

بی‌توجهی نسبت به مصوبه ستاد تنظیم بازار

تایرهای وارداتی با ارز «نیمایی» همچنان «حواله‌ای» توزیع می‌شوند

این اقدام علاوه‌بر اینکه مغایر با مصوبه کارگروه ستاد تنظیم بازار است به‌دلیل ایجاد مشکل برای واردکنندگان و توزیع‌کنندگان تایرهای سنگین، می‌تواند آینده این بازار را نیز به چالش بکشد. عدم تمایل به واردات تایرهای سنگین توسط تجار رسمی ممکن است در آینده بازار را با کمبود لاستیک‌های باری-اتوبوسی مواجه کند...

صفحه ۱۳

با ابلاغ شرکت بورس کالای ایران
به شرکت‌های کارگزاری

انحصار خرید روغن پایه در بورس پایان یافت

انحصارطلبی برخی شرکت‌های تولیدکننده
روانکار از یک‌سو و عرضه قطره‌چکانی روغن پایه در
بورس کالا که باعث شده بود بیشتر...

صفحه ۱۱

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

همکاری باتری‌سازان، لازمه تولید خودروهای هیبرید و برقی است

افزایش ظرفیت باتری‌های داخلی از ۲۲۰۰ به
۳۵۰۰ میلی‌آمپر برای تولید ...

صفحه ۳

«دنیای خودرو» نقش «کلان‌داده» در مدیریت
ترافیکی شهرهای هوشمند را بررسی می‌کند

«کلان‌داده»؛ چگونه شهرها را متحول خواهد کرد؟

این قبیل داده‌ها، فرصت‌های اقتصادی بی‌شماری
هم برای استارت‌آپ‌های بخش خصوصی فراهم
می‌کنند. باز هم به ...

صفحه ۱۵

فرصت‌های سرمایه‌گذاری بلندمدت چینی‌ها در بخش خودرو و حمل‌ونقل ایران

پرواز با چهار چرخه‌ها برگرده ازدهای زرد

صفحه ۷



۱. گیربکس را «ری‌ست» کنید

۲. شتاب‌گیری عجیب لو‌توس اویجا

۳. رقابت تنگاتنگ کرونا با پلاوارزا!

۴. دوراه پیشنهادی برای تعیین قیمت خودرو

۵. واکنش سایپا به انتقاد از نامگذاری «کوییک»

روغن‌های موتور دیزلی جدید شرکت نفت بهران



شرکت نفت بهران

تولیدکننده انواع روغن‌های موتور دیزلی



نوربالای خودکار، هشدار بر خورد از جلو، هشدار خروج از مسیر، فرمان چرمی و آینه وسط با تیره شوندگی خودکار تجهیز شده است. اما گران ترین ویژگی این خودرو، به صورت استاندارد سسازروف پانورامیکی است که در مدل های ارزان تر یک آپشن ۱۵۹۵ دلاری محسوب می شود. دیگر ویژگی های استاندارد این خودرو نیز که معمولاً به صورت آپشن عرضه می شوند، سیستم استارت از راه دور، رینگ های ۱۷ اینچی آلومینیومی و لاستیک های چهار فصل است.

جیب تولید تریم جدیدی از کامپس ۲۰۲۰ با تجهیزات بیشتر را اعلام کرد. این خودرو با برخی ویژگی های ظاهری و تجهیزاتی از سایر نسخه های ارزان تر متمایز می شود. برای مثال در کامپس لایتنود Sun & Safety پکیج های گروه ایمنی و امنیتی وجود دارد که شامل پایش نقاط کور و تشخیص عابران پیاده، دستیار پارک عقب، برف پاکن های حساس به باران و هشدار امنیتی است. همچنین خودرو یادشده به گروه ایمنی پیشرفته ۹۴۵ دلاری متشکل از کروژ کنترل تطبیقی، دستیار ترمز پیشرفته،



سطح امکانات جدید برای جیب کامپس

تعقیب فناوری های روز خودروسازی در جاده ابریشم

همان طور که حدس زده می شد یکی از محور های پیش نویس توافق جامع ۲۵ ساله ایران و چین، صنعت خودرو است. به گفته رئیس اتاق بازرگانی ایران و چین، در یکی از بندهای این پیش نویس به تاسیس شهرک خودرویی و تولید خودروهای مشترک پرداخته شده که مسئولیت اجرایی آن با وزارت صمت است. بر این اساس، وزارتخانه های صنعت دو کشور واسطه معرفی شرکت های خودرویی به یکدیگر و فراهم کردن مقدمات انعقاد قراردادی مربوطه خواهند بود. تولید خودروهای برقی نیز از دیگر محور های احتمالی این



تاثیر نوسانات ارزی بر قیمت قطعات و مواد اولیه داخلی و وارداتی یکسان است

افزایش انگیزه های صادراتی قطعه سازان با رشد نرخ ارز

قیمت تمام شده تولید ساده ترین قطعات چدنی و داکتی نیز بالا رفته است



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

افزایش حجم مصرف قطعات تولید داخل در صنعت خودرو از مسائلی است که تاکید زیادی بر آن وجود دارد؛ موضوعی که در تعیین قیمت محصولات خودروسازان نقش به سزایی دارد. بهرام شهریاری، عضو اسبق هیات مدیره انجمن قطعه سازان در خصوص نقش داخلی سازی قطعات در ثبات قیمت تمام شده محصولات خودروسازان گفت: «قطعات های تک و الکترونیک از جمله موتور، بخش هایی از گیربکس و سیستم انژکتور وارداتی هستند. اما معمولاً قطعات بدنه و قطعات ریخته گری خودرو توسط قطعه سازان داخل تولید می شود. از لحاظ ارزش نیز بیش از ۸۰ درصد قطعات خودروها توسط قطعه سازان داخل تامین می شود.»

تغییر رویکردها به سمت تولید داخل شهرباری را بیان این که به ظاهر به نظر می رسد تاثیر افزایش نرخ ارز فقط بر مواد اولیه و قطعات وارداتی است اما این طور نیست، افزود: «افزایش قیمت دلار و ارز، تولید قطعات داخل را مقرون به صرفه تر کرده است و انگیزه را



بانک، بیمه و سازمان مالیاتی بخش هایی هستند که می توانند از قطعه سازان حمایت کنند؛ تولید کننده با تسهیلاتی که پیرهاش تا ۲۵ درصد است، نمی تواند کار تولید را ادامه دهد

یکباره بسیاری از فروشندگان و بنکداران بزرگ قطعه که تا قبل از آن روی تولید ما حساب نمی کردند، به سراغ قطعه ساز داخل آمدند و سفارش قطعات مورد نیاز را به تولید کنندگان ایرانی دادند.»

جهت استفاده از قطعات داخلی به جای نمونه های مشابه خارجی، افزایش می دهد. وی در ادامه توضیح داد: «در دوره گذشته با افزایش ناگهانی نرخ ارز و اعمال تحریم های اقتصادی علیه کشور، آن چه اتفاقی افتاد این بود که به

جنبه های مثبت افزایش نرخ ارز این قطعه ساز را آشکاره به این که افزایش بی سابقه نرخ ارز برای صنعت خودرو می تواند اتفاق بدی نباشد، خاطر نشان کرد: «به عبارتی می توان گفت افزایش نرخ ارز باعث رونق تولید داخل می شود. اگرچه باعث بالا رفتن ارزش افزوده نیز می شود. اما در عین حال با شرایط سخت سیاست ارزی کشور، صادر کنندگان انگیزه صادراتی نداشتند. اما در حال حاضر تولید کنندگانی که امکان صادرات محصول را دارند، می توانند به خوبی از شرایط ایجاد شده بهره ببرند.»

افزایش قیمت مواد اولیه وی همچنین در رابطه با مشکلات و معضلات موجود در قطعه سازی، توضیح داد: «از دی ماه سال گذشته تا به حال، قیمت چدن که از مواد اولیه تولید داخل ذوب آهن است، بیش از دو برابر افزایش داشته است. به این ترتیب قیمت تمام شده تولید ساده ترین قطعات، شامل قطعات چدنی و داکتی که به این مواد اولیه نیاز دارند نیز بالا رفته است.» شهرباری با بیان این که مواد اولیه خارجی که در تولید قطعات استفاده می شود نیز افزایش قیمت داشته اند، اظهار کرد: «متأسفانه امکان اعمال این افزایش قیمت تولید بر قیمت فروش وجود ندارد. این در حالی است که هزینه های حمل و نقل، بسته بندی، حقوق کارگر علاوه بر آن باعث افزایش داشته که این هزینه ها در قیمت تمام شده

ادامه در همین صفحه

یعنی چه؟

خروج ۹۰ درصدی متقاضیان غیر واقعی

احمد نعمت بخش با اشاره به تاثیر فروش خودرو در حاشیه بازار و عرضه در بورس کالا تاکید کرد: «این راهکارهایی است که در صورت اجرای هر یک از آن ها، قیمت خودرو در بازار تکنرخی می شود و حدود ۹۰ درصد متقاضیان غیر واقعی از این بازار خواهد شد.»

چرا؟

تاثیر حاشیه بازار و فروش خودرو در بورس کالا

وی با تاکید بر اینکه فروش خودروسازان در حاشیه بازار موجب کاهش تقاضا در نهایت افت قیمت محصول می شود، خاطر نشان کرد: «برای جلوگیری از ورود سرمایه های سرگردان و تعدیل قیمت و تقاضا در بازار، دولت باید اجازه دهد خودرو در حاشیه بازار به فروش برسد؛ یا اینکه قیمت آن در بورس کشف شود.»

چه نلشد؟

کنترل قیمت و تقاضا در بازار خودرو

دبیر انجمن تولید کنندگان خودرو گفت: «اگرچه شروط وزارت صمت در پیش فروش یا پیشنهاد دریافت مالیات از خریداران می تواند به کنترل قیمت و تقاضا در بازار کمک کند، اما راهکار اصلی استفاده از تجربه دهه ۷۰ و فروش خودرو در حاشیه بازار است؛ موضوعی که یک اصل اقتصادی بوده و متناسب با آن قیمت واقعی هر کالایی با توجه به میزان عرضه و تقاضا تعیین می شود.»

ادامه از همین صفحه

افزایش انگیزه های صادراتی قطعه سازان با رشد نرخ ارز

تولید سرشکن شده و محاسبه می شود.

تبلیغات منفی علیه قطعات ساخت داخل وی با بیان این که به همه این دلایل این قطعات در بازار امکان رقابت با نمونه مشابه خارجی که گاهی با قیمت چند برابر قطعات داخلی عرضه می شود را ندارند، تصریح کرد: «در حالی که قطعات ایرانی با کیفیت مطلوب تولید می شود و محصولات برخی از قطعه سازان از استاندارد و کیفیت صادراتی برخوردار است، اما به دلیل تبلیغات منفی، متقاضیان کمتری دارند.» این قطعه ساز با بیان این مطلب که این بخش صنعت نیاز به حمایت جدی دستگاه ها دارد، گفت: «بانک، بیمه و سازمان مالیاتی بخش هایی هستند که می توانند از قطعه سازان حمایت کنند. چرا که برای مثال تولید کننده با تسهیلاتی که سود باز پرداخت آن ۱۸ تا ۲۵ درصد است، هیچ وقت نمی تواند کار تولید را ادامه دهد.»

دنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

دخالت دولت در صنعت خودرو و مشکل اصلی خودروسازان است حاضر جواب: البته از آن طرف هم می توان به ماجرا نگاه کرد ... یعنی این خودروسازان هستند که وسط دخالت دولت، دارند خودرو می سازند!

تولید و توزیع روزانه ۲۵ هزار عدد ماسک بهداشتی در راستای مسئولیت های اجتماعی شرکت سایپا حاضر جواب: خیلی هم عالی ... خوبی ماسک های تولید شده این است که حداقل آدم دیگر ترس تصادف با آن را ندارد!

رئیس پلیس پایتخت از کاهش ۲۰ درصدی تردد خودروها در پایتخت نسبت به دوهفته پیش خبر داد و شدت گرفتن دوباره کرونا را در این امر موثر دانست حاضر جواب: البته دور از جان همه شهروندان تهرانی، ولی مگر اینکه کرونا بتواند از پس معضل ریشه دار ترافیک در شهر تهران بر بیاید!

یک اقتصاددان: ضرایب پیشنهادی وزارت صمت برای مواد اولیه فولاد ناآگاهانه است

حاضر جواب: نگران نباشید ... مگر همین یکبار گرانی خودرو بود؟ شاید گرانی های بیشتر در راه باشد و فرصت برای اصلاح ضرایب، بسیار!

مهندس کارخانه خودروسازی فیات که ۵۸ سال پیش ترمز ضد قفل (معروف به ای بی اس) را برای کاهش تلفات حوادث رانندگی اختراع کرد، در سن ۸۴ سالگی دستگاهی برای مهار همه گیری و جلوگیری از گسترش ویروس مگر بار کرونا ساخته است حاضر جواب: به این می گویند یک مهندس کار درست ... برای هر چیزی ترمز می سازد؛ حتی ویروس!

چاله های عجیب و غریبی در یکی از خیابان های چین دیده شده است حاضر جواب: چاله - چوله را نه دیگر لطفاً! زیرا در این زمینه ما سال هاست که به خود کفایی رسیدیم و دیگر نیازی به واردات از هیچ کشوری نداریم!

کولر خودرو با تصادفات رانندگی چه رابطه ای دارد؟

حاضر جواب: لطفاً متن و جزئیات این خبر را برای برخی راننده تاکسی هایی که می شناسید ارسال کنید؛ بلکه دست و دلبان به سمت کولر گرفتن حرکت کرد!

کارشناس صنعت خودرو مطرح کرد: مالیات بر خودروهای صفر بازار را هیجان زده می کند

حاضر جواب: بازار ما هم که کلا دلالش می زند برای این طور هیجانات!

پیشرانۀ ۲.۳ لیتر پنج سیلندر مجهز بود که ۱۲۶ اسببخار قدرت را به چرخ‌های جلوار سال می‌گرد در حالی که چرخ‌های عقب از یک موتور الکتریکی زمینس با ۱۳ اسببخار قدرت نیرو می‌گرفتند. انرژی مورد نیاز موتور الکتریکی توسط باتری‌های نیکل-کادمیوم تامین می‌شد که زیر کف صندوق بار خودرو نصب شده بودند. برای قرار دادن Dou در حالت تمام الکتریکی، راننده باید گیربکس را در حالت خلاص قرار و دکمه E روی داشبورد را فشار می‌داد.

این روزها آنودی طیف گسترده‌ای از محصولات پلاگین-هیبرید مانند A6، A7، A8 و Q7 را با نشان TFSI e تولید می‌کنند اما آیا می‌دانستید برند لوکس فولکس واگن نخستین خودرو پلاگین-هیبرید خود را بیش از سی سال پیش تولید کرد؟ این خودرو که Avant Quattro Duo100 نام داشت، خودرویی آزمایشی بود که در نمایشگاه ژنو سال ۱۹۹۰ معرفی شد. این خودرو بر اساس آنودی ۱۰۰ اوانت معمولی ساخته شده بود (سلف A6)، به یک



نخستین محصول پلاگین-هیبرید آنودی



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

بخش نخست

همکاری باتری سازان، لازمه تولید خودروهای هیبرید و برقی است

افزایش ظرفیت باتری‌های داخلی از ۲۲۰۰ به ۳۵۰۰ میلی آمپر برای تولید خودروهای هیبرید و الکتریکی ضرورتی انکار ناپذیر است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

باتری در خودروهای هیبرید، پلاگین-هیبرید و الکتریکی به عنوان مهم‌ترین و گران‌ترین قطعه شناخته می‌شود، اما خودروسازان داخلی هنوز نتوانسته‌اند به‌رغم برخی موفقیت‌ها در زمینه تولید چندین خودروهایی دست به تولید انبوه بزنند. این موضوع همکاری نزدیک باتری سازان را می‌طلبد. این مساله با توجه به آلودگی گسترده ناشی از سوخت‌های فسیلی در کلان‌شهرهای کشور بارها از سوی تولیدکنندگان و کارشناسان مورد توجه قرار گرفته است. اما با این حال چالش تولید باتری با ظرفیت بالا برای این خودروها هنوز به قوت خود باقی است. گفتنی است در شرایطی که ظرفیت تولید باتری‌های داخلی تنها به ۲ هزار و ۲۰۰ میلی آمپر بر ساعت می‌رسد، باتری سازان خارجی علاوه بر تولید باتری با ظرفیت ۳۵۰۰، برای تولید باتری با ظرفیتی بالغ بر ۳۹۰۰ میلی آمپر بر ساعت هم برنامه‌ریزی کرده‌اند. از همین رو، اگر روزی در صنعت خودرو و بخوابیم خودروهایی با آلودگی کمتر تولید کنیم، به سرمایه‌گذاری مناسب برای افزایش توان باتری‌های تولید داخل نیاز داریم. در این خصوص، فرشاد ترابی؛ دانشیار گروه انرژی دانشکده مهندسی مکانیک در دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» توضیحاتی ارائه کرده است.

مدت‌هاست موضوع تولید خودروهای هیبرید، پلاگین-هیبرید و الکتریکی بین خودروسازان مطرح است و آن‌ها به موفقیت‌هایی هم در این زمینه دست یافته‌اند. اما به نظر می‌رسد هنوز چالش تامین باتری برای باتری سازان و خودروسازان باقی است. به نظر تان باید برای رسیدن به دانش و تکنولوژی باتری مناسب این خودروها چه باید کرد؟

مساله باتری‌ها نه تنها در ایران بلکه در تمام دنیا به عنوان گلوگاه تکنولوژی خودروهای برقی شناخته می‌شود. چرا که باتری‌هایی که در دنیا وجود دارد، در حال حاضر آن‌قدر تکنولوژی بالایی ندارند که بتوانند نیاز صنعت خودرو را به‌طور کامل پاسخگو باشند. در حال حاضر نیز باتری‌هایی که وجود دارد و استفاده می‌شود، فقط تا حدودی توانسته‌اند نیازهای صنعت را برآورده کنند. برای نمونه، اگر بخواهیم برای خودرویی که در حالت عادی ۴۰۰ تا ۵۰۰ کیلومتر با بنزین حرکت می‌کند، باتری بگذاریم، این مسافت به ۲۰۰ کیلومتر کاهش می‌یابد. البته مشکل به همین جا ختم نمی‌شود؛ در خودروهای بنزینی، هر بار که باک به‌مرز خالی شدن نزدیک می‌شود، می‌توان در کوتاه‌ترین زمان به نزدیک‌ترین پمپ بنزین مراجعه و اقدام به سوخت‌گیری کرد و کل زمان سوخت‌گیری هم حدود پنج دقیقه است. اما در خصوص خودروهایی که نیاز به شارژ دارند، موضوع متفاوت است. چرا که نه تنها راننده پس از طی کردن مسافت کمتری باید

برای شارژ باتری اقدام کند، بلکه در هر بار شارژ نیاز به یک ساعت انتظار هم وجود دارد. به این موضوع باید پیمودن مسافت بیشتر برای رسیدن به ایستگاه‌های شارژ را هم اضافه کرد. با این تفاسیل، استفاده از چنین خودروهایی در مسافت‌های طولانی آزاردهنده خواهد بود و همان‌طور که گفتیم نه تنها در ایران بلکه این مساله در تمام دنیا هنوز هم پاشنه آشیل توسعه خودروهای این‌چنینی است.

با این شرایط اگر خودروسازان ایرانی بخواهند همای خودرو سازان دنیا در زمینه تولید باتری چنین خودروهایی حرکت کنند، با چه مشکلاتی مواجه هستند؟ آیا چنین توانی در بین باتری سازان داخلی وجود دارد؟

مشکلی که در ایران وجود دارد، عدم تولید باتری به‌طور کلی است. باتری‌هایی که در کشور تولید می‌شوند، تکنولوژی روز دنیا را ندارند. اگر چه تجهیزاتی موجود است، اما از لحاظ ساخت و کیفیت باید باتری سازان تا جایی که می‌توانند تلاش کنند تا خودشان را به استانداردهای جهانی برسانند. البته یکی از تولیدکنندگان داخلی بزرگ باتری، دستگاه‌ها و تجهیزات مورد نیاز در اختیار دارد، اما سطح انرژی باتری تولیدی آن هنوز به سطح جهانی نرسیده است. با این حال، خوشبختانه در این زمینه چندان از دنیا عقب نیستیم و فقط نیاز است بر روی انرژی و شیمی باتری‌ها سرمایه‌گذاری شود.

خودروسازان برای سرعت بخشیدن به تولید چنین باتری برای تولید خودروهای هیبرید، پلاگین-هیبرید و الکتریکی چه کار می‌توانند کنند؟

کاری که خودروسازان و باتری سازان می‌توانند انجام دهند، این است که در زمینه دانش باتری‌های پیشرفته سرمایه‌گذاری کنند تا بتوانند موادی را که در باتری استفاده می‌شود، با موادی که در دنیا هست، جایگزین کنند. همان‌طور که اشاره کردم خوشبختانه در این زمینه چندان از فناوری جهانی عقب نیستیم و تنها دو سال فاصله داریم، البته اگر برنامه‌ای برای پیشرفت در این زمینه

نداشته باشیم، این فاصله به سرعت بیشتر می‌شود. چرا که در دنیا روز به روز سرمایه‌گذاری‌های جدیدی در این زمینه انجام می‌شود. همین چند سال پیش شرکت مرسدس بنز یک میلیارد یورو برای این موضوع سرمایه‌گذاری کرد و تسلا نیز میلیارد ها دلار در این زمینه سرمایه‌گذاری انجام داده است. علاوه بر این‌ها، شرکت‌های توشیبا، سامسونگ، سونی، ال‌جی و... نیز میلیارد ها دلار سرمایه‌گذاری کرده‌اند و همچنان در حال توسعه طرح‌های خود هستند. بنابراین، هر چند وضعیت ما به نحوی نیست که بتوانیم با آن رقابت کنیم، اما می‌توانیم از آن‌ها خیلی هم عقب نمانیم. اگر از

نوربلا

باتری سازان در دنیا به ظرفیت ۳۵۰۰ میلی آمپر ساعت هم رسیده‌اند و برای رسیدن به ظرفیت ۳۹۰۰ میلی آمپر نیز برنامه دو ساله دارند. این در حالی است که در ایران این ظرفیت روی ۲۲۰۰ مانده است. اگر می‌خواهیم ظرفیت باتری‌های تولید داخل را افزایش دهیم، باید ماشین‌آلات لازم برای این کار را با سرمایه‌گذاری خودروسازان وارد کنیم

همین امروز برای افزایش ظرفیت باتری‌ها برنامه‌ریزی کنیم و سرمایه‌گذاری انجام دهیم، می‌توانیم به ایده‌آل‌های جهانی برسانیم.

گاهی از برخی مسئولان و حتی خودروسازان شنیده می‌شود که اگر به کمک باتری سازان بیایند و سرمایه‌گذاری انجام دهند، باز باتری سازان داخلی توان تامین باتری مورد نیاز تولید انبوه آن‌ها را ندارند. نظر تان در این خصوص چیست؟

اگر می‌خواهیم ظرفیت باتری‌های تولید داخل را افزایش دهیم، باید ماشین‌آلات لازم را وارد کنیم. در آن صورت، این مشکل قابل رفع خواهد بود. در حال حاضر همان‌طور که اشاره کردم، باتری‌هایی که در ایران تولید می‌شود، انرژی مطلوب را ندارند. دو سوال در اینجا مطرح می‌شود، سوال اول این که آیا باتری‌های کنونی در دنیا جوابگوی نیاز خودروسازان هستند؟ جواب خیر است. سوال دوم این است که آیا آن چیزی که در دنیا تولید می‌شود و هنوز از پیشرفت کافی برخوردار نشده است را در حال حاضر می‌توانیم در ایران تولید کنیم؟ جواب این سوال گر چه خیر است، اما راه برای رسیدن به این هدف بسته نیست.

ظرفیت باتری‌های داخلی در مقایسه با خودروسازان خارجی چگونه است؟

بر اساس استاندارد بین‌المللی، ظرفیت باتری با استاندارد ۱۸۶۵۰ معرفی می‌شود. اما همان‌طور که گفته شد، باتری سازان در دنیا به ظرفیت ۳۵۰۰ میلی آمپر ساعت هم رسیده‌اند. این در حالی است که در ایران این ظرفیت روی ۲۲۰۰ مانده است. برنامه بعدی برای افزایش ظرفیت باتری در دنیا تولید باتری‌هایی با ۳۹۰۰ میلی آمپر ساعت است که در دو سال آینده به آن خواهند رسید. حال اگر خودروسازان سرمایه‌گذاری کنند و این ظرفیت را به سطح جهانی برسانند، به نفع خودروسازان هم خواهد بود. بنابراین برای بالا بردن ظرفیت باتری‌های داخلی تنها نیازمند سرمایه‌گذاری هستیم.

صادر کنندگانی که ارز خود را نیابورند، پاسخگو باشند

ایسنا: سازمان توسعه تجارت اعلام کرد «صادر کنندگان چهار ماه زمان دارند تا ارز حاصل از صادرات خود را به کشور بازگردانند.»

بر اساس اعلام این سازمان، پس از صدور پروانه صادراتی، صادر کنندگان در یک فرصت چهار ماهه باید ارز حاصل از صادرات خود را به کشور بازگردانند و در غیر این صورت بر اساس سیاست‌های اعلامی وزارت صمت و بانک مرکزی، باید پاسخگویی چرایی دیر کرد خود باشند. این سازمان همچنین اعلام کرد در صورتی که صادر کنندگان بتوانند طی سه ماهه ارز خود را به کشور بازگردانند، از ۱۰ درصد معافیت در بازگشت ارز برخوردار خواهند شد.

زمان آغاز سال تحصیلی ۱۵ شهریور ماه است

مهر: وزیر آموزش و پرورش گفت: «قطعا شروع سال تحصیلی ۱۵ شهریور ماه است اما اینکه سال تحصیلی را چگونه برگزار کنیم، بستگی به شرایط دارد. شرایطی که امروز نه وزارت بهداشت و نه هیچکس در هیچ جای دنیا نمی‌تواند آن را پیش بینی کند.»

محسن حاجی میرزایی افزود: «ما سه سناریو را طراحی کرده‌ایم و با هر وضعیتی که پیش بیاید این سناریوها را از ۱۵ شهریور پیاده می‌کنیم. یکی از این سناریوها این است که شرایط سفید باشد که تقریبا غیر محتمل‌ترین شرایط است اما اگر اتفاق بیفتد، در این صورت سال تحصیلی با حضور دانش آموزان در مدارس آغاز می‌شود.»

اختصاص ۶۰ هزار میلیارد ریال به دانشگاه‌های علوم پزشکی

ایرنا: معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه گفت: «به علت شیوع کرونا، صد درصد اعتبارات به حوزه بهداشت و درمان در کشور تخصیص پیدا کرد و به‌زودی ۶۰ هزار میلیارد ریال بین دانشگاه‌های علوم پزشکی کشور توزیع می‌شود.»

محمدباقر نوبخت تاکید کرد: «تخصیص صد درصد اعتبارات حوزه بهداشت و درمان کشور در حال انجام شد که به‌علت شیوع کرونا، درآمدهای دولت محقق نشد و کشور در رکود ناشی از این ویروس قرار داشت.» وی افزود: «۳۵ هزار میلیارد ریال اعتبار در ایام شیوع ویروس کرونا بین دانشگاه‌های علوم پزشکی کشور توزیع شد.»

جزیره قشم در تامین برق خود کفا می‌شود

ایسنا: مجری طرح نیروگاه‌های خصوصی شرکت برق حرارتی از خود کفایی جزیره قشم در تامین برق خبر داد و گفت: «تاکنون برق مستقر در جزیره قشم کمتر از نیاز این منطقه بود. با راه‌اندازی واحد اول نیروگاه قشم و رفع محدودیت تولید نیروگاه بخار بندرعباس که به‌زودی افتتاح می‌شود، این منطقه در تامین برق خود کفا خواهد شد.»

امیر دودایی‌نژاد اظهار کرد: «نیروگاه سیکل ترکیبی قشم توسط بخش خصوصی و در قالب برنامه پنجم توسعه به اجرا درآمده است.» وی ادامه داد: «امیدواریم با تحقق اهداف تعیین شده و توسعه زیرساخت‌های برق منطقه بتوانیم در توسعه اقتصادی نقش داشته باشیم.»



فعلا با کد CN180S شناخته می‌شود و رسماً نخستین دستگاه آن از خط تولید خارج شده است. گفته می‌شود این کراس اوور ساب کامپکت در ماه ژوئن رسماً رونمایی شده و به تدریج در بازارهای آمریکای جنوبی، مکزیک، خاور میانه و سایر بازارهای بین‌المللی عرضه خواهد شد. CN180S در ظاهر به جز لوگو و جلوپنجره تفاوت دیگری با باتوجون ۵۱۰ ندارد، اما مشخصات فنی آن هنوز اعلام نشده است. با این حال انتظار می‌رود به همان پیشرفته ۱.۵ لیتر چهار سیلندر باتوجون ۵۱۰ مجهز باشد که ۱۰۵ اسب بخار قدرت و ۱۲۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند.

باتوجون برندی متعلق به جوینت ونچر سایک-جنرال موتورز-وولینگ (SGMW) است که محصولات آن در بازار چین عرضه می‌شود؛ اما این جوینت ونچر قصد گسترش بازار باتوجون به خارج از چین را دارد و به همین دلیل تاکنون کراس اوور ۵۲۰ آن با نام شورولت کاپتیوا در کلمبیا و تایلند و با نام ام‌جی هگتور در هند عرضه شده است. حالا مقامات SGMW تأیید کرده‌اند که کراس اوور کوچک تر ۵۱۰ نیز به‌دومین محصول جهانی باتوجون تبدیل می‌شود. این خودرو که قرار است مثل برادر بزرگ تر خود با برند شورولت در بازارهای خارج از چین عرضه شود،



تلاش بائو جون برای حضور در بازار جهانی با برند شورولت

تاکید موقیمی بر قرارداد سه‌جانبه ایران خودرو، دانشگاه و سازندگان

جهاد دانشگاهی با ایران خودرو دست همکاری داد

تفاهم‌نامه ایران خودرو با بانک‌های تجارت و ملت می‌تواند پشتوانه سرمایه‌گذاری پروژه‌های مشترک با جهاد دانشگاهی باشد



خود را در اختیار دانشگاه گذاشته‌اند، نتایج مثبتی کسب شده است. پیش از این نیز ایران خودرو همکاری‌هایی را با جهاد دانشگاهی آغاز کرد، اما این ارتباط ثمره چندانی نداشت. اما در حال حاضر با حضور دکتر مقیمی این ارتباط سازمان یافت و جهاد دانشگاهی در حوزه‌های مختلف برای ارائه فناوری‌های مورد نیاز این شرکت وارد شده است. «حجم جلسات مشترک برای تبدیل کردن تفاهم به قرارداد بسیار زیاد و اعتقاد طرفین به همکاری است. ۱۵ محور اصلی مشخص شده است که می‌توانیم در آن همکاری‌های گسترده‌ای داشته باشیم.»

تبدیل سه محور همکاری‌ها به قرارداد اجرایی طبیعی بیان کرد: «امروز سه محور از این تعداد تبدیل به قرارداد اجرایی شده است و امیدواریم تا پایان شهر یورماه قراردادها را اجرایی را بر مبنای سایر محورها به امضا برسانیم.» وی با بیان این که صنعت خودرو همواره در حال تحول و پیشرفت است، تصریح کرد: «باید فناوری‌هایی که از سوی جهاد دانشگاهی ارائه می‌شود نیز متناسب با آن به‌روزرسانی شود.» رئیس جهاد دانشگاهی افزود: «هر جا که موفقیتی حاصل شده، نتیجه ریسک معقول مدیران صنعت کشور بوده است که با اعتماد به دانشگاه این ریسک را پذیرفته‌اند. جهاد دانشگاهی نیز باید مطابق تعهدات خود طبق قراردادها حرفه‌ای که منعقد می‌کند، پایبند باشد.» وی ادامه داد: «با توان مهندسی که در کشور وجود دارد، نه تنها نیاز فناوریانه داخلی را می‌توانیم تامین کنیم، بلکه با همکاری‌های مناسب، قادریم زمینه ورود به بازارهای بین‌المللی را فراهم کنیم.» وی در پایان، با اشاره به منابع تامین مالی برای سرمایه‌گذاری در اجرای قراردادها گفت: «در حوزه‌هایی که حجم سرمایه‌گذاری مورد نیاز بالا است، نیازمند حضور ایران خودرو و تعریف قراردادهای بلندمدت همکاری هستیم. بخشی از نیازمندی‌ها توسط منابع موجود جهاد دانشگاهی تامین خواهد شد و برای تامین بخش دیگر نیز طبق تفاهمات صورت گرفته ایران خودرو از طریق منابع بانکی برنامه‌ریزی خواهد شد. استفاده از ظرفیت‌های موجود در بازار سرمایه نیز در دستور کار قرار دارد.» بنابراین گزارش، سه محور تفاهم‌شده ایران خودرو در روز دهم اردیبهشت‌ماه با جهاد دانشگاهی شامل تولید کاتالیست، جوش لیزر خط بدنه ایکاپ و خودروهای متصل، به عقد قرارداد اجرایی منتهی شد و عقد قرارداد در سایر محورها نیز با سرعت بالا دنبال می‌شود.»

می‌توانیم مدل مناسبی برای همکاری را تدوین کنیم و در سال جهش تولید دستاوردهای مناسبی برای صنعت خودرو کشور رقم بزنیم.»

تعیین ۱۵ محور اصلی برای همکاری‌ها رئیس جهاد دانشگاهی نیز در این نشست، ضمن قدردانی از مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو برای حسن اعتماد به مجموعه جهاد دانشگاهی اظهار داشت: «این اعتماد را با ارائه کار خوب پاسخ خواهیم داد.» محمدرضا طیبی یکی از وظایف اصلی جهاد دانشگاهی را تولید فناوری‌های مورد نیاز صنایع کشور دانست و گفت: «شرکت ایران خودرو با توجه به اهمیت، گستردگی، حجم اشتغال کشور و نقش آن به‌عنوان خودرو ساز ملی همواره مورد توجه جهاد دانشگاهی است و این نهاد به دنبال برقراری ارتباط با آن بوده است تا بتواند در زمینه تولید فناوری‌های مورد نیاز این صنعت نقش آفرینی کند.»

وی خاطرنشان کرد: «هر جا مدیران صنعت که صاحب صنعت کشور هستند، به ما اعتماد کرده و تجارب ارزشمند



بنا بر تأکید مدیرعامل ایران خودرو، تفاهماتی باید تبدیل به قرارداد شوند که تمام ابعاد آن مشخص و امکان اجرایی شدن کامل آن برنامه‌ریزی شده باشد. همچنین تفاهمی که طبق نیازمندی‌ها بوده و نحوه سرمایه‌گذاری آن در بخش مالی و دانشی مشخص است، باید در اولویت قراردادی و اجرایی قرار گیرد



علیرضا جایتی

ajabeti@autoworld.ir

گروه صنعتی ایران خودرو مطابق با راهبرد داخلی‌سازی و توسعه ارتباط صنعت و دانشگاه، سه قرارداد همکاری با جهاد دانشگاهی را به امضا رساند. مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو در نشست انعقاد این قراردادها، با تأکید بر سه‌جانبه بودن قراردادها، اجرای آن سازندگان، سرمایه‌گذاران و بخش خصوصی دعوت کرد برای تسریع در اجرای قراردادها پای کار بیایند. فرشاد مقیمی افزود: «با این اقدام، علاوه بر این که شبکه تامین، دانش و فناوری جهاد دانشگاهی منتفع می‌شود، جهاد دانشگاهی نیز از سرمایه‌گذاری سازندگان منتفع خواهد برد.» وی بر حمایت ایران خودرو از سرمایه‌گذاری جهاد دانشگاهی تأکید کرد و گفت: «تفاهم‌نامه‌ای با بانک تجارت و ملت امضا کرده‌ایم که می‌تواند در سرمایه‌گذاری پروژه‌های مشترک با جهاد دانشگاهی مورد توجه باشد.»

برگزاری یک‌صد جلسه برای تنظیم قرارداد با جهاد دانشگاهی

مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو برگزاری یک‌صد جلسه ظرف دو ماه اخیر را برای تنظیم قرارداد اجرایی، اقدامی جهادی توصیف و تصریح کرد: «اجرایی شدن پروژه‌ها بهتر از گسترده کردن دامنه همکاری‌ها است.» وی در عین حال اظهار داشت: «ظرفیت‌های گسترده‌ای در ایران خودرو و جهاد دانشگاهی وجود دارد که می‌تواند به همکاری‌های راهبردی و ادامه‌دار بینجامد. بر این اساس، باید برنامه‌ها با سرعتی که آغاز شده است، ادامه یابد و مسائل به سرانجام خوبی برسد.» مقیمی افزود: «تفاهماتی باید تبدیل به قرارداد شوند که تمام ابعاد آن مشخص و امکان اجرایی شدن کامل آن برنامه‌ریزی شده باشد. همچنین تفاهمی که طبق نیازمندی‌ها بوده و نحوه سرمایه‌گذاری آن در بخش مالی و دانشی مشخص است، باید در اولویت قراردادی و اجرایی قرار گیرد.» وی بر کنترل و نظارت بر اجرای پروژه‌ها تأکید کرد و گفت: «باید انحرافات و مغایرت‌های پروژه‌ها شناسایی و با تعریف برنامه اجرایی، طبق برنامه زمان‌بندی به اجرا گذاشته شود.» مقیمی در پایان بر استفاده از ظرفیت‌های موجود در خودکفایی تولید در همکاری با دانشگاهیان تأکید و خاطرنشان کرد: «ما همدلی

پیگیری يك موضوع

Follow up



عزت‌الله اکبری

رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس

نرخ ارز مبنای افزایش قیمت خودرو نیست

دخالت دولت در مدیریت خودروسازی‌ها و میزان قرار دادن نرخ ارز به‌عنوان مبنای قیمت خودرو نادرست است. برای متعادل‌سازی قیمت خودرو باید این صنعت را به‌شکل دیگری مدیریت کرد و این امر نیازمند کمتر شدن حضور تصمیم‌گیران دولتی در شرکت‌های خودروسازی است. در ادامه عزت‌الله اکبری، رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس با ارائه راهکار در خصوص متعادل‌سازی قیمت خودرو در بازار و ارتقای کیفیت محصولات خودرو سازان نظرات خود را ابراز می‌دارد.

به‌نظر شما بزرگ‌ترین مشکل پیش روی صنعت خودرو چیست؟

متأسفانه خودرو سازان به‌حیات خلوت دولت تبدیل شده‌اند و دولت به‌رغم برخورداری از تنها کمتر از ۱۵ درصد از سهام خودرو سازان در عزل و نصب مدیران دخالت می‌کند و به‌طور کامل مدیریت این شرکت‌ها را در اختیار گرفته است. در این حال ساختار نادرست خودرو سازی‌ها منشأ بروز بسیاری از مشکلات و انتقادهای وارد بر این صنعت است.

راهکار پیشنهادی شما برای خروج از این بست پیش روی خودرو سازان چیست؟

داخلی‌سازی تمام قطعات، عدم دخالت دولت در عزل و نصب مدیران خودرو سازی، ایجاد فضای رقابتی به‌شکل منطقی در داخل کشور و همچنین حرکت در راستای حضور در بازار جهانی علاوه بر اینکه موجب ارتقای بیشتر کیفیت می‌شود، از افزایش روزانه قیمت خودرو نیز جلوگیری می‌کند.

برای قیمت‌گذاری محصولات خودرو سازان چه مبنایی را می‌توان در نظر گرفت؟

در حال حاضر قیمت خودرو در بازار هیچ مبنایی ندارد و افزایش نرخ ارز نیز غیر منطقی و غیر عادی است و با هیچ‌یک از محاسبات اقتصادی همخوانی ندارد. در واقع میزان وابستگی اقتصاد، صنعت و تولید به ارز باید تعیین‌کننده قیمت خودرو باشد؛ در حالی که امروز رشد نرخ ارز به‌ر میزان به‌شکل مستقیم باعث افزایش قیمت انواع کالا از جمله خودرو می‌شود. با این تفاسیل شرایط فعلی خودرو سازی کشور، محصول مجموعه اتفاقاتی است که از اصول درستی پیروی نمی‌کند و آن هم ناشی از سیاست‌های نادرست دولت است.

نگاه View



امیرالله امینی

استاد اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی

تحول صنعت خودرو در گرو عرضه محصولات در بورس کالا

باید واقعیت را بپذیریم و طی دو سال گذشته که با هدف کنترل قیمت خودرو روند قیمت‌گذاری را تشدید کردیم، مصرف‌کنندگان از افزایش مداوم قیمت‌ها در بازار گل‌مند بودند. تولیدکنندگان نیز به‌سهم خود از نرخ‌ها نارضایتی‌اند و از سوی دیگر شرایط برای تنوع محصولات و افزایش کیفیت مهیا نشده است؛ بنابراین باید نسخه درمان این صنعت تغییر کند و آن عرضه خودرو در بورس کالا است.

امروز خودرو سازان می‌گویند با توجه به قیمت‌گذاری دستوری، آن‌ها به‌طور متوسط هر دستگاه خودرو را با زبان ۵ میلیون تومانی تولید می‌کنند و به‌همین خاطر اگر چنین وضعیتی طی سال‌های آینده نیز ادامه یابد، به‌طور قطع خودرو سازان برای خروج از زیانده‌ی مجدد باید دوباره طی ۵ ساله آینده از محل تجدید ارزیابی دارایی‌ها سرمایه‌های خود را افزایش دهند. این در حالی است که خودرو سازان خودرو را با قیمت در کارخانه تحویل می‌دهند؛ اما این محصول به‌دست مصرف‌کننده واقعی نمی‌رسد و آن‌ها مجبورند این محصول را به‌قیمت بازار آزاد تهیه کنند.

قیمت‌گذاری خودرو بر اساس مکانیسم عرضه و تقاضا، بهترین نسخه برای درمان بازارهای کالایی ماست؛ تا هم به‌واسطه عرضه کالا، قیمت واقعی کشف شود و هم شفافیت بر اقتصاد کشور حاکم باشد.

قیمت‌گذاری دستوری به‌عنوان یکی از مشکلات حاکم بر اقتصاد مسا چیزی جز فساد و رانت به‌همراه نخواهد داشت و همواره شاهد نمود عینی این موضوع در بازار خودرو و دادگاه‌هایی بوده‌ایم که در این زمینه بر گزار شده است. بنابراین با عرضه خودرو در بورس کالا، معاملات آن شفاف خواهد شد و از فساد و رانت در این بازار خبری نخواهد بود.

همچنین در چنین فضایی دولت می‌تواند به‌خوبی به‌سازار خودرو را رصد کند و به‌سودجویان و دلالان اجازه سوءاستفاده ندهد. البته موضوع مهم آن است که به‌هیچ‌عنوان نباید دولت در قیمت‌های تابلو بورس دخالت کند و باید بر اساس رسالت بورس کالا، اجازه کشف قیمت را بدهد. قدر مسلم کشف قیمت در بورس کالا باید بر اساس مکانیسم بازار و میزان عرضه و تقاضا باشد و امکان تقویت سمت عرضه به‌شکل شفاف نیز برای دولت و برای تنظیم‌بهر بازار فراهم شود.

با این تفاسیل بهای خودرو بر اساس میزان عرضه و تقاضا واقعی خواهد شد و کمتر از قیمت‌هایی خواهد بود که امروز مصرف‌کننده واقعی در بازار آزاد با آن مواجه می‌شود.

بنابراین ورود خودرو به‌بورس از هر لحاظ هم به‌نفع خودرو ساز خواهد بود و هم به‌نفع خریدار.

زاپاس

Spare Tire

«سایا» میزبان شرکت‌های دانش‌بنیان



سازه گستر (کیلومتر ۹ جاده مخصوص تهران) بر پا کرد تا هر مجموعه‌ای که تمایل داشته باشد بتواند پس از بازدید و مذاکره با مسئولان این بخش، برای تولید قطعات یا همکاری مشترک اقدام کند. همچنین یکی از اتفاق‌های مثبتی که از سال گذشته در صنعت خودرو شکل گرفت، ایجاد میز تخصصی تعمیق ساخت داخل است.

بومی‌سازی فناوری‌های پیشرفته خودرویی حمایت و در راستای بهره‌برداری از آن سرمایه‌گذاری می‌کند. سایا برای آنکه استفاده از ظرفیت دانش‌بنیان‌ها، نخبان دانشگاهی و قطعه‌سازان داخلی در تولید قطعات پیشرفته خودرو عملیاتی شود، در نخستین گام و در راستای پوشش ملی داخلی‌سازی قطعات خودرو، از سال گذشته نمایشگاه دائمی قطعات بومی‌سازی‌شده را در شرکت

دانش‌بنیان و صنعت‌گران را به سمت تولید قطعات پیشرفته خودرویی سوق دهد تا در پی آن مضل عدم تجاری‌سازی برخی خودروها به‌علت نبود قطعه در قالب همکاری‌های مشترک جبران و تولید خودروهای جدید آغاز شود. سایا به‌صورت رسمی از سال گذشته اعلام کرده است از هر گونه پژوهش، طرح علمی و مطالعاتی یا ایده قابل اجرا در زمینه طراحی، کاربری و ساخت قطعات با محور

همکاری با مجموعه‌های دانش‌بنیان و استفاده از توان علمی نخبان دانشگاهی در راستای تحقق اقتصاد مقاومتی و تبدیل تحریم به فرصت است. بر این اساس گروه خودرو سازی سایا از تمام شرکت‌های دانش‌بنیان و صنعتی کشور دعوت کرده است طرح‌ها و ایده‌های خود را به این مجموعه ارائه کنند تا تولیدات مشترک بر پایه علم روز شکل بگیرد. گروه سایا طی این مدت تلاش کرده است شرکت‌های



سرایت مشکل فولکس واگن کلف به اشکودا و کتاویا



«قطعا فولکس واگن کلف و اشکودا و کتاویا خودروهای بسیار مهمی برای این گروه خودرو سازی هستند. این دو خودرو همه ساله در رده های بالای جدال فروش حضور دارند، بنابراین حتی کوچک ترین مشکل در این خودرو های جمع و جور می تواند تاثیر چشمگیری بر فروش گروه فولکس داشته باشد. حال این روز ها این غول خودرو سازی با مشکلات نرم افزاری دست به گریبان است که نخستین قربانی آن کلف و توقف عرضه بوده و حالا نوبت به برادر دیگر این خودرو

یعنی اشکودا و کتاویا رسیده است. به نظر می رسد مشکلی در قطعات ارتباط آنالین این خودرو های استفاده کننده از پلتفرم MQBEVO به ویژه عملکرد تماس اضطراری آن ها وجود دارد. سخنگوی اشکودا گفت این کمپانی همان اقدامات برند فولکس واگن را در باره این خودرو اتخاذ می کند. باید گفت آلودی وسنات نیز در حال بررسی این مشکل هستند که آ یا A3 و لنون نیز چنین مشکلاتی دارند یا خیر.

یک مساله؛ يك پیشنهاد Suggestion

کنترل قیمت ها در بازار، بارفع ممنوعیت واردات خودرو

با ایجاد زیر ساخت های مناسب، نقدینگی سرگردان موجود در کشور راه سمت تولید هدایت کند در غیر این صورت سیل این اعتبارات موجب نابودی بیشتر بازار سکه، ارز، خودرو و مسکن خواهد شد. لزوم ایجاد سازو کار مناسب برای واردات خودرو به منظور ایجاد رقابت پذیری در بازار خودرو کاملا حس می شود. با تصمیم گیری به موقع و ایجاد سازو کار مناسب در حوزه واردات ضمن اینکه زمینه امکان رقابت پذیری در بازار خودرو فراهم می شود بلکه این جریان بر قیمت ها و رشد کمی و کیفی تولیدات داخلی نیز تاثیر چشمگیری خواهد داشت.

سرمایه شده اند اما به دلیل نقدشوندگی بالا، صنعت خودرو همچنان جذابیت خاصی دارد. این مورد به گسترش هر چه بیشتر دلالتی در بازار خودرو دامن می زند. نقدینگی بالای جامعه و کاهش روزانه ارزش پول ملی باعث شده است مردم برای حفظ سرمایه های خود به بازار هایی ورود کنند که اصولا غیر مولد و تورمزا هستند.

یک پیشنهاد

حذف واسطه ها موجب واقعی شدن قیمت های می شود. دولت باید



الوردی دهقانی

عضو کمیسیون صنایع مجلس

یک مساله

وضعیت اقتصادی کشور در ماه های اخیر باعث شده است بسیاری از افراد نسبت به خرید خودرو و سرمایه گذاری از این طریق اقدام کنند. هر چند طی این مدت بسیاری نیز جذب بازار

ارزش کل بازار سهام گروه خودرویی از مرز ۴۷۰ هزار میلیارد تومان گذشت

رکور د شکنی جاده مخصوصی ها در بورس



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«در دادوستدهای روز سه شنبه بازار سهام، نمادهای لیدر خودرویی باز هم روند رو به رشدی را طی کردند، به طوری که نمادهای ایران خودرو، سایپا، نیرومحرکه، قطعات اتومبیل ایران، زامیاد، مهر کام پارس، سرمایه گذاری رنا، ایران خودرو دیزل، ایرکا پارت صنعت، کرمان خودرو، سایپا دیزل و سازه پویس مثبت شدند و در مقابل نمادهای آهنگری تراکتور سازی ایران، رینگ سازی مشهد، محور سازان ایران خودرو، فنر سازی خاور، موتور سازان

سهام بزرگ بازار به خصوص سهام شرکت های حاضر در صندوق های ETF دولت بوده، این در حالی است که منابع مالی قابل توجه توسط سرمایه گذارانی به بازار سرمایه وارد شده است که یا در گذشته تجربه حضور در بازار سرمایه را نداشته اند، یا بخش کمی از پس انداز آن ها در بورس سرمایه گذاری شده است. بنابراین با مدل رفتاری این سرمایه گذاران نمی توان آینده بازار را پیش بینی کرد.

«سمت وسوی نقدینگی وارد شده به بازار به نظر می رسد همچنان جریان ورود نقدینگی بازار به سمت صنایع خودرویی، پتروشیمی، پالایشی، مس، فولاد و بانک ها باشد؛ طی دوماه گذشته عمده رشد بازار مربوط به این صنایع بوده و بخش قابل توجهی از معاملات روزانه هم به این صنایع اختصاص داده شده است.

تراکتور سازی ایران، لت ترمز ایران، چرخشگر، بهمن دیزل و تولید محور خودرو منفی شدند. همچنین روز گذشته در گروه خودرویی طی ۱۴۴ هزار نوبت معاملاتی، ۷۵۹ میلیون سهم به ارزش ۱۹۵ میلیارد تومان مورد دادوستد قرار گرفت و ارزش کل بازار گروه خودرویی تا پایان معاملات روز گذشته بالغ بر ۴۷۱ هزار میلیارد تومان شد. روز سه شنبه شاخص کل بازار نیز با افزایش بیش از ۲۲ هزار واحدی در تراز یک میلیون و ۸۴۴ هزار واحدی قرار گرفت.

«افزایش چشمگیر معاملات در ۱۰ شرکت اصلی در یک هفته اخیر با افزایش چشمگیر معاملات در ۱۰ شرکت اصلی بازار از جمله ایران خودرو و سایپا همراه بودیم که دلیل آن ناشی از گرانش مردم به سمت خرید

تلگرام Telegram

بازار خودرو چگونه با قرعه کشی به ثبات می رسد؟

برگزاری قرعه کشی برای فروش خودرو در حالی در فصل نخست سال جاری برگزار شد که بسیاری نسبت به موفقیت آن شک داشتند. این در شرایطی است که هیچ برنامه منظمی برای عرضه خودرو در حال حاضر وجود ندارد و دور بعدی قرعه کشی خودرو مشخص نیست.

مصطفی مصری پور، کارشناس اقتصادی:

اصولا انجام قرعه کشی برای فروش خودرو به لحاظ اقتصادی کار صحیحی نیست و نشان از بیماری و مشکل جدی در اقتصاد و البته سرایت این مشکل به صنعت خودرو دارد. اما نکته مهم دیگر بی نظم بودن عرضه خودرو حتی به این شکل غیر اقتصادی است.



رضا نجوی، خبرنگار اقتصادی:

عرضه خودرو با قرعه کشی باید به صورت منظم باشد، به عنوان مثال اواسط هر فصل انجام شود. این کار به لحاظ روانی جو مثبتی را در بازار خودرو ایجاد می کند. اما شاهد هستیم خبری از قیمت گذاری جدید نیست و قرعه کشی جدیدی انجام نخواهد شد. این بی برنامه گی بازار خودرو را آسیب پذیر تر می کند.



محسن نعمتی، خبرنگار اقتصادی:

بازار خودرو در صورتی می تواند به ثبات برسد که مشتری از عرضه خودرو مطمئن باشد. عرضه تعداد مشخص خودرو به صورت فصلی یا ماهانه و همچنین عرضه خودرو در بورس کالا به صورت هفتگی می تواند بر بازار خودرو تاثیر گذار باشد.



Message

ویژه ها

دوره پیشنهادی برای تعیین قیمت خودرو

«محمد رضا نجفی منش، رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازان با اشاره به اینکه سال هاست قیمت گذاری دستوری باعث شده خودرو سازان و قطعه سازان محصولات را با ضرر و زیان تولید کنند، گفت: «پیشنهاد ما همواره تعیین قیمت خودرو در حاشیه بازار است. در چنین شرایطی می توان



با عرضه خودرو در بورس کالا قیمت را بر اساس میزان عرضه و تقاضا تعیین کرد که صد درصد به نفع خودرو سازان و قطعه سازان و حتی مصرف کنندگان خواهد بود. در گذشته خودرو سازان در چند نوبت محصولات را در بورس کالا عرضه کرده اند که آن عرضه ها با موفقیت همراه بوده است.»

دیگه چه خبر؟

امروز؛ برگزاری مناقصه فروش سهام ایران خودرو در بانک پارسیان



ایران خودرو (۱۰۲ درصد)، گسوا (۰.۲۱ درصد)، نمایندگی بیمه فردا (۰.۰۴ درصد) و مهندسی بازرگانی ارزش آفرینان نوین آرا (۰.۲ درصد) و تعداد سهام قابل واگذاری ۱۳ میلیارد و ۲۸۵ میلیون و ۱۳۱ هزار و ۶۵۳ به قیمت پایه ۵۹۶ تومان است.

«امروز ایران خودرو و ۸.۵ درصد سهام بانک پارسیان را به مزایده می گذارد. این سهام متعلق به شرکت گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو (۷۰.۰۳ درصد)، شرکت های تحقیق، طراحی و تولید موتور

اینفوگرافشی Infography

پرفروش ترین برندهای بازار انگلستان طی نیمه نخست سال ۲۰۲۰



عددگرافشی Numeral Graphy



«فروش خودرو در بازار انگلستان طی ۶ ماه از سال ۲۰۲۰ با کاهش ۴۸ درصدی به ۶۵۲ هزار دستگاه خودرو رسیده است.



نسخه‌های فیس لیفت شده اخیر مینی اعمال شده است. مهم‌ترین تغییر را می‌توان در سپر جلو و جلوپنجره بزرگ‌تر برای این خودرو مشاهده کرد که حالا شباهت بیشتری به کوپر اس پلاگین-هیبرید پیدا کرده است. این در حالی است که کوپر اس‌ای در واقع نیازی به جلوپنجره ندارد و به احتمال زیاد در زمان عرضه در بچه‌های آن بسته خواهد شد. هنوز معلوم نیست یا این به‌روزرسانی، شاهد تغییراتی نیز در پیشراانه استفاده شده در این خودرو برقی خواهیم بود یا خیر.

نخستین محصول تولید انبوه و تمام‌برقی مینی را می‌توان کوپر اس‌ای دانست که قرار است از ماه مارس سال جاری عرضه شود؛ اما جالب اینجاست که از همین حالا مینی برای عرضه ظاهر دیگری از این محصول برنامه‌ریزی می‌کند. تصویربرداری‌هایی که بیشتر وقت خود را صرف شکار خودروهای مخصوص تست جاده‌ای می‌کنند، به‌تازگی نسخه‌ای را با پوشش کامل از نمونه‌های پرتو تایپ کوپر اس‌ای دیده‌اند که برخی تغییرات در آن مشاهده می‌شود؛ تغییراتی که براساس



کوپر SE، نخستین محصول برقی مینی که فیس لیفت می‌شود

01 مک‌لارن همچنان نیاز به وام بیشتری دارد

باوجود اینکه در ماه گذشته میلادی مک‌لارن توانست وام ۱۵۰ میلیون پوندی (معادل ۱۹۰ میلیون دلار) دریافت کند اما این اسپرت‌ساز بریتانیایی همچنان دید مثبتی نسبت به آمار سال ۲۰۲۰ ندارد و احتمال اینکه آن‌ها نتایج مالی بدی را برای کل سال جاری ثبت کنند، بالاست. عمده درآمد این سوپر کارساز از فروش محصولات سطح بالاست و در شرایط فعلی تقاضا برای این نوع خودروها به‌شدت تحت تأثیر کرونا قرار گرفته است. بنابراین آن‌ها به دنبال مسیری برای فروش سهام بخشی از مجموعه خود هستند که به‌شکرت در مسابقات اتومبیل‌رانی تعلق دارد. مک‌لارن در ماه مارس اقدام به افزایش ارزش سهام عمومی خود تا ۳۰۰ پوند (معادل ۳۷۸ دلار) کرد. البته این تصمیم از چندسال پیش و طی یک برنامه پنج‌ساله تدوین شده بود و نخستین مرحله از آن طی سه‌ماه نخست سال جاری اجرا شد و در پی آن حجم تولید این برند کاهش یافت. همچنین آن‌ها تعداد محصولات عرضه‌شده در هر نمایندگی را نیز کاهش داده‌اند.



02 جیب به دنبال پاسخ مناسب برای فورد برانکو است

جیب به‌تازگی تصاویر اولیه از نسخه جدیدی از شاسی‌بلند رانگل یا وانت گلا دیاتور را منتشر کرده که از موتور هشت‌سیلندر معروف همی استفاده می‌کند. براساس این تصویر که اخیراً در شبکه‌های مجازی منتشر شده است، نمای جلویی رانگل نیز دستخوش تغییراتی شده که تغییر در ظاهر کلی این خودرو را به همراه دارد. این تغییرات حتی به کاپوت این خودرو نیز رسیده؛ جایی که براساس تصاویر منتشر شده عبارت ۳۹۲ روی آن درج شده است.

رقمی که می‌تواند تنها بیانگر یک چیز باشد و آن هم استفاده از پیشراانه ۳۹۲ اینج‌مکعبی همی است که معادل ۶۴ لیتر در واحد SI می‌شود. اگر جیب از چنین پیشراانه‌ای استفاده کند، می‌توان انتظار خروج ۴۷۵ اسب‌بخار قدرت و ۶۳۷ نیوتون متر گشتاور را از این خودرو داشت؛ رقمی که تا به حال در محصولات مخصوص آفرود جیب نیز استفاده نشده است. به هر حال زمان در نظر گرفته‌شده برای رونمایی از این محصول شباهت زیادی با فورد برانکو دارد.



03 کیا کابین سدونا-کارنیوا جدید را نمایش داد

کیا در حال نشر اطلاعات بیشتر در مورد محصولات جدیدی است که تغییرات عمیقی داشته‌اند و در این بین نوبت به کابین مینیون به‌روزرسانی‌شده سدونا-کارنیوا رسیده است. تصویر این کابین نیز پس از انتشار تصاویری از نمای خارجی این خودرو منتشر شده است. همچون طراحی بدنه، طراحی کابین نیز باز تقای مثبتی نسبت به نسل قبلی این خودرو و حتی رقبای فعلی آن مواجه شده است. مهم‌ترین تغییر استفاده از صفحه‌نمایش ۱۲.۳ اینچی است که برای هر چهار سرنشین قابل مشاهده است و امکان استفاده از آن برای مسیریابی نیز فراهم شده است. همچنین برای راننده نیز صفحه‌نمایش ۱۲.۳ اینچی دیگری در نظر گرفته شده است. صفحه‌نمایش مرکزی قابلیت کنترل سیستم تهویه مطبوع و هر چیز دیگری را با وجود باز خورد های فیزیکی حین لمس دارد. همچنین روی این مدل دایره چرخنده‌ای برای تغییر حالت گیربکس تعبیه شده است که می‌تواند حس لوکس بودن را به میزان چشمگیری به مخاطب القا کند.



04 نسخه هلکت از دوج دورانگو تنها ۶ ماه تولید می‌شود

هفته گذشته گروه فیات-کرایسلر از سری جدید محصولات تقویت‌شده خود رونمایی کرد و در این میان خودرویی که بیشتر از سایر مدل‌ها نظرات را به خود جلب کرد، نسخه اس‌آرتی هلکت از شاسی‌بلند دورانگو بود. این خودرو از پیشراانه ۶.۲ لیتر سوپرشارژر هشت‌سیلندر وی شکلی استفاده می‌کند که توان تولید و انتقال ۷۱۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۷۴ نیوتون متر گشتاور را به گیربکس هشت‌سرعت اتومات دارد. دوج مدعی است این نسخه خاص از دورانگو طی ۳۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست می‌یابد و نهایت سرعت این شاسی‌بلند ۲۹۰ کیلومتر بر ساعت است. اما نکته‌ای که به‌تازگی درباره این خودرو از زبان تیم کنیسکی، مدیر خودروهای الفارو و مئو و مسئول محصولات سواری دوج، اس‌آرتی، کرایسلر و فیات مطرح شده و جالب به نظر می‌رسد این است که کل زمان در نظر گرفته‌شده برای تولید و تحویل تمام نسخه‌ها ۶ ماه است.



05 آپشن‌های بیشتر برای هیوندای پالسیسید

شاسی‌بلند فول‌سایز کره‌ای با عرضه برادر بزرگ‌ترش به بازار جهانی در سایه قرار گرفت. در واقع کیا تلوید توانست توجه بیشتری را به خود جلب کند. اما این روند تا ابد ادامه نخواهد داشت و قرار است پالسیسید در تیپ کالیگرافی (Calligraphy) ویژگی‌های خاصی را ارائه کند. در نمای خارجی نیز کالیگرافی در بخش جلوپنجره و طراحی رینگ‌های ۲۰ اینچی متفاوت از سایر مدل‌هاست. همچنین این کراس‌اور با چراغ‌های خاصی که به عنوان چراغ سوم ترمز عمل می‌کنند، دیده شده است. البته عمده تغییرات در داخل کابین رخ داده که از چرم خاصی استفاده شده و حتی روی فرمان هم پوشش خاصی قرار گرفته است. این نسخه به عنوان بالاترین سطح از پالسیسید از پیشراانه ۳.۸ لیتری شش‌سیلندر وی شکل با توان خروجی ۲۹۱ اسب‌بخار و ۳۵۵ نیوتون متر گشتاور عرضه می‌شود که این مجموعه به گیربکس هشت‌سرعت اتومات و سیستم چهار چرخ محرک متصل است.



06 به‌روزرسانی آئودی ای-ترون و ای-ترون اسپرت

آئودی اعلام کرده است برخی اصلاحات را برای دو شاسی‌بلند برقی خود در نظر گرفته و پس از اعمال این تغییرات، قیمت این خودرو در بازار بریتانیا برابر با ۶۰ هزار پوند در نظر گرفته شده است. این تغییرات بیشتر شامل لیست تجهیزاتی است که روی ای-ترون ۵۰ کوآرتو و ۱۵۵d اعمال می‌شود. این دو خودرو قرار است در ۵ تیپ شامل تکنیک، اسپرت، اس‌لاین، نسخه‌های جدید سری مشکی‌نشان و ورسپرنگ (Vorsprung) تولید شوند. در این به‌روزرسانی آئودی سعی کرده است از سومین نسل سیستم‌های مولتی‌مدیا آئودی بهره برد تا قابلیت‌های بیشتری را ارائه کند. در نسخه ورسپرنگ که قرار است به عنوان مجهزترین تیپ معرفی شود، از لحاظ ظاهری نیز شاهد استفاده از چراغ‌های LED ماتریکسی دیجیتال هستیم. همچنین تمام مدل‌ها از کیت‌های شخصی‌سازی جالبی برخوردارند؛ از جمله طراحی رینگ استفاده‌شده برای این خودرو با ابعاد ۲۰ اینچ که حالا حق انتخاب بیشتری برای آن‌ها وجود دارد.



07 شتاب‌گیری عجیب لوتوس اویجا

قرار است تا پایان سال جاری میلادی مشتری‌های نخستین محصول تمام‌برقی لوتوس بتوانند این خودرو عملکردی را از نزدیک تماشا کنند. این خودرو قرار است در رده ابر خودروهای برقی همچون تسلا رودستر، ریماک سی-تو، پنین‌فارینا باتیستا و سایر مدل‌های این چنینی باشی. اما طراحان لوتوس درباره این خودرو وعده عجیبی داده‌اند مبنی بر اینکه شتاب این خودرو حتی از تسلا هم بیش‌تر است؛ به نحوی که برای رسیدن به سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت به کمتر از ۶ ثانیه زمان نیاز دارد. البته توجه داشته باشید بوگاتی شیرون پوراسپرت برای رسیدن به سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت در حالی که ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت سرعت دارد، به ۶.۵ ثانیه زمان احتیاج دارد. طراحان اویجا مدعی‌اند محصول الکتریکی آن‌ها این عملیات را با رکوردی کمتر از نصف شیرون انجام می‌دهد. به نظر می‌رسد با حضور این خودرو در بازار کار بسیاری از مدعیان رکوردشکنی سخت خواهد شد و البته لوتوس می‌تواند مدعی باز کردن دروازه جدیدی برای خودروهای خیابانی باشد.



08 نیو به دنبال لوکس‌سازی سواری‌های برقی در چین است

مدیرعامل استارت‌آپ برقی نیو (Nio) در تازه‌ترین اظهارات خود بیان کرده که آن‌ها به دنبال نوعی نوآوری هستند که بتواند سطح تجربه خودروهای برقی را یک‌پله ارتقا دهد. به همین دلیل تعداد زیادی از کارشناسان این برند را تسلا چینی می‌دانند. اما اگر نگاهی به جریانات داخلی این دو شرکت بیندازید، اختلاف‌های زیادی بین آن‌ها وجود دارد. از یک سو تسلا مصمم است در صنعت خودرو کشفیات جدیدی داشته باشد که این امر حتی می‌تواند منجر به تحولات زیادی برای سایر خودروسازان شود و از سوی دیگر نیو صرفاً در تلاش است تغییرات گسترده‌ای را برای اهالی این صنعت در منطقه خود به‌ارمغان آورد. در واقع این رویکرد باعث شده است نیو در بین شرکت‌های استارت‌آپ چینی متمایز باشد و البته این برند صرفاً در صنعت خودرو معتبر خواهد بود. در همین راستا استفاده از سیستم تعلیق بادی در شاسی‌بلند این برند و در نظر گرفتن مشخصات فنی شاخص در محصولات نیو سبب شده است به این‌هاور برسیم که نیو کماکان در حلقه خودروسازان برتر قرار دارد.





احتمال عرضه کراس اوور کوچک تر توسط لکسوس



«در حال حاضر ارزان ترین راه برای دستیابی به شاسی بلندهای لکسوس: UX با قیمت پایه ۲۲۳۰۰ دلاری است؛ اما احتمالاً این موضوع تغییر خواهد کرد زیرا برخی رسانه‌ها می‌گویند این خودرو ساز ژاپنی در حال برنامه‌ریزی برای تولید مدل کوچک‌تر با نام BX است. این خودرو احتمالاً مرزهای خودرو با پایه لکسوس را جابه‌جا خواهد کرد و البته تأثیر منفی بر محصولات توپوتا با ابعاد مشابه نخواهد داشت. صحبت از توپوتا شد و باید گفت BX طبق شنیده‌ها بر پایه خودرو جدید باریس کراس شکل خواهد گرفت.

UX بزرگ‌تر و با خودروهایی همچون بامو X1 و مرسدس بنز GLA رقابت می‌کند و این خودروها از ابعاد جمع‌وجور برخوردار هستند؛ بنابراین لکسوس BX جدید می‌تواند محصولی با نشان جذاب و البته قیمتی دوستدار جیب خریدار باشد. آیا این خودرو وارد آمریکا خواهد شد؟ احتمالاً این کار ضعیف است زیرا خودروهای جمع‌وجور بیشتری در بازارهای آسیایی و اروپایی محبوب هستند. البته مطمئن نیستیم مشتری‌ان به چنین خودرو کوچکی از لکسوس روی خوش نشان دهند؛ اما اگر قرار بر انتخاب بین باریس کراس و BX باشد قطعاً انتخاب افراد لکسوس خواهد بود.

برقی EV

کاهش قیمت ۳ هزار دلاری تسلا مدل Y کمی پس از آغاز عرضه



«تسلا که یکی از خبرسازترین خودرو سازان چندوقت اخیر بوده، به تازگی پس از آغاز عرضه محصول جدید خود یعنی مدل Y، اقدام به کاهش قیمت ۳ هزار دلاری قیمت این خودرو الکتریکی در بازار آمریکا کرده

است. در حال حاضر دو نسخه از تسلا مدل Y عرضه می‌شود که یکی از نوع برد بلند و دیگری از نوع پر فورمنس است. به لطف این کاهش قیمت، مدل Y برد بلند هم اکنون با قیمت ۴۹ هزار و ۹۹۰ دلاری در دسترس است. پیش از این نیز تسلا در ماه می قیمت مدل S و X برد بلند را ۵ هزار دلار کاهش داد و از ۷۹ هزار و ۹۹۰ به ۷۴ هزار و ۹۹۰ دلار رساند. به طور مشابه قیمت نسخه‌های پر فورمنس این دو خودرو نیز ۵ هزار دلار کمتر شد. تمام مدل‌های تسلا مدل ۳ با کاهش قیمت ۲ هزار دلاری عرضه شده‌اند.

گفته می‌شود برخی تنظیمات نیز در نسخه پرچم‌دار تسلا مدل Y پر فورمنس انجام شده است. برای این اساس به روزرسانی این پکیج هم اکنون به صورت استاندارد در نسخه‌های مدل Y پر فورمنس وجود دارد. قیمت این خودرو از ۵۹ هزار و ۹۹۰ دلار شروع می‌شود.

کره‌ای Korean

انتشار تصاویر کابین نسل جدید کیا کارنیوال مدل ۲۰۲۱



پس از گذشت حدوداً سه هفته از معرفی نسل جدید کیا سدونا یا همان کارنیوال، اکنون زمان آن رسیده است تا با فضای داخل کابین این مینی‌ون جدید کره‌ای بیشتر آشنا شویم. طبق تصاویر رسمی منتشر شده، فضای

کابین مانند بیرون دستخوش تغییرات اساسی شده است. به طور کلی طراحی این بخش تغییر یافته و به روزرسانی‌های وسیعی به خود دیده که مهم‌ترین آن پشت‌آمبرهای دیجیتالی ۱۲.۳ اینچی با صفحه لمسی سیستم اطلاعات مرکزی با همان ابعاد است. بخش پایینی کنسول مرکزی نیز دارای برخی کنترل‌های لمسی برای تنظیمات سیستم تهویه مطبوع است. با افزایش ۳۰ میلی‌متری فاصله بین محوری و بهیود ۱۰ میلی‌متری پهنای بدنه نسبت به نسل پیشین کابین از نظر فضا جادارتر، طول کلی خودرو نیز ۴۰ میلی‌متر بیشتر شده و اورهنگ عقب نیز ۳۰ میلی‌متر طولی‌تر از قبل است. این خودرو از صندلی‌های کاپیتانی تا شونده با استراحتگاه‌های دست و پا برای سر نشینان ردیف دوم سود می‌برد. جزئیات مربوط به قوای محرکه در هفته‌های آینده و پیش از عرضه سدونا/کارنیوال جدید در سه ماهه سوم امسال منتشر خواهد شد.

تیونینگ Tuning

«زایروس LP1200» نسخه جذاب لامبورگینی اوراکان

«لامبورگینی اوراکان بدون شک یکی از جذاب‌ترین سوپراسپرت‌هایی است که طی چند سال گذشته نظر بسیاری از کارشناسان و مخاطبان را به خود جلب کرد.

این سوپراسپرت ساز ایتالیایی تاکنون چند نسخه متفاوت از آن را به بازار عرضه کرده که شاخص‌ترین آن‌ها پر فورمنته با عملکرد مثال‌زدنی است. اما اگر این نسخه نتواند نظر برخی علاقه‌مندان سخت‌پسند را به خود جلب کند، کمپانی تیونینگ زایروس با معرفی پکیج ارتقای، از پس خواسته آن‌ها برخاسته است.



این محصول که با نام LP1200 شناخته می‌شود، سوپراسپرتی پیست‌محور بوده که حاصل تجارب سال‌ها حضور در مسابقات سطح بالاست. این شرکت در مسابقات قهرمانی GT اوراکان سوپر ترافو نرو حضور داشته و از تجارب موتوراسپرت خود برای تولید این اوراکان جاده‌ای استفاده کرده، زایروس به دنبال تولید ۲۴ دستگاه از این هیولای خطرناک است و ۱۲ دستگاه از آن‌ها فقط مختص پیست خواهند بود.

تمام مدل‌ها به پیش‌ران ۱۰ سیلندر ۵.۲ لیتری استاندارد و توربوشارژرهای جدید مجهز هستند و قدرت ۱۲۰۰ اسب بخاری تولید خواهند کرد.

از دیگر تغییرات ظاهری این خودرو می‌توان به نمای جلو و جانبی جدید، فوس‌های چرخ متفاوت و نمای عقب دگرگون شده با بال عقب ثابت و دیفیوزر بزرگ اشاره کرد. این قطعات نه تنها جذابیت خاصی دارند بلکه داون‌فورس ۱۲۰۰ کیلوگرمی باعث می‌شود وزن خودرو تنها ۱۲۰۰ کیلوگرم باشد.

«اموی ام ۳۱۵ پلاس»؛ با جذابیت بیشتر به زودی در بازار



هاجک ایران به سمت خود جذب کند. اگر بخواهیم به یکی دیگر از مزایای این خودرو اشاره کنیم، باید به فضای راحت کابین بپردازیم که در مقایسه با بسیاری از خودروهای موجود در بازار قابل‌قیاس نیست. به طوری که نشستن در قسمت عقب خودرو در مقایسه با خودروهای هاجک رقیب برای این خودرو بسیار راحت و آسان است. جادار بودن کابین و فضای وسیع برای چیدمان وسایل متعدد، این خودرو را به گزینه‌ای مناسب برای استفاده خانواده‌ها به شمار می‌رود. زیرا علاوه بر راحتی و آسایش، فضای ایمن و جادار را نیز در اختیارشان قرار می‌دهد.

امکانات رفاهی و آپشن‌ها اموی ام ۳۱۵ پلاس در بخش امکانات و آپشن‌های ایمنی و رفاهی با دست پر به میدان آمده است و می‌تواند رقبای بسیاری را در این زمینه به چالش بکشد. از جمله امکانات موجود در این هاجک مدرن می‌توان به مواردی از قبیل سانروف برقی، فرمان کمکی برقی، کروز کنترل، سیستم کنترل فشار باد تایرها TPMS و همچنین سیستم ESP (سیستم کنترل پایداری الکترونیکی) اشاره کرد که از جمله آپشن‌های اضافه‌شده نسبت به نسل قبلی به شمار می‌روند تا ۳۱۵ پلاس یک سروگردن بالاتر و مجهزتر نسبت به رقبایش راهی بازار کشور شود و همچنان موفقیت مدل‌های قبلی را تکرار کند.

مشخصات و ویژگی‌های بخش فنی این خودرو در بخش فنی دارای موتور ۱.۵ لیتری با قدرت ۱۰۷ اسب بخار است و از سیستم انتقال قدرت با جعبه‌دنده ۴ سرعته اتوماتیک برای سهولت در رانندگی بهره می‌گیرد. در مجموع هماهنگی خوب میان موتور و سیستم انتقال قدرت سبب می‌شود تجربه‌ای خوشایند از رانندگی با محصولی مدرن و جذاب کسب کنید. طراحی زیبا و مدرن، ابعاد مناسب، موتور کم‌مصرف و توانمند

در کنار سیستم انتقال قدرت اتوماتیک، خدمات پس از فروش و شبکه گسترده نمایندگی‌های مدیران خودرو می‌تواند خودرو اموی ام ۳۱۵ پلاس را بدل به یک انتخاب معقول کند.



شرکت مدیران خودرو در نظر دارد به زودی فیس لیفت

جدید هاجک محبوب و پرطرفدار خود یعنی اموی ام ۳۱۵ را وارد بازار کند. این خودرو در سال ۱۳۹۱ وارد بازار ایران شد و مورد استقبال قرار گرفت. فیس لیفت دوم این محصول در سال ۱۳۹۳ و مدل اسپرت آن در سال ۱۳۹۴ وارد بازار ایران شدند. این هاجک زیبا و مدرن همواره از فروش خوب و همچنین جایگاه مناسبی در بازار ایران برخوردار بوده است به همین منظور شرکت مدیران خودرو آماده می‌شود سومین فیس لیفت این محصول را نیز راهی بازار کند.

۳۱۵ جدید با نام «۳۱۵ پلاس»، تغییراتی را در نمای جلو به خود دیده است که باعث می‌شود ظاهری پویاتر و مدرن‌تر از گذشته داشته باشد. طرح جدید سپر جلو و جلو پنجره در این بخش بیش از سایر موارد خودنمایی می‌کنند. در نمای جانبی نیز رینگ‌های ۱۵ اینچی با طراحی جدید جلوه خاصی به خودرو داده، از دیگر تغییرات

در بخش طراحی ظاهری خودرو باید به راهنمای روی آینه‌های جانبی اشاره کرد. اما پسا ورود به فضای داخلی کابین خودرو، شما کاملاً با فضایی مشابه اموی ام ایکس ۲۲؛ مینی کراس اوور پرطرفدار بازار روبه‌رو می‌شوید. داشبورد، صندلی‌ها و رنگ پوشش داخلی برای ۳۱۵ پلاس جدید و مشتریان ایرانی آشنا و مثبت برآورد می‌شود. از گونومی صندلی‌ها راحت‌تر و مناسب‌تر از گذشته است و پوشش چرمی و دو رنگ آن حس بهتری را برای سر نشینان ایجاد می‌کند.

اموی ام ۳۱۵ در کنار ظاهر جذاب و مدرن خود در ۸ سال گذشته از کیفیت مطلوبی نیز برخوردار بوده و توانسته است جایگاه باثباتی را در بازار ایران برای خود به دست بیاورد. از همین رو طی سال‌های متمادی خریداران بسیاری را در بازار خودروهای

ایرانی Iranian

واکنش سایپا به انتقاد از نامگذاری «کوییک»

«گروه خودرو سازی سایپا با انتشار یک جوابیه در ۶ بند به انتقاد مجدد فرهنگستان زبان و ادب فارسی از نامگذاری کوییک پس از چهار سال، واکنش نشان داد. به تازگی فرهنگستان زبان و ادب فارسی در کانال تلگرامی خود پس از ۴ سال باردیگر از انتخاب نام کوییک برای یک محصول سایپا انتقاد و ضمن اذعان به جلسات متعدد بین این گروه خودرو سازی و فرهنگستان زبان فارسی در گذشته برای بررسی این موضوع، اعلام کرده است: «توجیه مسئولان شرکت سایپا این است که کوییک نام روستایی در مسیر کرمانشاه-روانسر و ایرانی است.

بدیهی است این توجیه هیچ‌وجه برای انتخاب چنین نامی پذیرفته نیست؛ گذشته از این که معلوم نیست که تلفظ این کلمه نیز «کوییک» باشد لذا صرف نظر از چرایی توجه دوباره فرهنگستان به این موضوع تکراری، ذکر نکات زیر را ضروری می‌دانیم: روستای تاریخی کوییک در استان کرمانشاه واقع شده است و نام آن پس از حضور ارزشمند و پربرکت رهبر معظم انقلاب (مدظله‌العالی) در ۲۹ آبان ماه ۹۶ در این روستا بازدید از چادرهای اسکان زلزله‌زدگان در روستای کوییک، بیش از گذشته در رسانه‌ها و خاطره جمعی مردم ولایت‌مدار استان کرمانشاه ماندگار شده است.

شرکت سایپا در راستای مسئولیت‌های اجتماعی خود، به دلیل همنامی محصول جدید خود با نام روستای زلزله‌زده کوییک، احداث یک مدرسه ۶ کلاسه به جای مدرسه ۲ کلاسه تخریب‌شده در این روستا را در دستور کار قرار داده است. روستا تپه کوییک مربوط به عصر مس قدیم در هزاره چهارم است و در استان کرمانشاه، شهرستان روانسر واقع شده و در تاریخ ۲۲ شهریور ۱۳۸۲ با شماره ثبت ۱۰۱۲۶ به عنوان یکی از آثار ملی ایران به ثبت رسیده است. علاوه بر این یک روستای قدیمی دیگر در استان هرمزگان از توابع بخش مرکزی شهرستان جاسک و روستای دیگری هم در استان کردستان و بخش موش شهرستان کامیاران کوییک نام دارند، همچنین گفته می‌شود روستایی در شهرستان نقده به همین نام خوانده می‌شود. این موارد نشان می‌دهد این واژه در ادبیات و فرهنگ‌های مختلف ایرانی کاربرد داشته و دارای معنای ایرانی است.

گروه خودرو سازی سایپا ضمن قدردانی و تجلیل از دغدغه‌مندی مجدد اعضای فرهیخته و محترم فرهنگستان زبان و ادب فارسی پس از ۴ سال، از این عزیزان دعوت می‌کند به پاس تلاش برای پاسداشت فرهنگ و تمدن کهن ایران زمین به مدت ۴ روز در روستای تاریخی کوییک در استان کرمانشاه مهمان گروه سایپا باشند. گروه خودرو سازی سایپا همواره در انتخاب نام محصولات خود توجه ویژه‌ای به پاسداشت زبان غنی و ارزشمند فارسی به عنوان ثروت بزرگ معنوی ایرانیان داشته و دارد، گواه این ادعای انتخاب نام زیبای «شاهین» برای محصول جدید، به روز و مدرن سایپاست و بدیهی است که این روند همچنان در انتخاب نام محصولات این گروه خودرو سازی ادامه خواهد داشت.»



اینکه وقت خود را صرف یافتن وسایل جانبی همچون اسپلیتر جلو یا رینگ‌های مشکی برای کامارو کنید چرا این قطعات را از ابتدا از شورولت نخرید؟ اگر به این پکیج‌ها علاقه‌ای ندارید می‌توانید برخی دیگر بدی‌های دیگر ارائه‌شده توسط نمایندگی‌ها را انتخاب کنید از جمله ورودی‌های هوای خنک، شیفترهای کوتاه، سیستم تعلیق بهتر و آگزوز همگی در نمایندگی‌ها قابل دسترسی هستند. اگر چه تربیم‌های بدنه یادشده جزو جذاب‌ترین آپشن‌های این خودرو نیستند اما عرضه آن‌ها توسط شورولت را باید به فال نیک گرفت.

مشتربانی که دنبال شورولت کامارو ۲۰۲۱ هستند و می‌خواهند بدنه خودرویشان کمی متمایز باشد، می‌توانند جدیدترین پکیج‌های وسایل جانبی شورولت را سفارش دهند. این خودرو ساز در حال ارائه دو پکیج جدید است که باعث به‌روزرسانی جزئی بدنه خودرو می‌شوند. در دنیای خودروهای عضلانی هزاران کمپانی افترمارکت وسایل جانبی بی‌شماری را برای مالکان ارائه می‌کنند. بسیاری از این شرکت‌ها محصولات بسیار باکیفیتی را عرضه می‌کنند در حالی که محصولات برخی شرکت‌ها چیزی بیش از پلاستیک‌های ارزان نیستند. به‌جای



نسخه‌های اختصاصی شورولت کامارو با خطوط قرمز و مشکی

فرصت‌های سرمایه‌گذاری بلندمدت چینی‌ها در بخش خودرو و حمل‌ونقل ایران

پرواز با چهار چرخه‌ها برگرده‌اژدهای زرد



ما بیانگر این مساله است که صنعت خودرو ما همچنان حرف‌هایی برای گفتن دارد.

فرصت‌سوزی تکنیم

خودروسازان چینی در سال‌های آینده بیشترین مقدار فروش در دنیا را خواهند داشت. صنعت خودرو ما در صورت فراهم‌شدن بستر همکاری می‌تواند به چند شرط پیشرفت کند؛ نخست این که سعی کند در تولید محصول خودروسازان چینی در منطقه به‌عنوان هاب شناخته شود. بدین منظور باید ظرفیتی فراهم‌شود تا محصولات مونتاژی در کشور ما به سایر کشورها راه یابد.

دوم این که بدون هیچ‌گونه اغماضی، دانش طراحی و فنی ابتدا به زنجیره تامین برای تقویت ورود کند. سپس بدون در نظر گرفتن محدودیت‌های تحریمی و... هر چه که می‌تواند به ارزان‌سازی فناوری‌های صنعت خودرو کمک کند، به کشور راه یابد. سوم این که، خودروسازان ایرانی به دنبال دست‌یابی به پلت‌فرم‌های روز دنیا براساس دانش فنی خودروسازان چینی باشند. تمام موارد مذکور برای رسیدن به تولید و توسعه پایدار، نیازمند داشتن یک راهبرد مدون برای صنعت است.

راهبردی که خودروسازی ما سال‌هاست از نبود آن رنج می‌برد و با تغییر مدیران، سیاست‌ها نیز تغییر خواهد یافت. بدین ترتیب شاید در صورت رسیدن به یک توافق مطلوب با چینی‌ها و با استفاده از کمک تجارشان بتوان خودرو ساز واقعی شد.

مونتاژ کاری ممنوع

چینی‌ها از زمان ورود به صنعت خودرو کشور ما بیشتر به دنبال توسعه فروش محصولات خودشان هستند. قطعا در زمان همکاری خودروسازان ایرانی با چینی، این مساله باید مورد توجه قرار گیرد که در ازای اعطای تیراژ و سهم بالا از بازار خودرو ایران به چینی‌ها، عمق داخلی‌سازی محصولات چینی در کشور ما باید در کوتاه‌ترین زمان ممکن و مبتنی بر توانمندی‌های بالای قطعه‌سازان ایرانی به بیش از ۶۰ درصد برسد.

از آن جایی که تیراژها نیز باید برای تولیدکننده توجیه اقتصادی داشته باشد، از بدو مونتاژ یا تولید محصول باید صادر شود. هیچ‌وقت نباید تصور داشت که همکاری با یک شرکت خارجی به معنای مستعمره شدن صنعت خودرو به‌وسیله آن شرکت است. شاید نیاز باشد در این زمان مانیز سیاست چین را برای پیشرفت صنعت خودرو و الگو برداری کنیم تا توسعه مطلوب صورت گیرد.

جذابیت صنعت و بازار خودرو ایران سوالی که همیشه مطرح می‌شود این است که چرا بازار خودرو ایران برای خودروسازان دیگر، جذابیت دارد. در مقاطع زمانی مختلف، خودروسازان اروپایی، کره‌ای و در سال‌های اخیر نیز چینی‌ها به دنبال سهم‌خواهی از بازار ما بوده‌اند.

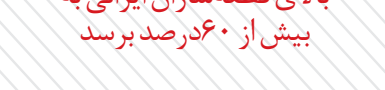
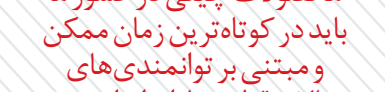
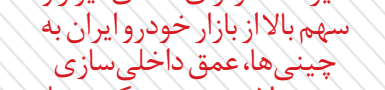
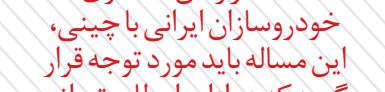
دو دلیل اصلی برای این مساله وجود دارد؛ نخست این که کشور ما از نظر زیرساخت صنعتی، دسترسی به منابع و شرایط جغرافیایی بستری مناسب برای تبدیل شدن به هاب منطقه برای برندهای خودرو ساز است. در حقیقت خودروسازان دیگر می‌توانند با راه‌اندازی سایت‌های تولیدی در کشور ما، منطقه خاورمیانه را از نظر تامین محصولات پوشش دهند. دلیل دوم، جذابیت و کشش بازار ایران برای خرید خودرو است. هر چند که خودرو سازان در دو دهه گذشته پیشرفت‌های قابل توجهی در زمینه تیراژ داشتند، اما نیاز بازار نسبت به خرید خودرو در شرایط فعلی همچنان مرتفع نشده است.

تجارب قراردادهای همکاری قبلی

صنعت خودرو ما پس از انقلاب همکاری‌های با خودروسازان بزرگ دنیا به‌ویژه اروپایی‌ها داشته است. اما قراردادهای این همکاری‌ها نه تنها سبب انتقال تکنولوژی، دست یافتن به پلت‌فرم مشترک و تولید و توسعه سریع نشدند، بلکه مونتاژ و سسی‌کی‌دی کاری را افزایش دادند. صنعت خودرو کشور ما از دو نوع تحریم رنج می‌برد؛ نخست تحریم‌های بین‌المللی است که همکاری خودروسازان خارجی با ما را تحت تاثیر قرار می‌دهد. در صورت همکاری با کشور چین، باید این اصل در قراردادهای ذکر شود که در صورت تشدید تحریم‌ها، شریک خارجی کشور را ترک نکند و متعهد به مفاد قرارداد باشد. همچنین باید انتقال تکنولوژی، سرمایه‌گذاری خارجی و تعمیق ساخت داخل به محض تولید شروع شود.

زیرا صنعت قطعه‌سازی ما و خودروسازان توانایی انجام این مساله را ندارند. دومین تحریمی که صنعت خودرو ما از آن رنج می‌برد، تحریم‌های داخلی است. به‌عنوان مثال همکاری میان ایران و فرانسه که با سرمایه‌گذاری قابل توجهی در قالب جوینت‌ونچر «نو-آیدور» ایجاد شد، به دلیل کارشکنی‌ها به منصفه ظهور نرسید.

بنابر این خودروسازان داخلی باید در قراردادهای همکاری صرفاً به دنبال انتقال تکنولوژی و جذب سرمایه‌گذاری باشند. صنعت خودرو چین را نمی‌توان در دنیا نادیده گرفت؛ علاقه‌مندی آن‌ها برای همکاری با صنعت خودرو



خریداری کردند و از این راه، طراحی و تولید خودروهای خود را براساس آن چه که به دست آورده بودند، با تولیدات اروپایی هم‌سطح و مشابه کردند.

آن‌ها با این سیاست آن قدر پیشرفت کردند که اکنون برای توسعه بیشتر خودروسازی به دنبال ادغام شرکت‌ها هستند. در حقیقت، باید بیان کرد چین با چشم‌اندازی درست به سه موضوع سیاست‌گذاری، اجرایی کردن این سیاست در مقاطع زمانی خاص و آماده کردن محیط برای رقابت و کسب و کار خودروساز شد.

در آینده نیز چین با سیاست‌گذاری صحیح در خودروسازی، برندهای بزرگ را تصاحب خواهد کرد یا فراتر از آن‌ها خواهد رفت.

کیفیت؛ ضامن بقا در بازار

مساله مهمی که خودروسازان چینی از زمان تولید و عرضه محصولاتشان به بازار توجه ویژه به آن داشته‌اند، کیفیت است. مشتریان در بازارهای خودرو دنیا به‌سختی برندی را انتخاب می‌کنند و حاضر به خرید آن می‌شوند. خودروهای چینی در اوایل تولید شاید کیفیت، ایمنی، آپشن و... مناسبی نداشتند.

اما با برنامه‌ریزی که چینی‌ها برای توسعه بازار هدف انجام دادند، هر ساله شاهد تغییر در موارد مذکور از سوی آن‌ها بودیم؛ تغییراتی که عمدتاً با ضریب عمق ساخت داخل مواجه بود و می‌توان گفت این چشم‌انداز ضامن بقای چین در بازارها شده است.

چینی‌ها با تصاحب تکنولوژی و دانش فنی که در تعاملات با خودروسازان بزرگ به دست آورده‌اند، اکنون یکی از زنجیره‌های تامین پویا و البته پرتیراژ را در دنیا دارند؛ زنجیره تامین که بخش قابل توجهی از نیاز خودروسازان بزرگ دنیا را نیز تامین می‌کند. با گذشت بیش از نیم قرن از صنعت خودرو ایران، در دو سال اخیر به‌واسطه بازگشت و تشدید تحریم‌ها، بحث کیفیت و داخلی‌سازی در کشور ما نیز بیشتر مورد توجه قرار گرفته است.

اگر صنعت خودرو ما هم در دهه‌های گذشته سیاست و قانون مدونی برای توسعه و افزایش کیفیت محصولات در نظر داشت، قطعاً می‌توانست در بازارهای منطقه جایگاه مناسبی را برای خود فراهم کند.

همان‌طور که چینی‌ها با توسعه محصول و کیفیت جایگاه

توانستند محصول صادر کرده و جایگاه ویژه را کسب کنند،

صنعت مانیز در زمان همکاری با آن‌ها باید همین دو مساله

را مورد توجه قرار دهد تا به معنای حقیقی خودروساز شود.



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

یکی از بندهای پیش‌نویس توافق جامع ۲۵ ساله ایران و چین، صنعت حمل‌ونقل است. در خبرهای منتشر شده از این قرارداد صحبت از سرمایه‌گذاری ۱۲۰ میلیارد دلاری چینی‌ها در صنایع مختلف ایران به میان آمده است؛ عددی که اگر بخشی از آن در حوزه حمل‌ونقل به‌ویژه صنعت خودرو و سرمایه‌گذاری شود، می‌تواند مشکل تامین نقدینگی یا حتی به‌روزرسانی تجهیزات خط تولید در کشور را مرتفع کند. تمام این موارد مشروط بر توافقی بر دبرد میان طرفین با هدف توسعه صنعت خودرو شکل خواهد گرفت. بر این اساس، بررسی مختصری از صنعت خودرو چین انجام داده‌ایم تا با نقاط قوت و ضعف آن‌ها به‌منظور همکاری آشنا شویم.

مسیر خودروسازی چین

با راه‌شنسیده می‌شود که کشور چین با کپی‌برداری از محصولات خودروسازان دیگر، خودرو ساز شد. این موضوع کاملاً اشتباه و مردود است. زیرا دلیل اصلی پیشرفت و موفقیت چین، تدوین یک راهبرد موفق برای کشورش بود که برای اجرا کردن این راهبرد، دولت آن کشور قدم به قدم حمایت‌های لازم را از صنعت خودرو انجام داد. این کشور در دهه ۷۰ میلادی با اتخاذ سیاست تولید مشروط بر سرمایه‌گذاری ۵۰ درصدی داخل کشورش، توانست مسیر تولید داخل را هموار کند.

با پیشرفت این سیاست و افزایش جذب سرمایه‌ خارجی، دومین گام چین در دهه ۸۰ میلادی با سیاست جوینت‌ونچر ادامه یافت. در حقیقت می‌توان گفت شالوده صنعت خودرو چین از این مرحله و با قطعه‌سازی شروع شد. چین نیز مانند ترکیه، ابتدا قطعه‌سازی را توسعه داد و سپس خودرو ساز شد. این عملکرد، ظرفیت صادرات قطعات تولیدکنندگان چینی را برای برندهای معروف ایجاد کرد. اقدام بعدی چینی‌ها برای رسیدن به خودروسازی، احداث شبکه طراحی خودرو با برن خود بود.

آن‌ها برای تقویت این هدف به دنبال تاسیس و خرید مراکز فناوری رفتند. به بیانی دیگر، چینی‌ها هر شرکتی که در صنعت خودرو و فعالیت داشت و با شکست مواجه می‌شد را



پیکاپ آسناروی خط فروش



تجاری حال حاضر بازار کشورمان است که چندسالی است توسط گروه آمیکو به تولید می‌رسد. استفاده از پیشرانه پایه گازسوز نیز سبب شده آمیکو آسنارویت قابل توجهی در زمینه مصرف سوخت داشته باشد و استفاده از آن برای خریداران مقرون به صرفه تلقی شود. موعد تحویل خودرو در شرایط فروش آمیکو ۲۰ روزه اعلام شده است.

گروه صنعتی آمیکو که عرضه‌کننده محصولات باری و تجاری به بازار کشورمان است، تصمیم دارد تا شرایط فروش نقدی پیکاپ آمیکو آسناروی ۹۸ را برگزار کند. قیمت آمیکو آسنا در این شرایط فروش ۴۹۸ میلیون تومان عنوان شده است و تنها در رنگ سفید عرضه می‌شود. آمیکو آسنا یکی از کاربردی‌ترین خودروهای سبک

توانمندی‌های خودروسازان خصوصی در حوزه CNG را دریابیم

ظرفیت ایران برای تبدیل شدن به هاب منطقه در تولید خودروهای دوگانه‌سوز



فرانک آقاسفی

faghhasafi@autoworld.ir

گروه کاروتجاری: افزایش نرخ بنزین در ماه اخیر توانست به صورت موقت باعث کاهش مصرف بنزین روزانه کشور از ۸۵ میلیون لیتر در روز به کمتر از ۶۸ میلیون لیتر شود. اما تا قبل از شیوع ویروس کرونا در ماه‌های پایانی سال گذشته، مصرف بنزین روزانه به حدود ۷۵ میلیون لیتر رسید و این از روند افزایش طبیعی مصرف سوخت در کشور حکایت دارد. به طوری که افزایش قیمت سوخت تنها توانست در چند ماه موجب کاهش مصرف سوخت شود و شیب افزایش مصرف با زاویه ملایم دوباره روی نمودار بالا رفت. هر چند در فروردین ماه مصرف سوخت کشور به صورت روزانه به دلیل تعطیلی بسیاری از سازمان‌ها، دانشگاه‌ها و... بر اثر شیوع ویروس کرونا تا مرز ۴۴ میلیون لیتر کاهش یافت، اما طبق آمارهای غیررسمی در خردادماه مصرف بنزین کشور به دلیل بازگشایی بسیاری از اماکن و آغاز فعالیت‌های مشاغل تا مرز ۶۰ میلیون لیتر در روز رسیده است و پیش‌بینی می‌شود در تابستان به صورت میانگین مصرف بنزین دوباره تا مرز ۷۵ میلیون لیتر افزایش یابد. این آمار و ارقام در شرایطی است که کشور از نظر اقتصادی با بحران فروش نفت نیز دست‌وپنجه نرم می‌کند و پرداخت یارانه به سوخت خود یکی از چالش‌های دولت شده است.

استفاده از منابع گاز در حوزه حمل‌ونقل در حالی که ایران به عنوان دومین کشور دارنده منابع گازی در جهان شناخته می‌شود، آن‌طور که باید و شاید از منابع گاز خود در حوزه حمل‌ونقل استفاده نکرده است.



به اجرا درآمده است و به این ترتیب پیش‌بینی می‌شود آمار خودروهای گازسوز استاندارد در کشور تا مرز ۴ میلیون دستگاه پیش برود. اما آن‌چه نباید از آن غافل شد، روند داخلی‌سازی قطعات سیستم‌های دوگانه‌سوز در داخل کشور است؛ مسیری که دستاوردهایی بیش از تصور خواهد داشت.

هر چند تلاش‌های بسیاری در خصوص گازسوز کردن خودروهای حمل‌ونقل عمومی و خصوصی انجام گرفته است، اما با وجود حدود ۲۲ میلیون خودرو در کشور، هنوز سهم خودروهای گازسوز طبق آمارها کمتر از یک پنجم و حتی با استناد به بعضی آمارها تا یک ششم است. هر چند در ماه‌های اخیر طرح گازسوز کردن خودروهای شخصی

استفاده از ظرفیت‌های داخلی خودروسازان در شرایط فعلی که دولت با حمایت‌های خود طرح گازسوز کردن خودروهای ناوگان حمل و نقل عمومی را کلید زده است، به نظر می‌رسد استفاده از ظرفیت‌های داخلی خودروسازانی که تجربه فعالیت در حوزه CNG را دارند، می‌تواند در تسریع این روند آثار به‌سزایی داشته باشد. در

این طرح قرار است بیش از یک میلیون و ۴۷۰ هزار خودرو حمل‌ونقل عمومی و تجاری دوگانه‌سوز شوند. به این ترتیب ما تنها در مورد یک طرح صحبت نمی‌کنیم و در واقع در مورد یک بازار بزرگ در حوزه قطعه‌سازی، طراحی، تست و خدمات پس از فروش صحبت می‌کنیم که خود می‌تواند اشتغال‌زایی و تولید را رونق ببخشد. اگر نگاهی به اغلب قطعه‌سازان کشور بیندازید، خواهید دید بیش از ۸۰ درصد آن‌ها توسط سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فعالیت می‌کنند.

توانمندی‌های خودروسازان خصوصی در حوزه CNG

نکته جالب توجه این است که اغلب دستاوردهای مهم تکنولوژیکی و پژوهشی نیز در این حوزه قطعات مربوط به بخش خصوصی است. از این رو، شاید امروز وقت آن شده باشد که دولت با نگاهی جدی‌تر به بخش خصوصی و استفاده از ظرفیت‌های تولیدکنندگانی چون آمیکو به عنوان سازنده محصولی (پیکاپ آسنا) که در عین دوگانه‌سوز بودن استانداردهای ۸۵ گانه را از TÜV آلمان دریافت کرده است، باعث ایجاد بستری نو در صنعت کشور شود.

البته نباید فراموش کرد جان گرفتن صنعت CNG در ایران، حتی می‌تواند با گسترش آن به بازارهای منطقه‌ای چون عراق، آذربایجان، ارمنستان، ترکمنستان، حتی روسیه و... ایران را به پایگاه اصلی تولید خودروهای دوگانه‌سوز تبدیل کند؛ امری که در صورت تحقق می‌تواند با صادرات محصولات و قطعات تولیدشده در ایران به همین بازارها، ارزشی بالایی را برای کشور به همراه داشته باشد. به این ترتیب کشور با داشتن رتبه دوم در منابع گازی در جهان علاوه بر تامین نیازهای خود و کاهش مصرف سوخت که در ادامه به کاهش آلایندگی هوا ختم می‌شود، می‌تواند بازارهای منطقه‌ای را نیز در دست بگیرد و در صورت رسیدن به سطوح تکنولوژیکی بالا در این بخش، بدون شک در راه‌های بازارهای جدید نیز به روی این صنعت برای تولیدکنندگان ایران باز خواهد شد.

تکلیف کامیون‌های وارداتی سه‌ساله چه شد؟



مشاور رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در امور نوسازی ناوگان عمومی جاده‌ای درباره آخرین وضعیت متقاضیان و رانندگانی که اقدام به ثبت‌نام برای کامیون‌های وارداتی سه‌ساله کرده‌اند، گفت: «تنها کسانی که سامانه تایید کرده و اطلاعات آن‌ها بر ابزاسامی مورد تایید سازمان راهداری است، می‌توانند از این طرح استفاده کنند. بنابراین متقاضیان با وارد کردن اطلاعات خود در سامانه جامع تجارت می‌توانند اقدام به ثبت سفارش کنند و پس از تایید اطلاعات مجوز برای واردات صادر می‌شود.»

صدرالله بمانا اظهار کرد: «پس از تایید اطلاعات از طریق سامانه جامع تجارت مراحل ثبت سفارش شروع می‌شود و زمان واردات این کامیون‌ها از طریق این سامانه مشخص خواهد شد. البته سازمان ملی استاندارد باید آلایندگی‌های این کامیون‌ها را تایید و سازمان گمرک هم باید پیش از ترخیص با توجه به اطلاعاتی که در اختیار دارد، مراحل ترخیص را انجام دهد.» وی تصریح کرد: «البته پیش از این مراحل باید راننده اقدامات لازم برای اسقاط خودرو را انجام دهد.»

مشاور رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در امور نوسازی ناوگان عمومی جاده‌ای با اشاره به این که طرح کلید به کلید از سال گذشته آغاز شده است، اظهار کرد: «تعدادی کامیون از طریق این طرح در اختیار کامیون‌داران قرار گرفته و تعدادی اتوبوس هم در اختیار رانندگان برای جابه‌جایی مسافران برون‌شهری قرار گرفته است.» بمانا با اشاره به این که در کنار طرح اصلی کلید به کلید، طرح واردات کامیون‌های سه‌ساله را هم آغاز کرده‌ایم، افزود: «سال گذشته از طریق این طرح ۱۶۰ دستگاه کامیون در اختیار متقاضیان قرار گرفته و ۷۰۶ دستگاه کامیون هم در آینده نزدیک به متقاضیان واگذار می‌شود. همچنین ۱۰۵ دستگاه اتوبوس هم در قالب طرح کلید به کلید در اختیار رانندگان قرار گرفته است. بنابراین این طرح از سال گذشته کار خود را آغاز کرده و من ادعاهای بسیاری از تشکلهای آمینی بر این که این طرح آغاز نشده است، رد می‌کنم.» بمانا تاکید کرد: «کار خاتجات سازنده کامیون یک میلیارد دلار مرسولی تحویل گرفته‌اند و به‌زودی با ثبت سفارش و تکمیل اطلاعات از طریق این سامانه مراحل ساخت کامیون‌ها سرعت می‌گیرد.»

سنگین‌های فرسوده در انتظار اجرای طرح کلید به کلید



کامیون‌های قراضه یا فرسوده مدت‌هاست که منتظر اجرای طرح کلید به کلید و نوسازی ناوگان حمل‌بار هستند. اما متأسفانه طی چند سال گذشته توجه چندانی به این بخش نشده است، تا جایی که بسیاری از بخش‌ها و دستگاه‌های حمل‌ونقلی در این زمینه اعتراض کردند. در همین خصوص جواد سمساریلر، رئیس هیات‌مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقلی به اجرای ناموفق این طرح اشاره کرد و گفت: «طرح کلید به کلید از سال‌های قبل مطرح بود، اما هیچ وقت به درستی اجرا نشد.» رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقلی تاکید کرد: «چگونه راننده یک کامیون فرسوده می‌تواند با فروش کامیون خود و پرداخت مبالغ زیاد یک کامیون نواز دولت دریافت کند.» سمساریلر افزود: «در زمان جنگ ایران و عراق کشور ترکیه با اجرای طرحی موفق در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای تبدیل به یک کشور قدرتمند در این زمینه شد.» وی ادامه داد: «خست‌وزیر ترکیه در آن دوران اعلام کرد هر فردی قادر به واردات کامیون به کشور است، وارد کند و به‌ازای واردات، ۱۰ سال از پرداخت مالیات و عوارض گمرکی معاف شود.» وی بیان کرد: «من به عنوان رئیس هیات‌مدیره تاکنون چندین بار چنین پیشنهادی را به دولت داده‌ام، اما متأسفانه هیچ وقت این طرح‌ها اجرایی نشده است.»

قیمت خودروهای کلاسیک چندبرابر شد



تاثیرات تغییرات قیمت در بازار خودروهای نوودست دوم در آخرین ایستگاه به بازار خودروهای کلاسیک رسید. طبق بررسی‌ها موارد خریدوفروش شده در بازار خودروهای

کلاسیک، نشان می‌دهد قیمت این خودروها نسبت به سال قبل و در بازه زمانی مشابه حدود ۳برابر افزایش یافته است.

برای فروش، قیمت نمی‌دهیم!

پدیده‌ای عجیب در بازار خودرو کشور

عدم توقف قطار افزایش نرخ ارز در هفته‌های جاری زمینه‌ساز پیدایش پدیده‌هایی شده است که در بازار همیشه پرتلاطم خودرو کشور بسیار بدیع به‌نظر می‌رسند.

در روزهای هفته جاری اگر به نمایشگاه‌های خودرو در سطح شهر یا آگهی‌های فروش خودرو در فضای مجازی سر بزنید، با پدیده‌ای عجیب روبه‌رو خواهید شد؛ از آنجاکه خودروهای صفر کیلومتر بیشترین حجم آگهی‌های فروش را به خود اختصاص داده‌اند، هنگامی که به آنها مراجعه می‌کنید و برای خرید خودرو تماس می‌گیرید، فروشنده اعلام می‌کند خودرو

برای فروش است اما قیمت آن مشخص نیست و چنانچه قصد خرید دارید باید منتظر بمانید تا فروشنده در چند روز یا هفته آینده قیمت را به شما اعلام کند! البته همان‌طور که گفته شد این موضوع بیشتر در مورد نمونه‌های صفر کیلومتر مصداق دارد. در مورد مراجعه حضوری به نمایشگاه‌های فروش خودرو نیز شرایط تا حدودی به همین صورت است و برخی خودروها به‌رغم آنکه در فضای نمایشگاه قرار دارند اما به‌فروش نمی‌رسند یا به‌عبارت دیگر قیمتی برای فروش آنها ارائه نمی‌شود. این وضعیت تنها به‌دلیل تغییرات هر روزه نرخ ارز است.

تحلیل



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

قیمت‌ومشخصات

کلیه خودروهای بازار ایران

سگمنت	محور	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	فاصله محورها (میلی متر)	کشور سازنده	قیمت شرکت	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۳۲۰ میلیون تومان														
B	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۵دستی	۱۰٫۲	۸٫۳	۱۱۹۳	۲۵۸۸	رومانی -ایران	موجود نیست	۳۱۵	پژو ۲۰۷ اتوماتیک
B	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱٫۵	۸٫۳	۱۱۹۳	۲۵۸۸	رومانی -ایران	موجود نیست	۳۳۵	هیوندای آی ۲۰
C	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۳۸	۴ اتوماتیک	۱۴٫۵	۷٫۳	۱۲۸۰	۲۵۸۰	چین -ایران	موجود نیست	موجود نیست	کیلیککتو
J	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۲	۱۳۳	CVT	۱۴	۶٫۵	۱۱۷۵	۲۵۵۰	چین -ایران	موجود نیست	موجود نیست	کیلیککتو
C	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۱	۱۶۵	۴ اتوماتیک	۱۳٫۵	۸	۱۳۵۵	۳۲۱۰	چین -ایران	موجود نیست	موجود نیست	هیوندای آوانته
C	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۲۹	۱۸۲	CVT	۱۳	۸٫۵	۱۲۹۰	۲۶۰۰	چین -ایران	موجود نیست	موجود نیست	هیوندای آوانته
J	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	۵دستی	۱۲	۸٫۳	۱۳۳۰	۲۶۰۰	چین -ایران	موجود نیست	موجود نیست	X33 اتوماتیک
J	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	CVT	۱۴٫۵	۸٫۲	۱۳۳۰	۲۶۰۰	چین -ایران	موجود نیست	موجود نیست	سوزوکی ویتارا دنده
J	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۲۹	۱۸۲	CVT	۱۴٫۵	۸٫۵	۱۴۱۲	۲۵۱۰	چین -ایران	۲۹۴	۲۹۴	جک S5
C	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۴	۱۵۷	۵دستی	۱۱٫۵	۶٫۶	۱۲۳۰	۲۶۵۰	کره جنوبی -ایران	موجود نیست	موجود نیست	مزدا ۳ نسل ۱
B	جلو	هاچ‌بک	۱۲۰۰	۷۹	۱۰۰	CVT	۱۳٫۸	۴٫۹	۹۲۰	۲۴۵۱	تایلند	موجود نیست	موجود نیست	هیوندای آی ۲۰
A	جلو	هاچ‌بک	۱۲۰۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳٫۴	۵٫۳	۸۵۵	۲۳۸۵	کره جنوبی -ایران	موجود نیست	موجود نیست	هیوندای آی ۲۰
A	جلو	هاچ‌بک	۱۲۵۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳٫۲	۵	۲۳۸۵	۲۳۸۵	کره جنوبی -هند -ایران	موجود نیست	موجود نیست	کیلیککتو
C	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۰	۱۵۰	۴ اتوماتیک	۱۳	۶٫۷	۱۳۲۵	۲۷۰۰	چین -ایران	موجود نیست	موجود نیست	هیوندای آوانته
J	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۲	۱۶۰	۴ اتوماتیک	۱۴٫۵	۷٫۶	۱۲۹۰	۲۵۶۰	چین -ایران	۱۵۵	۲۹۹	جک S5
J	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۵	۱۳۵	دستی ۵	۱۲	۸٫۳	۱۲۱۵	۲۵۵۵	چین -ایران	۲۱۳	۲۱۳	جک اس ۵
J	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۵	۱۳۵	دستی ۵	۱۲	۸٫۳	۱۲۱۵	۲۵۵۵	چین -ایران	۲۲۴	۲۲۴	جک اس ۵
J	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۵	۱۳۵	۴ اتوماتیک	۱۳	۸٫۳	۱۲۱۵	۲۵۵۵	چین -ایران	۲۴۲	۲۴۲	جک اس ۵
J	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۵	۱۳۵	۴ اتوماتیک	۱۳	۸٫۳	۱۲۱۵	۲۵۵۵	چین -ایران	۲۵۲	۲۵۲	جک اس ۵
C	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	۶ اتوماتیک	۱۲	۷	۱۲۷۰	۲۶۳۰	چین -ایران	موجود نیست	۳۰۲	مزدا ۳ نسل ۱
تا ۶۲۰ میلیون تومان														
J	جلو	CUV	۲۰۰۰ توربو	۱۷۵	۲۳۵	۶دستی	۱۰٫۵	۷٫۷	۱۵۰۵	۲۶۴۵	چین -ایران	موجود نیست	۴۲۳	رنوداستر
C	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۵۶	۱۹۴	۶ اتوماتیک	۱۰٫۵	۷٫۸	۱۲۴۲	۲۶۵۰	کره جنوبی -ایران	موجود نیست	۵۱۵	مزدا ۳ نسل ۲
J	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۴۰	۲۰۲	۶ اتوماتیک	۱۱٫۶	۹	۱۵۲۵	۲۵۶۰	چین -ایران	موجود نیست	موجود نیست	اسپورتیج ۲۰۱۰
J	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰٫۲	۸	۱۱۶۰	۲۶۷۳	رومانی	موجود نیست	موجود نیست	توسان ۲۰۱۰
B	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۴۰۰	۱۰۷	۱۳۷	۴ اتوماتیک	۱۳٫۴	۶٫۳	۱۱۹۸	۲۵۷۰	کره جنوبی	موجود نیست	موجود نیست	هیوندای الانترا
B	جلو	هاچ‌بک	۱۴۰۰	۱۰۴	۱۳۵	۴ اتوماتیک	۱۳	۵٫۹	۱۲۱۱	۲۵۲۵	کره جنوبی	موجود نیست	موجود نیست	مزدا ۳ نسل ۲
C	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۳	۱۹۵	۵دستی	۹٫۶	۶٫۷	۱۲۵۳	۲۷۰۲	ترکیه	موجود نیست	موجود نیست	مزدا ۳ نسل ۲ دنده‌ای
J	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۷	۱۵۴	۴ اتوماتیک	۱۳٫۶	۶٫۶	۱۲۷۵	۲۶۳۵	ژاپن	موجود نیست	موجود نیست	کیاسراتو ۲۰۱۴
J	جلو	CUV	۱۲۰۰ توربو	۱۲۰	۱۹۰	۶ اتوماتیک	۱۰٫۹	۵٫۴	۱۱۸۰	۲۳۰۶	اسپانیا	موجود نیست	موجود نیست	کیاسراتو ۲۰۱۴
C	جلو	سدان	۱۸۰۰ توربو	۱۶۰	۲۱۵	۶ اتوماتیک	۱۰٫۴	۷	۱۴۸۵	۲۷۰۵	چین	موجود نیست	موجود نیست	سوناتا ۲۰۱۳
J	چهار چرخ	SUV	۲۳۰۰	۱۴۸	۲۱۴	۶ اتوماتیک	۱۵٫۴	۹٫۶	۱۹۵۷	۲۷۴۰	کره جنوبی	موجود نیست	موجود نیست	پرادو ۲۰۰۵
J	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۵۰	۱۹۷	۶ اتوماتیک	۱۴٫۶	۸٫۵	۱۶۸۰	۲۶۵۰	کره جنوبی	موجود نیست	موجود نیست	توسان ۲۰۱۲
C	جلو	کوبه	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶ اتوماتیک	۱۰٫۳	۷٫۸	۱۳۵۵	۲۶۵۰	کره جنوبی	موجود نیست	موجود نیست	جنسیس کوپه ۲۰۱۱
B	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۸	۱۵۶	۴ اتوماتیک	۱۱٫۵	۷٫۵	۱۱۴۰	۲۵۷۰	کره جنوبی	موجود نیست	۴۲۰	هیوندای الانترا
C	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۸	۱۷۸	۶ اتوماتیک	۱۰٫۷	۷٫۱	۱۱۹۴	۲۷۰۰	کره جنوبی	موجود نیست	موجود نیست	سوناتا ۲۰۱۴
C	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۳۸	۱۶۷	۶ اتوماتیک	۱۰	۷٫۸	۱۱۷۲	۲۶۵۰	کره جنوبی	موجود نیست	موجود نیست	جنسیس کوپه
C	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۳	۱۹۵	CVT	۱۰٫۵	۷٫۸	۱۲۵۳	۲۷۰۲	ترکیه	موجود نیست	موجود نیست	کرولا ۲۰۱۴
C	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۵۱	CVT	۱۱٫۷	۶٫۶	۱۲۸۳	۲۶۴۰	ترکیه	موجود نیست	موجود نیست	هیوندای الانترا
C	جلو	هاچ‌بک	۲۰۰۰	۱۴۳	۱۹۵	CVT	۱۰٫۴	۷٫۴	۱۲۸۳	۲۶۴۰	ترکیه	موجود نیست	موجود نیست	کرولا ۲۰۱۴
C	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۳	۱۸۶	۴ اتوماتیک	۱۰٫۴	۸	۱۲۲۰	۲۷۰۰	تایلند	موجود نیست	موجود نیست	کمری ۲۰۱۱
B	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷٫۲	۱۵۰۰	۲۵۵۰	تایلند	موجود نیست	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۵
B	جلو	هاچ‌بک	۱۵۰۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷٫۲	۱۵۰۰	۲۴۶۰	تایلند	موجود نیست	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۴
C	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۰	۱۷۶	CVT	۱۱٫۵	۷	۱۳۵۰	۲۶۳۵	ژاپن	موجود نیست	موجود نیست	اپتیمایا ۲۰۱۴
D	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۰	۱۹۱	CVT	۱۱٫۹	۸٫۳	۱۴۹۵	۲۷۶۰	کره جنوبی	موجود نیست	موجود نیست	کمری ۲۰۱۲
J	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۶	۱۶۰	۶ اتوماتیک	۱۲٫۵	۷٫۲	۱۳۰۰	۲۶۰۰	کره جنوبی	موجود نیست	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۴
J	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰٫۷	۷٫۸	۱۲۹۴	۲۶۷۳	کره جنوبی	موجود نیست	موجود نیست	توسان ۲۰۱۲
J	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۳	۸٫۹	۱۵۳۷	۲۶۱۰	چین -ایران	۳۹۵	۳۹۵	توسان ۲۰۱۰
J	جلو	CUV	۱۸۰۰ توربو	۱۷۰	۲۳۰	۶ اتوماتیک	۱۳	۹٫۶	۱۵۴۵	۲۶۱۹	چین -ایران	موجود نیست	۴۴۰	رنوداستر
J	جلو	CUV	۲۴۰۰	۱۶۰	۲۲۹	۶ اتوماتیک	۱۳	۹٫۸	۱۷۷۰	۲۷۲۰	چین -ایران	موجود نیست	موجود نیست	توسان ۲۰۱۰
D	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۶۵	۲۲۶	۶ اتوماتیک	۱۲	۸٫۷	۱۵۴۵	۲۷۷۵	چین -ایران	موجود نیست	موجود نیست	کمری ۲۰۰۸
C	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۲	۱۷۲	۶ اتوماتیک	۱۱٫۵	۸٫۲	۱۳۹۵	۲۶۷۵	چین -ایران	موجود نیست	موجود نیست	مزدا ۳ نسل ۲
B	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۴۵	۱۴۵	۴ اتوماتیک	۱۱	۷٫۱	۱۰۸۱	۲۶۳۴	رومانی -مراکش	موجود نیست	موجود نیست	رنومگان ۲۰۱۲
C	جلو	سدان	۱۵۰۰ توربو	۱۴۷	۲۱۰	CVT	۱۰	۷	۱۳۸۷	۲۶۵۰	چین -ایران	۳۰۰	۳۰۰	کیاسراتو ۲۰۱۲
J	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۱۷	۱۵۸	CVT	۱۰٫۵	۶٫۵	۱۴۵۵	۲۵۳۰	ژاپن -انگلستان	موجود نیست	۶۲۵	ASX 2012
B	جلو	هاچ‌بک سه‌در	۱۲۰۰ توربو	۱۱۰	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۹٫۵	۵٫۶	۱۰۹۰	۲۴۶۴	فرانسه	موجود نیست	موجود نیست	آلفارومئو جولیوتایا ۲۰۱۵
C	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۶۳	۱۹۸	۶ اتوماتیک	۹٫۵	۷٫۴	۱۳۲۰	۲۷۰۰	کره جنوبی	موجود نیست	۵۹۰	سوناتا ۲۰۱۴
J	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۴۷	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۱۰	۷	۱۳۰۰	۲۶۵۰	چین -ایران	۵۲۰	۵۲۰	اسپورتیج ۲۰۱۳
J	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۸٫۲	۶٫۷	۱۲۸۰	۲۵۳۸	فرانسه -ایران	موجود نیست	۵۶۵	اسپورتیج ۲۰۱۲
C	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۵	۱۵۰	۴ اتوماتیک	۱۱	۶٫۵	۱۰۹۰	۲۶۵۲	فرانسه -ایران	موجود نیست	موجود نیست	مزدا ۳ مدل ۹۱
J	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۶۹	۲۲۷	۴ اتوماتیک	۱۲	۹٫۷	۱۵۶۷	۲۶۴۰	ژاپن -ایران	موجود نیست	موجود نیست	اسپورتیج ۲۰۱۲
J	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۶۱	۲۲۳	CVT	۱۴	۸	۱۴۳۵	۲۶۳۰	چین -ایران	موجود نیست	۴۳۰	سوزوکی گرند ویتارا ۲۰۲۱

۱۶۰ درجه سانتی گراد جلوگیری می کنند. علاوه بر موارد یادشده به خاطر استفاده از ادتئو جلوگیری کننده از رسوب روی قطعات، از این لحاظ نیز عمر قطعات با این گریس تضمین شده است. اما در مورد محصول کلوبرسینت **KF 20002-J87** که برای محل های اتصال تویی طراحی شده است، می توان گفت به خاطر استفاده از روغن سیلیکن باویسکوزیته بالا و مواد پلی تترافلئوئورواتلین (PTFE) به عنوان روغن پایه، این گریس به شدت اصطکاک را کاهش می دهد و گشتاور دینامیک را در محیط بادمای بالا یا پایین به خوبی منتقل می کند.

شرکت روانکار سازی آلمانی کلوبر (Klüber) به تازگی اعلام کرد گریس های جدیدی برای خودروهای سواری طراحی کرده است که قابل استفاده در محل های اتصال تویی شکل و نقاط اتصال ثابت است. کلوبر لوب **HE71-281** با استفاده از ادتئوهای مخصوص اصطکاک پایین، باعث می شود مقاومت و عمر قطعاتی که در محل اتصال ثابت قرار دارند، بیشتر شود. همچنین این گریس می تواند از بالا رفتن ز یاد دما در محل اتصالات جلوگیری کند. اجزای سنتتیک استفاده شده در فرمولاسیون این گریس توانایی کنترل دمای بالا را دارند و از افزایش دما در مدت زمان های کوتاه تا



گریس های جدید کلوبر برای استفاده در خودرو



با ابلاغ شرکت بورس کالای ایران به شرکت های کارگزاری

انحصار خرید روغن پایه در بورس پایان یافت

حمایت و برگزاری جلسه مشترک با شرکت های پالایشگاهی و روغن سازان بخش خصوصی، بر سر فرمول مشخصی برای تعیین قیمت پایه روغن پایه در بورس تصمیم گیری خواهد شد.

فروش روغن پایه به تولید کنندگان بر اساس آمار های سامانه جامع تجارت

به گزارش خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» خبرها از تصمیم مهم دیگری برای حذف بازرگانان، دلال ها و شرکت های غیر روغن ساز از پروسه خرید روغن پایه از بورس حکایت دارد. تاجایی که به احتمال زیاد از ابتدای دی ماه شرکت های بلندپننگ خصوصی تنها بر اساس میزان تولید و فروش خود که در سامانه جامع تجارت و بهین یاب ثبت کر ده اند، مجاز به خرید سقف مشخصی از روغن پایه خواهند بود. با اقدام دیروز شرکت بورس کالا و اقدام آتی در خصوص تعیین سقف مجاز خرید بر اساس آمار تولید و توزیع، بساط انحصار در خرید و فروش روغن پایه و عرضه این محصول باقیمت های بسیار بالا به شرکت های بخش خصوصی بر چیده خواهد شد.

بر این اساس از این پس هر هفته ۵۰ تا ۲۳ تنی روغن پایه از طریق بورس عرضه خواهد شد که با حذف رقابت های ناسالم، تمام بلندپننگ های بخش خصوصی می توانند بدون نیاز به رقابت های ناسالم، مواد اولیه مورد نیاز خود را خریداری و تامین کنند.



بورس کالای ایران به مدیران شرکت های کارگزاری حداکثر سقف خرید برای هر مشتری ۵۰ تن تعیین شده است.

افزایش احتمال کاهش قیمت عرضه روغن پایه در بورس
مکاتبات شرکت های خصوصی تولید کننده روانکار با دبیر ستاد تنظیم بازار و سازمان حمایت حکایت از این دارد که در آینده ای نزدیک بانظر سازمان



انحصار طلبی برخی شرکت های تولید کننده روانکار از یک سو و عرضه قطره چکانی روغن پایه در بورس کالا که باعث شده بود بیشتر تولید کنندگان بخش خصوصی روغن موتور در ایران با مشکل مواجه شوند، سرانجام با ورود شرکت بورس کالای ایران و تعیین سقف خرید برای هر کارگزار و شرکت روغن ساز پایان یافت. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» تولید کنندگان بخش خصوصی روانکارها که عمده نیاز خود به روغن پایه را از شرکت های پالایشگاهی داخلی خریداری و تامین می کنند، طی چندماه گذشته با چالشی بزرگ مواجه بودند و آن خرید های انحصاری بخش عمده ای از روغن پایه عرضه شده در بورس توسط چند شرکت تولیدی و البته ثروتمند بخش خصوصی بود. حال اما با درخواست بلندپننگ های بخش خصوصی و همکاری کارگروه تنظیم بازار، سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان، شرکت بورس کالای ایران و انجمن پالایشگاه های روغن سازی سقف مشخصی برای خرید هریک از

لیست قیمت محصولات موتوری شرکت نفت تهران

روغن های موتور بنزینی	نام کالا	سطح کیفیت	نوع ظرف	قیمت مصرف کننده (ریال)	توضیحات
تهران تکتاز ۵۰-W ۲۰	API SG	گالن فلزی	۶۴۱,۶۰۵	-	
تهران پیشناز ۵۰-W ۲۰	API SJ	چهار لیتری پلاستیکی	۷۱۶,۳۶۵	-	
تهران پیشناز ۴۰-W ۱۰	API SJ	سه و نیم لیتری پلاستیکی	۱,۰۵۴,۲۹۶	-	
تهران سوپر پیشناز ۵۰-W ۲۰	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۸۳۰,۵۵۷	دارای تاییدیه دایلمر (مرسدس بنز) آلمان	
تهران سوپر پیشناز ۴۰-W ۱۰	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۲۱۴,۶۸۲	دارای تاییدیه دایلمر (مرسدس بنز) آلمان	
تهران رانا ۴۰-W ۱۰	API SM	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۴۵۷,۶۲۰	-	
تهران رانا ۵۰-W ۵	API SM	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۹۱۴,۳۸۳	-	
تهران رانا ۳۰-W ۵	API SM	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۹۱۴,۳۸۲	-	
تهران سوپر رانا ۴۰-W ۱۰	API SN	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۶۰۳,۳۸۲	-	
تهران سوپر رانا ۴۰-W ۵	API SN(RC)	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۰۷۴,۶۸۱	دارای تاییدیه دایلمر (مرسدس بنز) آلمان	
تهران سوپر رانا ۳۰-W ۵	API SN(RC)	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۰۱۴,۲۵۳	-	
تهران سوپر رانا ۲۰-W ۰	API SN(RC)	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۵۷۸,۲۴۶	-	

لیست قیمت محصولات موتوری شرکت نفت سپاهان

روغن های موتور بنزینی	نام کالا	سطح کیفیت	نوع ظرف	قیمت مصرف کننده (ریال)	توضیحات
سوپر پلاتینیوم اسپیدی 5W30	API SN	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۸۵۳,۰۰۰	-	
پلاتینیوم اسپیدی 10W40	API SM	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۷۶۰,۳۵۰	-	
سوپر پاور اسپیدی اسپیشال 10W40	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۱۰۹,۰۰۰	-	
سوپر پاور اسپیدی 20W50	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۷۸۹,۰۴۵	-	
پاور پلاس اسپیدی 10W40	API SJ	چهار لیتری پلاستیکی	۱,۰۰۱,۶۲۸	-	
یورویوم اسپیدی 10W40	API SJ	سه و نیم لیتری پلاستیکی	۸۷۶,۴۲۵	-	
پاور اسپیدی 20W50	API SJ	چهار لیتری پلاستیکی	۷۱۳,۹۹۳	-	
سوپر گلدن اسپیدی 20W50	API SG	چهار لیتری پلاستیکی	۶۴۱,۶۰۷	-	

انواع روغن های گیربکس اتوماتیک و هیدرولیک جعبه فرمان
ATF (3000L, 4000L, CVT L)

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

تلفکس: ۷۱۱۶۴-۰۲۱
www.fuchs.ir

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

سوزوکی شده راوفور بوده و به نظر می‌رسد چهره‌ای زیباتر از توپو تا پیدا کرده است. واما در بخش فنی همانند راوفور، سوزوکی ACROSS از یک موتور چهار سیلندر ۲.۵ لیتری بنزینی بهره می‌گیرد که انرژی آن توسط دو موتور الکتریکی و یک یک باتری ۱۸.۱ کیلوواتی تامین می‌شود و مطابق آنچه از سوی کمپانی سوزوکی اعلام شده است، مجموع نیروی تولیدی این دو موتور به عدد ۲۰۲ اسب بخار (مشابه راوفور پلاگین-هیبرید) می‌رسد. همچنین این مدل با یک بار شارژ کامل موتور برقی می‌تواند مسافتی برابر با ۷۵ کیلومتر را پیماید.

کمپانی سوزوکی با هدف گسترش محصولات بلندقامت خود، از نسخه تغییر برند داده شده یا ریبج شده توپو تا راوفور برایم پلاگین-هیبرید با نام سوزوکی ACROSS رونمایی کرد. این نخستین محصول سوزوکی بعد از شروع همکاری جدیدش با توپو تا از سال گذشته میلادی است که به زودی وارد بازارهای جهانی خواهد شد. تغییرات طراحی پدنه این مدل نسبت به راوفور بسیار اندک است و صرفاً به‌نمای جلو خودرو و محدود می‌شود.

جلوپنجره عریض تر و چراغ‌های باریک‌تر مهم‌ترین تفاوت ظاهری بین نسخه



سوزوکی در لباس توپوتا راو ۴!

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۲۱۸

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم با توجه به شرایط موجود، کیفیت خدمات خودروهای امدادی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ در پاسخ به این پرسش ۴۳ درصد به گزینه یک یعنی مناسب و ۵۷ درصد به گزینه دوم یعنی نامناسب رای داده بودند.



نظرسنجی شماره ۱۲۱۹

مهم‌ترین گزینه برای خودروهای گازسوز چیست؟

۱- افزایش پیمایش

۲- افزایش کیفیت

پیامک

SMS

مشکل گاز خوردن

خودرو نیسان ماکسیما دنده‌ای مدل ۱۳۸۱ دارم ومدتی است هنگام کلاچ گرفتن و تعویض دنده، دور موتور به شکل ناگهانی و به شدت بالا می‌رود؛ مشکل چیست؟

۰۹۳۰***۳۶۶۹

ابتدا باید گفت عیب‌یابی از راه دور درست نیست و نیاز به بررسی بیشتر است. معمولاً مشکلات فنی الکتریکی در ماکسیما کمتر رخ می‌دهد، اما بنابر آنچه شما بیان کردید، ایراد فنی مذکور مربوط به معیوب شدن بخش کنترل قدرت است که در سیستم کلاچ خودروهایی مانند ماکسیما که مجهز به دریچه گاز برقی است، رخ می‌دهد. زیرا در این مدل، میکروسوئیچ کلاچ برای افزایش عمر مفید آن تعبیه شده تا حین تعویض دنده‌ها با کنترل دور موتور توسط دریچه گاز، استهلاک کلاچ کاهش یابد؛ زمانی که میکروسوئیچ پدال کلاچ

سرمخزن استفاده می‌شود که اغلب به دلیل تماس یابر خورد آب با آن، این قطعه معیوب می‌شود که در این صورت چراغ چک خودرو روشن خواهد شد و خودرو با سوخت گاز کار نمی‌کند.

عدم نمایش بنزین

خودرو کیا ریو دارم ومدتی است در زمان کاهش سطح بنزین در باک یا حتی به رغم تمام شدن آن، چراغ چک بنزین روشن نمی‌شود؛ مشکل چیست؟

ابتدا باید گفت عیب‌یابی از راه دور درست نیست و نیاز به بررسی بیشتر است. اما این مشکل سه علت عمده دارد. نخست اینکه در صورت خرابی فیوز ممکن است مدار آن سوخته باشد و این مشکل ایجاد شده باشد. همچنین اگر سنسور سطح بنزین خراب باشد، این مشکل در خودرو نمایان می‌شود. در آخر اینکه لامپ پشت پنل سوخته باشد یا مشکلی در سیم‌کشی و اتصال به‌دنده وجود داشته باشد که در زمان کاهش سطح بنزین، چراغ هشدار روشن نشود. بنابر این توصیه می‌شود برای حل مشکل به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

معیوب باشد، در بین تعویض دنده‌ها خودرو ناخودآگاه تمایل به افزایش دور خواهد داشت. این مساله میزان ضریب خرابی سیستم کلاچ را افزایش می‌دهد. بنابر این بهتر است در گام نخست این قطعه را بررسی کنید و در صورت سالم بودن آن باید نرم‌افزار ECU چک شود.

مشکلات گازسوز

خودرو وانت دوگانه سوز دارم ومدتی است روی حالت گاز کار نمی‌کند و چراغ چک آن روشن می‌شود؛ مشکل چیست؟

سهیلی-تهران
شما گفتید خودرو شما تولید کدام خودروسازی است؛ بنابر این پاسخ مانیز کلی خواهد بود. البته معمولاً عیب‌یابی از راه دور درست نیست و باید بر اساس سیستم گاز خودرو و بررسی‌ها صورت گیرد. اما بر اساس طراحی مشخصی که هر خودرو دارد، نقاط ضعف فراوانی در قطعات و جانمایی آن به چشم می‌خورد که گاهی سبب مختل شدن عملکرد آن می‌شود. در خودروهای وانت گازسوز معمولاً از قطعه‌ای به نام مقاومت کورکن شیر برقی

ضعف در گاز خوردن

خودرو توپو تا یاریس دارم ومدتی است با تاخیر و ضعف گاز می‌خورد و به رغم اینکه موتور را تنظیم و قطعاتی مانند سنسور وضعیت دریچه گاز، دریچه گاز، گیربکس اتوماتیک و... را بررسی کرده‌ام، باز هم این ضعف وجود دارد؛ مشکل چیست؟

۰۹۳۷***۵۷۳۶

ابتدا باید گفت عیب‌یابی از راه دور درست نیست و نیاز به بررسی بیشتر است. اما با توجه به آنچه شما بیان کردید، این ایراد می‌تواند دو دلیل عمده داشته باشد. نخست اینکه در صورت معیوب شدن سنسور وضعیت پدال گاز، مشکل تاخیر در گاز خوردن یا نوسان دور موتور در خودرو ایجاد خواهد شد و گاهی این خرابی ناشی از بروز مشکل در اتصالات الکتریکی این سنسور است. همچنین در صورت وجود خطای نرم‌افزاری در ECU ممکن است این حالت در خودرو به وجود آید که بیشتر موارد از این گزینہ نشأت می‌گیرد. بنابر این توصیه می‌شود برای تعمیر و عیب‌یابی بهتر به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

جلیلی

شرکت‌های دانش‌بنیان باید با ادبیات تولید آشنا شوند و این امر صرفاً زمانی محقق خواهد شد که این شرکت‌ها با قطعه‌سازان تعامل مناسبی داشته باشند؛ تعاملی که سبب انتقال دانش آن‌ها به صنعت شود.

فرهادی

شرکت‌های دانش‌بنیان باید در قالب شرکت‌های کوچک در صنعت فعالیت کنند. در این راستا خودروسازان نیز با حمایت‌های تولیدی و انعقاد قراردادهای بلندمدت، باعث اطمینان خاطر آن‌ها در بحث توسعه و تولید خواهند شد. در آخر اینکه برای غلبه بر مشکلات، صنعت خودرو همواره باید به دنبال تربیت نیروی متخصص و جذب آن در این صنعت باشد.

قاسمی

Message

مکانیک خودیانتشید

Self Mechanic

گیربکس را «ریست» کنید

گیربکس اتوماتیک یکی از سیستم‌ها و قطعات پرمصرف در خودروهاست که گاهی در اثر عدم توجه به سرویس‌های دوره‌ای یا استفاده غیراصولی از آن، با مشکل مواجه شده و خراب می‌شود. مشکلات این نوع گیربکس عمدتاً ناشی از خطای الکتریکی، هیدرولیکی یا مکانیکی است.



گاهی ممکن است به دلیل خطای نرم‌افزاری، عدم اتصال صحیح سنسورها یا اتصالات کانکتور در ارسال سیگنال و اطلاعات به TCU خطایی رخ دهد. این عامل سبب می‌شود گیربکس به درستی عمل نکند و ضعف‌هایی در تعویض دنده وجود داشته باشد. بنابر این برای رفع مشکل باید گیربکس ریست و راه‌اندازی مجدد شود که البته این فرآیند باید توسط دستگاه عیب‌یاب و با نظارت تعمیر کار حرفه‌ای صورت گیرد و در این راستا توصیه اکید می‌شود برای جلوگیری از هرگونه ایراد احتمالی، تنها به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه شود.

برای اطلاع از شرایط

اشتراک روزنامه «دنیای خودرو»

لطفاً با شماره تلفن

۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ تماس بگیرید

شرکت بین‌المللی پترو انرژی آرک



Manufactured in International Petro Energy Arg Co.

NELL
ENGINE

نل نماد روشنایی



pe-arg.com @imell nell iran

آدرس دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، خیابان فیاضی (مرشته)، مجتمع تجاری داریوش، پلاک ۵۵، بلوک A، طبقه ۳
آدرس کارخانه: یزد، میبد، روبروی مجتمع فولاد میبد، کارخانجات بین‌المللی پترو انرژی آرک

شماره تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱

روزنامه

دنیای خودرو

چهارشنبه ۲۵ تیر ۱۳۹۹. سال پنجم. شماره ۱۲۱۹

TIRE & RING

رینگ و لاستیک

سر

«رودمستر RM351HD»: نام جدیدترین سری محصولات کوپر تایر برای عرضه در آمریکای شمالی است. همان‌طور که از عبارت HD مشخص است، این سری تایرها برای استفاده در خودروهای کار و تجاری طراحی شده‌اند و برای کاربردهای متنوع این نوع از وسایل نقلیه مناسب است. به‌همین دلیل می‌توان از این تایرها روی جاده، در مسیرهای مرطوب و حتی در شرایط آفرود نیز استفاده کرد. در حال حاضر دو سایز ۲۲.۵ و ۱۲۴.۵ اینچی از این تایرها عرضه شده که درجه

←

سری جدید محصولات کوپر تایر برای خودروهای باربر



گزارش

Report

علیرضا کافی

a.kafi@autoworld.ir

بی‌توجهی نسبت به مصوبه ستاد تنظیم بازار

تایرهای وارداتی با ارز «نیمایی» همچنان «حواله‌ای» توزیع می‌شوند

«بی‌توجهی به مصوبه ۲۶ خردادماه ستاد تنظیم بازار و نامه اخیر مدیر کل دفتر امور خدمات بازرگانی وزارت صمت در خصوص عدم الزام صدور حواله برای فروش لاستیک‌های سنگین واردشده با ارز نیمایی؛ توزیع این محصول را در بازار با کندی مواجه کرده است.

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» در آخرین روز خردادماه دبیر کارگروه ستاد تنظیم بازار مصوبات این کارگروه را منتشر کرد و براساس آن سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و کلیه مراجع نظارتی مکلف به اجرای بندی شدند که تا پیش از تصویب آن در کارگروه، باعث قفل شدن بازار تایرهای سنگین وارداتی شده بود. مشکل آنجا بود که بخشی از تجار اقدام به ثبت سفارش و واردات تایرهای سنگین با ارز نیمایی کرده بودند ولی سازمان راهداری همچنان بر صدور حواله برای فروش این تایرها مانند تایرهای واردشده با ارز ترجیحی تاکید داشت.

بازر (ایران)	گل تایر	مدل	عرض تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	IMPALA	P670	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۷,۲۰۰,۰۰۰	پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲
	BRILLIANT	P660	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۷,۲۰۰,۰۰۰	پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲
	BRILLIANT	P660	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۷,۲۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	ALERIA	P601	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۹,۰۰۰,۰۰۰	تیبا - ریو - پیکان
	ALERIA	P601	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۷,۲۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	BRILLIANT	P660	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۹,۰۰۰,۰۰۰	تیبا - ریو - پیکان
	ELPIDA	P640	۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۸,۸۰۰,۰۰۰	انواع پژو
	ELPIDA	P640	۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۸,۸۰۰,۰۰۰	سمند -دنا- تندر ۹۰ -ساندرو -ساندرو استپ وی
	PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۵	۱۵	۶۶۰	۲۱۰	۸,۸۰۰,۰۰۰	سمند -دنا- تندر ۹۰ -ساندرو -ساندرو استپ وی
	PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۸,۸۰۰,۰۰۰	انواع پژو
	PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ کراس - H30 کراس
	PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۸,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۶۰	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۸,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند- تندر ۹۰-دنا-ساندرو -ساندرو استپ وی
	PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	مگان -سراتو -مزد ۳-جک جی ۵-ام وی ام X22
	SPORTECH	S630	۲۱۵	۶۵	۱۶	۷۵۰	۲۱۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33 -لیفان ایکس 60 -اسپورتیج-توسان (۲۰۱۰)
	SPORTECH	S630	۲۲۵	۷۰	۱۶	۸۷۵	۲۱۰	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	کاپرا
	OPTI RIDERUNNER	S677	۲۲۵	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۱۹,۵۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی -بی‌وی‌دی اس ۶
	RIDERUNNER	S6373	۲۳۵	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۲۰,۱۰۰,۰۰۰	هایما اس ۷-ماهیئندرا XCUV500

کویر تایر (ایران)	گل تایر	عرض تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12.16.26	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۷,۵۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰ -سایپا ۱۳۱ -سایپا ۱۳۲
	KB2000	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۸,۰۰۰,۰۰۰	سایپا ۱۴۱ -سایپا صبا
	KB14.36	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۸,۸۰۰,۰۰۰	پیکان - ریو - تیبا
	KB88	۱۸۵	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۸,۲۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB22.27	۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا
	KB23.27	۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۸,۸۰۰,۰۰۰	سمند -زانتیا- سورن
	KB31	۱۹۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۸,۳۰۰,۰۰۰	برلیانس
	KB77	۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	پژو 207i
	KB77	۲۰۵	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	تندر ۹۰-دنا- ساندرو
	KB44	۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	H30 کراس
	KB55	۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	مگان -سراتو- تویوتا یاریس- جک جی ۵
	KB66	۲۱۵	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33 - لیفان X60
	KB200	۲۱۵	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	چانگان
	KB700	۲۳۵	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۲۰,۱۰۰,۰۰۰	هایما اس ۷-ماهیئندرا XCUV500
	KB700	۲۲۵	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی -BYD S6
	KB700	۲۳۵	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه-توسان -لکسوس-هیوندای -IX55 پرادو

یزد تایر (ایران)	گل تایر	عرض تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	VENUS	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۷,۳۰۰,۰۰۰	سایپا ۱۱۱-سایپا ۱۳۲ -ام وی ام ۱۱۰
	MARS	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۸,۳۰۰,۰۰۰	سایپا ۱۴۱
	VENUS	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۸,۴۰۰,۰۰۰	ریو -تیبا
	URANUS	۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۸,۸۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ - پرشیا - پژو ۴۰۵
	URANUS	۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۸,۸۰۰,۰۰۰	سمند -زانتیا- تندر ۹۰
	MERCURY	۲۰۵	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۱۴,۵۰۰,۰۰۰	رینگ پهن سمند -زانتیا
	MARS	۲۰۵	۵۰	۱۶	۶۱۵	۲۱۰	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ
	NEPTUNE	۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	مگان -سراتو -مزد ۳-جک جی ۵
	NEPTUNE	۲۱۵	۵۵	۱۷	۶۱۵	۲۴۰	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	ام جی ۶-مزد ۳-کیا سراتو



پورشه و تست موفقیت آمیز پیستون سه بعدی چایی

«پورشه نخستین دور آزمایش مقاومت پیستون های چایی سه بعدی را در موتورهای GT2 RS 911 به پایان رسانده است. نه تنها این قطعه چایی در مدت این آزمایش دوام آورد، بلکه تحقیقات این شرکت حاکی از آن است که پیستون های آلایژ آلومینیوم چایی از قطعات مشابه ریخته گری شده چیزی کم ندارند و حتی بهتر هم هستند. مدتی است پورشه در حال آزمایش این قطعه به صورت چاپ سه بعدی است و این خودروساز گفته است از دهه ۹۰ از

چاپ سه بعدی برای ساخت سریع نمونه های اولیه و توسعه قطعات بهره گرفته و در حال حاضر حدود ۲۰ قطعه چایی سه بعدی از جنس پلاستیک، استیل و آلومینیوم مربوط به خودرو های کلاسیک را برای فروش آماده دارد. اخیرا پورشه برای دو مدل ۹۱۱ و ۷۱۸ گزینۀ انتخاب و تزگی های صندلی را به همراه شکل کوسن سه بعدی چایی ارائه کرده است. اما مطمئنا چاپ پیستون از جنس آلایژ آلومینیوم بزرگ ترین تلاش این شرکت در راستای استفاده از این فناوری بوده است.

تازه های قطعه

Part News



تلاش مضاعف «ایساکو» در راستای حفظ سلامت مشتریان و کارکنان



«مدیرعامل «ایساکو» گفت: «این شرکت به عنوان خط مقدم ارائه خدمات پس از فروش به مشتریان گروه صنعتی ایران خودرو، به منظور کاهش مخاطرات ناشی از ویروس کرونا همچنان بر استفاده از خدمات غیر حضوری و عدم تجمع در نمایندگی ها تاکید دارد.» مهدی مونسان به دارندگان محصولات ایران خودرو توصیه کرد: «پیش از مراجعه به نمایندگی های این شرکت، با کسب اطلاع از مرکز پاسخگویی ایران خودرو به شماره تلفن ۰۹۶۴۴۰ با مراجعه به اپلیکیشن ایساکواز خدماتی که به صورت غیر حضوری توسط امداد خودرو ایران در محل قابل انجام است، مطلع شوند و برای حفظ سلامتی خود و پیشگیری از ابتلا به ویروس کرونا، با ماندن در منزل از این امکانات استفاده کنند.» وی افزود: «در صورتی که مشکل خودرو یا دریافت خدمات غیر حضوری در محل قابل حل نبود، مشتریان می توانند با رعایت کامل موازین بهداشتی، به نمایندگی ها مراجعه کنند.» مونسان یادآور شد: «از اوایل شیوع بیماری در اسفندماه سال گذشته، تمهیدات و شیوه نامه های بهداشتی در تمام نمایندگی های ایران خودرو اعمال شد و همزمان با اوج گرفتن مجدد این بیماری در مرحله دوم، این برنامه ها با دقت و سخت گیری بیشتری در همه مراکز به اجرا در می آید.» مدیرعامل این شرکت از اقداماتی نظیر تاکید بر استفاده از ماسک و تب سنجی در بدو ورود، در دسترس قرار دادن مواد ضد عفونی کننده دست، ایجاد فاصله اجتماعی لازم در سالن های پذیرش و انتظار، جداسازی فضای حضور پرسنل و مراجعه کنندگان با استفاده از لایه محافظ، ضد عفونی مداوم فضاهای عمومی و... در نمایندگی ها خبر داد.

خبر

News



راه اندازی خط تولید کوپل در شرکت «بهرام الکترونیک گستر»



«خط تولید انواع کوپل برای موتور های EF7۰ و TU5 و TU3 در شرکت «بهرام الکترونیک گستر» به بهره برداری رسید. فرشاد مقیمی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو در مراسم بهره برداری از این خط تولید گفت: «در راستای تحقق اهداف تعیین شده در جهاد خودکفایی و استفاده از ظرفیت های تولید داخل، انواع کوپل محصولات را از طریق سازنده داخلی تامین می کنیم.» وی تاکید کرد: «گروه صنعتی ایران خودرو طبق برنامه های اعلام شده از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت و با همکاری شرکت های قطعه ساز ایرانی به عنوان شریک مطمئن، برای کاهش وابستگی اقدام کرده است.» مدیرعامل شرکت «بهرام الکترونیک گستر» در بازدید مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو از خطوط تولید این شرکت قطعه ساز اعلام کرد: «این شرکت با تجهیز خطوط، به روزآوری تجهیزات و استفاده از نیروهای متخصص قادر به تولید روزانه ۲ هزار و ۵۰۰ قطعه کوپل برای انواع محصولات ایران خودرو خواهد بود.» بهرام بهادری افزود: «انواع کوپل، رله دوپل، برف پاکن، رله فلاشر و مدول کنترل فن بخاری خودرو در این شرکت با استانداردهای روز جهانی تولید می شود.» وی ادامه داد: «در کنار تعدیه خطوط تولید ایران خودرو، محصولات این شرکت در اختیار شبکه خدمات پس از فروش ایران خودرو نیز قرار می گیرد.» وی افزود: «در صورت تامین مواد اولیه و رفع کمبودهای مالی، روند تولید شتاب بیش تری خواهد گرفت.»



یک فعال صنعت قطعه با اشاره به وضعیت انبارهای قطعه سازان بیان کرد کفگیر قطعات به ته دیگ رسیده است!

جدید ندارد، چرا که تولید و تحویل خودروهای جدید هنوز آغاز نشده است؛ اما در مجموع شرایط برای خودروهای پیش خریدشده بهتر است.»

قطعات خودروهای جدید از پیش تامین شده است امید رضایی تاکید می کند: «خودروهای جدید با تیراژ بالا به بازار نمی آیند؛ بنابراین شاید حل مشکلات آن ها سهل تر از خودروهای موجود باشد. در واقع درصد کمی از خودروهایی که دو خودرو ساز داخلی تولید می کنند، جدید هستند. به عنوان مثال شاهین قرار است در زمستان وارد بازار شود و K132 نیز عرضه خواهد شد.»

وی می افزاید: «به دلیل اینکه این خودروها جدید هستند، یکی دو هفته تاخیر در عرضه آن ها تاثیر چندانی بر خودروهای روتین و قدیمی بازار نخواهد داشت و می توان در این خصوص اولویت بندی کرد.»

هوشمندی قطعه سازان برای انبار قطعات این فعال صنعت قطعه با تاکید بر اینکه برای تولید خودروهای جدید قطعه سازان اقدام به انبار قطعات خواهند کرد، تصریح می کند: «نظر به اینکه این موارد در پروژه با قطعه سازان نهایی شده است، قطعه سازان هوشمند به موجودی انبار معقولی برای تولید اولیه رسیده اند و از صفر شروع نمی کنند. خودروهایی که در حال حاضر باید با تیراژ حداکثری تولید شوند و ۸۰ تا ۹۰ درصد خودروهای تحویلی را شامل می شوند، نیاز بیشتری به قطعه دارند و هر روز باید انبار قطعات این خودروها تکمیل شود.»

تاثیر منفی ممنوعیت واردات کالا بدون انتقال ارز رضایی با بیان اینکه قطعه ساز در زمینه تامین ارز نمی تواند

اقدامی کند، می گوید: «قطعه ساز به تخصیص ارز نیاز محرز ی دارد و در غیر این صورت نمی تواند ارز تولید کند. خودرو ساز هم به عنوان مصرف کننده محصول قطعه سازان نمی تواند کاری برای تامین ارز انجام دهد.»

وی می افزاید: «خودروسازان و قطعه سازان می توانند نیاز خود را شفاف و طبقه بندی شده با همکاری یکدیگر و با نظارت وزارت صنایع استخراج کنند و در اختیار

نور بالا

اگر به کاهش تیراژ و توقف خط تولید برسیم، هزینه بیشتری برای حل مشکلات باید بپردازیم. در حال حاضر به مور رسیده ایم اما هنوز این اتصال پاره نشده است. اما اگر حمایت های لازم صورت نگیرد، وضعیت درآینده بحرانی تر خواهد شد

بانک مرکزی قرار دهند و از آن به بعد بانک مرکزی باید تصمیم بگیرد که ارز را چگونه تخصیص دهد. زمانی می شد کالا را بدون انتقال ارز وارد کرد؛ اما از این اقدام نیز جلوگیری کردند و از دست خودروساز و قطعه ساز کاری بر نمی آید.»

شرایط انبار قطعه سازان نیمه بحرانی است این عضو انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور در پاسخ به این پرسش که آیا تا پایان سال تولید با مشکل مواجه خواهد شد و ترمز افزایش تولید کشیده خواهد شد یا خیر؟ اظهار می کند: «شرایط انبارها نیمه بحرانی است و هنوز به تمام معنا بحرانی نشده است. یعنی بین شرایط بد و بدتر، به شرایط بد رسیده است.»

وی در پاسخ به این پرسش که تا چند ماه دیگر انبارها جوابگو است؟ می افزاید: «در حال حاضر کفگیر به ته دیگ رسیده و تا اینجا هم با تدابیر خاصی جلو آمده ایم. شرایط دشوار است و به سختی می توان قطعات را تامین کرد.»

هزینه های شدید توقف خطوط تولید رضایی البته تاکید می کند: «با این حال باز هم می توان با تصمیم گیری درست، راه حل این کار را پیدا کرد و اگر به کاهش تیراژ و توقف خط تولید برسیم، هزینه بیشتری برای حل مشکلات باید بپردازیم. در حال حاضر به مور رسیده ایم اما هنوز این اتصال پاره نشده است. اما اگر حمایت های لازم صورت نگیرد، وضعیت درآینده بدتر خواهد شد و براساس تجارب قبلی، خطوط متوقف شده و موجودی کف پارکینگ ها شرایطی را به وجود می آورد که برای رفع مشکلات هزینه بیشتری بپردازیم.»



چراغ برق

Cheragh Bargh

قطعات چند؟

«در این ستون سعی داریم قیمت قطعات موجود در بازار را به صورت هفتگی در روزهای چهارشنبه منتشر کنیم، تا اگر قصد خرید قطعه ای را داشتید، با قیمت آن آشنا باشید. هر چند نوع برند و قیمت آن در بازار به نوعی از تنوع برخوردار است و در این جدول تنها میانگین قیمت قطعات درج شده و ممکن است با مراجعه به بازار با اختلاف اندکی در قیمت ها مواجه شوید.

نام خودرو	چراغ جلو(جفت)
تندر ۹۰	۳۶۰/۰۰۰ تومان
کیا ریو	۴۲۰/۰۰۰ تومان
تیبا ۲	۲۶۴/۰۰۰ تومان
ساینا موتوردار برند SNT	۵۱۰/۰۰۰ تومان
پراید ۱۳۱ (بدون موتور)	۱۸۰/۰۰۰ تومان
پژو ۲۰۶	۲۶۰/۰۰۰ تومان
پژو ۲۰۷	۱۰۵/۰۰۰ تومان
سمند LX (استیل، دودی)	۲۲۱/۰۰۰ تومان
پژو پرشیا (استیل، دودی)	۲۶۶/۰۰۰ تومان

قطعات لاستیکی	قیمت
لاستیک تعادل پراید	۳۰/۰۰۰ تومان
لاستیک چاکلد پراید	۵۷/۰۰۰ تومان
لاستیک سر کمک عقب پراید	۳۰/۰۰۰ تومان
بوش اسل پراید	۱۱۰/۰۰۰ تومان
توبی سر کمک پراید	۳۶۰/۰۰۰ تومان
زیرفنر عقب پراید	۵۰/۰۰۰ تومان
زیرفنر جلو پراید	۵۰/۰۰۰ تومان
زیرفنر عقب پراید CNG	۱۰۰/۰۰۰ تومان
بوش طبق پراید (30mm)	۸۰/۰۰۰ تومان
بوش طبق پراید (27mm)	۷۰/۰۰۰ تومان
بوش پایه کمک عقب پراید لاستیکی	۱۱۰/۰۰۰ تومان
گردگیر کمک جلو پراید	۱۳۰/۰۰۰ تومان
گردگیر کمک عقب پراید	۱۴۰/۰۰۰ تومان
گردگیر پلوس پراید ساده	۱۶۰/۰۰۰ تومان
گردگیر پلوس پراید (خاردار)	۱۶۰/۰۰۰ تومان
گردگیر جعبه فرمان پراید	۱۶۰/۰۰۰ تومان
گردگیر جعبه فرمان پراید هیدرولیک	۱۶۵۰/۰۰۰ تومان
سیک طبق پراید (طرح سامیگ)	۷۵۰/۰۰۰ تومان
سیک طبق پراید (رنگ طلایی)	۷۰۰/۰۰۰ تومان
سیک فرقی فرمان پراید (هیدرولیکی)	۳۵۰/۰۰۰ تومان
واشر هالای کارتل پراید	۱۰۰/۰۰۰ تومان
دسته موتور تک پیچ پراید	۴۴۰/۰۰۰ تومان
دسته موتور دو پیچ پراید	۴۰۰/۰۰۰ تومان

نام خودرو	رادیاتور کولر
تندر ۹۰	۳۷۰/۰۰۰ تومان
کیا ریو	۲۵۷/۰۰۰ تومان
تیبا ۲	۲۲۴/۵۰۰ تومان
ساینا	۳۸۰/۰۰۰ تومان
پراید	۲۲۴/۰۰۰ تومان
پژو ۲۰۶	۲۲۴/۰۰۰ تومان

پیشنهادها و انتقادات شما برای ما ارزشمندند. لطفاً آن را با ما در میان بگذارید

شماره واتساپ:
۰۹۳۹۳۰۹۹۶۱۹

نشانی الکترونیکی:
donyayekhodro@gmail.com



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

افزایش قیمت دلار، کمبود ارز و عدم تخصیص ارز به واردات مواد اولیه و قطعات این روزها معضل اساسی تولید در هر صنعتی از جمله صنایع خودرو و قطعه است. صنعتی که به واردات وابسته است و افزایش قیمت ارز و بی برنامگی در اختصاص یا عدم اختصاص آن به این صنایع باعث شده است مسیر پیش رو بسیار ناهموار باشد و احتمالاً تا ماه های آینده شاهد کاهش دوباره تولید و حتی ممکن است شاهد توقف تولید باشیم. در این بین قرار است خودروسازان خودروهای جدیدی را نیز به بازار عرضه کنند و گفته می شود این محصولات از زمستان به مشتریان عرضه خواهد شد و این نگرانی را ایجاد کرده که آیا به رغم مشکلات موجود بر سر راه واردات قطعات، تحویل این خودروها به سال آینده محول خواهد شد یا خیر.

در این خصوص یک عضو انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور معتقد است در حال حاضر مشکلی برای تولید خودروهای جدید وجود ندارد و به نظر می رسد خودروهای جاری هستند که با مشکل تامین قطعات دست و پنجه نرم می کنند. وی در گفت و گو با «دنیای خودرو» با بیان اینکه به طور قطع، قیمت این خودروها نیز به نرخ ارز وابسته است، اظهار می کند: «پیش از این نیز میزان وابستگی این بخش به نرخ ارز رسانه ای شده بود و این وضعیت تفاوتی برای خودروهای موجود و



رانندگان بیشترین تسهیلات کرونا را دریافت کردند



«ایستنا: مطابق آخرین آمارها، تاکنون ۴۰۷ هزار واحد برای دریافت وام کرونا در سامانه کارا ثبت‌نام کرده‌اند. ۵۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات حمایتی کرونا پرداخت شده و بیشترین آمار متقاضیان در یافت تسهیلات مربوط به رانندگان بوده است. بررسی ثبت‌نام متقاضیان در سامانه کارا نشان می‌دهد بیشترین پرداختی تسهیلات کرونا به متقاضیان، مربوط به رانندگان با حدود ۲۷ میلیارد تومان است و دریافت تسهیلات بدون ضامن و وثایق بانکی با استقبال بیشتری از سوی متقاضیان همراه بوده

است. در خصوص رانندگان بیشترین سهم مربوط به وزارت کشور با تعداد ۷۳۰ هزار نفر و در بخش شرکت‌های تعاونی مسافری نیز شرایط برای ثبت‌نام متقاضیان به‌طور جداگانه فراهم شده است. در بخش متقاضیان خویش‌فرمایی و بیمه‌شدگان مشاغل آزاد نیز آن‌طور که معاون توسعه کارآفرینی و اشتغال وزارت کار گفته همکاری خوبی از سوی وزارتخانه‌های فرهنگ و ارشاد اسلامی، صمت و میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری صورت گرفته و وضعیت بیمه‌شدگان در زیرساخت‌های شناسایی شده است.



ارائه پارکینگ رایگان دوچرخه در ساختمان‌های شهرداری

«مهر: مدیر واحد توسعه سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران، از ابلاغ دستورالعمل ساختمان دوستدار دوچرخه و ارائه پارکینگ رایگان به شهروندان و کارکنان دوچرخه‌سوار در ساختمان‌های شهرداری خبر داد. یعقوب آزادهدل گفت: «دستورالعمل ساختمان دوستدار دوچرخه برای اجرا به شهرداری‌های مناطق، معاونت‌ها و سازمان‌های زیرمجموعه شهرداری ابلاغ شده است.» وی با بیان اینکه ارائه پارکینگ امن و

رایگان به دوچرخه‌سواران یکی از کارهای ضروری در راستای اجرای کردن برنامه‌های سند توسعه دوچرخه‌سواری در شهر تهران محسوب می‌شود، افزود: «تشویق کارکنان شهرداری به استفاده از دوچرخه در تردهای کاری خود، از اهداف دیگری است که در این دستورالعمل دنبال می‌کنیم.» وی ادامه داد: «طبق این دستورالعمل در کلیه ساختمان‌های شهرداری تهران، پارکینگ رایگان در بهترین، امن‌ترین و در دسترس‌ترین

نقطه به دوچرخه‌سواران اختصاص می‌یابد.» به گفته آزادهدل در این بخشنامه، ارائه تسهیلات برای کارکنان دوچرخه‌سوار در نظر گرفته شده است تا آنان بتوانند برای رفت‌وآمد از این‌مد حمل‌ونقلی پاک و آسان استفاده کنند. وی تأکید کرد: «سازمان‌های حمل‌ونقل و ترافیک و فناوری اطلاعات و ارتباطات نیز ملزم به بارگذاری اطلاعات مکانی ساختمان‌های دوستدار دوچرخه در نرم‌افزار دوچرخه برای همه شهروندان هستند.»

«دنیای خودرو» نقش «کلان‌داده» در مدیریت ترافیکی شهرهای هوشمند را بررسی می‌کند

«کلان‌داده»؛ چگونه شهرها را متحول خواهد کرد؟



محمد مهدی حاتمی

m.hatami@autoworld.ir

«کلان‌داده» مدیریت ترافیک را در شهرهای هوشمند آینده متحول خواهد کرد. «کلان‌داده» مفهومی است که استفاده از آن، پیش از ابداع واژه‌ای به این منظور نیز مرسوم بوده است. براین اساس، هر سیستمی که بتواند مجموعه گسترده‌ای از داده‌های پهن‌ظاهری ارتباط با هم را تحلیل کند، درواقع با «کلان‌داده» کار می‌کند. مدیریت ترافیک نیز از این قاعده مستثنا نیست و بسیاری از فناوری‌های این حوزه همچون مرکز پایش داده‌های تصویری ترافیکی، درواقع بر بستر «کلان‌داده» فعال بوده‌اند. با این همه، پیشرفت فناوری‌هایی که می‌توانند داده‌های تجمع‌شده را تفسیر و تحلیل کنند، چنان قدرتی به مدیران ترافیکی آینده خواهد داد که تصور آن تا همین یک‌دهه پیش نیز ناممکن بود. در ادامه سلسله گزارش‌های روزنامه «دنیای خودرو» در مورد نقش فناوری در تغییرات اجتماعی مرتبط با حوزه خودرو، در این گزارش به نقش «کلان‌داده» در مدیریت ترافیک می‌پردازیم.

«کلان‌داده» چیست؟

«کلان‌داده» (Big data) درواقع یک چتر مفهومی برای اشاره به مجموعه‌های بسیار بزرگی از داده‌هاست که تحلیل و سنجش آنها با استفاده از شیوه‌های سنتی تحلیل داده، تقریباً غیرممکن است. یک مثال ساده: نظرسنجی‌های مورد استفاده در رقابت‌های انتخاباتی به‌شدت غیردقیق هستند، نخست

«کلان‌داده» و ترافیک

اما «کلان‌داده» چگونه می‌تواند حوزه خودرو و ترافیک را متحول کند؟ واقعیت این است که «کلان‌داده»، درحال حاضر این کار را انجام داده است. زمانی که استفاده از اولین مسیرپای خارجی در ایران رواج یافت، برای بسیاری از کاربران عادی این پرسش ایجاد شد که شیوه کار این



آنکه وابسته به تعداد افراد مورد سنجش و وضعیت تحصیلی، جغرافیایی و جنسیتی آنها و دوم زمان‌مند هستند. معنای عبارت دوم این است که نظر مردم در مورد کاندیداهای انتخاباتی ممکن است در فاصله یک هفته‌ای میان نظرسنجی و برگزاری انتخابات کاملاً تغییر کند.

اما اگر ابرایانه‌ای داشته باشیم که بتواند با استفاده از تحلیل مصرف روزانه داده‌های اینترنتی دارندگان گوشی‌های هوشمند، سلاقی سیاسی آنها را به‌دست بیاورد، می‌توان گفت همواره و به‌روز، از نظرات سیاسی عمده جمعیت کشور آگاه خواهیم بود. در این حالت، نتیجه انتخابات احتمالاً به صورت کامل با تحلیل داده‌های ما همخوان خواهد بود. این معجزه «کلان‌داده» است.

باین همه، فواید استفاده از «کلان‌داده» در حوزه ترافیک بی‌شمارند، چراکه ترافیک، همچون انتخابات، پدیده‌ای وابسته به کنش‌های عوامل بسیاری است که پیش‌بینی خروجی‌ها براساس ورودی‌ها را برای هرنوع سیستم

پردازشگری بسیار دشوار می‌کند. به‌عنوان نمونه، اگر تمام خودروها به یک سیستم داده‌پردازی مرکزی متصل باشند، می‌توانیم نقشه دقیقی از پرترددترین مسیرهای شهری را داشته باشیم که برنامهریزی‌های آنی برای ساخت پارکینگ، بازهای زمانی تجدیدآسفالت خیابان و حتی اعزام آکیپ‌های پلیس راهنمایی‌وراندگی را آسان‌تر کند. علاوه بر این، حتی می‌توانیم نقاط پر حادثه را شناسایی کنیم که این مهم برای نصب تابلوهای ترافیکی به‌ما کمک خواهد کرد.

وقتی سیستم حمل‌ونقل عمومی نیازهایش را به ما می‌گوید

تجمع و تفسیر داده‌های گسترده در مورد عبور و مرور شهروندان در زیرساخت‌های سیستم حمل‌ونقل عمومی هم یکی دیگر از فواید استفاده از «کلان‌داده» در مدیریت ترافیک شهری است. بر این اساس، با تجمع داده‌های دستگاه بارکدخوانی بلیت‌ها، می‌توان بررسی کرد بارگذاری فلان خط اتوبوس در ساعات مختلف روز، ماه و حتی فصول به چه شکل است. به‌عنوان مثال ممکن است مسافران یک خط خاص اتوبوسرانی، به‌دلیل شرایط خاص آب‌وهوای محلی، در زمستان بیش از تابستان مسافر آن مسیر باشند. به این ترتیب، مدیران ترافیکی منطقه می‌توانند تعداد اتوبوس‌های فعال در این خط در فصل تابستان را کم کنند و آن را به خط‌های دیگر که نیاز بیشتری دارند، تخصیص دهند.

این قبیل داده‌ها، فرصت‌های اقتصادی بی‌شماری هم برای استارت‌آپ‌های بخش خصوصی فراهم می‌کنند. بازهم به عنوان نمونه، می‌توان استارت‌آپی داشت که با شناسایی ساعات اوج ترافیک در محدوده‌های خاص (مثلاً زمانی که ادارات تعطیل می‌شوند) به این محدوده‌ون-تاکسی اعزام‌واز سرریز مسافران سیستم حمل‌ونقل عمومی سود کسب کند.

خبر

فعالیت خطوط شبانه اتوبوسرانی تهران

«فارس: مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران با اشاره به پرمسافرت‌ترین خط اتوبوسرانی پایتخت گفت: «فعالیت خطوط شبانه اتوبوسرانی استمرار



می‌یابد.» محمود ترفع افزود: «فعالیت این ناوگان ۲۴ ساعته است و اتوبوس‌های تک‌کابین به جای اتوبوس‌های دوکابین در خطوط شبانه به کار گرفته می‌شوند.» به گفته وی، خط ۷ بی‌آرتی که میدان راه‌آهن در جنوب تهران را به میدان تجریش در شمال تهران اتصال می‌دهد، پرمسافرت‌ترین خط اتوبوسرانی پایتخت است.

ایجاد پارک‌های لوکس در پایانه‌ها

«میزان: معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران بر ایجاد پارک‌های لوکس با امکانات ویژه برای شهروندان در پایانه‌ها تأکید کرد.

سیدمناف هاشمی با بیان اینکه باید روش‌هایی به کار ببریم که پایانه‌ها برای مردم جذاب باشند، افزود: «باید فضای



محیطی و امکانات رفاهی پایانه‌ها را برای مردم مطلوب کنیم تا استقبال و رضایت مردم از این فضای حمل‌ونقلی بیشتر شود.»

به گفته وی با توجه به شرایط موجود و شیوع بیماری کرونا در کشور باید نگاه ویژه‌ای به استفاده از ظرفیت ارسال بار از طریق پایانه‌ها داشته باشیم تا سفرهای غیرضروری افراد، کاهش یابد.

بهبود مترو تهران با اعتبارات جدید مالی

«میزان: رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران گفت: «تخصیص منابع مالی جدید تأثیر بسیاری در تکمیل و توسعه مترو دارد. بر همین اساس برنامه ریزی‌های لازم برای تکمیل و بهره‌برداری از ۱۲ ایستگاه مترو تا پایان سال صورت گرفت.»



محمد علیخانی افزود: «برنامه زمان‌بندی پروژه‌های حمل‌ونقلی و عمرانی مشخص شده است و براساس فواصل زمانی تعیین‌شده پروژه‌های نیمه‌تمام و اولویت‌دار تا پایان سال افتتاح می‌شود.» وی در مورد تأثیر نفت برای خرید اتوبوس در تهران برای تخصیص به خرید واگن مترو افزود: «تهاتر نفت و اتوبوس فعلاً در حد حرف بوده و هنوز عملیاتی نشده است.»

جدول لغزنامه ۱۰۷۸ Cross Word

افقی

۱- نام دیگر آن شناور است (در تصویر) - از قطعات بر مصرف خودرو ۲- امر به آوردن می‌کند - خودرو ملی ساخت سابقا ۳- روی ریل می‌رود - دردها ۴- ستاره سرخ سحر - حرارت بالای ۳۷ درجه بدن ۵- بازی انگلیسی - کمربند است ۶- مدلی قدیمی از اوپل - هنوز انگلیسی - سراتوب اما حرف آخرش تغییر کرد ۷- پهلوان - مدلی از کادیلاک - هلیکوپتر معروف جهان ۸- هوست - مدلی از نیسان - زیاد نیست ۹- یاری رساندن - بخشش - پاریسی شده جی‌پی‌اس ۱۰- تکرار حرفی است - قیات لهستانی - سال گذشته - صدای حیوانات وحشی ۱۱- پترول بود که حرف آخرش تغییر کرد - سیستمی در تلویزیون‌های قدیمی - نام قدیم سمنان ۱۲- قطعه‌ای مهم در موتور خودرو - تکرار حرف نخست ۱۳- شاسی بلند اشکودا - کاروتجاری‌ساز سوئدی - ضمیر متصل جمع ۱۴- حرف تأکید - از تویوتاها قدیمی - روشی در تشخیص بیماری قلبی ۱۵- نام قدیم گره پهن - حایل را گویند.

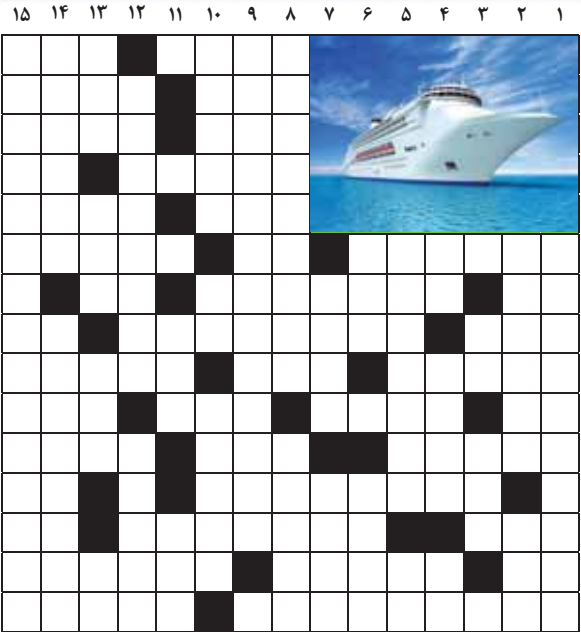
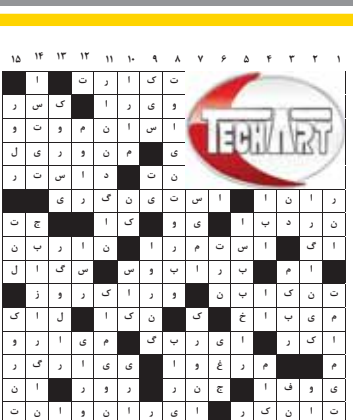
عمودی

۱- این خودرو کره‌ای در بازار ایران با استقبال روبه‌رو شده است ۲- برند خودرویی معروف آمریکا - این مزدا در ایران معروف است ۳- موردقبول واقع نشد - پرتاب کردن سنگ ریزه ۴- حرف فاصله - تنها انگلیسی - از ادات تشبیه ۵- در گذشته به‌اصفهان می‌گفتند - حرف نصب عربی ۶- جمع نکته است - صدا و آوا انگلیسی ۷- تهمت و بهتان - سفاک در هم ۸- بزرگ‌ترین تولیدکننده ماشین‌آلات راهسازی و ساختمانی جهان - خودرویی که ۳۳ سال در ایران تولید می‌شد ۹- این سواری آمریکایی زمانی به ایران می‌آمد ۱۰- منسوب به تریج - رود اروپایی - برای آلودگی شدن یک سرکش کم دارد ۱۱- جمع در - خاطره ۱۲- این خودرو آمریکایی جزو کلاس‌های جهان است - از پرندگانی که رنگ آن در صنعت خودرو هم کاربرد دارد ۱۳- بزرگ‌ترین حیوان کره زمین - این هم بزرگ‌ترین حیوان دریایی است - ناگهان خودمانی - یکی نیست ۱۴- به گیاهان گفته می‌شود - خودرو ساز ایرانی ۱۵- این خودرو سوپرلوکس آمریکایی دیگر تولید نمی‌شود.

حسین نظریان

h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۰۷۷





Autoworld.ir

چهارشنبه ۲۵ تیر ۱۳۹۹. سال پنجم. شماره ۱۲۱۹

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

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

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
سرپرست شورای سردبیری: محمدعلی دیانتي زاده

تهران ۳۵ ۲۳ آصفهان ۳۷ ۲۰ شیراز ۳۸ ۲۲ مشهد ۳۶ ۲۳ تبریز ۳۰ ۱۹ ارومیه ۳۱ ۱۸ رشت ۳۰ ۲۳ گرگان ۳۱ ۲۳ ساری ۳۲ ۲۳ شهرکرد ۳۲ ۱۴ اهواز ۴۸ ۲۸ یزد ۳۹ ۲۶ کرمان ۳۴ ۲۰ بندرعباس ۳۷ ۳۱ زاهدان ۳۷ ۲۳

بیلبورد

Billboard



لایک مرگبار!

«شرکت خودروسازی فورد با کمک آژانس تبلیغاتی تیم دیترویت، آگهی پیش رو را برای نشان دادن خطرات استفاده از شبکه‌های مجازی حین رانندگی طراحی و منتشر کرده است.»

رقابت تنگاتنگ کرونا با طلا و ارز!

طی این روزها که ویروس کرونا در کشور بیش از هر زمان دیگری شایع شده و گسترش یافته است، بسیاری از شهروندان تلاش می‌کنند با رعایت هر چه بیشتر پروتکل‌های بهداشتی و عدم حضور غیرضروری در اماکن عمومی و پرازدحام، دروهله نخست حافظ جان خود باشند و در پی آن به سهم خود به قطع زنجیره انتقال نیز کمک کرده باشند. نتایج و آمار به دست آمده طی روزهای گذشته حاکی از آن است که این ویروس به سرعت در حال رشد و گسترش بوده و تمام افراد را با هر سن و سالی اعم از کودک و بزرگسال درگیر خود می‌کند. اما از طرفی مشکلات جدی حاکم بر اقتصاد کشور نیز باعث شده است قشری از جامعه به هیچ عنوان قادر به تامین مایحتاج و اقلام بهداشتی مورد نیاز خود نباشد که این موضوع می‌تواند تبعات تلخ و جبران ناپذیری برای کشور به همراه داشته باشد و در این میان نکته جالب توجه رقابت تنگاتنگی است که نرخ ارز و طلا با میزان افزایش آمار مبتلایان به کرونا دارد!

در واقع این روزها با بررسی جداول قیمتی ارز، طلا و مسکوکات شاهد افزایش لجام گسیخته قیمت و عدم کنترل آن هستیم. گویی که دلالت در این بخش سعی دارند سرعت شیوع ویروس و آمار مبتلایان روزانه در کشور را در نور دیده و پشت سر بگذارند تا تمام این‌ها افزایش آمارهای روزانه مبتلایان و قربانیان ویروس کرونا وظیفه ما را در قبال حفظ جان خود و دیگران سنگین تر می‌کند و این محقق نخواهد شد مگر با رعایت نکات و موارد بهداشتی. در آخر اینکه در حال حاضر اصلی ترین راه برای مقابله با این ویروس، رعایت پروتکل‌های بهداشتی توسط یکایک افراد جامعه است.

حرف آخر

The Last Word

آرمین محسنی

خبرنگار



دوچرخه‌ها



خاص مدل K1600 GTL از لحاظ فناوری، قدرت، سیستم تعلیق و وزن کلی بهترین مدل بامو شناخته می‌شود. مهندسان بامو این دوچرخ را به موتور شش سیلندر خطی، سیستم احتراق بدون کلیل، سیستم هشدار دهنده و یک آنتن رادیویی نامرئی مجهز کرده‌اند. این موتور سیکلت جذاب و قدرتمند با قیمت ۲۵ هزار دلار به بازار عرضه می‌شود.

«بامو پیش از تولید خودرو به تولید موتور سیکلت مشغول بود و خوشبختانه در طول این سال‌ها نیز تعهد و علاقه‌مندی آن‌ها به تولید مدل‌های جذاب موتور سیکلت همچنان حفظ شده است. البته تمرکز اصلی بامو طی این سال‌ها بر تولید موتور سیکلت‌های تورینگ و مدل‌هایی مانند مدل ۶ سیلندر K1600 بوده است. در میان این ناوگان قدرتمند به‌طور

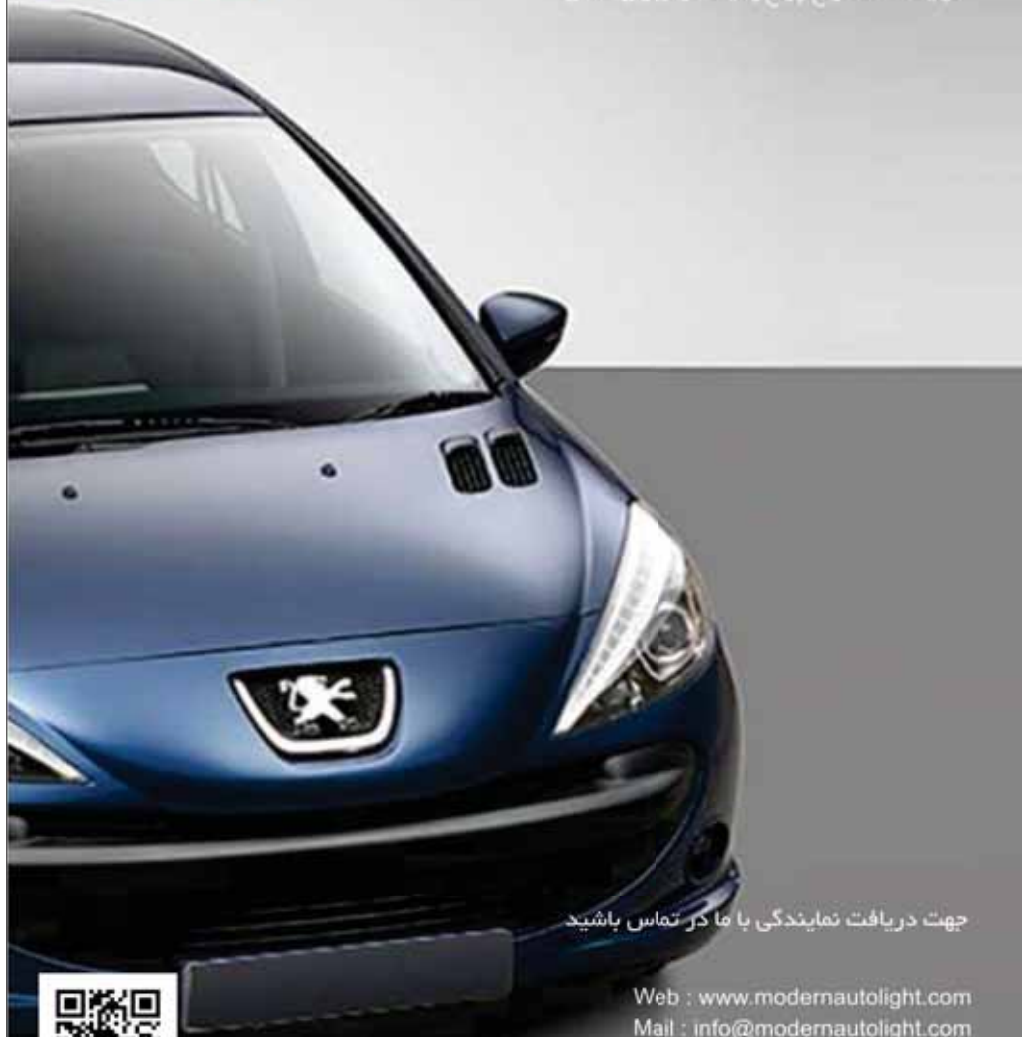
بامو «K1600 GTL»



MODERN
Industry Research Group

گروه پژوهش صنعت مدرن (منابع چراغ اتومبیل مدرن)

تولید کننده انواع چراغ و آینه اتومبیل‌های داخلی



جهت دریافت نمایندگی با ما در تماس باشید

Web : www.modernautolight.com
Mail : info@modernautolight.com



کارخانه : تهران، شهریار، جاده رباط کریم، سه راه فردوسیه، میدان طالقانی

تلفن : ۰۶-۴۵۶۳۷۱۵۰ فکس : ۰۶-۴۵۶۳۶۶۰۱

دفتر مرکزی : تهران، خیابان سهروردی شمالی، خیابان شهید حسینی (سورنا)، پلاک ۸، طبقه ۳، واحد ۱۴

تلفن : ۰۴-۸۸۷۴۳۱۶۳ فکس : ۰۹-۸۸۷۴۶۱۰۹

bt
BEhTam
Ravankar

هر سرعتی ممکن است،
ایمن راندن انتخاب شماست.

QUANTIC
RENOVATION

