصلی جایی است که افزایش هزینه با کاهش سرعت و قابلیت پیش بینی حمل همراه می شود.

برای خودروساز، تاخیر در رسیدن یک قطعه کوچک نیز می تواند به توقف خط تولید منجر شود. کارخانه ای که روزانه صدها یا هزاران خودرو تولید می کند، نمی تواند برنامه تولید خود را بر اساس این احتمال تنظیم کند که مواد اولیه چه زمانی به دستش می رسد. بنابراین وقتی حمل و نقل قابل پیش بینی نباشد، تولید کننده ناچار می شود موجودی بیشتری نگهداری کند تا در برابر تاخیر های احتمالی مصون بماند. اما افزایش موجودی به معنای افزایش سرمایه در گردش و هزینه انبارداری است؛ هزینه ای که در شرایط کمبود نقدینگی صنعت خودرو، فشار مضاعفی بر خودروساز و قطعه ساز وارد می کند.

این مساله برای تاپر سازان و قطعه سازان حتی جدی تر است. مواد اولیه ای که باید در زمان مشخص وارد کارخانه شود، اگر با تاخیر برسد، برنامه تولید را به هم می زند. از سوی دیگر، قطعه ای که باید در یک زمان مشخص به خودروساز

این مسیر سبز است



کرمانده تهر



دانلود کاتالوگ

کی ام سی ایگل هیبرید

KMC EAGLE HEV



تبدیل ۳۵۰ هزار تاکسی اینترنتی به اسکندر پلاک!



شرکت Flock Safety که در حوزه فناوری های نظارتی فعالیت می کند، اخیرا طرحی جنجالی را به شرکت های تاکسی اینترنتی مانند اوبر و لیفت ارائه داده است؛ طرحی که هدف آن تبدیل صدها هزار خودرو فعال در این پلتفرم ها به اسکندر پلاک متحرک است. بر اساس گزارش منتشر شده این پیشنهاد شامل نصب دوربین های ویژه روی خودرو های ناوگان تاکسی اینترنتی بود تا امکان ردیابی و شناسایی پلاک ها در سطح شهر فراهم شود. این دوربین ها می توانند اطلاعات مربوط به خودرو های عبوری را ثبت کرده و به پایگاه داده مرکزی منتقل کنند؛ قابلیتی که در نگاه نخست برای افزایش امنیت شهری و کمک به پلیس در شناسایی خودرو های سرقهتی یا تحت تعقیب طراحی شده بود. اما منتقدان بلافاصله نسبت به پیام های حریم خصوصی هشدار دادند. به باور آن ها، چنین

سیستمی عملا به معنای ایجاد یک شبکه نظارتی گسترده است که می تواند هر حرکت شهروندان را ثبت کند. گزارش ها نشان می دهد این طرح در نهایت مورد پذیرش اوبر و لیفت قرار نگرفت. منابع نزدیک به این شرکت ها تاکید کرده اند که نگرانی های مربوط به اعتماد مشتریان و پیامدهای قانونی، مانع اجرای پروژه شد. با این حال، افشای این پیشنهاد بار دیگر بحث های جدی درباره مرز میان فناوری و آزادی های فردی را در آمریکای انگیزه است. Flock Safety پیش تر نیز با نصب دوربین های ثابت در محله ها و مجتمع های مسکونی خیز ساز شده بود. حالا تلاش برای گسترش این فناوری به ناوگان تاکسی اینترنتی نشان می دهد که شرکت به دنبال افزایش پوشش نظارتی در مقیاسی بی سابقه بوده است.

کند و هم زمان با کمک موتور برقی، بازدهی کل سامانه را افزایش دهد.

از نظر فنی ترکیب موتور گازسوز و موتور برقی چه مزیتی ایجاد می کند؟

نکته اصلی این است که در خودرو های معمولی، موتور درون سوز باید در تمام شرایط رانندگی کار کند؛ چه خودرو در حال حرکت با سرعت ثابت باشد، چه در حال شتاب گیری و چه در ترافیک سنگین؛ اما موتور احتراقی در همه این شرایط بازده یکسانی ندارد. در ترافیک شهری، بخش قابل توجهی از انرژی موتور عملا هدر می رود. فناوری هیبرید این امکان را ایجاد می کند که موتور درون سوز بیشتر در محدوده های فعالیت کند که بازده مناسب تری دارد. در زمان شروع حرکت یا شتاب گیری، موتور برقی می تواند بخشی از بار را به عهده بگیرد. هنگام کاهش سرعت نیز انرژی جنبشی خودرو به جای این که تماما به گرما تبدیل شود، تا حدی در باتری ذخیره می شود. حالا اگر موتور درون سوز به جای بنزین با گاز طبیعی کار کند، دو اتفاق رخ می دهد؛ نخست این که هزینه انرژی کاهش خواهد یافت و دوم این که می توانیم موتور را برای ویژگی های گاز طبیعی به صورت اختصاصی طراحی کنیم. معتقدم ارزش اصلی این فناوری دقیقا در همین ترکیب است؛ گاز طبیعی به عنوان منبع انرژی ارزان تر و موتور برقی به عنوان ابزار افزایش بازده.

آیا موتور های گازسوز موجود در کشور قابلیت ورود به این ساختار را دارند؟

از نظر زیر ساخت دانش و تجربه صنعتی، بله؛ اما نه به این معنا که همان موتور را بدون تغییر روی یک خودرو هیبریدی نصب کنیم. اگر قرار است خودرو هیبرید گازسوز به یک محصول واقعی و قابل اتکا تبدیل شود، باید موتور از ابتدا برای این کاربرد بهینه شود. در یک خودرو هیبرید،

موتور درون سوز می تواند در محدوده مشخص تری کار کند. بنابراین فرصت خوبی داریم که موتور را از نظر نسبت تراکم، زمان بندی احتراق، سامانه جرقه زنی، مدیریت حرارتی، طراحی سوپاپ ها و حتی حجم موتور برای همین نوع کار کرد بهینه کنیم. به نظر من این جا دقیقا همان جایی است که موتور گازسوز داخلی می تواند ارزش پیدا کند. ما نباید تصور کنیم چون خودرو های برقی آمده اند، تمام سرمایه گذاری های انجام شده در موتور های احتراقی بی ارزش شده است. اگر بتوانیم موتور گازسوز داخلی را با یک فناوری هیبرید مناسب ترکیب کنیم، در واقع از سرمایه گذاری گذشته برای ورود به فناوری آینده استفاده کرده ایم.

از نظر آلایندگی، آیا سی ان جی واقعا نسبت به بنزین برتری دارد؟

در مجموع، بله؛ اما باید دقیق صحبت کنیم. گاز طبیعی در صورت احتراق مناسب، به دلیل ساختار شیمیایی خود می تواند انتشار برخی آلاینده ها را نسبت به بنزین کاهش دهد. تولید ذرات و دوده نیز در مقایسه با سوخت های مایع کمتر است. این به معنی «سوخت کاملا پاک» نیست. گاز طبیعی عمدتاً از متان تشکیل شده و اگر متان نسوخته وارد جو شود، از نظر اثر گلخانه ای اهمیت زیادی دارد. بنابراین این که بگوییم خودرو را گازسوز می کنیم و مساله آلودگی تمام شد، نگاه دقیقی نیست. اگر قرار باشد هیبرید گازسوز تولید کنیم، باید موتور، سامانه سوخت رسانی و فناوری کنترل آلایندگی از ابتدا برای این سوخت طراحی شوند. حتی موضوع نشت متان از تجهیزات سوخت رسانی و احتراق ناقص نیز باید در طراحی مورد توجه قرار گیرد. اما در مقایسه با بنزین، سی ان جی از نظر بسیاری از آلاینده ها مزیت دارد و اگر در یک فناوری هیبریدی با بازده بالا استفاده شود، می تواند اثر قابل توجهی بر کاهش مصرف سوخت و آلایندگی داشته باشد.



عکس جبهه بنزین دارد

موضوع از نظر اقتصادی نیز اهمیت دارد. هر چه موتور کوچک تر و بهینه تر باشد، وزن و هزینه تولید آن نیز می تواند کاهش پیدا کند.

از نظر اقتصادی، تولید هیبرید گازسوز برای خودرو ساز صرفه دارد؟

اگر صرفا قیمت تمام شده کارخانه را ببینیم، طبیعتا یک خودرو هیبرید گازسوز از یک خودرو بنزینی معمولی گران تر است. موتور برقی، باتری، سامانه کنترل انرژی و تجهیزات گازسوز هزینه دارند. اما صنعت خودرو نباید فقط قیمت زمان خرید را ببیند. باید هزینه مالکیت را محاسبه کند. برای یک مصرف کننده عادی، اختلاف قیمت اولیه ممکن است مهم باشد؛ اما برای تاکسی، خودرو خدماتی یا خودرویی که سالانه پیمایش بالایی دارد، هزینه سوخت بخش بزرگی از هزینه مالکیت را تشکیل می دهد. در چنین خودرو هایی، اگر بتوانیم مصرف بنزین را به میزان قابل توجهی کاهش دهیم و بخش عمده انرژی مورد نیاز را از گاز تامین کنیم، اختلاف قیمت اولیه می تواند در مدت مناسبی جبران شود. ضمن این که کاهش مصرف بنزین برای کشور نیز ارزش اقتصادی دارد. هر لیتر بنزینی که در بخش حمل و نقل مصرف نمی شود، در شرایط ناترازی انرژی، یک صرفه جویی مستقیم برای اقتصاد کشور محسوب می شود

آیا زیر ساخت سی ان جی کشور برای چنین تحولی کافی است؟

مانسبت به بسیاری از کشور ها یک مزیت بزرگ داریم و آن سابقه طولانی در استفاده از سی ان جی است. شبکه جایگاه ها، تجهیزات و تجربه بهره برداری وجود دارد. اگر بخواهیم دوباره سهم سی ان جی را در سبد سوخت خودرو ها افزایش دهیم، باید هم زمان جایگاه ها را نیز به روز رسانی کرد. اما به هر حال، ما از نقطه صفر شروع نمی کنیم. این خودش یک مزیت اقتصادی بزرگ است.

سوال مهم برای مصرف کننده این است که کدام سوخت استهلاک کمتری برای موتور ایجاد می کند؛ بنزین یا سی ان جی؟

این جا باید از یک داشت ساده فاصله بگیریم؛ نمی توان گفت سی ان جی همیشه کم استهلاک تر از بنزین است یا برعکس؛ در بحث استهلاک ساختار طراحی موتور بسیار مهم تر است. پیشرانه ای که از ابتدا برای گاز طبیعی طراحی شده باشد، می تواند از نظر احتراق، دمای کاری، جنس سوپاپ و نشیمنگاه سوپاپ و سامانه روغن کاری برای این سوخت بهینه شود. چنین موتوری می تواند دوام بسیار مناسبی داشته باشد. اما اگر یک موتور بنزینی را بدون تغییرات مهندسی کافی به گاز تبدیل کنیم، ممکن است مشکلاتی ایجاد شود. گاز طبیعی ویژگی های احتراقی متفاوتی دارد و موتور باید متناسب با آن طراحی شود. از طرف دیگر، گاز طبیعی به دلیل احتراق تمیز تر، معمولا رسوبات کمتری ایجاد می کند و این موضوع می تواند به

پس مشکل اصلی موتور های گازسوز موجود، خود گاز نیست؛ بلکه نحوه طراحی و تبدیل آن هاست؟

یکی از مشکلاتی که در گذشته داشتیم این بود که گاهی گازسوز کردن خودرو را صرفا یک تغییر در سیستم سوخت رسانی می دیدیم. در حالی که موتور گازسوز واقعی باید متناسب با سوخت طراحی شود. اگر بخواهیم نسل جدیدی از خودرو های هیبرید گازسوز تولید کنیم، باید موتور را از پایه برای این کاربرد توسعه دهیم. حتی ممکن است به موتوری با حجم کمتر اما بازده بالاتر برسیم؛ چرا که موتور برقی در زمان شتاب گیری به آن کمک می کند. این



نهایت ماجراجویی
۵ سال یا ۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر گارانتی



گلگیرهای برجسته، ورودی سقفی و درجه‌های NACA روی درها، طراحی عقب‌نیز بدون باله و سادۀ تر است. هنوز اطلاعاتی درباره پیش‌رانه اعلام نشده؛ اما LMS1 از موتور ۴/۳۷۱۲ لیتری باتوان ۷۱۰ اسب‌بخار بهره‌می‌برد و تنها پنج دستگاه از آن ساخته شد؛ نخستین نمونه در حراجی بیش از ۲۰۶ میلیون دلار فروخته شد. انتظار می‌رود مدل جدید نیز با تیراژ بسیار محدود عرضه شود. این خودرو در کنار نسخه توسعه‌ای Le Mans GTR و چند دستگاه ۵۰۰ تعلق به مشتریان در مونتری به نمایش در خواهد آمد. موری در بیانیه‌ای گفته است: «ما روی چیزی بسیار خاص کار کرده‌ایم و نمی‌توانم برای برداشتن پوشش آن صبر کنم.»

«گوردون موری، طراح افسانه‌ای مک‌لارن F1 و بنیان‌گذار Gordon Murray Special Vehicles، بار دیگر خبر ساز شد. تنها چند ماه پس از آن که مدل LMS1 رکوردی ۲۰ میلیون دلاری در حراجی ثبت کرد، این شرکت اعلام کرده در هفته جاری از یک ابر خودرو جدید رونمایی خواهد کرد. این مدل قرار است در تاریخ ۱۴ اوت و در رویداد The Quail, A Motorsports Gathering معرفی شود. موری وعده داده که محصول تازه یکی از «تحصاری‌ترین، سبک‌ترین و رانندۀ محورترین سوپر کارهای جهان» خواهد بود. تصویر نیز منتشر شده شباهت زیادی به LMS1 دارد؛ اما تفاوت‌هایی نیز دیده می‌شود: چراغ‌های جلو سنتی‌تر، شیشه جلو کشیده،



آبر خودرو تازه «گوردون موری»؛ رویایی که دست‌یافتنی نیست

در بازدید معاون وزیر صمت کلید خورد؛

همکاری «ایدرو» و «ISQI» در سرمایه‌گذاری مشترک برای ارتقای ایمنی و استانداردهای صنایع پیشرفته

جلسات شورای سیاست‌گذاری خودرو محلی است که می‌توان در آن گزارش‌های تحلیلی و ریشه‌ای از کیفیت و وضعیت خدمات صنعت خودرو ارائه کرد و امید است این جلسات همانند سال‌های گذشته مجدد برگزار شوند



کیفیت و استاندارد ایران پیشنهاد کرد این مجموعه نقش مؤثرتری در ایجاد ارتباط و هماهنگی میان نهادهای مرتبط با صنعت خودرو ایفا کند وی گفت: «ISQI با توجه به جایگاه و اهداف سازمانی خود، می‌تواند به‌عنوان یک سازمان دانش‌محور، نقش میانجی و واسطه را میان سازمان ملی استاندارد، سازمان حفاظت محیط‌زیست و خودروسازان ایفا کند.»

مقیمی ادامه داد: «تسهیل ادبیات مشترک میان این مجموعه‌ها و کمک به درک متقابل الزامات، ظرفیت‌ها و مسائل هر یک از طرفین، می‌تواند به حل‌وفصل مؤثرتر چالش‌ها و کاهش فاصله میان نهادهای متولی و صنعت منجر شود.» سعید تاجیک، مدیرعامل ISQI ضمن قدردانی از حضور دکتر مقیمی در این بازدید اعلان داشت که این شرکت همواره خود را بخشی از بدنه سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران می‌داند و همواره کوشیده است با ایجاد زیرساخت‌های جدید تست و بازرسی (نظیر مرکز تست تصادف خودرو، مرکز آزمون آلایندگی، مرکز تماس مدرن سرو) و استفاده از تجارب سالیان در صنعت خودرو، تمایز ایجاد کرده و در کشور ارزش آفرین باشد و در ادامه برنامه‌های توسعه‌ای خود از همکاری مشترک با ایدرو در ایجاد مراکز تست جدید استقبال می‌کند.

همچنین به واسطه تجهیزات منحصر به فرد بازرسی و تست در حوزه نفت، گاز و پتروشیمی که در اختیار این شرکت است، آمادگی همکاری در پروژه‌های نفتی در اختیار آن سازمان را نیز دارد تا پس از آسیب‌های جنگ سریع‌تر به شرایط تولید استاندارد و ایمن برگردند

در پایان این برنامه، دکتر مقیمی از ساختمان سرو و مرکز تماس شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران بازدید کرد و از نزدیک در جریان ظرفیت‌ها، فرآیندهای پاسخگویی و زیرساخت‌های ارتباطی این مرکز قرار گرفت؛ مرکزی که با بیشترین ظرفیت تماس نسبت به سایر مراکز و دارا بودن استانداردهای بین‌المللی یکی از به‌روزترین مراکز تماس کشور برای سنجش نظرات مردمی در تمامی صنایع از جمله صنعت خودرو محسوب می‌شود

شفافیت فضایی مورد توجه قرار گرفته است و حدود ۴۰ درصد از ظرفیت برق مورد نیاز این ساختمان از طریق پنل‌های خورشیدی نصب‌شده در پشت‌بام تامین می‌شود که گامی عملی در مسیر کاهش مصرف انرژی و توسعه زیرساخت‌های سبز در شرکت به‌شمار می‌رود.» در ادامه جلسه آخرین وضعیت گزارش جامع صنعت خودرو و داشبوردهای آنلاین مشتمل بر نظرات مردمی در خصوص کیفیت، رضایت از فروش و خدمات پس از فروش و رتبه‌بندی شرکت‌های تولیدکننده و واردکننده از نظر مصرف‌کنندگان به رئیس سازمان گسترش ارائه شد و برخی شاخص‌ها مورد بحث و بررسی دقیق‌تر قرار گرفت

تاکید بر تبدیل گزارش‌های آماری به تحلیل‌های مسأله‌محور

دکتر مقیمی در ادامه این نشست، ضمن قدردانی از میزبانی ISQI، از اقدامات سعید تاجیک و تیم مدیریتی ایشان تشکر کرد و پس از بازدید از داشبوردهای مدیریتی شرکت و گزارش‌های مرتبط با وضعیت صنعت خودرو، کیفیت و خدمات پس از فروش، بر ضرورت ارتقای سطح تحلیل داده‌ها تاکید کرد و گفت: «تلاش شود گزارش‌های آماری که وضعیت موجود را نمایش می‌دهند، به سمت ارائه تحلیل‌های عمیق‌تر و حل مسأله حرکت کنند.»

مقیمی همچنین بر ضرورت استفاده هدفمند از فناوری‌های نوین تاکید کرد و گفت: «باید از ظرفیت الگوریتم‌های هوش مصنوعی در برنامه‌ریزی، تحلیل داده‌ها و تعریف اقدامات اصلاحی استفاده شود تا تصمیم‌گیری‌ها از دقت، سرعت و اثربخشی بیشتری برخوردار شوند.» وی تاکید کرد: «این گزارش‌های تحلیلی می‌تواند مبنای تعریف برخی پروژه‌های کیفی در ایدرو و تصمیم‌گیری‌های کلان، به‌طور مثال تخصیص ارز قرار گیرد.»

ISQI؛ میانجی دانش‌محور میان نهادهای صنعت خودرو

معاون وزیر صمت در بخش دیگری از سخنان خود، با اشاره به جایگاه و اهداف سازمانی شرکت بازرسی

به نقل از شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران «فرشاد مقیمی»، معاون وزیر صمت و رئیس سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران با حضور در ساختمان جدید شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI)، از مرکز تماس این شرکت بازدید و بر ضرورت تقویت نقش دانش‌محور ISQI در حل مسائل صنعت خودرو و ارتقای کیفیت و خدمات تاکید کرد

در ابتدای این بازدید سعید تاجیک، مدیرعامل ISQI ضمن خیرمقدم به دکتر مقیمی و هیات همراه، به معرفی ظرفیت‌ها و کارکردهای «ساختمان سرو» پرداخت و اظهار کرد: «تمامی بخش‌های خودرویی و بزرگ‌ترین مرکز تماس مجموعه (ISQI) در این ساختمان مستقر هستند و بخش مهمی از فعالیت‌های تخصصی، دانشی و نرم‌افزاری از این مجموعه هدایت می‌شود.»

تاجیک در ادامه با اشاره به اقدامات اخیر شرکت در حوزه فعالیت‌های تخصصی و نقش آن در پایش و ارتقای کیفیت صنعت خودرو گفت: «جلسات شورای سیاست‌گذاری خودرو محلی است که می‌توان گزارش‌های تحلیلی و ریشه‌ای از کیفیت و وضعیت خدمات صنعت خودرو ارائه کرد و امیدوارم این جلسات همانند سال‌های گذشته مجدد برگزار شوند و برگزاری منظم این جلسات می‌تواند زمینه‌ساز ایجاد مسیرهای مؤثرتر برای بررسی و حل مسائل این صنعت باشد.»

در ادامه مدیر ارتباطات توضیحاتی درباره ویژگی‌های ساختمان سرو ارائه کرد و گفت: «مرکز تماس ISQI با الگوی ساختمان سبز و معماری پایدار با برخورداری از ۲۷۰ کانتر تماس، ظرفیت برقراری بیش از ۷ میلیون تماس در سال را فراهم کرده است و همچنین تمامی واحدهای خودرویی شرکت به این ساختمان منتقل شده‌اند.» انتظاری با اشاره به رویکردهای زیست‌محیطی به‌کاررفته در طراحی این ساختمان افزود: «ساختمان سرو بر اساس الگوهای توسعه پایدار و به‌عنوان یک ساختمان سبز طراحی شده و در اجرای آن، اصول محیط‌زیستی، معماری مدرن و

پیگیری يك موضوع

Follow up

آیا رکورددار تولید قوای محرکه سایپا می‌تواند موتور محرک پارس خودرو باشد؟

منتظرالمهدی کیست؟

سید مرتضی منتظرالمهدی دارای دکترای مدیریت و از مدیران باسابقه صنعت خودرو، با کارنامه‌ای متفاوت راهی پارس خودرو شده است؛ مدیری که در دوره مدیریت مگاموتور، موفق شد رکورد تولید ۱۰ ساله این شرکت را بشکند و در کنار بهبود عملکرد تولید، رضایت کارکنان را نیز حاصل کند. سابقه مدیریتی در زامیاد، ایران خودرو خراسان و سازه‌گستر و شناخته شدن به‌عنوان مدیری پاک‌دست و محبوب، از دیگر نقاط برجسته کارنامه اوست

در سوی دیگر، پارس خودرو امروز در یکی از دشوارترین مقاطع مدیریتی خود قرار دارد؛ کاهش بی‌سابقه تولید، مشکلات کارگری و چالش‌های متعدد عملیاتی، این خودروساز باسابقه را با شرایطی کم‌سابقه مواجه کرده است. حالا باید دید مدیری که در مگاموتور توانست رکورد یک دهه را جابه‌جا کند، آیا می‌تواند در پارس خودرو نیز از پس این گره‌های بزرگ برآید؟



از تجاری‌سازی محصولات شرکت‌های دانش‌بنیان تاکید کرد و گفت: «مگفا با تکیه بر تجربه اجرای سامانه‌های ملی و پروژه‌های هوشمندسازی، آمادگی دارد نقش محوری در توسعه زیرساخت‌های هوش مصنوعی و تحول دیجیتال بخش صنعت را بر عهده بگیرد.» در پایان این نشست، طرفین بر ضرورت تدوین برنامه عملیاتی مشترک با هدف استفاده حداکثری از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان و اجرای پروژه‌های کاربردی جهت افزایش بهره‌وری و تحول دیجیتال در صنایع کشور تاکید کردند

«با تکیه بر حمایت‌های معاونت علمی و توانمندی‌های مگفا، می‌توان توسعه زیرساخت‌های هوش مصنوعی و گسترش همکاری با شرکت‌های دانش‌بنیان را در پروژه‌های ملی هوشمندسازی صنایع با سرعت بیشتری دنبال کرد.» حسین مهبودی، مدیرعامل مگفا نیز با تشریح برنامه‌های آتی این شرکت بر ایجاد مرکز آموزشی کاربردی هوش مصنوعی در صنعت، توسعه مراکز داده تخصصی و زیرساخت‌های پردازشی، توسعه پلتفرم‌های هوش مصنوعی و اینترنت اشیا و حمایت



پروژه‌های مشترک افزود: «ایجاد سازوکارهای مشترک میان معاونت علمی، سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران (ایدرو) و مگفا، در کنار بهره‌گیری از ظرفیت اعتبار مالیاتی تحقیق و توسعه (R&D) و تعریف پروژه‌های مشترک برای شرکت‌های دانش‌بنیان، می‌تواند مسیر اجرای پروژه‌های هوشمندسازی را تسریع کند.» محسن دارابی، معاون توسعه صنایع پیشرفته ایدرو نیز با تاکید بر لزوم بهره‌گیری از توان تخصصی مگفا به‌عنوان بازوی فناوری اطلاعات این سازمان اظهار داشت:

«به گزارش «ایدرونیوز» به نقل از دفتر ارتباطات مگفا، عبدالحسین بهرامی در بازدید از توانمندی‌های مرکز گسترش فناوری اطلاعات (مگفا)، با اشاره به اولویت‌های معاونت علمی، فنآوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست‌جمهوری در سال ۱۴۰۵ اظهار داشت: «توسعه کاربرد هوش مصنوعی با هدف کاهش هزینه‌ها و ایجاد ارزش افزوده در بخش صنعت، از برنامه‌های راهبردی معاونت علمی است.» رئیس مرکز راهبری ستادهای توسعه اقتصاد دانش‌بنیان با اعلام آمادگی برای حمایت از

زاپاس Spare Tire

معاونت علمی ریاست‌جمهوری برای حمایت از پروژه‌های مشترک اعلام آمادگی کرد



«فورد» با ارزان‌ترین شاسی‌بلند خود بازار را هدف گرفت

سال‌های اخیر به‌دلیل افزایش قیمت‌ها بازار خودروهای نوفاصله گرفته‌اند. کارشناسان معتقدند این SUV می‌تواند جایگزینی برای مدل‌های کوچک‌تر مانند EcoSport باشد و در عین حال با رقبای آسیایی ارزان قیمت رقابت کند. نمایندگی‌های این تصمیم استقبال کرده‌اند و بسیاری آن را فرصتی برای افزایش فروش در بخش اقتصادی بازار می‌دانند. با توجه به قیمت پایه ۲۵ هزار دلاری، این خودرو یکی از معدود گزینه‌های جدید در بازار آمریکا خواهد بود که زیر ۳۰ هزار دلار عرضه می‌شود.

فورد امیدوار است با این محصول، نه تنها سهم خود را در بازار داخلی افزایش دهد، بلکه اعتماد مشتریان را نیز بازگرداند؛ مشتریانی که مدت‌هاست به دنبال گزینه‌ای ارزان، قابل اعتماد و در دسترس هستند. این SUV جدید می‌تواند نقطه شروعی برای بازتعریف استراتژی فورد در بخش خودروهای اقتصادی باشد.

فورد در نشست اخیر خود با نمایندگی‌ها، از ارزان‌ترین خودرو و جدیدش پرده برداشت؛ یک SUV جمع‌بای با قیمت پایه ۲۵ هزار دلار که قرار است جایگزینی اقتصادی برای خانواده‌های آمریکایی باشد. این مدل تازه، در شرایطی معرفی می‌شود که بازار ایالات متحده با افزایش قیمت خودروهای جدید و کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان روبه‌رو است. طراحی این SUV ساده و کاربردی است؛ خطوط بدنه جمع‌بای، چراغ‌های جلو مربعی و فضای داخلی مینیمال، همگی نشانه می‌دهند که فورد قصد داشته محصولی عملی و مقرون به‌صرفه ارائه کند. با وجود قیمت پایین، خودرو و همچنین امکاناتی مانند صفحه‌نمایش لمسی، سیستم‌های ایمنی و پایه و فضای بار مناسب را در اختیار مشتریان قرار می‌دهد. هدف اصلی فورد از عرضه این مدل، بازگرداندن مشتریان کم‌درآمد به نمایندگی‌هاست؛ گروهی که در

ویژه‌ها

آغاز اجرای مقررات جدید ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو از ۱۲ شهریور



ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل در اطلاعیه‌ای اعلام کرده است مفاد جدید آیین‌نامه پس از گذشت بازه قانونی ۱۵ روز از تاریخ ثبت، به‌صورت رسمی از ۱۲ شهریورماه لازم‌الاجرا است. انتظار می‌رود این اصلاحات، تغییرات گسترده‌ای را در بخش‌های مختلف عملیاتی و فرآیندهای اجرایی در سامانه نوسازی ناوگان ایجاد کند. براساس مصوبه اخیر هیأت وزیران، در اجرای تبصره (۲) ماده (۱۰) قانون، تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت در داخل کشور موظف هستند به‌ازای تولید هر چهار دستگاه خودرو یا موتورسیکلت، گواهی اسقاط خودرو یا موتورسیکلت معادل رازم‌کر اسقاط دریافت کنند. شماره‌گذاری خودروها و موتورسیکلت‌ها منوط به ارائه گواهی اسقاط توسط خودروسازان و موتورسیکلت‌سازان معادل بیست و پنج صدم تولید ماهانه است. مراکز اسقاط مکلف به ارائه گواهی اسقاط مورد تقاضای تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت هستند.

دیگه چه خبر؟

ابلاغ بسته حمایتی واحدهای آسیب‌دیده جنگی در هفته جاری



معاون وزیر صمت از آغاز اعطای تسهیلات ویژه به واحدهای آسیب‌دیده جنگی از هفته گذشته خبر داد و گفت: «بسته حمایتی این واحدها نیز پس از تصویب در ستاد بازسازی، در انتظار ابلاغ نهایی است.» سعید شجاعی درباره حمایت از واحدهای آسیب‌دیده ناشی از جنگ اظهار کرد: «بحث حمایت از واحدهای آسیب‌دیده را اگر به دو سطح تقسیم کنیم، آن بخشی که در اختیار خود وزارت صمت بوده چه از نوع واگذاری زمین در شهرک‌های صنعتی و یا اعطای تسهیلات ویژه، در حال انجام است و این فرآیند انجام می‌شود.» وی گفت: «حتی برای واحدهای آسیب‌دیده خارج از محدوده شهرک‌های صنعتی نیز این فرآیند تسهیل شده است تا مالکان آن‌ها بتوانند از این تسهیلات ویژه استفاده کنند.»

نسخه جدید «زامیاد» برای بازار پیکاپ‌ها؛ «هامون» روی خط تولید



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بازار پیکاپ را فراهم کرده و اکنون با اضافه شدن هامون، زامیاد به دنبال تداوم و توسعه این حضور است. از سویی، بخش قابل توجهی از اقدامات مقدماتی پروژه انجام شده است. در مرحله نخست، چهار دستگاه از اقسام SKD برای نمونه‌زنی محصول تامین شد و هم‌زمان اقدامات مرتبط با تدوین مستندات فنی و کیفی و آماده‌سازی خطوط تولید نیز در دستور کار قرار گرفت. این اقدامات، زیرساخت لازم برای عبور پروژه از مراحل اولیه توسعه محصول و حرکت به سمت تولید را فراهم کرده است. در ادامه مسیر و با هدف فراهم کردن شرایط تولید انبوه، تاکنون ۱۲۰ دستگاه از اقسام SKD نیز انجام شده است. این محموله در فرآیند ترخیص و حمل به شرکت زامیاد قرار دارد و پس از ورود آن به شرکت، فرآیند تغذیه خطوط تولید و تکمیل تجهیزات مورد نیاز برای راه‌اندازی خطوط دنبال خواهد شد. برنامه‌ریزی انجام‌شده نشان می‌دهد زامیاد قصد دارد در مراحل نمونه‌زنی نهایی را در مردادماه به انجام برساند و پس



اینفوگرافش

Infographu

رشد درآمد شرکت «رادیاتور ایران» در چهار ماهه نخست سال جاری

درآمد تیرماه

میزان افزایش

میزان درآمد چهار ماهه

۳۸۵
میلیارد تومانرادیاتور ایران
در سفر باید شناخت۷۱
درصد۱,۲۲۴
میلیارد تومان

شرکت «رادیاتور ایران» در چهار ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۱,۲۲۴ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چین تلند؟

محدودیت‌های تامین مالی و اخذ تسهیلات در صنعت لیزینگ

نایب‌رئیس انجمن ملی لیزینگ با اشاره به محدودیت‌های تامین مالی و اخذ تسهیلات در صنعت لیزینگ، از بهبود وضعیت مطالبات و اثرگذاری قوانین جدید چک بر این صنعت خبر داد و گفت: «با توجه به توسعه ابزارهای جدید، لازم است صنعت لیزینگ به‌عنوان یک صنعت مالی بیش‌تر زیر چتر بازار سرمایه قرار گیرد.»

چرا؟

افزایش ظرفیت صنعت لیزینگ با توجه به تغییر مقررات

حمیدرضا کردلویی به تغییرات جدید مقرراتی اشاره کرد و گفت: «از جمله اتفاقات مهم، اجازه استفاده از اجاره عملیاتی، افزایش اهرم مالی و فروش و اجاره مجدد دارایی‌هاست که در قالب مجوزهای جدید بانک مرکزی به صنعت لیزینگ اضافه شده است. این تغییرات می‌تواند ظرفیت صنعت لیزینگ را برای توسعه فعالیت‌ها افزایش دهد و زمینه استفاده موثرتر از سرمایه و منابع مالی را فراهم کند.»

برای چه؟

دو اتفاق مهم در رابطه با بهبود وضع مطالبات در صنعت لیزینگ

نایب‌رئیس انجمن ملی لیزینگ با اشاره به بهبود وضع مطالبات در این صنعت گفت: «در این حوزه دو اتفاق مهم رخ داده است: نخست این که اعتبارسنجی و بهداشت اعتباری با دقت بیش‌تری رعایت شد و سوابق اعتباری مشتریان مورد توجه قرار گرفت و از سوی دیگر، اجرای قوانین جدید چک کمک قابل توجهی به صنعت لیزینگ کرد. آثار این تغییرات را به‌صورت مستقیم در صنعت مشاهده کرده‌ایم.»

گزارش ایدرواز پیشرفت پروژه‌های صنعتی؛ ۷۵۹ میلیون یورو سرمایه‌گذاری با اشتغال‌زایی ۹۶۰۰ نفر



به گزارش «ایدرونیوز» فرشاد مقیمی هم‌زمان با آغاز هفته دولت در تشریح عملکرد ایدرو در دوره دو ساله دولت چهاردهم اظهار داشت: «با هدف توسعه ظرفیت‌های تولیدی و تکمیل زنجیره‌های ارزش در مناطق مختلف کشور، پروژه‌های متعددی با پیش‌بینی ایجاد بیش از ۹ هزار و ۶۰۰ فرصت شغلی مستقیم در دستور کار قرار دارد.»

مقیمی تصریح کرد: «میانگین پیشرفت واقعی پروژه‌های سرمایه‌گذاری سازمان از ۷۴.۳۹ درصد در سال ۱۴۰۳ به ۷۹.۹ درصد تا پایان اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۵ رسیده که نشان‌دهنده شتاب‌گیری عملیات اجرایی در طرح‌های کلیدی است.»

رئیس هیأت عامل ایدرو در تشریح مهم‌ترین طرح‌های در دست اجرای این سازمان به پروژه تولید بیواتانول سوختی در کهگیلویه و بویراحمد با ۶۰ میلیون یورو سرمایه‌گذاری و پیش‌بینی اشتغال ۲۳۴ نفر و طرح تولید تایر سبک و سنگین در لرستان با ۲۶۳ میلیون یورو سرمایه‌گذاری و اشتغال پیش‌بینی‌شده برای بیش از هزار نفر اشاره کرد.

مقیمی همچنین طرح تولید الیاف شیشه در آذربایجان شرقی با ۹۴ میلیون یورو سرمایه‌گذاری و اشتغال‌زایی ۴۳۲ نفر و طرح تولید تایرهای سنگین و فوق‌سنگین در سیستان و بلوچستان با ۹۱ میلیون یورو سرمایه‌گذاری و اشتغال پیش‌بینی‌شده برای ۶۷۵ نفر را از دیگر پروژه‌های مهم در دست اجرای ایدرو عنوان کرد. وی خاطر نشان کرد: «سیاست راهبردی ایدرو، تمرکز بر توسعه ظرفیت‌های تولیدی، تکمیل زنجیره‌های ارزش، تقویت زیرساخت‌های صنعتی و ایجاد اشتغال پایدار در استان‌ها به‌ویژه مناطق کمتر برخوردار است.»



خودرو برقی چینی را صادر کرده است. این موضوع می تواند به طور غیر مستقیم بر بازار آمریکا فشار وارد کند. در همین حال، جیم فارلی، مدیر عامل فورد پیش بینی کرده که خودرو سازان چینی ظرف پنج تا ده سال آینده وارد بازار آمریکا خواهند شد و تأکید کرده که دیترویت باید هر چه سریع تر برنامه ای برای تولید خودروهای برقی ارزان قیمت ارائه کند. تحلیلگران می گویند اگر خودرو سازان آمریکایی نتوانند یک خودرو برقی ۲۵ هزار دلاری تولید کنند، مصرف کنندگان دیگر حاضر به صبر نخواهند بود و فشار اجتماعی و اقتصادی برای ورود برندهای چینی افزایش خواهد یافت. به این ترتیب، هر چند واشنگتن همچنان خودروهای چینی را تهدیدی اقتصادی و امنیتی می داند، اما واقعیت بازار نشان می دهد که تقاضای عمومی می تواند در نهایت سیاست ها را تغییر دهد.

گزارشی تازه نشان می دهد که با وجود تعرفه های سنگین و قوانین سختگیرانه، احتمال ورود خودروهای برقی ارزان قیمت چینی به بازار آمریکا در سال های آینده جدی تر از همیشه است. بیل ژانگ، مدیر عامل شرکت مشاوره Automotive Foresight در شانگهای معتقد است که فشار مصرف کنندگان آمریکایی برای دسترسی به خودروهای برقی مقرون به صرفه، سیاستمداران را ناچار خواهد کرد تا مسیر ورود این محصولات را هموار کنند. در حال حاضر، خودروهای برقی ساخت چین با تعرفه ۱۰۰ درصدی مواجه هستند و قوانین مربوط به خودروهای متصل نیز مانع ورود مستقیم آن ها به بازار ایالات متحده شده است. باین حال، کشورهای همسایه مانند مکزیک و کانادا در حال باز کردن درهای خود به روی این محصولات هستند؛ مکزیک از قیمت های پایین تر بهره مند شده و کانادا نیز اجازه واردات سالانه تا ۴۹ هزار دستگاه

آمریکایی ها به ورود برقی های ارزان چینی تن خواهند داد



پورشه «۳۵۶» اموری؛ کلاسیک سبک تر از «میاتا» با قلب ۲۶۰ اسبی



به خودرو بخشیده است. اما مهم ترین بخش، موتور جدید است. اموری با همکاری Rothsport یک پیشرانه ۲۶ لیتری ۴ سیلندر تخت طراحی کرده که با سیستم انژکتور، دریچه های مستقل، هدرز استیل و اکزوز اسپرت، توان ۲۶۰ اسب بخار تولید می کند؛ بدون نیاز به توربو یا سوپرشارژر. قدرت از طریق گیربکس دستی پنج سرعته به چرخ های عقب منتقل می شود. این ۳۵۶ تنها ۱،۹۷۵ پوند (۸۹۶ کیلوگرم) وزن دارد؛ یعنی حدود ۲۹۱ پوند سبک تر از مزدا MX-۵ جدید.

شرکت Emory Motorsports که سال هاست با بازسازی و ارتقای پورشه های کلاسیک ۳۵۶ شناخته می شود، این بار پروژه ای متفاوت را روانه حراج Broad Arrow کرده است؛ یک پورشه ۳۵۶ کابریولت مدل ۱۹۵۶ که با پیشرانه مدرن و وزن پایین، به یکی از خاص ترین نمونه های «Outlaw» تبدیل شده است. این خودرو در ابتدا یک کوپه بود که در سال ۲۰۲۴ به کابریولت با سقف سخت جاداشنی تبدیل شد. بدنه با رنگ Tropical Green Metallic پوشانده شده و رینگ های ۱۶ اینچی بیلت با پوشش مشکی مات جلوه ای مدرن به ظاهر کلاسیک داده اند. تغییر زاویه شیشه جلو، حذف سپر های اصلی و اضافه شدن رکاب های خاص، چهره ای تازه

مزدا «۷۶۷B» تاریخی دچار حریق شد!



دوباره صدای موتور وانکل را در یکی از مشهور ترین پیست های آمریکا بشنوند. حادثه زمانی رخ داد که خودرو در حال حرکت در بخش مستقیم پیست بود. شعله ها به سرعت از قسمت عقب گسترش یافتند و راننده مجبور شد خودرو را در کنار پیست متوقف کند. تیم امداد پیست بلافاصله وارد عمل شد و توانست آتش را مهار کند. اما بدنه و بخش هایی از موتور آسیب جدی دیدند. خوشبختانه راننده بدون آسیب از خودرو خارج شد. با وجود این حادثه، مالکان و تیم پشتیبانی اعلام کرده اند که بازسازی کامل خودرو آغاز خواهد شد.

در جریان رویداد Rolex Monterey Motorsports Reunion، یکی از نمادهای مسابقات استقامتی Laguna Seca، یکی از نمادهای مسابقات استقامتی ۷۶۷B Mazda که به عنوان یکی از معدود نمونه های باقی مانده از دوران طلایی موتور های وانکل شناخته می شود، در میانه مسابقه آتش گرفت و متوقف شد. این خودرو که در سال ۱۹۸۹ در مسابقات ۲۴ Hours Le Mans شرکت کرده بود، بخشی از تاریخ افتخار آمیز مزدا در رقابت های جهانی است. ۷۶۷B با موتور چهار روتور وانکل و صدای خاص خود، یکی از جذاب ترین نمونه های کلاس Group C محسوب می شود. حضور آن در مونتری، برای بسیاری از علاقه مندان فرصتی بود تا

چینی ها راه های جدید نفوذ به بازار اروپا را یافتند!

«بی وای دی» از ترکیه به قاره سبز نمی رود



برای تولید انبوه آماده نیست. استتالی تأکید کرده که تجهیزات کارخانه همچنان در حال نصب است و تولید خودروهای برقی در این سایت تنها از سه ماهه پایانی ۲۰۲۶ آغاز خواهد شد.

لی در توضیح برنامه های کلان BYD در اروپا گفت: «مجارستان اولویت شماره یک ماست. اولویت دوم، یافتن یک کارخانه دوم در اروپا خواهد بود.» این اظهارات در حالی مطرح شد که همزمان خبر توقف پروژه ترکیه نیز اعلام شد؛ پروژهای که تا همین چند ماه پیش به عنوان دومین پایگاه تولید خودروهای سواری BYD در اروپا معرفی شده بود.

در تابستان ۲۰۲۴، BYD رسماً برنامه ساخت کارخانه ای در ترکیه خبر داده بود و حتی رقم سرمایه گذاری را حدود یک میلیارد دلار اعلام کرد. این کارخانه قرار بود در شهر مانیسا، واقع در شمال بندر ازمیر احداث شود و تا پایان ۲۰۲۶ به بهره برداری برسد. توقف این پروژه، بسیاری از تحلیلگران را غافلگیر کرد و پرسش هایی درباره دلایل واقعی این تصمیم به وجود آورد.

خود خبر ساز شد. استتالی، معاون اجرایی این شرکت در گفت و گویی تازه اعلام کرد که پروژه ساخت کارخانه مونتاژ خودروهای سواری در شهر مانیسا ترکیه فعلاً متوقف شده است. همزمان BYD در حال بررسی گزینه های دیگر برای تأسیس کارخانه دوم خود در اروپا است؛ گزینه ای که به جای ساخت تأسیسات جدید، شامل تصاحب یک کارخانه موجود در جنوب اروپا خواهد بود.

این تغییر مسیر در حالی رخ می دهد که BYD از سال ۲۰۱۷ تاکنون حضور پررنگی در اروپا داشته است. این شرکت در شهر کوماروم مجارستان اتوبوس های برقی تولید می کند و علاوه بر آن، دو کارخانه مونتاژ باتری را در شهرهای فوت و پاتی راه اندازی کرده است. چنین سرمایه گذاری هایی نشان می دهد که بومی سازی تولید در اروپا همچنان یکی از اولویت های اصلی BYD است. برنامه اولیه این شرکت، آغاز تولید خودرو برقی Dolphin Surf در کارخانه جدید شهر سگد مجارستان تا پایان سال ۲۰۲۵ بود. حتی در فوریه ۲۰۲۶، تولید آزمایشی آغاز شد؛ اما به گزارش خبرگزاری «روترز»، BYD هنوز



سپهیل سیواشی

s.siavashi@autoworld.ir

شرکت خودروسازی BYD که در سال های اخیر به عنوان بزرگ ترین تولید کننده خودروهای برقی جهان شناخته می شود، تصمیمی غیرمنتظره در مسیر توسعه اروپایی خود گرفته است. این شرکت اعلام کرده که پروژه ساخت کارخانه مونتاژ خودروهای سواری در شهر مانیسا ترکیه را فعلاً متوقف کرده و تمرکز خود را بر یافتن جایگزینی در جنوب اروپا قرار داده است. این تغییر مسیر در حالی رخ می دهد که BYD از سال ۲۰۱۷ تاکنون با تولید اتوبوس های برقی در مجارستان و راه اندازی خطوط مونتاژ باتری در این کشور، حضور پررنگی در بازار اروپا داشته است.

به گفته استتالی، معاون اجرایی BYD، اولویت نخست این شرکت تکمیل و تجهیز کارخانه جدید در مجارستان است؛ جایی که تولید خودروهای برقی قرار بود از پایان ۲۰۲۵ آغاز شود، اما به دلیل آماده سازی تجهیزات به سه ماهه پایانی ۲۰۲۶ موکول شده است. لی تأکید کرده که پس از مجارستان، تمرکز دوم BYD یافتن یک کارخانه دوم در اروپا خواهد بود و ترجیح این شرکت، تصاحب یک کارخانه موجود به جای ساخت تأسیسات تازه است؛ گزینه ای که احتمالاً در اسپانیا دنبال خواهد شد.

این تصمیم نه به دلیل تعرفه های اتحادیه اروپا، بلکه به خاطر قوانین پیشنهادی «ساخت در اتحادیه اروپا» اتخاذ شده است؛ قوانینی که سطح بالای ارزش افزوده محلی را برای خودروهای مشمول یارانه یا خرید دولتی الزامی می کند. چنین رویکردی نشان می دهد BYD برای تثبیت جایگاه خود در بازار اروپا، ناچار است استراتژی تولید را با سیاست های صنعتی جدید هماهنگ کند.

توقفی برای برنامه ریزی بیشتر

شرکت BYD، بزرگ ترین خودروساز برقی چین بار دیگر با تصمیمی غیرمنتظره در مسیر توسعه اروپایی



«Marsien GT»؛ پورشه ۹۱۱ توربو S که پنج برابر گران تر شد

Marsien GT همان موتور ۶ سیلندر تخت توربوشارژر است که توسط RUF ارتقا یافته و اکنون ۸۲۰ اسب بخار قدرت و ۹۳۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. این نیرو از طریق گیربکس PDK و سیستم چهار چرخ محرک منتقل می شود و نتیجه آن شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت تنها در ۲.۴ ثانیه و حداکثر سرعت ۳۳۰ کیلومتر بر ساعت است. برای مشتریان خاص، پکیج ارتقا به بیش از ۹۰۰ اسب بخار نیز در دسترس خواهد بود. سیستم تعلیق با همکاری KW توسعه یافته و شامل دبل ویسبون با دمپر های الکترونیکی است که به طور مداوم فشردگی و بازگشت را تنظیم می کنند. علاوه بر این، بالابر محور جلو و اکزوز تمام تیتانیومی ساخته شده توسط Akrapovic از ویژگی های استاندارد این مدل هستند.

پنج سال پس از معرفی نسخه افرودی Marsien، شرکت کوچک Marc Philipp Gemballa در رویداد مونتری از نسخه تازه ای رونمایی کرد: Marsien GT. این مدل جدید همچنان بر پایه پورشه ۹۱۱ توربو S نسل ۹۹۲ ساخته شده، اما تمرکز آن به جای بیابان و شن زار، بر عملکرد جاده ای است. طراحی GT شباهت زیادی به نسخه اولیه دارد، اما با تغییرات ظریف، چهره ای جذاب تر برای استفاده شهری و جاده ای پیدا کرده است. بدنه تماماً از فیبر کربن سبک وزن ساخته شده و به لطف آن، وزن خودرو نسبت به توربو S استاندارد ۷۵ کیلوگرم کمتر است. علاوه بر این، ورودی های هوا، باله فعال عقب، لوورهای متحرک گلگیر و رکاب های جانبی همگی برای بهبود آیرودینامیک و خنک کاری موتور طراحی شده اند. قلب تپنده

خبر

News

راه حل تازه «فولکس واگن» برای کمپون های سنگین

فولکس واگن در نمایشگاه Caravan Salon ۲۰۲۶ آلمان، دو محصول تازه را معرفی کرده که می تواند نگاه ها را به آینده کمپون های برقی تغییر دهد. نخستین محصول، کانسپت ID-Cali formia Cruise است که بر پایه پلت فرم Buzz ID ساخته خواهد شد و قرار است خانواده ای کامل از کمپون های برقی را تا سال ۲۰۲۸ شکل دهد. اما در کنار این کانسپت، فولکس واگن با همکاری استارت آپ Stuff Bubble یک نوآوری جالب برای مدل Califor nia Beach ارائه کرده است: ماژول های بادی آشپزخانه و تخت خواب. این سیستم به جای کابینت های چوبی و سازه های فلزی سنگین، از فناوری های الهام گرفته از کاپت سرفینگ و چادرهای بادی استفاده می کند تا وزن خودرو کاهش یابد و نصب و جمع آوری آن تنها توسط یک نفر در چند دقیقه انجام شود.



آشپزخانه بادی ابعادی معادل ۱۲۰ در ۴۴ سانتی متر دارد و کمتر از ۱۰ کیلوگرم وزن می کشد. این ماژول به ریل های موجود در بخش بار متصل می شود و دارای مدار بسته آب است. طراحی دو بخشی آن اجازه می دهد که هم داخل خودرو استفاده شود و هم در فضای باز کنار دریاچه یا کمپ نصب شود. سیستم تخت خواب نیز با ساختار چندلایه تنفسی عرضه می شود و در دو نسخه تک نفره ۶ کیلوگرمی یا دونفره ۱۲ کیلوگرمی قابل استفاده است. همراه با تخت خواب سقفی پاپ آپ، این ون می تواند تا چهار بزرگسال را در خود جای دهد.

مزیت اصلی این ماژول ها آن است که در استفاده روزمره، وزن اضافی دائمی به خودرو تحمیل نمی کنند. رانندگان می توانند در طول هفته از خودرو به عنوان وسیله ای شهری بهره ببرند و تنها در تعطیلات یا سفرهای کوتاه، ماژول ها را نصب کنند. فولکس واگن تأکید کرده که این سیستم قابلیت سازگاری با دیگر مدل های Multivan TV را نیز دارد. این ماژول ها در Caravan Salon به نمایش گذاشته خواهند شد تا بازخورد مشتریان جمع آوری شود.

از کنترل‌های ضروری داشته و برای کسب بالاترین امتیاز، به وجود کنترل‌های فیزیکی برای برخی عملکردهای حیاتی اهمیت می‌دهد. از سوی دیگر، آینده نمایشگرها احتمالاً با هوش مصنوعی و کنترل صوتی گره خواهد خورد. سیستم‌هایی مانند CarPlay Ultra نیز نشان می‌دهند که نرم‌افزار می‌تواند در آینده به جای یک نمایشگر منفرد، بخش بزرگی از رابط دیجیتال خودرو را مدیریت کند. بنابراین آینده کابین خودرو را نباید در «نمایشگر بیشتر» خلاصه کرد؛ بلکه مسیر منطقی‌تر، ترکیب نمایشگرهای هوشمند، کنترل صوتی، هدآپ، بیسیلی و دکمه‌های فیزیکی برای عملکردهای ضروری است؛ یعنی فناوری باید پیچیدگی را کاهش دهد، نه این‌که آن را به راننده تحمیل کند.

نمایشگر لمسی در یک دهه اخیر از یک آپشن لوکس به یکی از اجزای اصلی کابین خودرو تبدیل شده است؛ اما به نظر می‌رسد آینده این فناوری لزوماً به معنای افزایش بی‌پایان اندازه و تعداد نمایشگرها نخواهد بود. در خودروهای جدید، حتی نمایشگرهای چندگانه نیز در حال تبدیل شدن به بخشی از یک اکوسیستم نرم‌افزاری هستند؛ برای نمونه، نسل جدید آئودی Audi MMI از نمایشگر مرکزی ۱۴.۵ اینچی، کلاستر ۱۱.۹ اینچی و در برخی نسخه‌ها نمایشگر ۱۰.۹ اینچی سر نشین جلو استفاده می‌کند. با این حال، افزایش تعداد نمایشگرها یک چالش جدی دارد: حواس پرتی راننده. یوروانکپ در پروتکل‌های جدید ۲۰۲۶ توجه بیشتری به رابطه انسان و خودرو و سهولت استفاده



آینده خودرو با نمایشگرهای لمسی



«دنیای خودرو» بررسی می‌کند:

آیا سیاست‌های بازار خودرو در ۲۰ سال اخیر هزینه بوده است؟

مشتری همچنان با کمبود عرضه و اختلاف قیمت مواجه بود و فقط مسیر دسترسی به خودرو پیچیده‌تر شد.

از سال ۱۴۰۰، بخشی از عرضه خودرو به طرح‌ها و سهمیه‌های قانونی اختصاص یافت. در بازاری که خود با تقاضای انباشته روبه‌رو بود، هر نوع محدود شدن عرضه عمومی می‌توانست صف خرید را طولانی‌تر کند. اصل حمایت از گروه‌های هدف قابل دفاع است، اما اجرای آن در بازار کم‌عرضه، هزینه‌هایی برای سایر متقاضیان ایجاد کرد.

در سال ۱۴۰۱، واردات خودرو پس از چند سال ممنوعیت دوباره مجاز شد؛ اما سقف واردات، محدودیت‌های ارزی و شروط متعدد باعث شد این سیاست نتواند در کوتاه‌مدت به رقیبی جدی برای تولید داخلی تبدیل شود. بازگشت واردات مثبت بود، اما مقیاس آن برای شکستن انحصار کافی نبود.

در سال ۱۴۰۱، عرضه خودرو در بورس کالا به عنوان راهی برای فاصله گرفتن از قیمت گذاری دستوری مطرح شد. با این حال، بورس کالایی نتوانست مشکل بنیادی کمبود عرضه و انحصار را حل کند. بنابراین، این سیاست نیز نتوانست به راه‌حلی پایدار برای بازار خودرو تبدیل شود. تصویب واردات خودروهای کار کرده در سال ۱۴۰۲ می‌توانست به افزایش عرضه و تنوع بازار کمک کند، اما فاصله میان تصویب و اجرای واقعی، از اثر گذاری آن کاست. در بازاری که هر روز تأخیر به معنای تداوم کمبود عرضه و قیمت‌های بالا بود، زمان اجرای سیاست اهمیت زیادی داشت.

مصوبه ۴۷۳ در سال ۱۴۰۰، چارچوب محاسبه پیش پرداخت در قراردادهای پیش فروش خودرو را تعیین کرد؛ اما پس از سال‌ها اجرا، در مرداد ۱۴۰۵ با رای هیات عمومی دیوان عدالت اداری ابطال شد. فارغ از اختلافات حقوقی، اهمیت این اتفاق در این است که یک قاعده مهم بازار خودرو پس از چند سال تغییر کرده است؛ اتفاقی که دوباره بحث ثبات مقررات و حقوق خریدار را به میان می‌آورد.

مرور این فهرست نشان می‌دهد مشکل بازار خودرو فقط یک تصمیم اشتباه نیست؛ انباشت تصمیم‌های ناقص و متناقض است. حمایت از تولید، محدودیت واردات، قیمت گذاری دستوری، فاصله کارخانه و بازار، قرعه کشی، سهمیه بندی و تغییر مداوم مقررات، هر کدام در مقطعی قرار بود بخشی از مشکل را حل کنند، اما در بسیاری از موارد مشکل تازه‌ای ساختند. پرسش اصلی دیگر این نیست که کدام تصمیم اشتباه بود؟ پرسش مهم‌تر این است که چرا بعد از ۲۰ سال هنوز نتوانسته‌ایم بازاری بسازیم که قیمت، کیفیت، تنوع و رقابت تعیین کننده آن باشد، نه بخشنامه، قرعه کشی، سهمیه و تغییر مداوم مقررات.

ابطال ۴۷۳ می‌تواند یک هشدار باشد؛ این‌که شاید زمان آن رسیده به جای صدور تصمیم‌های تازه برای بازاری که از تصمیم اشاع شده، بکار برای همیشه قواعد درست، شفاف و پایدار برای خودرو نوشته شود. چون تجربه ۲ دهه گذشته نشان داده است که هزینه سیاست‌گذاری پر خطا، در نهایت از جیب مردم پرداخت می‌شود.



مهمی از بازار جهانی کوتاه کرد.

در فاصله ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۹، فروش خودرو با قیمت کارخانه‌ای پایین‌تر از بازار، عملاً خودرو را به کالایی برای کسب سود از اختلاف قیمت تبدیل کرد. در چنین شرایطی، بخشی از تقاضا دیگر مصرفی نبود و به سمت دلالی و سفته‌بازی رفت. اختلاف قیمت، خود به یک انگیزه اقتصادی برای ورود واسطه‌ها تبدیل شد. در سال ۱۳۹۹، قرعه کشی برای مدیریت تقاضا وارد بازار شد؛ اما مشکل اصلی را حل نکرد. وقتی قیمت کارخانه از بازار پایین‌تر بود، برنده شدن در قرعه کشی معنای بر خورداری از رانت

باشد. به این ترتیب، خرید خودرو از یک انتخاب اقتصادی به یک فرآیند شبیه لاتاری تبدیل شد. محدودیت سن خودروهای وارداتی در سال ۱۳۹۰ و سپس تشدید آن در سال ۱۳۹۵، دامنه انتخاب مصرف کننده را کوچک‌تر و تا حد زیادی محدود کرد. در بازاری که خودروهای نو برای بخش بزرگی از جامعه گران بودند، محدود کردن دسترسی به خودروهای کار کرده سالم خارجی، یکی از مسیرهای بالقوه تأمین خودرو با قیمت پایین‌تر را نیز محدود کرد.

در سال ۱۳۸۳، قیمت حامل‌های انرژی در سطح قیمت‌های پایان شهریور همان سال تثبیت شد. این تصمیم مستقیماً درباره خودرو نبود، اما در بلندمدت بر رفتار بازار اثر گذاشت؛ سوخت ارزان در کنار خودروهای پرمصرف، انگیزه اقتصادی برای حرکت سریع‌تر به سمت خودروهای کم‌مصرف و فناوری‌های جدید را کاهش داد.

از سال ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳، سامانه‌ها، اولویت‌بندی‌ها و سهمیه‌های مختلف وارد فرآیند فروش خودرو شدند. این سیاست‌ها اگرچه برای مدیریت تقاضا طراحی شدند، اما مشکل اصلی را حل نکردند.

عدم شفافیت پرداخت خسارت خودرو در بیمه‌های «البرز» و «ایران»؛

وقتی عدد کارشناسی با مبلغ پرداختی یکی نیست

همین موضوع درباره خسارت شخص ثالث نیز صدق می‌کند. وقتی دو مرحله کارشناسی انجام شده و رقم ۷۲ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان اعلام شده، اختلاف این رقم با مبلغ پرداختی باید در قالب محاسبه‌ای روشن و مستند برای زیان‌دیده قابل پیگیری باشد.

شفافیت در این‌جا نه فقط به نفع بیمه‌گذار، بلکه به نفع خود شرکت بیمه نیز خواهد بود. زیرا هر چه مبنای محاسبه خسارت روشن‌تر باشد، احتمال سوء تفاهم، اعتراض و مراجع به مراجع حل اختلاف کاهش پیدا می‌کند. از سوی دیگر، وجود سازوکار مشخص برای اعتراض به ارزیابی خسارت نیز اهمیت دارد. بیمه‌گذار باید بداند اگر با مبلغ تعیین شده موافق نیست، دقیقاً از چه مسیری می‌تواند درخواست بررسی مجدد کند، چه مدارکی باید ارائه دهد و مرجع نهایی تصمیم‌گیری کدام است.

مسئله‌ای که باید از یک پرونده فراتر برود

پرونده این پرو ۲۰۷ رانمی‌توان به تنهایی مبنای قضاوت درباره عملکرد یک یا چند شرکت بیمه قرار داد. برای چنین قضاوتی باید قرارداد بیمه، گزارش‌های کارشناسی، میزان فرانشیز مندرج در بیمه‌نامه، نوع خسارت، سقف تعهدات، اسناد پرداخت و گزارش کارشناسی افت قیمت به‌طور کامل بررسی شود. اما همین تجربه می‌تواند یک هشدار برای صنعت بیمه باشد؛ اختلاف میان عدد کارشناسی و مبلغ پرداختی، حتی اگر کاملاً مطابق قرارداد و مقررات باشد، بدون توضیح روشن می‌تواند برای بیمه‌گذار ایجاد ابهام کند. به همین دلیل، انتظار می‌رود شرکت‌های بیمه هنگام پرداخت خسارت، به جای اعلام یک مبلغ نهایی، جدول شفاف محاسبه خسارت را در اختیار بیمه‌گذار قرار دهند؛ جدولی که رقم اولیه خسارت، فرانشیز، کسورات قانونی یا قرار دادی، خسارت پرداخت‌شده و در صورت وجود، مبنای محاسبه افت قیمت را مشخص کند.

در نهایت، بیمه‌گذار است بخشی از ریسک مالی ناشی از حادثه را از دوش مالک خودرو بردارد. اگر مالک پس از حادثه علاوه بر هزینه‌های تعمیر، بافت ارزش خودرو و سپس ابهام در نحوه محاسبه مبلغ خسارت نیز مواجه شود، اعتماد او به نظام بیمه‌ای آسیب خواهد دید.

مسئله اصلی این پرونده شاید ۲۰۱۵ و ۳۰ میلیون تومان اختلاف میان دو عدد نباشد؛ مسئله این است که بیمه‌گذار باید بتواند دقیقاً بفهمد چرا کارشناسی یک رقم بوده و پرداخت رقم دیگری. این حق بیمه‌گذار است که پاسخ را نه از طریق پیگیری‌های فرسایشی، بلکه در قالب یک گزارش روشن، مستند و قابل فهم از سوی بیمه‌گر دریافت کند.



بدون مشاهده مدارک، میزان دقیق افت قیمت را تعیین کرد. اما اصل موضوع اهمیت زیادی دارد. اگر خودرو پس از تعمیر همچنان ارزش معاملاتی کمتری داشته باشد، آیا ارزیابی خسارت باید این واقعیت اقتصادی را نیز به شکل شفاف در نظر بگیرد؟

پرسش مهم‌تر برای صنعت بیمه آن است که روش محاسبه چنین خسارتی تا چه اندازه برای عموم مردم قابل فهم است و آیا بیمه‌گذار می‌تواند به سادگی تشخیص دهد چه بخشی از زیان او مربوط به هزینه تعمیر و چه بخشی مربوط به کاهش ارزش خودرو است.

شفافیت؛ حلقه مفقوده در پرداخت خسارت

آن‌چه از این پرونده می‌توان به عنوان یک مساله عمومی استخراج کرد، لزوماً عملکرد یک شرکت خاص نیست؛ بلکه ضرورت شفاف‌تر شدن فرآیند ارزیابی خسارت در صنعت بیمه است.

بیمه‌گذار زمانی که حق بیمه پرداخت می‌کند، انتظار دارد در زمان وقوع حادثه بتواند بدون پیچیدگی، میزان تعهد بیمه‌گر را تشخیص دهد. اگر کارشناس خسارت را ۳۷۱ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان تعیین می‌کند و ۲۲ میلیون تومان به حساب مالک واریز می‌شود، باید در همان سند پرداخت دقیقاً مشخص باشد که چه میزان بابت فرانشیز کسر شده و آیا کسر دیگری نیز وجود داشته است؟

میزان فرانشیز، سایر کسورات احتمالی و مبلغ نهایی قابل پرداخت به تفکیک مشخص شده باشد.

در چنین شرایطی، بیمه‌گذار دیگر مجبور نیست برای یافتن علت اختلاف میان دو عدد، به توضیحات شفاهی از خسارت اکتفا کند.

از سوی دیگر، بخش دیگری از خسارت از محل بیمه شخص ثالث خودرو مقصر پیگیری شده است. بر اساس مدارکی که مالک در اختیار روزنامه قرار داده، ارزیابی خسارت از سوی کارشناس بیمه خودرو مقصر، پس از دو مرحله کارشناسی، حدود ۷۲ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان اعلام شده است.

با این حال، مبلغ پرداختی از این محل حدود ۵۲ میلیون تومان عنوان شده و در ادامه نیز مبلغ ۴۸ میلیون تومان از محل بیمه شخص ثالث شرکت بیمه ایران پرداخت شده است.

در مجموع، همین تفاوت میان ارقام کارشناسی و مبلغ پرداختی، پرسش اصلی این پرونده را شکل می‌دهد: آیا رقم کارشناسی شده، رقم نهایی خسارت است یا صرفاً مبنایی برای محاسبه مبلغ قابل پرداخت پس از اعمال کسورات و محدودیت‌های بیمه‌ای؟

اگر پاسخ، گزینه دوم است، لازم است این فرآیند برای بیمه‌گذار به شکل کاملاً روشن و قابل فهم تشریح شود.

خسارت خودرو فقط هزینه تعمیر نیست

اما مسئله مهم‌تری نیز در این میان وجود دارد که معمولاً در زمان بررسی خسارت‌های بدنه کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد؛ افت ارزش خودرو پس از تصادف. خودرویی مانند پژو ۲۰۷ که بخشی‌هایی از قسمت عقب آن آسیب دیده، حتی پس از انجام تعمیرات و تعویض قطعات، ممکن است دیگر از نظر ارزش معاملاتی در شرایط قبل از حادثه قرار نداشته باشد.

در بازار خودرو، سابقه تصادف و آسیب‌پذیری بخش‌های مختلف بدنه می‌تواند بر تصمیم خریدار و قیمت معامله اثر بگذارد. شدت آسیب، محل برخورد، میزان تعمیرات، تعویض یا تعمیر قطعات و کیفیت عملیات ترمیم، همگی در تعیین ارزش خودرو موثر هستند.

به همین دلیل، مالک خودرو ممکن است پس از دریافت هزینه تعمیر، همچنان با زیان اقتصادی دیگری مواجه باشد؛ زبانی که ناشی از کاهش ارزش خودرو در بازار است.

در پرونده مورد بررسی نیز مالک معتقد است میزان افت ارزش خودرو بیش از آن چیزی بوده که در فرآیند جبران خسارت مورد توجه قرار گرفته است. این مسئله البته نیازمند بررسی کارشناسی مستقل و مستند است و نمی‌توان

برای مالک یک خودرو، تصادف فقط به معنای هزینه تعمیر خودرو نیست؛ بلکه وارد آمدن آسیب به بدنه، کاهش ارزش خودرو پس از تعمیر، زمان از دست رفته و در نهایت فرآیند دریافت خسارت از شرکت بیمه، مجموعه‌ای از هزینه‌ها و دغدغه‌ها را به همراه دارد. زمانی که رقم اعلام شده از سوی کارشناس با مبلغی که نهایتاً به حساب زیان‌دیده واریز می‌شود، فاصله قابل توجهی داشته باشد، طبیعی است که پرسش‌هایی درباره مبنای محاسبه خسارت و نحوه اعمال کسورات ایجاد شود.

یکی از مخاطبان روزنامه «دنیای خودرو» که مالک یک دست‌نگاه پژو ۲۰۷ هاچ‌بک است، اخیراً در پی وقوع یک تصادف، با چنین شرایطی مواجه شده است. در این حادثه، بخش عقب خودرو شامل سپر، در صندوق و چراغ‌مشنک آسیب دیده است. مالک خودرو برای جبران خسارت، هم از محل بیمه بدنه خود و هم از محل بیمه شخص ثالث خودرو مقصر پیگیری کرده است؛ اما ارقام اعلام شده و مبلغ پرداختی، فاصله قابل توجهی با یکدیگر داشته‌اند.

این گزارش صرفاً روایت تجربه این مالک خودرو و طرح پرسش درباره فرآیند ارزیابی و پرداخت خسارت است و به منظور نسبت دادن تخلف یا سوءنیت به هیچ‌یک از شرکت‌های بیمه یا کارشناسان تهیه نشده است. هدف، پاسخ به یک پرسش ساده اما مهم است: وقتی کارشناس بیمه مبلغ مشخصی را به عنوان خسارت تعیین می‌کند، چرا مبلغ پرداختی می‌تواند با آن اختلاف داشته باشد و آیا سازوکار اطلاع‌رسانی به بیمه‌گذار به اندازه کافی شفاف است؟

فاصله میان رقم کارشناسی و مبلغ پرداختی

بر اساس مستندات و اظهارات این مخاطب، خودرو تحت پوشش بیمه بدنه شرکت بیمه البرز بوده است. پس از وقوع حادثه، کارشناس شرکت بیمه خسارت وارده شده به خودرو را حدود ۳۷ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان ارزیابی کرده است.

با این حال، مبلغی که در نهایت از محل بیمه بدنه به مالک خودرو پرداخت شده، حدود ۲۲ میلیون تومان بوده است. بر اساس توضیحي که به مالک ارائه شده، بخش باقی‌مانده به عنوان فرانشیز از خسارت کسر شده است.

اصل وجود فرانشیز در قرارداد بیمه بدنه موضوع تازه‌ای نیست و میزان آن نیز می‌تواند بر اساس شرایط بیمه‌نامه و نوع خسارت متفاوت باشد. مسئله‌ای که در این پرونده برای بیمه‌گذار محل پرسش قرار گرفته، نه اصل فرانشیز، بلکه فاصله میان رقم کارشناسی و مبلغ نهایی پرداختی و نحوه توضیح دقیق این اختلاف است.

برای یک بیمه‌گذار، طبیعی است که انتظار داشته باشد هنگام پرداخت خسارت، صورت حساب روشنی در اختیار او قرار گیرد که در آن رقم خسارت کارشناسی،



«F154FA»؛ مهندسی ایتالیایی در قلب فراری «SF90»

موتور F154FA یکی از پیشرفته‌ترین نسخه‌های خانواده ۷۸ فراری است که در SF90 و Stradale و Spider SF90 به کار رفت. این پیشرانه یک ۷۸ با آرایش ۹۰ درجه، حجم دقیق ۳۹۹۰ سی‌سی و ساختار تمام آلومینیومی است. قطر سیلندر ۸۸ میلی‌متر و کورس پیستون ۸۲ میلی‌متر بوده و نسبت تراکم آن ۹.۴ به یک است. در بخش تنفس، F154FA به دو توربوشارژر مجهز است و هوای فشرده پس از خنک شدن توسط اینترکولر وارد محفظه احتراق می‌شود. سامانه تزریق مستقیم بنزین با فشار بسیار بالای ۲۵۰ بار، زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌های ورودی و خروجی و چهار

سوپاپ برای هر سیلندر، امکان کنترل دقیق فرآیند احتراق را فراهم می‌کنند. میل‌لنگ نیز از نوع Flat-Plane است؛ راهکاری که برای کاهش جرم و بهبود پاسخگویی موتور در دورهای بالا اهمیت دارد. F154FA به‌تنهایی ۷۸۰ اسب‌بخار قدرت را در ۷۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را تولید می‌کند؛ رقمی که نشان می‌دهد فراری چگونه از حجم چهار لیتری، خروجی بسیار بالایی استخراج کرده است. در SF90، این موتور در کنار سه موتور الکتریکی قرار می‌گیرد و مجموع سامانه هیبریدی را به یکی از قدرتمندترین قوای محرکه تاریخ فراری تبدیل می‌کند.

چرا «Consumer Reports» به ژاپنی‌ها نمره بالاتری داد؟

نگاهی به سه خودرو با کیفیت سال ۲۰۲۶



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

در بازار خودرو، کیفیت دیگر صرفاً به جنس متربال کابین یا قدرت موتور خلاصه نمی‌شود. خودرو با کیفیت باید بتواند در استفاده روزمره، آزمون‌های فنی، مصرف سوخت، ایمنی، راحتی، قابلیت اطمینان و رضایت مالک عملکردی متوازن داشته باشد. دقیقاً همین نگاه چندبعدی، مبنای ارزیابی «Consumer Reports» است؛ موسسه‌ای خصوصی و مستقل که برای ارزیابی خودروها، آن‌ها را در آزمون‌های متعدد جاده‌ای و آزمایشگاهی بررسی کرده و اطلاعات مربوط به قابلیت اطمینان و رضایت مالکان را نیز در امتیازدهی خود وارد می‌کند. در گزارش سال ۲۰۲۶، «Consumer Reports» برای نخستین بار اعلام کرد که تمام ۱۰ مدل خودرو برتر (Top Pick)، آن در قالب هیبریدی یا برقی نیز قابل خرید هستند؛ موضوعی که نشان‌دهنده تغییر جدی در معیارهای انتخاب خودرو در این موسسه است. در میان این فهرست گسترده، سه محصول یعنی تویوتا کمری، لکسوس RX و تویوتا رافسور به‌دلیل ترکیب قابل توجهی از عملکرد، مصرف سوخت، کاربردی بودن، ایمنی و کیفیت کلی، گزینه‌های شاخصی محسوب می‌شوند.



لکسوس RX: کیفیتی که بر پایه تجربه شکل گرفته است

«Consumer Reports» سابقه RX را یکی از نقاط قوت مهم این خودرو می‌داند. این موسسه اشاره می‌کند که مالکان RX طی سال‌های گذشته از سابقه قابلیت اطمینان بسیار قدرتمند این مدل بهره برده‌اند. برای مدل ۲۰۲۶ نیز CR پیش‌بینی می‌کند RX از نظر قابلیت اطمینان بهتر از متوسط خودروهای جدید عمل کند؛ این پیش‌بینی بر اساس اطلاعات مدل‌های ۲۰۲۳، ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ میلادی انجام شده است. از نظر تجربه رانندگی، RX همچنان فلسفه اصلی خود یعنی آرامش، راحتی و کیفیت سواری را حفظ کرده است. «Consumer Reports» کابین RX را بسیار آرام و پرداخت‌شده توصیف می‌کند و سواری آن را در حالت کلی نرم و راحت می‌داند. البته این مرکز معتقد است نسل جدید در مقایسه با RX های قدیمی‌تر، بخشی از پالایش و نرمی همیشگی خود را به‌دلیل استفاده از پیش‌رانهای ۴ سیلندر به جای ۷۶ از دست داده است. در مقابل، مصرف سوخت بهبود پیدا کرده است. یکی از نسخه‌های مورد توجه RX 350h Hybrid Premium+ است. «Consumer Reports» این نسخه را انتخاب برتر خود از خانواده RX می‌داند؛ زیرا سیستم هیبریدی نسبت به مدل بنزینی مصرف سوخت بهتری ارائه می‌کند و تیپ Premium+ نیز امکانات بیشتری از جمله نمایشگر بزرگ‌تر ۱۴ اینچی دارد. در خانواده RX، نسخه 450h+ پلاگین هیبریدی نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. «Consumer Reports» در آزمایش خود برای این مدل امتیاز جاده‌ای بسیار بالای ۹۴ از ۱۰۰ را ثبت کرده که بهترین نتیجه در میان RX های آزمایش‌شده توسط این موسسه است. این نسخه در حالت برقی می‌تواند طبق برآورد EPA حدود ۷۰ کیلومتر حرکت کند و پس از تخلیه باتری، در حالت هیبریدی نیز حدود ۶.۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر مصرف ترکیبی دارد. در نتیجه، دلیل اصلی قرار گرفتن RX در میان گزینه‌های باکیفیت را می‌توان در سابقه قوی قابلیت اطمینان، سواری بسیار راحت، کابین آرام و باکیفیت، تنوع قوای محرکه هیبریدی و عملکرد خوب نسخه 450h+ خلاصه کرد.



تویوتا کمری؛

تعادل میان مصرف سوخت و کیفیت

«Consumer Reports» سابقه RX را یکی از نقاط قوت مهم این خودرو می‌داند. این موسسه اشاره می‌کند که مالکان RX طی سال‌های گذشته از سابقه قابلیت

اطمینان بسیار قدرتمند این مدل بهره برده‌اند. برای مدل ۲۰۲۶ نیز CR پیش‌بینی می‌کند RX از نظر قابلیت اطمینان بهتر از متوسط خودروهای جدید عمل کند؛ این پیش‌بینی بر اساس اطلاعات مدل‌های ۲۰۲۳، ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ میلادی انجام شده است. از نظر تجربه رانندگی، RX همچنان فلسفه اصلی خود یعنی آرامش، راحتی و کیفیت سواری را حفظ کرده است. «Consumer Reports» کابین RX را بسیار آرام و پرداخت‌شده توصیف می‌کند و سواری آن را در حالت کلی نرم و راحت می‌داند. البته این مرکز معتقد است نسل جدید در مقایسه با RX های قدیمی‌تر، بخشی از پالایش و نرمی همیشگی خود را به‌دلیل استفاده از پیش‌رانهای ۴ سیلندر به جای ۷۶ از دست داده است. در مقابل، مصرف سوخت بهبود پیدا کرده است. یکی از نسخه‌های مورد توجه RX 350h Hybrid Premium+ است. «Consumer Reports» این نسخه را انتخاب برتر خود از خانواده RX می‌داند؛ زیرا سیستم هیبریدی نسبت به مدل بنزینی مصرف سوخت بهتری ارائه می‌کند و تیپ Premium+ نیز امکانات بیشتری از جمله نمایشگر بزرگ‌تر ۱۴ اینچی دارد. در خانواده RX، نسخه 450h+ پلاگین هیبریدی نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. «Consumer Reports» در آزمایش خود برای این مدل امتیاز جاده‌ای بسیار بالای ۹۴ از ۱۰۰ را ثبت کرده که بهترین نتیجه در میان RX های آزمایش‌شده توسط این موسسه است. این نسخه در حالت برقی می‌تواند طبق برآورد EPA حدود ۷۰ کیلومتر حرکت کند و پس از تخلیه باتری، در حالت هیبریدی نیز حدود ۶.۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر مصرف ترکیبی دارد. در نتیجه، دلیل اصلی قرار گرفتن RX در میان گزینه‌های باکیفیت را می‌توان در سابقه قوی قابلیت اطمینان، سواری بسیار راحت، کابین آرام و باکیفیت، تنوع قوای محرکه هیبریدی و عملکرد خوب نسخه 450h+ خلاصه کرد.



تویوتا رافسور؛

نسل جدید با تمرکز بر هیبرید و فناوری

رافسور مدل ۲۰۲۶ برای «Consumer Reports» اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا نسل جدید این کراس‌اوور اکنون فقط با قوای محرکه هیبریدی یا پلاگین هیبریدی عرضه می‌شود. بر این اساس این تغییر را بخشی از تحول رافسور می‌دانند که در کنار قوای محرکه جدید، فناوری، راحتی و ایمنی خودرو را نیز ارتقا داده است. نسخه هیبریدی در حالت دیفرانسیل جلو ۲۲۶ اسب‌بخار قدرت ترکیبی تولید می‌کند و نسخه چهار چرخ محرک این رقم را به ۲۳۶ اسب‌بخار می‌رساند. در نسخه پلاگین هیبریدی، قدرت ترکیبی به ۳۲۰ اسب‌بخار افزایش یافته و برد تمام‌برقی نیز به حدود ۵۰ مایل رسیده است. «Consumer Reports» این افزایش قدرت و برد را از مهم‌ترین پیشرفت‌های مدل ۲۰۲۶ می‌داند. از نظر مصرف سوخت، رافسور هیبریدی جدید نیز عملکرد قابل توجهی دارد و «Consumer

Reports» در صفحه مدل ۲۰۲۶ رقم ۶.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر را به‌عنوان مصرف EPA درج کرده است. قیمت پایه نیز طبق اطلاعات به‌دست‌آمده از ۳۱ هزار و ۹۰۰ دلار آغاز می‌شود و تا حدود ۴۳ هزار و ۳۰۰ دلار برای نسخه‌های بالاتر می‌رسد. یکی از تغییرات مهم کابین، استفاده از نمایشگر ۱۲.۳ اینچی پشت فرمان و نمایشگر مرکزی ۱۰.۵ یا ۱۲.۹ اینچی است. «Consumer Reports» نکته مثبتی را نیز در طراحی داخلی مطرح می‌کند: در کنار نمایشگر بزرگ، تعدادی دکمه و کنترل فیزیکی برای عملکردهای متداول حفظ شده است؛ رویکردی که استفاده از سیستم‌های کابین را ساده‌تر می‌کند. رافسور همچنین به نسل جدید Toyota Safety Sense ۴.۰ مجهز شده که مجموعه سامانه‌های ایمنی و کمک‌راننده تویوتا را ارتقا می‌دهد. از نظر کاربردی نیز ظرفیت یدک‌کشی بسته به نسخه متفاوت است؛ برخی مدل‌ها تا ۱۵۸۷ کیلوگرم ظرفیت دارند و فضای بار با طراحی نسبتاً عمودی در عقب به شکل موثری استفاده شده است. چرا RAV4 انتخاب قابل اتکالی است؟ از دید این موسسه، نقطه قوت رافسور فقط یک ویژگی نیست؛ بلکه ترکیب قابلیت اطمینان پیش‌بینی‌شده، قوای محرکه هیبریدی، مصرف سوخت مناسب، فضای کاربردی، فناوری ایمنی جدید، تنوع نسخه‌ها و قیمت رقابتی است. حتی نسل جدید، با وجود بازطراحی گسترده، فلسفه موفق رافسور را حفظ کرده و در بخش راحتی، امکانات و ایمنی پیشرفت کرده است.



چرا سه سامورایی انتخاب شدند؟

بنابراین اگر قرار باشد در کنار تویوتا کمری دو گزینه دیگر برای یک فهرست از خودروهای باکیفیت ۲۰۲۶ انتخاب شوند، RX و رافسور انتخاب‌هایی قابل دفاع هستند؛ البته با این توضیح دقیق که «Consumer Reports» آن‌ها را بر اساس مجموعه‌ای از معیارهای کیفیت و قابلیت اطمینان ارزیابی کرده، نه این که رسماً عنوان «دو خودرو باکیفیت‌ترین سال» را به آن‌ها داده باشد. اگر معیار را دقیقاً بر اساس روش ارزیابی «Consumer Reports» تعریف کنیم، لکسوس RX و تویوتا رافسور به دو دلیل متفاوت جذاب هستند. RX بیشتر بر کیفیت سواری، آرامش کابین، لوکس بودن و سابقه بسیار قوی قابلیت اطمینان تکیه دارد؛ در حالی که رافسور با هیبریدسازی کامل، مصرف سوخت، کاربرپذیری، فناوری ایمنی و پیش‌بینی قابلیت اطمینان بالاتر از متوسط مطرح است. نکته مهم‌تر این که «Consumer Reports» صرفاً خودروهایی را انتخاب نمی‌کند که در یک شاخص خاص بهترین باشند. فرآیند ارزیابی این موسسه شامل مجموعه‌ای از آزمایش‌های جاده‌ای است؛ از تمرین‌گیری و مانور اضطراری گرفته تا مصرف سوخت، راحتی صندلی، چراغ‌ها و سهولت استفاده از کنترل‌ها. علاوه بر آن، قابلیت اطمینان پیش‌بینی‌شده و رضایت مالک نیز در ارزیابی کلی اهمیت دارند. همچنین «CR» یا همان «Consumer Reports» تویوتا کمری را به دلیل ارتقای کیفیت در بخش سواری و به‌ویژه راحتی صندلی‌ها در نسل نهم موسوم به XV۸۰ در سطح بسیار بالاتری از رقبای خود می‌داند که همین سبب برتری این سدان خوشنام ژاپنی شده است. از سوی دیگر لکسوس RX را نماد کیفیت بالای یک کراس‌اوور و تویوتا رافسور را نماد احترام تویوتا به مشتریان کراس‌اوور دوست خود عنوان می‌کند. همین مساله سبب شده است سه خودرو سامورایی در فهرست باکیفیت‌ترین‌های سال از دید «CR» قرار گیرند.

متعدد، کالیفرنیا را به گزینهای مناسب برای سفرهای طولانی تبدیل می‌کنند. نمایشگر مرکزی لمسی، اتصال تلفن همراه و سیستم کنترل تجهیزات کمپینگ از طریق اپلیکیشن نیز از امکانات مدرن آن هستند. کالیفرنیا جدید با موتورهای بنزینی و دیزلی توربوشارژ و همچنین نسخه هیبرید شارژی ۴MOTION eHybrid عرضه می‌شود. این نسخه با ترکیب موتور بنزینی و دو موتور الکتریکی، در مجموع ۲۴۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و امکان حرکت تمام‌برقی نیز دارد. قیمت فولکس‌واگن کالیفرنیا در بازار اروپا بسته به نسخه و تجهیزات، از حدود ۶۰ هزار یورو آغاز می‌شود و در تیپ‌های مجهزتر افزایش می‌یابد.

فولکس‌واگن کالیفرنیا مدل ۲۰۲۶ جدیدترین نسل از ون‌های کمپر این برند آلمانی است که بر پایه نسل هفتم ترانس‌اسپرتر توسعه یافته و فلسفه همیشگی «خانهای متحرک» را با فناوری‌های جدید ترکیب می‌کند. در نمای خارجی، چراغ‌های LED، باریک، جلوپنجره ساده و خطوط نرم بدنه، ظاهری مدرن به خودرو بخشیده‌اند. سقف باز شونده پارچه‌ای، درهای کشویی در دو طرف و امکان نصب تجهیزات کمپینگ، مهم‌ترین ویژگی‌های کاربردی این ون هستند. در داخل کابین، تمرکز اصلی بر انعطاف‌پذیری فضا است. صندلی‌های چرخان جلو، تخت‌خواب تاشو، آشپزخانه کوچک مجهز به اجاق و یخچال و فضای ذخیره‌سازی



فولکس‌واگن «کالیفرنیا»؛ ماجراجویی با فناوری مدرن



بازار دست‌دوم‌ها از رکود فاصله گرفت؛

رشد خرید و فروش کامیون در اروپا

طی چند سال هزینه‌بیشتری به مالک تحمیل می‌کند. بنابراین بازار اروپا به سمت خرید خودروهایی حرکت می‌کند که علاوه بر قیمت مناسب، هزینه بهره‌برداری قابل کنترل‌تری داشته باشند.

برقی‌ها هنوز جای کشنده‌های دیزلی را نگرفته‌اند با وجود رشد خودروهای برقی در بازار سواری، وضعیت در بخش خودروهای سنگین متفاوت است. کامیون‌های برقی همچنان با چالش‌هایی مانند قیمت بالاتر، وزن باتری، برد، زمان شارژ و نیاز به زیرساخت مناسب مواجه هستند. در نتیجه، شرکت‌های حمل‌ونقل برای مسیرهای طولانی همچنان به کشنده‌های دیزلی وابستگی بالایی دارند.

از سوی دیگر، زمان تحویل کامیون‌های نو در بازار اروپا نسبت به سال‌های بحران زنجیره تامین کاهش یافته و به حدود دو تا سه ماه رسیده است؛ در حالی که خودروهای سنگین برقی در برخی موارد همچنان زمان تحویل بیشتری دارند. بنابراین برقی‌سازی هنوز نتوانسته ساختار بازار کشنده‌های کار کرده را به‌طور بنیادین تغییر دهد.

بازار اروپا به سمت فروشنده‌محوری می‌رود اگر مجموعه این تحولات کنار هم قرار گیرد، می‌توان گفت بازار کشنده‌های کار کرده اروپا در نیمه نخست سال از حالت خریدار محور فاصله گرفته است. در سال گذشته، ضعف تقاضا و فشار اقتصادی باعث شده بود فروشنده‌گان برای معامله خودروهای کار کرده انعطاف بیشتری نشان دهند. اما اکنون کاهش موجودی، افزایش تقاضا و رشد هزینه خودروها نو باعث شده موقعیت فروشنده‌گان در برخی بازارها تقویت شود. البته این به معنای افزایش قیمت همه کامیون‌ها نیست. وضعیت خودرو، سال ساخت، میزان پیمایش، استاندارد آلایندگی، نوع موتور، محوربندی، سابقه تعمیرات و محل عرضه همچنان نقش تعیین‌کننده‌ای در این میان دارند. حتی گزارش‌های بازار در برخی کشورهای اروپایی نشان می‌دهد افزایش قیمت سوخت و تحولات ژئوپلیتیکی در مناطقی موجب کاهش ناگهانی تقاضا برای کشنده‌ها شده و بازارهای مختلف واکنش یکسانی نداشته‌اند. در نتیجه، بازار اروپا را نمی‌توان یک بازار یکپارچه دانست؛ بلکه مجموعه‌ای از بازارهای ملی با شرایط اقتصادی، مالیاتی و حمل‌ونقلی متفاوت است.

معامله کامیون در اروپا؛ انتخاب بین قیمت و هزینه مالکیت

مهم‌ترین تغییر رفتار خریداران اروپایی این است که قیمت خرید دیگر تنها معیار معامله نیست. شرکت‌های حمل‌ونقل به دنبال کامیونی هستند که بتوانند در مدت باقی‌مانده عمر اقتصادی، هزینه کمتری ایجاد کنند. بنابراین ممکن است یک کشنده با قیمت بالاتر، به دلیل مصرف سوخت کمتر، تعمیرات پایین‌تر و ارزش فروش مجدد بهتر، انتخاب اقتصادی‌تری باشد. از سوی دیگر، افزایش تقاضا برای کشنده‌های کم‌کار و جوان‌تر باعث شده این خودروها سریع‌تر از بازار خارج شوند و قیمت بیشتری داشته باشند. در چنین شرایطی، بازار کار کرده اروپا به سمت یک اصل ساده حرکت کرده است: خودرو ارزان الزام‌آور نیست.

اروپا هنوز به کامیون‌های بیشتر نیاز دارد با وجود رشد ثبت کامیون‌های نو، بازار اروپا همچنان با شکاف نوسازی ناوگان مواجه است. سن بالای کامیون‌ها و عقب‌افتادن بخشی از سرمایه‌گذاری شرکت‌های حمل‌ونقل نشان می‌دهد تقاضای واقعی برای جایگزینی خودروهای قدیمی هنوز تمام نشده است. از سوی دیگر، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و سوخت، شرکت‌ها را مجبور کرده انتخاب دقیق‌تری داشته باشند. بنابراین انتظار می‌رود بازار کشنده‌های کار کرده، به‌ویژه خودروهای جوان‌تر و کم‌کار، همچنان یکی از بخش‌های فعال تجارت خودروهای سنگین اروپا باقی بماند. برای بازار ایران نیز تحولات اروپا قابل توجه است. بخش مهمی از کشنده‌های کار کرده‌ای که در بازارهای مختلف به فروش می‌رسند، از همین مراکز اروپایی سرچشمه می‌گیرند. هرچه تقاضا در اروپا افزایش یابد و عرضه خودروهای سالم کاهش پیدا کند، امکان خرید ارزان خودروهای کار کرده با کیفیت مناسب برای بازارهای خارج از اروپا نیز دشوارتر خواهد شد.



و بریتانیا نیز سهم قابل توجهی داشته‌اند. این تمرکز جغرافیایی باعث شده هلند، بلژیک و آلمان همچنان از مهم‌ترین مبداهای خرید کشنده برای بازارهای دیگر اروپا باشند. برای خریدار، این موضوع یک مزیت و یک خطر هم‌زمان دارد. مزیت آن دسترسی به بازار بزرگ‌تری از خودروهای کار کرده است و خطر آن این که افزایش تقاضای خارجی می‌تواند موجودی بازار داخلی را کاهش دهد و قیمت‌ها را بالا ببرد.

سه نام بر بازار کشنده‌ها مسلط هستند بازار کشنده‌های کار کرده اروپا از نظر برند نیز تمرکز بالایی دارد.

بر اساس داده‌های بازار، سه برند داف، اسکانیا و مان حدود ۶۹ درصد آگهی‌های کشنده‌های کار کرده را به خود اختصاص داده‌اند. این در حالی است که در بازار کامیون‌های کار کرده، سه برند مرسدس‌بنز، مان و ولوو حدود ۴۶ درصد عرضه را تشکیل می‌دهند. این تمرکز دلایل مختلفی دارد؛ از جمله گستردگی شبکه خدمات، دسترسی به قطعات، شناخت رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل از محصولات و همچنین بازار فروش مجدد مناسب.

در نتیجه، خریدار اروپایی هنگام انتخاب کشنده تنها به قیمت اولیه نگاه نمی‌کند؛ سابقه نگهداری، هزینه تعمیرات، مصرف سوخت، دسترسی به قطعات و ارزش خودرو هنگام فروش مجدد نیز در تصمیم او نقش دارد.

هزینه سوخت، معادله خرید را تغییر داده است یکی دیگر از عوامل اثرگذار بر بازار کامیون، هزینه فعالیت روزانه است. در سه‌ماهه دوم سال، افزایش قیمت سوخت در اروپا فشار قابل توجهی بر شرکت‌های حمل‌ونقل وارد کرد. بر اساس گزارش اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل جاده‌ای، میانگین قیمت گازوئیل اتحادیه اروپا در این دوره به ۱.۹۴ یورو در هر لیتر رسید که نسبت به سه‌ماهه قبل ۱۲ درصد و نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۷ درصد افزایش داشت. هم‌زمان هزینه‌های عملیاتی حمل‌ونقل سنگین تقریباً ۱۰ درصد نسبت به سال قبل افزایش یافت. این شرایط باعث می‌شود مصرف سوخت به یکی از مهم‌ترین معیارهای خرید کشنده تبدیل شود. ممکن است یک کشنده کار کرده ارزان‌تر باشد، اما اگر مصرف سوخت بالاتری داشته باشد، در یک ناوگان فعال

نوربان

وقتی تعداد خریداران افزایش می‌یابد اما تعداد خودروهای قابل خرید کاهش پیدا می‌کند، طبیعی است که خودروهای سالم‌تر، کم‌کارتر و مجهزتر با سرعت بیشتری معامله شوند و فروشنده‌گان نیز قدرت بیشتری برای تعیین قیمت پیدا کنند

اکنون در برخی بازارها کاهش یافته، اما متوسط قیمت همچنان بالاتر از ۱۰۰ هزار یورو قرار دارد. افزایش تجهیزات ایمنی، فناوری‌های جدید و الزامات کاهش آلایندگی نیز هزینه تولید خودروهای جدید را بالا نگه داشته است. این ترتیب، برای شرکت حمل‌ونقل کوچک یا متوسط، خرید کشنده کار کرده همچنان از نظر سرمایه‌اولیه جذاب‌تر است. این موضوع به‌خصوص درباره کشنده‌های هفت تا ۱۰ ساله اهمیت دارد؛ خودروهایی که هنوز قابلیت فعالیت تجاری دارند اما قیمت آن‌ها فاصله زیادی با خودروهای نو دارد. در بازار فعلی نیز کشنده‌های جوان‌تر با پیمایش پایین‌تر بیشترین تقاضا را دارند و در اروپای غربی کمیاب‌تر شده‌اند.

هلند؛ مرکز مهم عرضه کشنده‌های کار کرده در بازار اروپا، همه کشورها نقش یکسانی در تامین خودروهای سنگین کار کرده ندارند.

هلند در نیمه نخست سال مهم‌ترین بازار عرضه کشنده‌های کار کرده بوده و حدود ۱۵ هزار و ۶۲۸ دستگاه از کشنده‌های موجود در بازار مورد بررسی از این کشور عرضه شده‌اند؛ رقمی معادل ۳۹۸ درصد کل عرضه. پس از آن بلژیک با ۱۶.۴ درصد و آلمان با ۱۳.۱ درصد قرار گرفته‌اند. لهستان

عرضه کشنده‌های کار کرده می‌تواند نشان‌دهنده تغییر رفتار شرکت‌های حمل‌ونقل باشد. بسیاری از ناوگان‌داران اروپایی در سال‌های گذشته به دلیل مشکلات اقتصادی و افزایش هزینه تامین خودرو، تعویض خودروهای قدیمی را به تأخیر انداخته‌اند. حالا بخشی از این تقاضای انباشته در حال بازگشت به بازار است.

ناوگان پیر؛ موتور محرک معاملات یکی از دلایل اصلی افزایش تقاضا برای خودروهای سنگین، سن بالای ناوگان اروپاست. طبق گزارش انجمن خودرو سازان اروپا، حدود ۶.۲ میلیون کامیون در جاده‌های اتحادیه اروپا تردد می‌کنند و میانگین سن کامیون‌ها حدود ۱۴ سال است. تنها حدود ۰.۳ درصد این ناوگان در رده خودروهای برقی قابل شارژ قرار دارند. این ارقام نشان می‌دهد اروپا اگر چه در بخش خودروهای سواری با سرعت بیشتری به سمت برقی‌سازی حرکت کرده، اما بازار خودروهای سنگین همچنان تا حد زیادی به موتورهای درون‌سوز متکی است. از سوی دیگر، بررسی‌های اقتصادی نشان می‌دهد نرخ جایگزینی کامیون‌ها طی سال‌های گذشته کاهش یافته است. در بازارهای بزرگی مانند آلمان، فرانسه و بریتانیا، نرخ سالانه جایگزینی ناوگان پس از سال ۲۰۲۰ به حدود ۸ تا ۸ درصد کاهش یافته که پایین‌تر از سطح گذشته است. در نتیجه، سهم کامیون‌های پنج ساله و بیشتر در ناوگان از ۵۵.۵ درصد در سال ۲۰۱۹ به حدود ۶۲ درصد در سال ۲۰۲۴ رسیده و احتمالاً در سال گذشته نیز افزایش یافته است. بنابراین بخشی از افزایش معاملات امسال را می‌توان ناشی از فشار همین ناوگان پیر دانست. شرکت حمل‌ونقلی که چند سال تعویض کامیون را به تعویق انداخته است، در نهایت با افزایش هزینه تعمیرات، مصرف سوخت بالاتر و کاهش بهره‌وری مواجه می‌شود. از این رو، خرید یک کشنده کار کرده سالم می‌تواند برای چنین شرکتی راهی کم‌هزینه‌تر از خرید خودرو نو باشد.

قیمت کامیون نو هنوز بالا است اگر چه بازار خودروهای نو در نیمه نخست سال رشد کرده، اما قیمت بالای کامیون‌های جدید همچنان یکی از عوامل تقویت بازار کار کرده محسوب می‌شود. بررسی‌های اقتصادی نشان می‌دهد قیمت کشنده‌های نو که در دوره‌ای به حدود ۱۲۵ تا ۱۳۰ هزار یورو رسیده بود،

بازار کامیون و کشنده در اروپا در سال جاری میلادی وارد مرحله‌ای متفاوت شده است؛ بازاری که از یک سو با افزایش تقاضا برای خودروهای سنگین نو مواجه شده و از سوی دیگر، در بخش کار کرده‌ها کاهش موجودی کشنده‌ها و افزایش قیمت روبه‌رو شده است. این تغییرات در شرایطی رخ می‌دهد که شرکت‌های حمل‌ونقل اروپایی طی سال‌های گذشته به دلیل افزایش هزینه تامین مالی، قیمت بالای خودروهای نو و نااطمینانی‌های اقتصادی و مقرراتی، بخشی از برنامه نوسازی ناوگان خود را به تعویق انداخته‌اند. آخرین آمار انجمن خودرو سازان اروپا نشان می‌دهد در نیمه نخست سال، ثبت کامیون‌های نو در اتحادیه اروپا با رشد ۹.۸ درصدی به ۱۷۱ هزار و ۹۲۳ دستگاه رسیده است. بخش اصلی این رشد از کامیون‌های سنگین‌تر از ۱۶ تن حاصل شده که ثبت آن‌ها ۱۱.۱ درصد افزایش داشته است. لهستان با رشد ۲۵.۹ درصدی و اسپانیا با رشد ۱۳.۲ درصدی از بازارهای اصلی پیش‌تاز بوده‌اند و آلمان نیز رشد ۷.۱ درصدی را تجربه کرده است. این رشد را باید در کنار سال ضعیف گذشته ارزیابی کرد؛ چرا که در سال ۲۰۲۵ ثبت کامیون نو در اتحادیه اروپا ۶.۲ درصد کاهش یافته و به ۳۰۷ هزار و ۴۶۰ دستگاه رسیده بود. بنابراین بخشی از رشد امسال را باید بازگشت بازار از سطح پایین سال گذشته دانست. اما داستان بازار کار کرده‌ها متفاوت است. در این بخش، کشنده‌ها شرایطی متفاوت از کامیون‌های کار کرده دارند و همین تفاوت، یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های بازار خودروهای سنگین اروپا در سال جاری است.

کشنده‌های کار کرده؛ تقاضای بیشتر، عرضه کمتر اطلاعات بازار معاملات خودروهای سنگین کار کرده در نیمه نخست سال نشان می‌دهد تعداد کشنده‌های موجود برای فروش در بازارهای اروپایی کاهش پیدا کرده است. براساس داده‌های بازار تسروکوان، تعداد کشنده‌های کار کرده عرضه‌شده از ۴۲ هزار و ۶۷۲ دستگاه در نیمه نخست سال گذشته به ۳۹ هزار و ۲۵۰ دستگاه در نیمه نخست امسال رسیده که کاهش ۸ درصدی را نشان می‌دهد.

در مقابل، میانگین میانه قیمت‌های اعلام‌شده برای کشنده‌های کار کرده از ۲۱ هزار و ۹۰۰ یورو به ۲۴ هزار و ۹۰۰ یورو افزایش یافته است؛ یعنی رشد ۱۳.۷ درصدی. نکته مهم‌ترین که میانگین سن کشنده‌های موجود تقریباً ثابت و حدود ۸ سال باقی مانده، اما پیمایش میانه از حدود ۶۴۱ هزار و ۶۷۰ کیلومتر به ۶۲۱ هزار کیلومتر کاهش یافته است. این ارقام یک پیام مشخص برای بازار دارند: خریدار اروپایی در سال جاری با گزینه‌های کمتری مواجه شده، اما قیمت خودروهای موجود نیز افزایش یافته است.

در بخش کامیون‌های کار کرده، شرایط کمی متفاوت بوده است. تعداد آگهی‌های موجود از ۵۷ هزار و ۲۸۸ دستگاه به ۶۳ هزار و ۶۴۰ دستگاه رسیده و رشد ۱۱.۱ درصدی داشته است. با این حال، میانگین میانه قیمت این خودروها نیز از ۲۵ هزار و ۶۰۰ یورو به ۲۶ هزار و ۹۰۰ یورو افزایش یافته است. بنابراین بازار کامیون کار کرده نیز با وجود افزایش عرضه، با رشد قیمت مواجه شده است. این آمار البته مربوط به قیمت‌های اعلام‌شده در بازار و تعداد خودروهای عرضه‌شده است و لزوماً قیمت نهایی معامله را نشان نمی‌دهد. با این حال، برای تشخیص جهت بازار اهمیت زیادی دارد؛ زیرا کاهش موجودی کشنده‌ها و افزایش قیمت‌های پیشنهادی نشان می‌دهد بازار این خودروها نسبت به سال قبل فشرده‌تر شده است.

تقاضای شدید برای کشنده‌های کار کرده تحولات سه‌ماهه دوم تصویر حتی روشن‌تری از وضعیت بازار ارائه می‌دهد. بر اساس گزارش شرکت «ریتچی برادرز» تقاضای خریداران اروپایی برای کشنده‌های کار کرده در سه‌ماهه دوم سال نسبت به مدت مشابه سال قبل ۷۲ درصد افزایش داشته؛ در حالی که تعداد کشنده‌های عرضه‌شده برای فروش ۲۶ درصد کاهش یافته است. این فاصله میان عرضه و تقاضا یکی از مهم‌ترین اتفاقات بازار امسال است.

وقتی تعداد خریداران افزایش می‌یابد اما تعداد خودروهای قابل خرید کاهش پیدا می‌کند، طبیعی است که خودروهای سالم‌تر، کم‌کارتر و مجهزتر با سرعت بیشتری معامله شوند و فروشنده‌گان نیز قدرت بیشتری برای تعیین قیمت پیدا کنند. در چنین شرایطی، بازار به‌ویژه برای کشنده‌هایی که سابقه نگهداری مناسب، پیمایش پایین‌تر و مشخصات فنی مطلوب دارند، رقابتی‌تر می‌شود. از سوی دیگر، کاهش



صرفه‌جویی قابل توجهی در مصرف سوخت به‌همراه داشته باشد و در این مسیر، ضرورت دارد سیاست‌گذاران از برنامه‌های توسعه‌ای صنعت خودرو حمایت کنند. «گفتنی است سال گذشته و در حاشیه چهاردهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز و یازدهمین نمایشگاه موتور تهران، خودرو «آریا پلاگین-هیبرید» سایپا به‌عنوان نخستین پلاگین-هیبرید کشور معرفی و رونمایی شد. مصرف سوخت این خودرو حدود ۲.۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است.

«به گزارش «سایپانویز» رحمت‌الله نوروزی، عضو کمیسیون اجتماعی مجلس در حاشیه بازدید از شرکت سایپا، بر ضرورت همکاری و هم‌افزایی همه‌جانبه برای مدیریت ناآرامی انرژی تأکید کرد. وی گفت: «توسعه فناوری و تولید خودروهای کم‌مصرف از الزامات صنعت خودرو است و باید در این مسیر، از برنامه‌های خودروسازان برای ارتقای بهره‌وری و کاهش مصرف سوخت حمایت شود.» نوروزی با اشاره به برنامه سایپا برای تولید خودروهای کم‌مصرف تا سال ۱۴۰۹ اظهار کرد: «اجرای این برنامه می‌تواند

سایپا برای تولید خودروهای کم‌مصرف برنامه‌های جامعی دارد



شرایط فروش دو محصول بهمن موتور اعلام شد

بهمن موتور نسبت به ثبت‌نام اقدام کنند. زیر کاپوت مدل‌های مذکور همچنان همان پیش‌رانه ۱.۵ لیتری از گروه چری را داریم که ۴ سیلندر و توربوشارژ است و توان تولید حداکثر قدرت ۱۵۵ اسب‌بخار و نهایتاً ۲۳۰ نیوتون‌متر را دارد. قدرت از این پیش‌رانه به‌وسیله جعبه‌دنده CVT (با ۹ دنده تیپ ترونیک مصنوعی) به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود.

بهمن موتور به‌صورت قرعه‌کشی نیست و متقاضیان هم‌زمان با ثبت‌نام باید وجه خودرو را پرداخت کنند. موعد تحویل در نظر گرفته‌شده در بخشنامه فروش فیدلیتی الیت و ریسپکت ۲، ۳۰ روزه است.

متقاضیان می‌توانند از ساعت ۱۰ روز سه‌شنبه، سوم شهریور تا ساعت ۱۶ روز پنجشنبه، ۱۶ شهریور ماه یا تا زمان تکمیل ظرفیت با مراجعه به سایت فروش شرکت

شرکت بهمن موتور شرایط فروش فیدلیتی الیت هفت نفره و ریسپکت ۲ را ویژه شهر بورماه ۱۴۰۵ با تحویل فوری به صورت فروش نقد و اقساط اعلام کرد. در این شرایط فروش دو خودرو فیدلیتی الیت و ریسپکت ۲ به‌صورت فروش فوری عرضه می‌شوند. شرکت بهمن موتور برای این دو خودرو شرایط پرداخت نقد و تسهیلاتی در نظر گرفته است. این شرایط فروش بر خلاف شرایط فروش‌های دیگر

تحلیل
analysis

احسان
ناصر بابلی

کارشناس بازار

e.nasari@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۳۸۰	۴ میلیارد	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 ۷۰۰	۵۰	▲
فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۸۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۱۰۵	۵ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۸۵۰	۳ میلیارد و ۸۵۰	۱۰۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۷۱۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۶۲	۴ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۵)	۱ میلیارد و ۶۵۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۷۲	۵ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
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 ۷۵۰	۱۵۰	▲
لوکانو L7 (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۳۵	۶ میلیارد و ۶۵۰	۱۰۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۲۱۰	۹ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
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 ساهارا (۱۴۰۵)	۱۱ میلیارد و ۹۹۰	۱۲ میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▲
سانگ‌یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۴)	۱۲ میلیارد و ۹۹۰	۱۱ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
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 ۸۰۰	۲۰۰	▲
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)	۸ میلیارد و ۷۶۲	۸ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
کیا EV5 تیپ ۷۲۰ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۸ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۲۰۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۰۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۸۰۰	۶ میلیارد و ۴۰۰	۱۵۰	▲
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۰	۹ میلیارد و ۴۰۰	۴۰۰	▲
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
فولکس تی‌آر‌آک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۴۰۰	۸ میلیارد	۰	
هیوندای پالسیسید ۲.۵ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیارد	۳۴ میلیارد	۰	
هیوندای سانتافه توربو تک دیفرانسیل (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۳۰۰	۲۰۰	▲
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۰۰	۹ میلیارد و ۹۰۰	۲۰۰	▲
هیوندای سوناتا ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۹ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هیوندای النترا ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد و ۲۰۰	۲۵۰	▲
مزدا EZ6 مکس ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۰ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
مزدا EZ60 EREV (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۲ میلیارد و ۷۰۰	۳۰۰	▲
مزدا CX-50 (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
میتسوبی اکیلیس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	
نیسان آلتیما (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۸۸۸	۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان پاترول ۶ سیلندر ۳.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۵ میلیارد و ۷۰۰	۶ میلیارد و ۶۵۰	۰	
ویا فری (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۲ میلیارد و ۶۰۰	۲۰۰	▲
هونگچی ۵ توربو (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۲۰۰	۷ میلیارد و ۱۰۰	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	یک میلیارد و ۱۵۴	۴	▲
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک میلیارد و ۲۶۹	۹	▲
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک میلیارد و ۳۹۰	۲۰	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یک میلیارد و ۶۲۰	۱۰	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۴۰۰	۱۰	▲
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۹۴۵	۱۰	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۰	یک میلیارد و ۳۳۵	۵	▲
اطلس GL (بدون ساروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۰۳	یک میلیارد و ۳۸۵	۵	▲
اطلس G (با ساروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۲۷	یک میلیارد و ۴۸۵	۱۰	▼
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۱۲۰	۰	
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۳۱۰	یک میلیارد و ۲۱۷	۷	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۲۹۵	۱۰	▲
کوییک S (۱۴۰۵)	یک میلیارد	یک میلیارد و ۲۰۳	۸	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۲۰	یک میلیارد و ۲۲۷	۷	▲
شاهین (بدون ساروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۱۸	یک میلیارد و ۸۷۵	۱۰	▼
شاهین (با ساروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵	▲
شاهین اتومات (بدون مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۲۰۵	۰	
شاهین اتومات پلاس (بدون مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۵	۲ میلیارد و ۶۸۰	۷۰	▲
شاهین اتومات پلاس (با مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۳۴	۲ میلیارد و ۷۰۵	۷۵	▲
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۱۶۰	۰	
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	یک میلیارد و ۹۶۰	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۵	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۰۰	یک میلیارد و ۹۰۵	۱۰	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۰	یک میلیارد و ۶۳۵	۵	▲
سورن پلاس TU5P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۲۹۵	۳۵	▲
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۲۳۵	۷۵	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۲۹۰	۶۵	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۳۵۵	۵۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۰۲	یک میلیارد و ۷۰۰	۱۵	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۷۴۹	یک میلیارد و ۹۰۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۴	یک میلیارد و ۹۸۵	۱۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۶۰۰	۲۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما (با رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۱۰۰	۲۵	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۵۶۷	۱۷	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۷۶۶	۱۶	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۱۴۵	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۱۹۰	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۸۶۰	۲۰	▲
تارا ۶ دنده V1 (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد	۱۵	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۲ میلیارد و ۷۸۲	۷	▲
تارا اتومات V4 توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
رانا پلاس (ترمز عقب کلسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۲۵	یک میلیارد و ۶۱۵	۵	▼
رانا پلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۸۰	یک میلیارد و ۶۳۰	۱۰	▼
ری‌آر ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۸۲۰	۱۰۰	▲
وانت آریسان (با مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۲۸	یک میلیارد و ۶۴۵	۵	▼

مرجع قضائی در بازرسی از انبار شناسایی شده، بیش از ۵ هزار لیتر انواع روغن موتور خودرو را که به صورت غیر مجاز دپو و احتکار شده بود، کشف کردند. «سرهنگ عزیزی با اشاره به این که ارزش ریالی کالاهای مکشوفه برابر نظر کارشناسان مربوطه ۲۰۰ میلیارد ریال برآورد شده است، بیان کرد: «در این عملیات یک متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده مقدماتی، برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضائی معرفی شد.» فرمانده انتظامی شهرستان بابل با بیان این که پلیس با هر گونه اقدام غیر قانونی که آرامش و امنیت اقتصادی جامعه را به مخاطره بیندازد، قاطعانه برخورد خواهد کرد، از شهروندان خواست هر گونه اخبار و اطلاعات در خصوص احتکار و قاچاق کالا را از طریق سامانه تلفنی ۱۱۰ به پلیس گزارش دهند.

«فرمانده انتظامی شهرستان بابل از شناسایی و کشف بیش از ۵ هزار لیتر روغن موتور قاچاق و احتکار شده به ارزش ۲۰۰ میلیارد ریال در این شهرستان خبر داد. سرهنگ «قاسم عزیزی»، فرمانده انتظامی شهرستان بابل در جمع خبرنگاران از شناسایی و کشف بیش از ۵ هزار لیتر روغن موتور قاچاق و احتکار شده به ارزش ۲۰۰ میلیارد ریال در این شهرستان خبر داد و اظهار داشت: «در راستای تشدید مبارز با قاچاق کالا و برخورد با اخلالگران نظام اقتصادی و محرکران کالاهای اساسی، مأموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان بابل با انجام اقدامات اطلاعاتی و ورصدهای فنی، از وجود انبار نگهداری کالای قاچاق و احتکار شده در یکی از مناطق این شهرستان مطلع شدند.» وی افزود: «مأموران پس از هماهنگی با



کشف بیش از ۵ هزار لیتر روغن موتور احتکار شده به ارزش ۲۰۰ میلیارد ریال در بابل



کارنامه چهار شرکت بزرگ تولید روغن موتور در تیرماه منتشر شد؛

تولید انواع روانکار در ایران این روزها با حداکثر ظرفیت انجام می شود



و افزایش نرخ فروش توانسته افت مقداری تولید را به حاشیه ببرد.

تولیدی بهران تنها بخشی از داستان تیرماه این شرکت است. در بخش درآمد، شرایط کاملاً متفاوت رقم خورده

میلیون و ۹۷۰ هزار و ۱۵ لیتر بوده است؛ بنابراین تولید بهران ۱۰ درصد کاهش یافته است. با این حال، عملکرد

تولید شرکتها در حال تعدیل است و مجموعه‌های این صنعت به تدریج در حال نزدیک شدن به سطوح عادی فعالیت هستند. در میان چهار شرکت مورد بررسی، نفت سپاهان بهترین عملکرد تولیدی را ثبت کرده است. تولید این شرکت در تیر ۱۴۰۵ به ۵۹ هزار و ۳۸۱ تن رسید که نسبت به تولید ۵۶ هزار و ۶۶۹ تنی تیر سال گذشته، رشد ۵ درصدی را نشان می‌دهد. سپاهان در شرایطی توانسته تولید خود را افزایش دهد که سایر شرکت‌های این صنعت همچنان فاصله‌ای با عملکرد سال گذشته دارند. این عملکرد، نفت سپاهان را به تنها شرکت این گروه تبدیل کرده که در تیرماه موفق شده از سطح تولید مدت مشابه سال قبل عبور کند. نفت پارس در تیرماه ۳۴ میلیون و ۱۷۰ هزار و ۸۵۳ لیتر روانکار تولید کرد. این رقم نسبت به ۳۶ میلیون و ۶۶ هزار و ۱۱۵ لیتر در تیر ۱۴۰۴، کاهش ۵ درصدی را نشان می‌دهد. افت تولید نفت پارس در مقایسه با برخی صنایع بورسی همچنان محدود ارزیابی می‌شود و نشان می‌دهد این شرکت نیز بخش زیادی از ظرفیت عملیاتی خود را حفظ کرده است. نفت ایرانول نیز در تیرماه ۴۵ هزار و ۶۶۸ مترمکعب محصول تولید کرد که نسبت به ۵۰ هزار و ۷۳۸ مترمکعب در مدت مشابه سال گذشته، ۱۰ درصد کمتر است. ایرانول در کنار بهران بیشترین افت تولید را در میان شرکت‌های این گروه ثبت کرده؛ با این حال فاصله تولید آن با سال گذشته در مقایسه با افت‌های سنگین برخی صنایع همچنان محدود است. نفت بهران نیز در تیرماه ۴۴ میلیون و ۴ هزار و ۵۰۵ لیتر تولید داشت. تولید این شرکت در تیر سال گذشته ۴۸

شرایط فعلی اگرچه ظرفیت تولید بسیاری از صنایع را تحت فشار قرار داد، اما صنعت روانکار در تیرماه تصویر متفاوتی از خود نشان داد؛ مجموع تولید چهار شرکت این صنعت با وجود محدودیت‌های ناشی از جنگ، تنها ۵.۲ درصد کمتر از تیر سال گذشته بود. در مقابل، رشد نرخ فروش باعث شد درآمد صنعت با جهشی ۱۰۴۸ درصدی به ۲۴ هزار و ۲۱۱ میلیارد تومان برسد؛ فاصله‌ای معنادار میان افت محدود تولید و جهش درآمد که نشان می‌دهد در صورت رشد تولید، درآمد صنعت پتانسیل به مراتب بالاتری دارد. جنگ تحمیلی در ماه‌های اسفند و فروردین، زنجیره تولید بسیاری از صنایع را با اختلال مواجه کرد؛ از تامین خوراک و مواد اولیه گرفته تا حمل و نقل و صادرات، همگی تحت تاثیر شرایط امنیتی مختل شدند. صنعت روانکار نیز از این شرایط در امان نماند و بخشی از ظرفیت تولید شرکت‌ها تحت تاثیر محدودیت‌های عملیاتی و امنیتی قرار گرفت. با این حال، شدت افت تولید در این صنعت در مقایسه با بسیاری از صنایع بورسی محدودتر بود. با تغییر تدریجی شرایط و کاهش محدودیت‌های عملیاتی، شرکت‌های روانکار توانستند بخش قابل توجهی از ظرفیت خود را بازیابی کنند. آمار تیرماه نیز این روند را تایید می‌کند؛ مجموع تولید نفت سپاهان، نفت پارس، نفت ایرانول و نفت بهران به ۷۸ میلیون و ۲۸۰ هزار و ۴۰۷ واحد رسید که نسبت به ۸۵ میلیون و ۱۴۳ هزار و ۵۳۷ واحد در تیر سال گذشته، فقط ۵.۲ درصد به‌طور میانگین کاهش داشته است. این فاصله محدود نشان می‌دهد بخش مهمی از آثار اولیه جنگ بر

لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR

ARIAN MOTOR **LAMARI**



صوتی پیشرفته‌نیز از امکانات قابل توجه هستند. قلب تپان توروبو S، سامانه تمام‌برقی دو موتور به چهار چرخ محرک است که پالانچ کنترل تا ۹۳۸ اسببخار قدرت و ۱۱۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت تنها ۲.۳ ثانیه و حداکثر سرعت ۲۶۰ کیلومتر بر ساعت است. باتری ۱۰۵ کیلووات-ساعتی و قابلیت شارژ سریع DC نیز از ویژگی‌های فنی آن هستند. قیمت پایه مدل ۲۰۲۶ در آمریکای ۲۲۱ هزار و ۴۰۰ دلار اعلام شده است؛ البته تجهیزات سفارشی می‌توانند رقم نهایی را به‌طور محسوسی افزایش دهند.

پورشه تایکان توروبو S مدل ۲۰۲۶ در بالاترین رده نسخه‌های عملکردی تایکان قرار دارد و با طراحی کم‌ارتفاع، چراغ‌های LED ماتریس و ورودی‌های هوای بزرگ، ظاهری کاملاً اسپرت ارائه می‌دهد. استفاده از جزئیات ایرودینامیکی و رینگ‌های بزرگ نیز بر شخصیت عملکردی خودرو تأکید دارد. در کابین، نمایشگر خمیده ۱۲.۶ اینچی مقابل راننده، نمایشگر مرکزی ۱۰.۹ اینچی و در صورت سفارش نمایشگر سر نشین جلو، فضای داخلی را کاملاً دیجیتال کرده‌اند. صندلی‌های اسپرت، نورپردازی محیطی و سیستم



تایکان توروبو «S»؛ اوج عملکرد الکتریکی پورشه

تلگرام

آیا خودروهای امروز بدون ADAS ایمن هستند؟

این روزها خودرو دیگر تنها مجموعه‌ای از موتور، ترمز و کیسه هوا نیست؛ بلکه مجموعه‌ای از دوربین‌ها، رادارها، حسگرها و نرم‌افزارها نیز به بخشی جدایی‌ناپذیر از ساختار ایمنی آن تبدیل شده‌اند. سیستم‌های پیشرفته کمک‌راننده یا ADAS اکنون در بسیاری از خودروهای جدید حضور دارند و وظیفه آن‌ها فقط افزایش راحتی راننده نیست؛ بلکه جلوگیری از تصادف یا کاهش شدت آن است. ترمز اضطراری خودکار، هشدار برخورد از جلو، پایش نقاط کور، هشدار خروج از خط، حفظ خودرو بین خطوط و کروز کنترل تطبیقی از جمله مهم‌ترین این سامانه‌ها هستند. حال سوال این است که آیا در خودروهای امروزی وجود ADAS همچنان یک آپشن لوکس است یا باید آن را بخشی از تجهیزات ضروری ایمنی دانست؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

در شرایطی که خطای انسانی یکی از عوامل مهم وقوع تصادفات است، نمی‌توان نقش ADAS را صرفاً یک فناوری رفاهی دانست. ممکن است در یک لحظه حواس راننده پرت شود و واکنش مناسبی نشان ندهد یا یک مانع را دیر تشخیص دهد. در چنین شرایطی، سامانه‌هایی مانند هشدار برخورد از جلو و ترمز اضطراری خودکار می‌توانند زمان واکنش را کاهش دهند و حتی در برخی موقعیت‌ها از برخورد جلوگیری کنند. اهمیت این فناوری زمانی بیشتر مشخص می‌شود که چند سامانه به‌صورت هم‌زمان در خودرو فعال باشند.

قدیری

با وجود تمام مزایای ADAS، نباید این فناوری را با رانندگی خودکار اشتباه گرفت. بسیاری از سامانه‌های موجود در خودروهای امروزی هنوز به‌طور کامل راننده نیاز دارند. NHTSA نیز صراحتاً تأکید دارد که راننده باید در زمان استفاده از این فناوری‌ها همچنان کاملاً درگیر فرایند رانندگی و آماده مداخله باشد.

فنجی



صدای منتتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

لزوم استفاده از قطعات اصلی خودرو

خودرو خارجی مدل ۲۰۱۵ دارم و مدتی پیش لنت‌ترمز آن را با یک نمونه داخلی جایگزین کردم. اما پس از مدت کوتاهی از این جابه‌جایی، حین ترمز گرفتن صدای سسوت‌مانندی از چرخ‌های خودرو به گوش می‌رسید. با مراجعه به نمایندگی برای عیب‌یابی خودرو، کارشناس مربوطه پس از بررسی‌های دقیق، دلیل این موضوع را استفاده از لنت‌های مشابه داخلی دانست. بنابراین با تعویض دوباره لنت‌ها و استفاده از لنت اصلی خودرو، مشکل به‌طور کامل برطرف شد.

۰۹۳۶**۱۶۹۶

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۵۵۵

گزینه ۱	۳۰ درصد
گزینه ۲	۲۰ درصد
گزینه ۳	۳۰ درصد

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم تأثیر کدام مورد در تاییدیه گواهی معاینه‌فنی خودروها بیش‌تر است؟

در پاسخ به این پرسش ۳۰ درصد به گزینه یک یعنی سهولت در ارائه گواهی معاینه‌فنی و ۲۰ درصد به گزینه دوم یعنی عدم سخت‌گیری در خدمات معاینه‌فنی و ۴۰ درصد به گزینه سوم یعنی فرهنگ‌سازی و آشنایی مالکان با نگهداری صحیح از خودرو رأی داده بودند.

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



نظرسنجی شماره ۲۵۵۶
کدام مورد زیر می‌تواند در ایجاد فرهنگ‌سازی صحیح رانندگی موثر باشد؟

۱- آموزش‌های به‌روز به رانندگان
۲- تغییرات اساسی در فرایند صدور گواهینامه
۳- ساخت مسیرهای مجزا برای انواع وسایل نقلیه

پیامک

SMS

سقف شیشه‌ای پانورامیک

آیا این موضوع صحت دارد که خودروهای مجهز به سقف پانوراما از ایمنی بسیار پایینی در زمان واژگونی برخوردارند؟

عبیدی-تهران

«خبر؛ سقف‌های پانوراما یا کامل شیشه‌ای از دهه ۲۰۰۰ میلادی توسط کمپانی مطرح مرسدس‌بنز فراگیر شد. سقف‌های پانوراما طی یک فرایند بسیار پیچیده و مهندسی‌شده ساخته می‌شوند که در مقابل ضربات و نیروهای وارده بسیار مقاوم هستند. تا حدی که سال ۱۳۹۷ بود که یک دستگاه هیوندای سوناتا LF هیبریدی بر اثر خواب‌آلودگی راننده واژگون شد و گزارش این رویداد و حفظ ایمنی سرنشینان و راننده به‌صورت کامل در آن سال توسط روزنامه «دنیای‌خودرو» به چاپ رسید. جالب است بدانید که در جریان این اتفاق هیچ‌یک از قطعات شیشه شکسته‌شده سقف به داخل کابین نفوذ نکرده و تمام سرنشینان در ایمنی کامل از کابین خودرو خارج شده بودند. از آن‌جا که هیوندای سوناتا یک خودرو خانوادگی نه‌چندان لوکس در سطح جهانی معرفی می‌شود، باید توجه داشت که خودرو کاملاً لوکسی مانند مرسدس‌بنز E۳۵۰ یا باهو سری ۵ یا سری ۷ نیز که دارای سقف پانورامی جمع‌وجوری هستند، در زمان تصادف با کمترین آسیب مواجه می‌شوند. چرا که 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 متریال بسیار آشنا در ساخت شیشه گوشی‌های هوشمند است. با این تفاوت که در شیشه‌های سقف پانورامای خودروها از متریال گوریلاگلس جدید با پوشش فشرده‌سازی لایه‌های درونی استفاده شده که در زمان وارد شدن ضربه به نیرو، شیشه به‌طور کامل نمی‌شکند و تمام بخش‌هایی که به‌اصطلاح شکسته شده به‌داخل یک لایه فوق‌ایمن چسبیده بنام وکیوم وارد شده و این پوشش محافظ اجازه ورود شیشه به‌داخل کابین را نمی‌دهد. بر این اساس باتوجه به متریال گوریلاگلس که از جنس آلومینوسیلیکات قلیایی است، ضربه مقاومت و استحکام شیشه نسبت به شیشه‌های متداول حدود ۶۵ درصد بالاتر رفته و حدود ۴۵ درصد سبک‌وزن‌تر از شیشه‌های متداول چندانلایه هستند. بر این اساس در زمان وارد شدن نیرو یا ضربه به‌سقف در اثر واژگون شدن خودرو، نیرو در سطح پخش شده و تمامی نقاط شیشه نیرو را در خود جذب و مانع ورود قطعات تیز و برنده شیشه به‌داخل 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 گرفته‌شده تا بتواند در اثر تمامی نیروها و ضربات از سرنشینان داخل فضای محبوس‌شده کابین مراقبت کند. همچنین این شیشه‌ها اغلب دارای لایه‌های چند پوشش 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، هر چند 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 به‌سقف پانورامی ثابت مجهز شده‌اند، استانداردهای لازم را پاس کرده‌اند و حین بروز حادثه هیچ‌گونه خطری سرنشینان را تهدید نمی‌کند.

چگونه ورود «جنسیس» به دنیای خودروهای لوکس سروصدا کرد؟

«GV90»؛ رولزرویس به سبک کره‌ای



«جنسیس با معرفی GV۹۰ رسماً وارد یکی از لوکس‌ترین و رقابتی‌ترین بخش‌های بازار خودرو شده است؛ یک شاسی‌بلند تمام‌برقی فول‌سایز که قرار است پرچمدار خانواده جنسیس باشد و مستقیماً مشتریان خودروهایی در محدوده مرسدس‌بنز، بامو، بنتلی و حتی رولزرویس را هدف قرار دهد. GV۹۰ در ۱۹ آگوست ۲۰۲۶ معرفی شد و بر پایه پلت‌فرم اختصاصی eMP توسعه یافته است.

طراحی خارجی؛ ترکیب مینیمالیسم و ابهت

GV۹۰ با طول ۵۲۸۵ میلی‌متر، عرض ۲۰۳۰ میلی‌متر و فاصله محوری ۳۲۴۵ میلی‌متر، یکی از بزرگ‌ترین محصولات تاریخ جنسیس محسوب می‌شود. طراحی آن ادامه زبان طراحی دوخطی برند است؛ اما در مقایسه با GV۸۰ ابعاد و ابهت بسیار بیشتری دارد. چراغ‌های باریک و چندانلایه، فرم ساده اما عضلانی بدنه و حجم‌های کاملاً کنترل‌شده، ظاهر GV۹۰ را به کانسپت Neolun نزدیک نگه داشته‌اند. نسخه ویژه Neolun GV۹۰ حتی از چرخ‌های ۲۴ اینچی استفاده می‌کند. مهم‌ترین نوآوری نسخه Neolun، درها هستند. جنسیس سیستمی با نام Neolun Arch Gate را توسعه داده که امکان استفاده از درهای موسوم به Coach Door را فراهم می‌کند. سستون B در این طراحی پنهان شده و درها به‌شکلی باز می‌شوند که ورودی بسیار وسیع‌تری به کابین ایجاد می‌کنند. جنسیس برای حفظ استحکام سازه، از ساختارهای فولادی تقویت‌شده و مهندسی ویژه درها استفاده کرده است.

کابین؛ یک سالن لوکس متحرک

کابین GV۹۰ شاید مهم‌ترین بخش این خودرو باشد. نسخه استاندارد با سه ردیف صندلی و ظرفیت هفت سرنشین عرضه می‌شود؛ در حالی که Neolun برای مشتریانی طراحی شده که بیش از ظرفیت حمل مسافر، به تجربه‌ای شبیه کابین جت خصوصی اهمیت می‌دهند. در نسخه‌های لوکس‌تر، صندلی‌های ردیف جلو قابلیت چرخش ۱۸۰ درجه دارند تا در زمان توقف خودرو، فضای داخلی به یک سالن کوچک تبدیل شود. کف چوبی با گرم‌کن، روکش‌های چرمی و پارچه‌ای ممتاز، ماساژور صندلی‌ها، پرده‌های برقی و در نسخه First Edition یک یخچال اختصاصی، بخشی از تجهیزات این خودرو هستند. در مرکز داشبورد نیز نمایشگر عظیم ۲۳.۶ اینچی OLED Cinematic Display قرار گرفته است. این نمایشگر در حالت پارک می‌تواند بالا بیاورد و برای تماشای محتوای تصویری به نمایشگری حدود ۲۴.۶ اینچی تبدیل شود. سیستم صوتی Bang & Olufsen با ۲۵ بلندگو و نرم‌افزار Pleos Connect نیز بخشی از معماری دیجیتال خودرو هستند.

قیمت هنوز رسمی نیست

قیمت نسخه پایه GV۹۰ در محدوده بیش از ۱۰۰ هزار دلار قرار می‌گیرد و نسخه‌ای مجهز به Neolun تا ۱۵۰ هزار دلار و حتی فراتر نیز می‌رود. بنابراین GV۹۰ از همان ابتدا قصد دارد در قلمرو خودروهای فوق‌لوکس رقابت کند، نه صرفاً شاسی‌بلندهای لوکس معمولی.





کشف میلیاردی لاستیک‌های خارجی قاچاق در یزد



فرمانده انتظامی استان گفت: «ماموران پلیس در بازرسی از یک انبار در شهر یزد، ۴۵ میلیارد ریال لاستیک خارجی قاچاق کشف کردند.» به گزارش بازار، سردار احمد نگهبان گفت: «ماموران پلیس نظارت بر اماکن عمومی استان یزد با اقدامات اطلاعاتی از نگهداری لاستیک‌های خارجی قاچاق در انبار یک مغازه مطلع شدند.» وی افزود: «ماموران پلیس با تحقیقات میدانی، مکان دقیق این انبار را در شهر یزد شناسایی و پس از اخذ مجوز قضائی

از محل بازدید و ۳۱۸ حلقه انواع لاستیک‌های خارجی خودروهای سبک و سنگین را کشف کردند.» فرمانده انتظامی استان یزد ادامه داد: «در این خصوص پرونده تشکیل و یک متهم به تعزیرات حکومتی استان یزد معرفی شد. همچنین انبار مهر و موم و تحویل عوامل اداره کل صنعت، معدن و تجارت شد.» به گفته سردار نگهبان کارشناسان ارزش این لاستیک‌های خارجی را ۴۵ میلیارد ریال برآورد کرده‌اند.

اجرای قوانین جدید حمایتی؛

ارزش بازار تایرهای روکش‌دار در آمریکا سه برابر می‌شود



نگاهی به تحلیل‌ها نشان می‌دهند افزایش هزینه‌های تولید تایر و در نتیجه رشد قیمت مصرف‌کننده در این حوزه در سال‌های اخیر در کنار قوانین سختگیرانه در حوزه محیط‌زیست و ارائه مشوق‌های زیست‌محیطی به شرکت‌های باز یافت و روکش بر اساس قوانین حمایتی در ایالت‌های مختلف آمریکا باعث شده این صنعت آینده‌بزرگ‌تری را متصور باشد

برآوردها نشان می‌دهند روکش مجدد تایر اغلب حدود ۴۰ درصد ارزان‌تر از تایرهای نو تمام می‌شود که این موضوع برای خودروهای تجاری که سرعت فرسایش تایر بالا و زمان مورد نیاز برای تعویض کوتاه است، بیشترین اهمیت را دارد. طبق گزارش‌ها، ناوگان‌های ایالات متحده سالانه حدود ۱۵ میلیون حلقه تایر را روکش می‌کنند و روکش مجدد بخش عمده‌ای از مدیریت تایر کامیون، اتوبوس و سایر ناوگان‌ها است

در بازار خودروهای سواری که نسبت به کامیون‌ها، اتوبوس‌ها و کاربردهای نظامی، کارایی کمتری دارد، سهم روکش پایین‌تر است؛ با این حال قوانین جدید حمایتی از این صنعت، روکش تایرهای سواری را نیز مورد توجه جدی قرار داده است

این بازار شامل برندهای اصلی تایر و متخصصان روکش تایر مانند گودیر، بریجستون، میشلن و کونتیننتال است که بلوغ کاملی در صنعت تایر دارند و خدمات بسیار ارزشمندی را در کنار عرضه تایرهای نو ارائه می‌کنند؛ اما تولید تایرهای روکش با کیفیت پوشش بسیار بالا و توزیع مناسب را در اولویت خود قرار داده‌اند؛ همان‌طور که تایرهای اصلی را تولید و توزیع می‌کنند

برای تایرهای سواری روکش‌دار در ایالات متحده، قانون فدرال کلیدی، FMVSS شماره ۱۱۷ اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه‌ها (NHTSA) یکی از قوانین و استانداردهای اصلی محسوب می‌شود که تایرهای بادی روکش‌دار خودروهای سواری را پوشش می‌دهد و الزامات عملکرد، برچسب‌گذاری و صدور گواهینامه را تعیین می‌کند. در عمل، این بدان معناست که تایرهای سواری روکش‌دار متفاوت از تایرهای کامیون‌ها و اتوبوس‌ها تنظیم می‌شوند که عموماً FMVSS اختصاصی ندارند، اما همچنان با قوانین شناسایی تایر مواجه هستند



FMVSS شماره ۱۱۷ در مورد لاستیک‌های بادی روکش‌شده برای خودروهای سواری تولیدشده پس از سال ۱۹۴۸ اعمال می‌شود و آن‌ها را ملزم به رعایت معیارهای ایمنی مشابه لاستیک‌های نو خودروهای سواری می‌کند. این استاندارد شامل آزمایش عملکرد، برچسب‌گذاری و صدور گواهینامه است و از تعمیر کار می‌خواهد که لاستیک را با نماد DOT علامت‌گذاری کند. نامه‌های تفسیر NHTSA تایید می‌کنند که لاستیک‌های سواری روکش‌شده مشمول این استاندارد هستند

یک تایر سواری روکش‌شده باید الزامات عملکردی مربوطه در FMVSS شماره ۱۰۹ را که در FMVSS شماره ۱۱۷ گنجانده شده است، برآورده کند و نمی‌تواند از اندازه، بار یا محدودیت‌های توری که در ابتدا برای پوشش تایر مشخص شده است، تجاوز کند. خود پوشش تایر نمی‌تواند دارای سیم مهره‌ای یا پارچه نخ به روش‌های ممنوعه باشد و فرآیند روکش تایر نمی‌تواند تسهیم‌ها یا لایه‌ها را حذف یا تعویض کند. تایر همچنین باید علائم اصلی پوشش مانند نماد DOT، اندازه تایر و اطلاعات لایه را به‌طور دائمی حفظ کند همچنین بر اساس این قوانین دستگاه روکش‌زن باید با برچسب‌گذاری تایر با نماد DOT در محل مورد نیاز، انطباق آن را تایید کند. الزامات شماره شناسایی تایر تحت CFR Part ۵۷۴ به قابلیت ردیابی فراخوان برای تایرهای فروخته‌شده در ایالات متحده، از جمله تایرهای روکش‌شده کمک می‌کند. این الزام ردیابی حتی زمانی که تایر روکش‌شده است نیز مهم است؛ زیرا تایر را به دستگاه روکش‌زن و تاریخ تولید مرتبط می‌کند

بر اساس این قوانین برای این که روکش خودروهای سواری در ایالات متحده قانونی باشد، باید توسط یک عملیات منطبق با استاندارد FMVSS ۱۱۷ روکش شود و علائم مورد نیاز را داشته باشد. برخلاف روکش‌های تجاری، قانون خودروهای سواری یک استاندارد ایمنی واقعی است، نه فقط یک قانون برچسب‌گذاری. این امر باعث می‌شود روکش‌های سواری به جای یک دسته بازاری آزاد، به یک حوزه کاملاً کنترل‌شده تبدیل شوند

دولت آمریکا اما سیاست‌های حمایتی خاصی را نیز برای این صنعت و استفاده از تایرهای روکش‌شده در پیش گرفته است. به عنوان مثال لایحه فعلی مجلس نمایندگان برای سال ۲۰۲۵، یک اعتبار مالیاتی فدرال برای تایرهای روکش‌شده واجد شرایط که در ایالات متحده روکش و خریداری می‌شوند در نظر گرفته که بر اساس آن معادل کمتر از ۳۰ درصد هزینه برای هر تایر ایجاد می‌کند. همچنین استفاده از تایرهای روکش‌شده در نیازهای دولتی بخشنامه دیگری است که الزامی است. به عبارتی سازمان‌های دولتی موظف هستند بخشی از نیاز خود به تایرهای تجاری و نظامی را از شرکت‌های روکش کار خریداری کنند که این اقدام بازار مناسبی برای توسعه این صنایع ایجاد می‌کند

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا پاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۲
	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 X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	جانگان-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 (آمیگو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	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-سویا M۴
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-بام 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 تیووتا-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 راو۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



بريجستون

«Potenza Sport»؛

تایری برای مهار قدرت



« تایر های اسپرت بریجستون Potenza را باید یکی از شناخته‌شده‌ترین محصولات عملکردی این برند ژاپنی دانست: خانواده‌ای که هدف اصلی آن، ایجاد تعادل میان چسبندگی، فرمان‌پذیری و پایداری در سرعت‌های بالاست. در میان این محصولات، Potenza Sport با الگوی آج نامتقارن، ساختار تقویت‌شده و ترکیب سیلیکا با عملکرد بالا توسعه یافته است. بریجستون اعلام می‌کند طراحی بدنه و سطح تماس این تایر به کاهش تغییر شکل در پیچ‌ها و افزایش دقت فرمان کمک می‌کند. کیفیت ساخت Potenza Sport تنها به ادعای

سازنده محدود نمی‌شود. در آزمون ADAC سال ۲۰۲۵، این تایر در بخش ایمنی امتیاز بسیار خوبی کسب کرد و عملکرد آن روی آسفالت خشک و تر، به‌ویژه در ترمزگیری و کنترل در محدوده مرزی، مورد توجه قرار گرفت. از سوی دیگر، فناوری Sipe ۳D بریجستون شیارهای بهینه‌شده و توزیع مهندسی‌شده ریب‌ها به تخلیه سریع تر آب و افزایش چسبندگی در مسیر خیس کمک می‌کنند. نتیجه، تایری است که برای خودروهای قدرتمند، پاسخ سریع فرمان، پایداری در سرعت بالا و چسبندگی قابل انکار در اولویت قرار داده است.

در گفت‌وگو با رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد؛

تولید قطعات همچنان درگیر اختلال سامانه جامع تجارت

قطعی مکرر سامانه، مشکلات ثبت سفارش و محدودیت سهمیه‌ها، تامین مواداولیه مورد نیاز واحدهای قطعه‌سازی را با تاخیر مواجه کرده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«تداوم فشارهای مالی، ارزی و اداری بر قطعه‌سازان، توان بنگاه‌های تولیدی برای حفظ سطح فعالیت و تامین به‌موقع نیازهای بازار را کاهش داده است. در چنین شرایطی، تاخیر در پرداخت مطالبات، دشواری دسترسی به منابع بانکی و اختلال در ورود مواداولیه، هزینه تولید را افزایش می‌دهد و استمرار فعالیت واحدها را با خطر مواجه می‌کند. فعالان این صنعت معتقدند اصلاح سیاست‌های بانکی و تجاری، کاهش مداخلات و ارائه برنامه‌ای پایدار، پیش‌شرط حفظ تولید، اشتغال و ظرفیت‌های موجود است.

قطعه‌سازان درگیر مشکلات هم‌زمان محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به برگزاری جلسه این انجمن با مسئولان بانک مرکزی به «دنیای خودرو» گفت: «در این جلسه، خواسته‌های قطعه‌سازان مطرح شد و مسئولان بانک مرکزی نیز بخشی از برنامه‌های خود را توضیح دادند. مهم‌ترین مشکل قطعه‌سازان، تامین مالی و نقدینگی است. در کنار آن، ثبت سفارش، تامین ارز و حمل‌ونقل نیز با مشکل مواجه است.» وی با اشاره به این‌که طی روزهای اخیر، دشواری حمل‌ونقل و ترانزیت کالا، به‌ویژه مواداولیه وارداتی، به مشکلات قبلی اضافه شده است، ادامه داد: «قطعه‌سازان برای ادامه فعالیت با مجموعه‌ای از مشکلات هم‌زمان روبه‌رو هستند. هر یک از این مسائل به تنهایی می‌تواند یک صنعت را مختل کند.»

این مقام صنفی درباره درخواست‌های قطعه‌سازان از بانک مرکزی اظهار داشت: «با توجه به تورم و افزایش نیاز واحدهای تولیدی به نقدینگی، درخواست کردیم حجم تسهیلات اختصاص یافته به قطعه‌سازان افزایش یابد. همچنین برای ارزیابی که از منابع مستقیم بانک مرکزی تامین نمی‌شوند و از محل‌های دیگر در اختیار تولیدکنندگان قرار می‌گیرند، تسهیلات لازم در نظر گرفته شود تا تامین ارز با سهولت بیشتری انجام شود.»

پیشنهاد ایجاد شعبه اختصاصی قطعه‌سازان نجفی‌منش افزود: «از بانک‌ها خواستیم نظام تسهیلات‌دهی خود را تقویت و سخت‌گیری‌های غیرمتعارف در قبالت واحدهای تولیدی را کاهش دهند. تولیدکننده‌ای که در شرایط دشوار اقتصادی فعالیت می‌کند، نباید با موانعی روبه‌رو شود که دسترسی او به منابع بانکی را دشوار یا غیرممکن کند.»

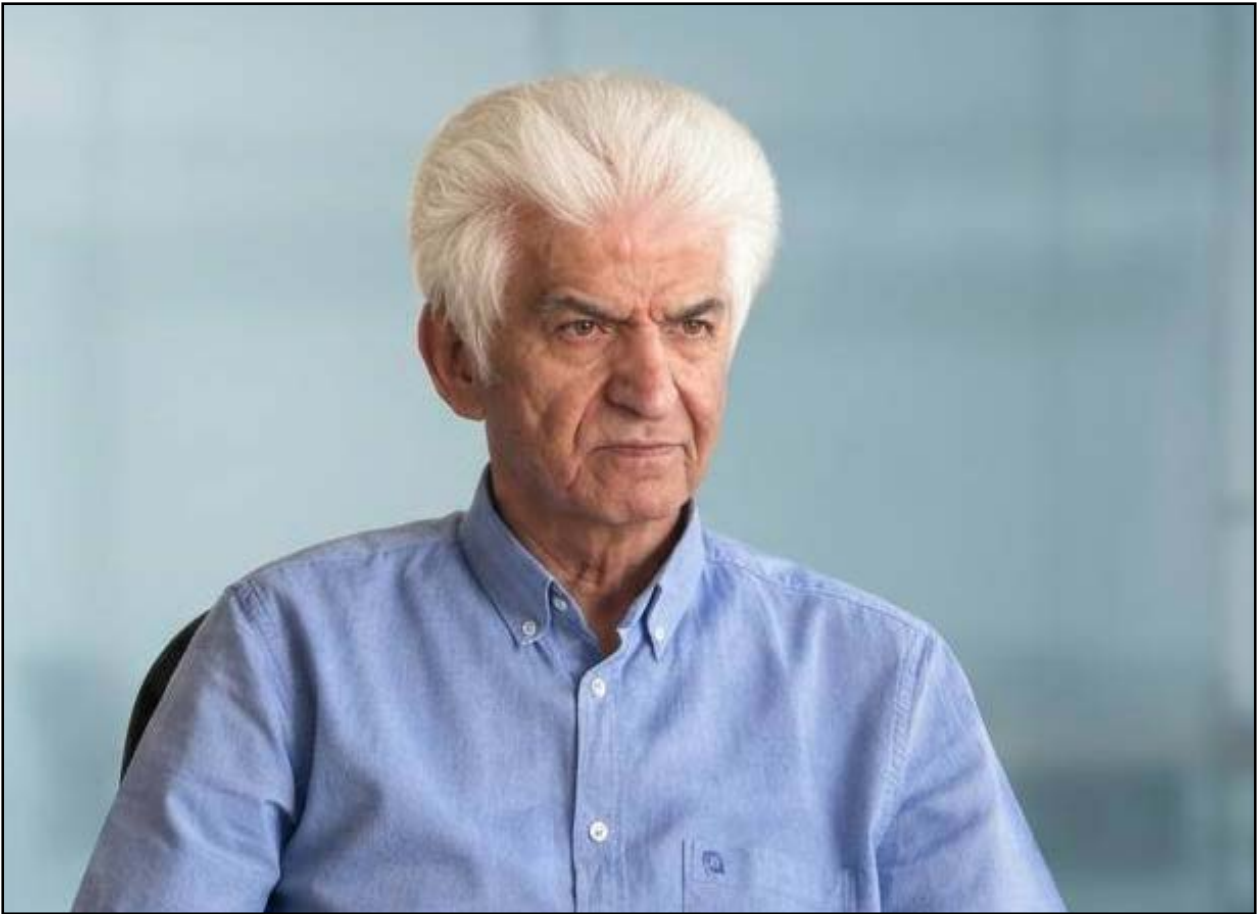
رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور ادامه داد: «در این جلسه، به‌ویژه رئیس جدید بانک ملی، آقای سیف نگاه مثبت و سازنده‌ای داشتند. تاکید ایشان بر توسعه همکاری میان بانک‌ها و صنعت قطعه‌سازی و ایفای مسئولیت بانک‌ها در قبالت بخش تولید بود.»

وی تاکید کرد: «این موارد، در خواست‌های مابود و قرار شد جلسات و پیگیری‌ها ادامه پیدا کند. همچنین مسئولان بانک وعده دادند که شعبه‌ای اختصاصی برای قطعه‌سازان خودرو ایجاد شود تا مسائل این صنعت به‌صورت تخصصی بررسی و پیگیری شود.»

اختلال‌های بانکی و فشار بر تولید

نجفی‌منش در پاسخ به پرسشی درباره قطعی سامانه‌های بانکی و تاثیر آن بر پرداخت اقساط گفت: «در موارد ویژه و مشخص، قرار شد مسائل از طرف ما به‌صورت موردی منعکس شود و مدیران بانکی نیز قول دادند این موارد را پیگیری کنند.» براساس گفته برخی از قطعه‌سازان، گاهی بیش می‌آید که مبلغ قسط در حساب واحد تولیدی وجود دارد، اما به‌دلیل قطعی سیستم بانکی، برداشت انجام نمی‌شود و حتی برای واحد تولیدی جریمه در نظر گرفته می‌شود.

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان



مجاز نیستند. کنترل‌های لازم نیز می‌تواند در گمرک انجام شود.»

نجفی‌منش ادامه داد: «این‌که تولیدکننده برای تامین مواداولیه خود درگیر مراحل متعدد اداری، سهمیه‌بندی و محدودیت‌های سامانه‌ای شود، روند تولید را مختل می‌کند. واحد تولیدی باید بتواند کالای مورد نیاز خود را که ورود آن به کشور مجاز است، تامین کند و دستگاه‌های مسئول نیز کنترل‌های قانونی را در مبادی ورودی انجام دهند.»

این مقام صنفی درباره عملکرد سامانه جامع تجارت اظهار داشت: «این سامانه تقریباً یک روز در میان قطع است. از طرف دیگر، گاهی به تولیدکننده اعلام می‌شود سهمیه کالای مورد نیاز او تکمیل شده یا میزان واردات آن کالا به کشور زیاد بوده است. درحالی‌که تولیدکننده آن کالا را

برای مصرف شخصی یا فعالیت تولیدی خود می‌خواهد و علت ثبت درخواست او، تامین نیاز کارخانه است.» وی افزود: «موضوع دیگر، تامین ارز است. بانک مرکزی نیز همیشۀ منابع کافی برای تامین ارز مورد نیاز تمام کالاهارا در اختیار ندارد. ما می‌گوییم نه سامانه پیچیده می‌خواهیم و نه رهاسازی کامل واردات را دنبال می‌کنیم؛ فقط باید اجازه داده شود کالاهای مجاز و مورد نیاز تولید وارد کشور شود. اگر مواداولیه به‌موقع تامین نشود، تولید متوقف می‌شود و آثار آن به اشتغال و اقتصاد کشور منتقل خواهد شد.»

ضرورت واگذاری مدیریت خودروسازی

نجفی‌منش درباره نقش دولت در صنعتخودرو به «دنیای خودرو» گفت: «دولت باید از مدیریت مستقیم خودروسازی فاصله بگیرد و مدیریت این صنعت را واگذار کند. واگذاری قبلی خودروساز بزرگ کشور نتایج مثبتی به همراه داشته و می‌تواند به‌عنوان تجربه‌ای قابل بررسی مورد توجه قرار گیرد.»

این مقام صنفی تصریح کرد: «دولت نباید در مدیریت صنعت و قیمت‌گذاری دخالت مستقیم داشته باشد. اگر دخالت‌ها کاهش پیدا کند، صنعت می‌تواند مسیر واقعی خود را پیدا کند. تولید، تنها راه خروج از بسیاری از بحران‌های اقتصادی است و برای تحقق آن باید اجازه داد بنگاه‌ها به منطق اقتصادی اداره شوند.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور گفت: «همین امروز نیز تاکید شد که باید در «دنیای خودرو» گفت: «دولت باید از مدیریت مستقیم خودروسازی فاصله بگیرد و مدیریت این صنعت را واگذار کند. واگذاری قبلی خودروساز بزرگ کشور نتایج مثبتی به همراه داشته و می‌تواند به‌عنوان تجربه‌ای قابل بررسی مورد توجه قرار گیرد.»

این مقام صنفی تصریح کرد: «دولت نباید در مدیریت صنعت و قیمت‌گذاری دخالت مستقیم داشته باشد. اگر دخالت‌ها کاهش پیدا کند، صنعت می‌تواند مسیر واقعی خود را پیدا کند. تولید، تنها راه خروج از بسیاری از بحران‌های اقتصادی است و برای تحقق آن باید اجازه داد بنگاه‌ها به منطق اقتصادی اداره شوند.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور گفت: «همین امروز نیز تاکید شد که باید در



تولید داریم، اما بخش قابل توجهی از این ظرفیت فعال نیست. به‌جای این‌که فقط درباره واردات صحبت شود، باید بررسی کنند چگونه می‌توان ظرفیت‌های موجود را فعال کرد.»

وی با انتقاد از نبود برنامه جامع برای تولید داخلی گفت: «ما نه‌تنها سند جامع و چندساله‌ای برای تولید داخلی نداریم، بلکه حتی مسیرهای عادی تولید نیز با مانع مواجه شده است. اگر برنامه مشخصی وجود نداشته باشد، تولیدکننده نمی‌داند بر چه اساسی سرمایه‌گذاری کند و آینده فعالیت خود را چگونه پیش ببرد.»

این قطعه‌ساز تاکید کرد: «برای واردات، مسیرها را تسهیل می‌کنند، اما برای تولید داخلی موانع متعددی ایجاد می‌شود. این وضعیت شبیه همان حکایت معروف سعدی است که می‌گوید سنگ را بسته‌اند و سگ را رها کرده‌اند! اکنون مالیات، تامین اجتماعی، مشکلات بانکی، ثبت سفارش، سهمیه‌بندی و پرداخت نشدن به‌موقع مطالبات، همگی به موانعی در برابر تولید تبدیل شده‌اند.»

موانع تولید و آینده اشتغال

نجفی‌منش تصریح کرد: «در کمتر کشوری می‌توان این حجم از موانع را در برابر تولید مشاهده کرد. با وجود این، قطعه‌سازان همچنان تلاش می‌کنند تولید را ادامه دهند و برای حفظ فعالیت واحدهای خود راه‌حل پیدا کنند. اما هم‌زمان، با واردات کالاهایی مواجه می‌شوند که می‌تواند توان تولیدکننده داخلی را تضعیف کند.»

این مقام صنفی افزود: «این منطق که تولیدکننده داخلی با همه دشواری‌ها فعالیت کند و در همان زمان، کالاهای مشابه وارداتی به بازار عرضه شود، منطق درستی نیست. تولیدکننده داخلی برای سرمایه‌گذاری، ایجاد اشتغال و حفظ ظرفیت تولید به حمایت منطقی و سیاست‌گذاری پایدار نیاز دارد، نه این‌که هر روز با تصمیمی جدید، شرایط فعالیتش دشوار تر شود.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور اظهار داشت: «اگر تولید متوقف شود، اشتغال موجود نیز آسیب می‌بیند. در آن صورت، دولت باید هزینه بیمه بیکاری و حمایت از نیروی بیکار را پرداخت کند و کشور نیز با کاهش تولید و افزایش وابستگی اقتصادی مواجه خواهد شد. این هزینه‌ها در نهایت بسیار بیشتر از هزینه‌ای است که برای رفع موانع تولید لازم است.»

وی ادامه داد: «رسانه‌ها باید این مسائل را به‌صورت مستمر مطرح کنند تا ضرورت حل مشکلات تولید برای افکار عمومی و مسئولان روشن بماند. فشارهایی که به تولید وارد می‌شود، فقط مشکل یک واحد یا یک صنعت نیست، بلکه آثار آن به اشتغال، درآمد خانوارها، منابع عمومی و استقلال اقتصادی کشور منتقل خواهد شد.»

بازگشت تولید به مسیر عادی

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور در بخش پایانی سخنان خود تاکید کرد: «همان‌طور که پیش‌تر نیز گفته شده، راه نجات کشور از تولید می‌گذرد. همه دست‌اندرکاران و مسئولان باید در روش‌های خود بازنگری کنند و عواملی را که باعث کاهش یا توقف تولید می‌شود، از میان بردارند.»

نجفی‌منش افزود: «اقدامات لازم باید به‌گونه‌ای انجام شود که تولید بتواند به روند عادی خود بازگردد و ادامه پیدا کند. مجموعه‌های مختلف نیز باید متناسب با شرایط موجود، به بخش تولید کمک کنند. بدون همکاری میان دولت، بانک‌ها، مجلس و فعالان اقتصادی، حل این مشکلات امکان‌پذیر نخواهد بود.»

وی ادامه داد: «تنها راهی که می‌تواند به حل مشکل تورم و دیگر مشکلات اقتصادی کمک کند، تداوم تولید است. وقتی تولید ادامه داشته باشد، اشتغال حفظ می‌شود، نیازهای مردم پاسخ داده می‌شود و وابستگی کشور به واردات کاهش پیدا می‌کند.»

این مقام صنفی اضافه کرد: «اکنون باید به‌جای ایجاد مانع، شرایطی فراهم شود که واحدهای تولیدی بتوانند با اطمینان فعالیت کنند. اگر تصمیم‌ها با هدف حفظ تولید، تامین نقدینگی، تسهیل واردات مواداولیه و پرداخت به‌موقع مطالبات اتخاذ شود، صنعت قطعه‌سازی می‌تواند به فعالیت خود ادامه دهد و نقش خود را در اقتصاد کشور ایفا کند.»

با این تخلف را در خیابان‌های شهید بهشتی، شهید مطهری و شریعتی (مناطق ۷ و ۶) آغاز کرده‌ایم و اطلاع‌رسانی لازم انجام شده است. تاکید می‌کنم که توقف در پیاده‌راه فقط جریمه ندارد، بلکه خودرو و توقیف و به پارکینگ منتقل می‌شود؛ چرا که پیاده‌راه محل عبور عابران پیاده یا آرامش کامل است و این حق شهروندی باید رعایت شود.»

سردار موسوی‌پور با تاکید بر حق شهروندان برای تردد آرام در پیاده‌راه‌ها، نسبت به تردد موتورسیکلت‌ها و توقف خودروها در این بخش از معابر شهری هشدار داد و گفت: «امکان انسداد فیزیکی تمام پیاده‌راه‌ها وجود ندارد؛ بنابراین انتظار می‌رود شهروندان (هرچند درصد کمی از آن‌ها) این حق عمومی را رعایت کنند. توقف خودرو و تردد موتورسیکلت در پیاده‌راه ممنوع است و این طرح در خیابان شهید مطهری همچنان ادامه دارد تا آرامش کامل برقرار شود.»

«سردار ابوالفضل موسوی‌پور گفت: «تخلفات موتورسواران و توقف‌های غیرمجاز (تخلفات ساکن) از دغدغه‌های جدی مردم است. اگر چه شرایط جامعه را درک می‌کنیم، اما این به معنای تعلیق قوانین نیست. در هر شرایطی وضعیت ترافیک رصد می‌شود و با متخلفان برخورد خواهد شد.» وی با تاکید بر برخورد با رانندگانی که مرتکب تخلف ورود به خط‌ویژه می‌شوند، افزود: «به جای توقیف یک هفته‌ای خودرو و این دسته از رانندگان، در طرح جدید ابتدا اعمال قانون، تذکر و آموزش انجام می‌شود و در صورت تکرار، توقیف ساعتی در محل صورت می‌گیرد تا رانندگان متوجه شوند که رعایت مقررات در هر شرایطی الزامی است و حقوق شهروندی نباید نادیده گرفته شود.»

سردار موسوی‌پور در ادامه به موضوع توقف در پیاده‌راه‌ها اشاره کرد و گفت: «توقف در پیاده‌راه، به‌ویژه در گلوگاه‌ها، باعث آزار شهروندان، کاهش ایمنی و خطر برخورد با خودروها و موتورسیکلت‌های می‌شود. در یک ماه اخیر، برخورد



برخورد قاطع پلیس راهور با رانندگان متخلف



نائب رئیس کمیسیون انرژی مجلس:

از پتانسیل خودروهای دوگانه‌سوز در بحث ناترازی سوخت غفلت شد!



بنزین در استان کرمان به‌عنوان یکی دیگر از محورهای جلسه اشاره و تاکید کرد: «بر اساس گزارش ارائه‌شده، مصرف بنزین این استان در مردادماه ۱۴۰۵ نسبت به دوره مشابه سال قبل حدود ۲۳ میلیون لیتر کاهش یافته است. در این الگو، استفاده از کارت‌های اضطراری عمومی جایگاه‌ها محدود و در مقابل، ۴۰ لیتر سهمیه نرخ سوم به کارت سوخت خودروهای مشمول افزوده شده است. ترکیب سهمیه شامل ۶۰ لیتر با نرخ یک هزار و ۵۰۰ تومان، ۵۰ لیتر با نرخ ۳ هزار تومان و ۴۰ لیتر با نرخ ۵ هزار تومان اعلام شد.»

وی ادامه داد: «بر اساس گزارش دستگاه اجرایی، اجرای طرح با کاهش صف جایگاه‌ها و بهبود نسبی شرایط عرضه همراه بوده است. با این حال، کارگروه به ضرورت ارزیابی دقیق اثر طرح بر مصرف واقعی، میزان استفاده از کارت شخصی، CNG، تراکنش‌های غیرمتعارف و رضایتمندی عمومی تاکید کرد تا سهم هر عامل در کاهش مصرف مشخص شود.»

شهرکی با تاکید بر این که این الگو قرار است از ابتدای شهریور

بنزین در استان کرمان به‌عنوان یکی دیگر از محورهای جلسه اشاره و تاکید کرد: «بر اساس گزارش ارائه‌شده، مصرف بنزین این استان در مردادماه ۱۴۰۵ نسبت به دوره مشابه سال قبل حدود ۲۳ میلیون لیتر کاهش یافته است. در این الگو، استفاده از کارت‌های اضطراری عمومی جایگاه‌ها محدود و در مقابل، ۴۰ لیتر سهمیه نرخ سوم به کارت سوخت خودروهای مشمول افزوده شده است. ترکیب سهمیه شامل ۶۰ لیتر با نرخ یک هزار و ۵۰۰ تومان، ۵۰ لیتر با نرخ ۳ هزار تومان و ۴۰ لیتر با نرخ ۵ هزار تومان اعلام شد.»

وی ادامه داد: «بر اساس گزارش دستگاه اجرایی، اجرای طرح با کاهش صف جایگاه‌ها و بهبود نسبی شرایط عرضه همراه بوده است. با این حال، کارگروه به ضرورت ارزیابی دقیق اثر طرح بر مصرف واقعی، میزان استفاده از کارت شخصی، CNG، تراکنش‌های غیرمتعارف و رضایتمندی عمومی تاکید کرد تا سهم هر عامل در کاهش مصرف مشخص شود.»

شهرکی با تاکید بر این که این الگو قرار است از ابتدای شهریور

هوشمند است؛ از این رو، پاسخ موثر نیز باید مجموعه‌ای هماهنگ از سیاست‌های سمت عرضه و تقاضا باشد.

«گزارشی از آخرین وضعیت بازار بنزین نماینده مردم سیستان در مجلس دوازدهم در ادامه بیان کرد: «در این جلسه همچنین مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران گزارشی از آخرین وضعیت بازار بنزین ارائه کرد. بر اساس این گزارش، مصرف بنزین در روز جمعه ۳۰ مردادماه به حدود ۱۳۸ میلیون لیتر رسید؛ در حالی که مصرف جمعه ۲۳ مردادماه حدود ۱۲۱ میلیون لیتر گزارش شده بود.» وی افزود: «بنابر این گزارش متوسط تولید روزانه بنزین از مجموع تولید ۱۰ پالایشگاه سایر منابع و تولید حاصل از اختلاط در مردادماه حدود ۱۳۱ میلیون لیتر در روز اعلام شد؛ رقمی که در مقایسه با حدود ۱۲۱ میلیون لیتر اعلام‌شده برای سال ۱۴۰۴، از افزایش حدود ۸ درصدی حکایت دارد. از سوی دیگر، متوسط مصرف شهریورماه حدود ۱۳۸.۵ میلیون لیتر در روز پیش‌بینی شده است. بر این مبنای در صورت تثبیت عرضه در سطح ۱۳۱ میلیون لیتر، شکاف روزانه تولید و مصرف حدود ۷.۵ میلیون لیتر خواهد بود؛ یعنی حدود ۲۳۲.۵ میلیون لیتر در یک ماه ۳۱ روزه.» رئیس کارگروه ارزیابی الگوهای مدیریت تولید، مصرف و توزیع بنزین کمیسیون انرژی مجلس یادآور شد: «بنابر تاکید نمایندگان، اتکای مستمر به واردات یا برداشت از ذخایر برای پوشش این شکاف بدون اصلاح عوامل ساختاری مصرف و عرضه نمی‌تواند راهکاری پایدار تلقی شود و لازم است ظرفیت هر یک از سیاست‌های جایگزین برحسب «میلیون لیتر در روز» محاسبه شود.»

ارزیابی تجربه کرمان و اجرای طرح در سیستان و بلوچستان نماینده مردم سیستان در مجلس به‌ارزیابی تجربه مدیریت توزیع

«به نقل از خانه ملت، فرهاد شهرکی در تشریح نخستین نشست «کارگروه ارزیابی الگوهای مدیریت تولید، مصرف و توزیع بنزین» کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی گفت: «این جلسه با حضور اعضای کمیسیون انرژی، مدیران شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، نمایندگان وزارت امور اقتصادی و دارایی، سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی، سازمان برنامه و بودجه کشور، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، بانک مرکزی، مرکز پژوهش‌های مجلس، انجمن صنفی CNG و انجمن کارفرمایان صنعت پالایش نفت برگزار شد.» وی ادامه داد: «در این نشست، راهبردهای مدیریت تراز بنزین کشور با اولویت اجرای تکالیف قانونی و بهره‌گیری از ظرفیت سیاست‌های غیرقیمتی مورد بررسی قرار گرفت.»

نایب‌رئیس اول کمیسیون انرژی مجلس و رئیس کارگروه با اشاره به شرایط اقتصادی کشور، وضعیت معیشتی خانوارها و ضرورت صنایع از تاب‌آوری اقتصادی و اجتماعی جامعه تاکید کرد: «در مقطع فعلی، اجرای سیاست‌های قیمتی در حوزه بنزین توصیه نمی‌شود و پیش از هر تصمیمی که به افزایش مستقیم هزینه خانوار منجر شود، باید ظرفیت تکالیف قانونی اجرا شده و ابزارهای غیرقیمتی به‌طور کامل فعال شود.» شهرکی عنوان کرد: «بر همین اساس، اجرای تکالیف قوانین بودجه سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ درباره افزایش سهم استفاده از کارت سوخت شخصی، کاهش وابستگی به کارت‌های اضطراری جایگاه‌ها، شناسایی تراکنش‌های غیرمتعارف، مقابله با انحراف بنزین یارانه‌ای از بخش حمل‌ونقل، تکمیل صورتحساب الکترونیکی سوخت و توسعه زیرساخت‌های هوشمند در زمینه محورهای فوری مورد تاکید قرار گرفت.» به گفته وی در نشست کارگروه همچنین تصریح شد که مدیریت ناترازی بنزین می‌تواند به یک متغیر، به‌ویژه قیمت تقلیل داد. مساله موجود حاصل برهم‌کنش رشد تقاضا، مصرف ویژه بالای بخشی از ناوگان، کاهش سهم CNG، محدودیت رشد ظرفیت پایدار پالایشگاهی، انحراف بخشی از مصرف و تأخیر در اجرای زیرساخت‌های

سهم، پایین خودروهای دوگانه‌سوز در تولیدات جدید

وی به بررسی عملکرد صنعت خودرو در این نشست اشاره کرد و گفت: «بر اساس گزارش ارائه‌شده، سهم خودروهای دوگانه‌سوز در تولیدات جدید برخی خودروسازان داخلی حدود ۳ درصد است؛ موضوعی که با وجود ناترازی بنزین و ظرفیت ایجادشده در شبکه CNG، نیازمند بازنگری سیاست صنعتی ارزیابی شد.»

رئیس کارگروه ارزیابی الگوهای مدیریت تولید، مصرف و توزیع بنزین با اشاره به موضوع مطالبات معوقه ۴ هزار میلیارد تومانی شرکت‌های فعال در تبدیل خودروها به دوگانه‌سوز مطرح کرد: «در این نشست معاون «سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی» نیز با تاکید بر سازوکار ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر، بر ضرورت تعیین دقیق صرفه‌جویی تحقق یافته و تعیین تکلیف مطالبات مجرایان تاکید کرد.»

متنول: تصمیمی صرفاً پس از احراز استاندارد و سازگاری با ناوگان

وی افزود: «در بخش فنی جلسه، استفاده محدود از متانول همراه با مواد پایدار کننده به‌عنوان یکی از گزینه‌های مورد مطالعه برای افزایش حجم قابل عرضه بنزین مطرح شد.»

رئیس کارگروه ارزیابی الگوهای مدیریت تولید، مصرف و توزیع بنزین با بیان این که بنابر تاکیدات کارگروه افزایش حجمی عرضه به تنهایی نمی‌تواند مبنای تصمیم برای استفاده تجاری از یک جزء اختلاط باشد، ادامه داد: «هر گونه استفاده از متانول باید منوط به احراز انطباق بنزین نهایی با استاندارد ملی، بررسی عدد اکتان، فشار بخار، رفتار تقطیر، پایداری فازی، جذب آب، خوردگی، سازگاری با مواد و قطعات سامانه سوخت‌رسانی، اثر بر کاتالیست و آلایندگی، عملکرد در شرایط اقلیمی گرم و سرد و سازگاری با کالیبراسیون موتور و ناوگان موجود باشد.» شهرکی در ادامه عنوان کرد: «بر اساس توضیحات ارائه‌شده در این نشست، استفاده از حدود نیم درصد متانول همراه با پایدار کننده در دست مطالعه است؛ با این حال، کارگروه تاکید کرد هیچ استفاده تجاری نباید پیش از تکمیل آزمون‌های مستقل آزمایشگاهی، میدانی و خودرویی و احراز الزامات استاندارد، ایمنی و دوام انجام شود.»



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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



Autoworld.ir

دوشنبه ۰۲ شهریور ۱۴۰۵ سال یازدهم شماره ۲۵۵۶

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار 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

سفر طولانی اما راحت!

هارلی دیویدسون در سال ۲۰۲۴ با معرفی نسل جدید StreetGlide و Road Glide، مفهوم Grand American Touring را در مرکز فعالیت‌های تبلیغاتی خود قرار داد؛ رویکردی که بر ترکیب سفرهای طولانی، راحتی، قدرت و هویت اصیل آمریکایی استوار بود. این کمپین با رویدادهای معرفی و تست‌سواری همراه شد و شرکت نسل جدید تورینگ را بزرگ‌ترین تحول پلت‌فرم خود در بیش از یک دهه دانست. هدف، بازتعریف تجربه سفر با موتورسیکلت‌های گرند تورینگ و تقویت جایگاه هارلی در این بخش بود.

ترمز اضطراری خودکار؛ ضامن حفظ ایمنی

در سال‌های اخیر، ترمز اضطراری خودکار (AEB) از یک فناوری لوکس به یکی از مهم‌ترین سامانه‌های ایمنی فعال خودرو تبدیل شده است. این سیستم با استفاده از دوربین، رادار یا ترکیبی از حسگرها، احتمال برخورد با خودرو، عابر پیاده یا مانع را تشخیص می‌دهد و اگر راننده واکنش مناسب و به‌موقعی نداشته باشد، به‌صورت خودکار ترمزگیری می‌کند. به‌همین دلیل، نقش AEB فقط هشدار دادن نیست؛ بلکه می‌تواند از وقوع تصادف جلوگیری کرده یا شدت برخورد را کاهش دهد. پژوهش‌های IIHS نیز اهمیت این فناوری را تایید می‌کنند. بررسی‌های میدانی نشان داده‌اند که AEB در کاهش تصادفات از جلو موثر است و نسخه‌های مجهز به تشخیص عابر پیاده نیز با کاهش معنادار خطر برخورد و آسیب به عابران همراه بوده‌اند. از همین رو، نصب AEB دیگر نباید صرفاً به‌عنوان یک گزینه گران‌قیمت در تیپ‌های بالاتر مطرح شود. NHTSA در آمریکانیز در سال ۲۰۲۴ استاندارد تصویب کرد که استفاده از AEB و ترمز اضطراری خودکار عابر پیاده را در خودروهای سواری و وانت‌های سبک جدید الزامی می‌کند؛ اجرای کامل این الزام تا سپتامبر ۲۰۲۹ پیش‌بینی شده است. البته AEB جایگزین راننده نیست و عملکرد آن به شرایط محیط، سرعت و توانایی حسگرها وابسته است. با این حال، وقتی یک فناوری می‌تواند در کسری از ثانیه خطای انسانی را جبران کند، منطقی است که از «پیشن» به استاندارد پایه ایمنی تبدیل شود. بر این اساس این سیستم یک آپشن نبوده، بلکه یک الزام ایمنی است که در راستای بهبود ارتقای ایمنی سرنشینان در خودرو نصب شده است.

حرف آخر

امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir



قیمت انواع خودرو روز گذشته در بازار سیر صعودی داشت



فونیکس تیگو ۸ پرومکس
با ۲۹۰ میلیون تومان رشد
بها در بازار ۸ میلیارد و ۳۰۰
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



کی‌ام‌سی T9 با ۱۵۰
میلیون تومان رشد بها در بازار
۶ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



دنا پلاس توربو اتوماتیک با ۷۰
میلیون تومان رشد بها در بازار
۲ میلیارد و ۸۹۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با ۹۰
میلیون تومان رشد بها در بازار
۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد

7 پیردستگیر

یزد تایر تولید کننده انواع تایرهای موتورسیکلت و دوچرخه
www.yric.com

تحت لیسانس VREDESTEIN هُلمند

۵ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی تحت لیسانس وردشتاین هُلمند

UNIVERSE
225/55 R18

new جدید

YAZD TIRE
www.yric.com