

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

دنیای خودرو

ناپرب رئیس هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:
بانک مرکزی آزادی عمل بدهد
تحریم‌ها را دور می‌زنیم

۳ صفحه

DONYAYEKHODRO.COM



استارت Start

محمدعلی دیانتی زاده
سرپرست شورای سردبیری

از پیشرفته تا جعبه‌دنده

بررسی نقشه‌راه خودروسازان داخلی در بخش موتور و گیربکس و مقایسه برنام‌های اعلام‌شده برای داخلی‌سازی و توسعه صنعت خودرو در این بخش...

۳ صفحه

تیتراهای امروز Titles

گروه خودرویی در غیاب ایران خودرو و سایپا هم لیدر بازار سرمایه است

ارزش بازار خودرویی‌ها در آستانه ۵۰۰ هزار میلیارد تومان

۵ صفحه

مذاکره گروه بهمن با شریک تجاری جدید در آینده نزدیک

۲ صفحه

چراغ سبز دلار به افزایش قیمت چراغ خودرو

۱۴ صفحه

امضای تفاهم‌نامه همکاری ایران خودرو با دانشگاه علم و صنعت ایران
دستاوردهای پژوهشی و فناوری، تجاری‌سازی می‌شوند

۲ صفحه

ظرفیت خالی تولیدکنندگان داخلی و لاستیک‌های مشابهی که وارد می‌شوند

رقبای هندی؛ بلای جان سازندگان ایرانی تایرهای بایاس

محمدرضا تقی‌گنجی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنفی صنعت تایر ایران با گلایه از تخصیص ارز و واردات آزاد تایرهای باری بایاس به کشور آن هم با تعرفه ۴ درصد...

در مجمع عمومی عادی شرکت نفت بهران عنوان شد:
بی‌نظیرترین سال «بهران»
بارشد شاخص‌ها و مثبت سود ۸۷۰ میلیارد تومانی

۱۱ صفحه

تاثیر مثبت پاندمی کرونا روی افزایش تقاضا برای هارلی دایویدسون

برنده کرونا؟!!

۶ صفحه

خودروهای جدید در مصر باید دوگانه‌سوز باشند
فرصتی برای خودروسازان داخلی

سال‌هاست خودروسازان به دنبال استفاده از سوخت جایگزین برای بنزین و ...

۸ صفحه

کامیون اروپایی خوب است، اما فراهم نیست!
استفاده از ظرفیت چینی‌ها؛ تنها درمان فرسودگی ناوگان تجاری

۹ صفحه

حرکت مطمئن ایا توقف ایمن

ایرانلنت ایرانلنت ایرانلنت ایرانلنت ایرانلنت ایرانلنت

زنا چرخ‌گردنده پویا شود

۵۸ سال افتخار...
ایران



کرده که این پایین ترین مسافت پیموده شده توسط یک S2 944 در دنیا به حساب می آید. فروشنده می گوید این خودرو را با ۲۱۵۰ کیلومتر کار کرد از مالک اولیه خریداری کرده است. از سال ۱۹۹۲ تاکنون نیز این 944 S2 در یک گاراژ گرمونوم نگهداری شده است. S2 944 به یک پیشرفته ۳ لیتر چهار سیلندر ۱۶ سوپاپ مجهز است که ۲۱۰ اسب بخار قدرت و ۲۸۲ نیوتون متر گشتاور تولید می کند که از طریق یک گیربکس پنج سرعته دستی به چرخ های عقب منتقل می شود.

یک پورشه ۹۴۴ مدل ۱۹۹۰ در نیویورک برای فروش گذاشته شده که مالک آن ادعا می کند کم کار ترین ۹۴۴ دنیا است. این خودرو از سری S2 بوده و قیمت آن ۵۸ هزار دلار اعلام شده که هم قیمت یک کیمن صفر کیلومتر است. شاید فکر کنید این مبلغ خیلی زیادی برای یک خودرو ۳۰ ساله است؛ اما اگر بیشتر در مورد آن بدانید احتمالاً نظرتان عوض خواهد شد. به گفته فروشنده، این S2 944 آبی متالیک تاکنون تنها ۲۲۰۰ کیلومتر کار



حراجی برای کم کارترین پورشه ۹۴۴



استارت محمدعلی دیانتی زاده سرپرست شورای سردبیری

از پیشرانه تا جعبه دنده

بررسی نقشه راه خودرو سازان داخلی در بخش موتور و گیربکس و مقایسه برنامه های اعلام شده برای داخلی سازی و توسعه صنعت خودرو در این بخش نشان می دهد، تجارب و سوابق خودرو سازان در بخش پیشرانه قابل اتکاتر از بخش جعبه دنده است. بنابراین اعلام گروه صنعتی ایران خودرو، طراحی موتور سه استوانه با فرآیند الگو برداری از موتورهای متعدد به روز دنیا با فناوری های مختلف تزریق مستقیم بنزین از سال ۹۵ آغاز شده است. این طرح در مسیر توسعه، در برگیرنده چهار موتور شامل دو موتور تنفس طبیعی با فناوری تزریق در گاهی (PFI)

که مسیرشان از سیستم های انتقال قدرت متغیر (CVT) می گذشت، خودروسازان ایرانی کار روی گیربکس های AMT و بلافاصله پس از DCT (دو کلاچه ترنس میشن) را برگزیده اند. بر این اساس، برخی کارشناسان این پرسش را مطرح کرده اند که چرا مثلاً گیربکس AT پنج سرعته که ساختار نسبتاً مشخص تری دارد، مد نظر نبوده است. بنابراین، انتظار می رود تهیه و تدوین چنین برنامه هایی پشت درهای بسته و بدون تعامل با دانشگاه ها و شرکت های دانش بنیان انجام نگردد که البته جز این هم نیست و یکی از نشانه های این تعامل نیز قرار داد های اخیر ایران خودرو و سایپا با دانشگاه علم و صنعت است که امید می رود گشایش سر فصل جدیدی در تعامل صنعت و دانشگاه در بخش خودروسازی کشور باشد.

هم طی شش سال پس از آغاز تولید بالغ بر ۷۰۰ هزار دستگاه هدف گذاری شده است. این موتورها در محصولات جدید ایران خودرو و در سطح ملی روی دیگر کفی های خودرو سازان داخلی قابلیت استفاده خواهد داشت. اما در بخش گیربکس مسیر متفاوتی ترسیم شده است؛ تولید گیربکس شش دنده دستی امسال با ۹۵ درصد ساخت داخل آغاز می شود. در گام دوم قرار است ساخت گیربکس های نیمه اتوماتیک (AMT) برای خودرو های اقتصادی شروع شود. در گام سوم نیز با توجه به زیرساخت های موجود در ساخت شفت و انواع دنده ها، پروژه طراحی و ساخت گیربکس اتوماتیک شش دنده (DCT) با همکاری شرکت های دانش بنیان در دستور کار صنعت خودرو قرار دارد. یعنی برخلاف چیزی ها

و یک موتور ۱.۲ لیتری پر قدرت با فناوری پر خوران و تزریق در گاهی بنزین و گاز و یک موتور فناوری ۱.۲ لیتری با بهره گیری از فناوری پر خوران و سامانه تزریق مستقیم بنزین (GDI) است. مسیر این طرح از نظر کارشناسان، دقیق و منطقی ارزیابی شده است و انتظار می رود به تمیق داخلی سازی و توانمند سازی زنجیره تامین در برخی فناوری ها مانند برقی سازی در قطعات و سامانه پر خوران در داخل کشور منتهی شود. زمان شروع تولید نخستین موتور سه استوانه نیز زمستان سال ۱۴۰۱ اعلام شده و قرار است موتورهای بعدی با فاصله هفت ماه وارد چرخه تولید شوند. البته رونمایی از نخستین موتور این خانواده روی خودرو کلاس A+ در بهمن ماه امسال خواهد بود. جمع شمارگان تولید خانواده موتور سه استوانه ایران خودرو

امضای تفاهم نامه همکاری ایران خودرو با دانشگاه علم و صنعت ایران

دستاوردهای پژوهشی و فناوریانه، تجاری سازی می شوند

اجرای پروژه های تحقیقاتی مرتبط با ماموریت های ایران خودرو برای توسعه پلت فرم های جدید در دستور کار این تفاهم نامه است



دنده یک First gear

علی زاردوز

a.zarandooz@autoworld.ir

سنگینی سبایه سیاست گذاری های نادرست بر پیکر خودروسازی...

حاضر جواب: مشکل اینجاست که سایه اش هم سنگین است، هم مستدام!

ممنوعیت تردد انواع کامیون در طول روز...

حاضر جواب: پس در این صورت با وجود خیابان های خلوت شبانه چه کسی شاهد هنر نمایی ها و لابی کشیدن های شان باشد؟!

دمیدن دولت در تنور گرانی خودرو؛ طرح های فروشنی که خاصیتی در کنترل بازار ندارد

حاضر جواب: خلاصه که عنوان «هیاهو بسیار برای هیچ» بهترین عنوان برای عرصه های مختلف اقتصادی در حال اکران است!

نرخ معیاش فنی ۱۰ تا ۲۰ درصد افزایش می یابد

حاضر جواب: قدیمی های گفتند سه تا چرخ ماشین برای خودش می چرخد، یکی برای صاحبش... علاوه بر چهار چرخش، حتی چرخ دنده های داخلی اش هم برای تامین خرج خودش می چرخد و باز هم کم است!

شرط عجیب بانک ها برای پرداخت وام ۶ میلیونی به رانندگان اتوبوس...

حاضر جواب: وام ۶ میلیونی است... وام ۶۰۰ میلیاردی نیست که با یک کبی شناسنامه تقدیم شود!

معاون وزیر راه: بزرگراه ها هم در کنار آژادراه ها عوارضی دار می شوند

حاضر جواب: این ها که خوب است... همین روزها کوچه های بن بست هم به بخش خصوصی واگذار و عوارضی دار می شوند!

نگاهی به وضعیت تولید بهاری خودروسازان خصوصی، تولید در ۴ شرکت خصوصی صفر دستگاه

حاضر جواب: البته روی هم رفته و در مجموع تولیدشان به صفر رسیده... و گرنه به صورت مجزا، از صفر هم کمی کمتر بوده!

نماینده مجلس: صنعت خودرو ثابت کرده که در سخت ترین شرایط بر مشکلات فائق می آید

حاضر جواب: بخصوص با مردمی که در همه شرایط و با هر کیفیت و قیمتی خودرو می خرند!

چرا قیمت خودرو پایین نمی آید؟

حاضر جواب: چون رفته آن بالا و در حالی که از منظره اطراف لذت می برد، به سبک نفی معمولی در سربال پارتیخت می گوید: «ویور... ویور...»

توسعه همکاری با دانشگاه در نقشه راه ایران خودرو در همین راستا مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو چندی پیش در بازدید از پژوهشگاه خودرو و دانشگاه علم و صنعت گفت: «هدف از اعمال تحریم ها در صنعت خودرو و ایران این بود که صنعت خودرو متوقف نشده، بلکه تولید امسال نسبت به دوره مشابه ۲۵ درصد رشد داشته است.» مقیمی افزود: «ما رویدادهایی را که در این پژوهشگاه اتفاق افتاده است، دنبال می کنیم. نمونه آن خودرو K132 است که با همت سازندگان داخلی برای اولین بار در کشور بدون هیچ گونه همکاری با کارشناس خارجی طراحی و ساخته شد.» وی ادامه داد: «تمام اقدامات در خصوص خودرو K132 را مهندسان، تکنسین ها و متخصصان داخلی انجام داده اند و با استانداردهای روز دنیا قابل رقابت است.» مدیر عامل ایران خودرو بیان کرد: «با توجه به مأموریت و وظیفه های که بر عهده داریم، باید در بحث ارتقا الکترونیک خودرو در انبساط کرده و پیشرفت کنیم. بر این اساس، با متخصصان داخلی جلسه گذاشته و نیازمندی های خودرو را به آن ها اعلام کرده ایم.» به گفته وی، این تفاوت در این جاست که در گذشته بخشی از خودروها به صورت سی کی دی (قطعات منفرجه) وارد کشور می شد و ما به صورت مونتاژی تولید می کردیم، اما الان تمام خودروها توسط متخصصان داخلی تولید می شود. مدیر عامل ایران خودرو همچنین اظهار داشت: «ما باید با برنامه و نقشه راه حرکت کنیم تا در زمانی مشخص اعلام کنیم ادامه در همین صفحه»



همکاری در زمینه توسعه طرح های لجستیک ایران خودرو و تولید و تامین قطعات خودرویی منتخب از سوی این خودروساز و ساپکو از دیگر محورهای این تفاهم نامه است

در مقطع تحصیلات تکمیلی مرتبط با طرح ها و پروژه های جاری ایران خودرو، همکاری در برگزاری دوره ها و کارگاه های آموزشی مورد نیاز برای توانمند سازی مدیران و کارکنان ایران خودرو و زنجیره تامین این خودروساز، از دیگر موارد تفاهم نامه همکاری مشترک گروه صنعتی ایران خودرو و دانشگاه علم و صنعت ایران است.

دانش فنی تولید و در صورت توافق، تولید و تامین قطعات خودرویی منتخب منطبق با اهداف فنی، قیمتی و کیفی از سوی این خودروساز و ساپکو در زیت بوم دانشگاه نیز از دیگر محورهای همکاری در این تفاهم نامه است. همچنین همکاری در تجاری سازی دستاوردهای پژوهشی و فناوریانه، هدایت و حمایت از پایان نامه های دانشجویان



نهاد علی بیکزاده n.beykzadeh@autoworld.ir

به منظور توسعه تعامل صنعت و دانشگاه، تفاهم نامه همکاری مشترک میان گروه صنعتی ایران خودرو و دانشگاه علم و صنعت ایران در زمینه آموزشی، پژوهشی و فناوری امضا شد. این تفاهم نامه در روز سه شنبه ۳۱ تیرماه به امضای فرهاد مقیمی، مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو و جبار علی ذاکری، رئیس دانشگاه علم و صنعت ایران رسید. در این تفاهم نامه، اجرای پروژه های تحقیقاتی فناوری و کاربردی مرتبط با ماموریت های ایران خودرو و با تاکید بر توسعه پلت فرم های جدید و منتخب و همچنین طراحی و اجرای پروژه های تحقیقاتی مورد نیاز ایران خودرو با تاکید بر عارضه یابی زنجیره توسعه و تکوین محصول و شبکه سازی هوشمند در دستور کار قرار گرفته است.

تجاری سازی دستاوردهای پژوهشی و فناوریانه همکاری های پژوهشی در زمینه توسعه طرح های لجستیک ایران خودرو، همکاری در توسعه و تدوین

یعنی چه؟

از زبان دهی خارج شده اند

دو شرکت ایران خودرو و سایپا در ابتدای سال با اعمال قانون افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی دارایی ها از زبان دهی خارج شدند و اگر بتوانند این اموال مازاد را به طور کامل واگذار کنند، مجدد دچار زبان دهی نخواهند شد و باید دید خودرو سازان در این راه تا چه میزان به موفقیت دست پیدا می کنند.

چرا؟

خودروسازان باید تنها به تولید خودرو بپردازند

یکی از ایرادات وارد به خودروسازان طی یک دهه اخیر، مساله بنگاه داری و وجود اموال مازاد آن هاست. اما این اواخر وزارت صنعت، معدن و تجارت به عنوان متولی و سیاست گذار اصلی صنعت خودرو، به شرکت های خودرو ساز تکلیف کرده است که آن ها باید از بنگاهداری خارج شوند و تنها به تولید خودرو بپردازند.

چه نلند؟

برنامه خودروسازان برای واگذاری اموال مازاد

یکی از برنامه های اصلی خودروسازان در سال جاری واگذاری اموال مازادشان است و در این رابطه به نظر می رسد ایران خودرو حدود ۸ درصد از سهام خود را در بانک پارسیان واگذار کرده است و اگر این اتفاق قطعی شود، بدون شک سود سرشاری نصیب این خودروساز خواهد شد.

ادامه از همین صفحه

دستاوردهای پژوهشی و فناوریانه، تجاری سازی می شوند

به خود کفایی در خودروسازی رسیده ایم.

استقبال ایران خودرو از ایده های نو و فناوریانه مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو در خردادماه امسال نیز در دیدار با رئیس و اعضای هیات علمی دانشگاه علم و صنعت اظهار داشت: «ایران خودرو از ایده های نو و فناوریانه توسط استادان و جوانان نخبه دانشگاهی استقبال می کند.» وی افزود: «ظرفیت های لازم در صنعت خودرو وجود دارد و دانشگاه می تواند از این توانمندی به بهترین شکل استفاده کند.» مقیمی به سابقه همکاری ایران خودرو با دانشگاه ها اشاره کرد و ادامه داد: «تعامل خوبی بین صنعت و مراکز علمی شکل گرفته و در این میان دانشگاه علم و صنعت نیز می تواند در حوزه های فناوری جدید برای طراحی و تولید پلت فرم مشترک همکاری کند.»

و تولید خودرو جدید در قالب تفاهم نامه آماده همکاری هستیم.» محمدحسن شجاعی فرزند رئیس دانشکده و پژوهشگاه مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت نیز در این باره گفت: «استادان دانشگاه آماده همکاری با ایران خودرو در زمینه طراحی و تولید پلت فرم هستند و در این زمینه دانشگاه علم و صنعت گام های خوبی برداشته است.» وی افزود: «پروژه طراحی پلت فرم ملی خودرو در راستای ارتقای ارتباط دانشگاه و صنعت خودرو کشور و با هدف بومی سازی طراحی پلت فرم خودرو به کنسرسیوم دانشگاهی متشکل از دانشگاه های علم و صنعت ایران، امیرکبیر، خواجه نصیر و تهران ابلاغ شده بود که دانشگاه علم و صنعت ایران موفق به انجام طراحی و آماده سازی نمونه آزمایشگاهی پلت فرم خودرو ملی شد.» شجاعی فرد تاکید کرد: «پیوند فعالیت های آموزشی و پژوهشی با بخش صنعت، یگانه راهکار پرورش نیروی انسانی آشنا با فرهنگ کار و کارآفرینی در کشور است.» وی خاطر نشان کرد: «ارتباط میان صنعت و دانشگاه در چهار حوزه اصلی پژوهش پایه ای، پژوهش مشارکتی، انتقال دانش و انتقال فناوری می تواند صورت گیرد.»



هیوندای به دنبال برقی سازی 10 انیست



سومین نسل هیوندای i10 حداقل در آینده‌ای نزدیک از پیشرفته‌های درون سوز استفاده خواهد کرد زیرا این خودرو ساز بر نامه‌ای برای تولید نسخه الکتریکی 10 ندارد. به گفته مدیر تولید هیوندای در مصاحبه با اتوویک گفت هیوندای به‌طور مفضل وارد بازی الکتریکی‌ها شده و البته استراتژی آن نیز جالب است.

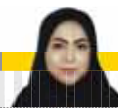
رافین نافل گفت: «در بحث خودروهای الکتریکی هیوندای اصل آشکارا در پیش گرفته است؛ ما اجازه می‌دهیم نوآوری‌ها از بالا به پایین حرکت کنند. این

را به خاطر محدود بودن منابع خود انجام می‌دهیم و هم‌اکنون روی محصولات بزرگ‌تری که می‌توانند به‌طور کامل الکتریکی شوند نیز تمرکز داریم.» این مدیر ارشد می‌گوید خودرو شهری 10 اندر آینده می‌تواند نسخه الکتریکی داشته باشد و به مصاف مدل‌های الکتریکی فولکس واگن آپ، اشکودا سیتی کوو سنات Mii برود. با این وجود و با توجه به عمر متوسط خودروهای کنونی که برای دومین نسل 110 تنها شش سال بوده، هنوز مشخص نیست چه زمانی این خودرو الکتریکی خواهد شد.

نایب‌رئیس هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

بانک مرکزی آزادی عمل بدهد، تحریم‌ها را دور می‌زنیم

تاکید بر مشخص بودن منشأ تامین ارز خارجی به کمک تحریم‌کنندگان آمده است



میترا شهبازی

mshahbazi@autoworld.ir

پس از گذشت چهار ماه از سال ۹۹ هنوز مشکلات قطعه‌سازان با بانک مرکزی برای تخصیص ارز و ثبت سفارش به قوت خود باقی مانده است؛ رئیس بانک مرکزی که پیش‌تر مجوز واردات ملزومات صنایع مختلف از جمله مواد اولیه و قطعات نیم‌ساخته مورد نیاز قطعه‌سازان و خودروسازان را با استفاده از ارز اشخاص و ارز حاصل از صادرات؛ صادر کرده بود، نه‌تنها مسیر را برای ادامه فعالیت صنایع هموار نکرده بلکه طی همین هفته با اعلام ممنوعیت واردات بدون انتقال ارز، این مسیر را برای تولیدکنندگان دشوار کرد. این در حالی است که هم‌اکنون بیش از ۹۳ هزار خودرو در نبود قطعات در کف پارکینگ خودروسازان دیو شده است. البته مشکلات به همین جا ختم نمی‌شود؛ قطعه‌سازان در نبود مواد اولیه‌ای که نمونه داخلی ندارند، رفته‌رفته مجبور به تعطیلی خواهند شد. از همین رو، گفته می‌شود ادامه این مشکلات ممکن است دیر یا زود حتی ادامه برگزاری میزهای تعمیق ساخت داخل را هم با مانع روبه‌رو کند. در این راستا، مهدی مطلب‌زاده، نایب‌رئیس هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» توضیح می‌دهد.

تامین برخی از مواد اولیه و قطعات نیم‌ساخته هنوز از خارج کشور انجام می‌شود و نمونه داخلی برای جایگزین کردن ندارند. بر این اساس، آیا ممنوعیت‌هایی که بانک مرکزی در تامین ارز برای کنترل تورم اعمال کرده بود، کمتر شده‌اند؟

خیر! این ممنوعیت‌ها هنوز سرچای خود هستند و همان‌طور که از ابتدای سال خبررسانی شد، امسال ارز به‌صورت خودرو به تبع آن به‌صورت قطعه‌ای اختصاص داده نشده و متأسفانه این صنایع از ۲۲ اولویت‌ارزی اول برای تامین ارز خارج شده‌اند.

خودادامه بانک مرکزی اعلام کرد واردات با ارز اشخاص و ارز حاصل از صادرات برای صنایع امکان‌پذیر است. آیا این امکان هم گره‌ای از مشکلات باز نکرده؟

بانک مرکزی اعلام کرده است ارز مورد استفاده باید منشأ صادراتی داشته باشد. یعنی ارز را باید از یک صادرکننده بخریم زیرا ارز صادراتی برای مصرف‌کننده ارز گران‌تر از ارز آزاد تمام می‌شود.

آیا نمی‌توان بخشی از مشکلات تامین مواد اولیه را با ارز اشخاص برطرف کرد؟

هر چند امکان تامین ارز از سوی ایرانیان خارج کشور وجود دارد و می‌توانند بخش قابل توجهی از نیاز ارزی ما را برطرف کنند، اما بانک مرکزی اعلام کرده است باید منشأ ارز مشخص باشد و این اقدام باعث شده دست ایرانیان خارج کشور برای کمک به تولید داخل بسته شود.

آن‌ها همین حالا هم تمایل بسیاری برای سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف اقتصادی کشور را دارند، اما وقتی منشأ آن برای بانک مرکزی مشخص باشد، برای کشورهای تحریم‌کننده هم مشخص خواهد شد و تامین‌کنندگان ارز در خارج کشور نیز با جریمه‌های سنگین مواجه خواهند شد. در اصل باید گفت سیستم داخلی ما به تحریم‌های خارجی کمی می‌کند که آقایان تحریم‌کننده بدانند منشأ این ارزها کجاست.

دوره‌های گذشته صحبت بسیاری از دور زدن تحریم‌ها زده می‌شده. آیا اکنون چنین امکانی پیش روی قطعه‌سازان نیست؟

اگر به قطعه‌سازان این مجوز داده شود که بتوانند از طریق ارز بدون منشأ و واردات بدون انتقال ارز دست به واردات بزنند، باز هم می‌توان تحریم‌های خارجی را کم‌اثر کرد و آن‌ها را دور زد. حال ممکن است این سوال مطرح شود که قطعه‌سازان چگونه تاکنون تحریم‌ها را دور می‌زدند؛ باید بگویم با روال بانکی و باز کردن ال‌سی نبود که تحریم‌ها را دور می‌زدیم؛ هر چه بانک مرکزی دست تولیدکنندگان را بازتر بگذارد، امکان دور زدن تحریم‌ها نیز بیشتر می‌شود. به‌رحال مشکل اصلی قطعه‌سازان اکنون تحریم‌های خارجی نیست بلکه تحریم‌های داخلی است که مانع تولید شده‌اند.

از سال گذشته برگزاری میزهای تعمیق ساخت داخل در صنعت قطعه با جدیت دنبال می‌شود. آیا ادامه این میزها می‌تواند از وابستگی صنعت خودرو به ارز بکاهد؟

کمکی که به‌طور کلی برگزاری میزهای تعمیق ساخت داخل به خودروسازان می‌کند، این است که آن‌ها دیگر خودرو و ناقص تولید نکنند و وابستگی‌شان هم به ارز و هم به خارج کشور کمتر شود. هر چه وابستگی به ارز نیز کاهش یابد، اثرگذاری تحریم‌های خارجی بر صنعت خودرو هم کمتر می‌شود. اما متأسفانه این تحریم‌های داخلی هستند که صنایع کشور را به‌شدت تحت تأثیر قرار داده‌اند و برگزاری این میزها هم اثری بر کاهش فشار سیاست‌های نامناسب داخلی ندارد.

برگزاری میزهای تعمیق ساخت داخل در چه مرحله‌ای قرار دارد؟

در مرحله چهارم است و چندی پیش با حضور ۳۶ قطعه‌ساز برای داخلی‌سازی ۵۵ قطعه کلید خورد.

به‌طور کلی برگزاری میزهای تعمیق ساخت داخل تا چه اندازه در کاهش ارزی‌بری و صرفه‌جویی اقتصادی موثر عمل کرده‌اند؟

برگزاری این میزها نه‌تنها برای صرفه‌جویی ۳۴۱ میلیون یورو برای یک سال موثر است، بلکه سبب شده هزینه واردات از جمله حمل‌ونقل و گمرک نیز حدود ۳۰ درصد کاهش یابد. با یک محاسبه ساده می‌توان به این نتیجه رسید علاوه بر صرفه‌جویی ارزی توانسته‌ایم به صرفه‌جویی ۴۰ هزار میلیارد ریالی هم دست یابیم.

صرفه‌جویی ریالی چقدر در صنعت خودرو تأثیرگذار است و می‌تواند هزینه‌های تولید را کاهش دهد؟

هر چند صرفه‌جویی ریالی همراه با رقم زیادی نیست، اما باعث شد است ارز کمتری از کشور خارج شود. پس هم مزیت کاهش ارزی‌بری دارد و هم در کاهش هزینه‌های تولید موثر است. اگر این کاهش هزینه به تعداد خودروهای تولیدی تقسیم شود، می‌توان گفت حتی امکان ارزان شدن خودرو هم وجود دارد.

نوربالا

کمکی که برگزاری میزهای تعمیق ساخت داخل به خودروسازان می‌کند، این است که دیگر خودرو و ناقص تولید نکنند و وابستگی‌شان هم به ارز و هم به خارج کشور کمتر شود. اما متأسفانه این تحریم‌های داخلی هستند که صنایع کشور را به‌شدت تحت تأثیر قرار داده‌اند و برگزاری این میزها هم اثری بر کاهش فشار سیاست‌های نامناسب داخلی ندارد.

چقدر زمان برای به تولید انبوه رسیدن قطعات میز چهارم تعمیق ساخت داخل مورد نیاز است؟

ممکن است از دو تا ۱۴ ماه زمان برای تولید انبوه قطعات نیاز باشد. به‌طور کلی با انعقاد قرارداد، کار طراحی و ساخت نیز آغاز می‌شود و برای برخی قطعات تنها به دو ماه زمان نیاز است. طی این مدت هم ابتدا نمونه قطعه برای تایید از سوی خودروساز تولید و بعد تولید انبوه آن متناسب با توان قطعه‌ساز و نیاز خودروساز شروع می‌شود.

با توجه به اینکه شرکت‌های دانش‌بنیان طی سال‌های اخیر توانایی‌های خوبی از خود به‌نمایش گذاشته‌اند، آیا در برگزاری میز چهارم داخلی‌سازی قطعات نیز از ظرفیت آن‌ها استفاده شده است؟

بله حدود ۵ شرکت دانش‌بنیان در میز چهارم تعمیق ساخت داخل حضور دارند. به‌طور کلی دانش‌بنیان‌ها بسیار خوب عمل می‌کنند و جوانان نخبه و متخصص در این میزها به‌خوبی کار کرده‌اند، اما مشکل این شرکت‌ها این است که بنیه مالی کافی برای راه‌اندازی خط تولید متناسب با نیاز خودروسازان ندارند. چراکه تولید انبوه نیازمند سایت مناسب برای استقرار کارگاه، تجهیزات تولید، انواع انشعابات گاز، برق، آب و غیره است که هر یک نیاز به سرمایه‌گذاری بالایی دارد و خارج از توان شرکت‌های دانش‌بنیان است.

با این تفصیل پیشنهادتان به شرکت‌ها دانش‌بنیان برای پیشبرد طرح‌هایشان چیست؟

بهبتر است شرکت‌های دانش‌بنیان با قطعه‌سازانی که از ظرفیت‌های تولید بر خود دار هستند، وارد همکاری شوند و به اجرای طرح‌هایشان سرعت ببخشند.

میز پنجم داخلی‌سازی قطعات چه زمانی برگزار می‌شود و آیا این آخرین میز ساخت داخل خواهد بود؟

فکر نمی‌کنم میز پنجم، آخرین میز باشد. هر چند از روز اول گفته شده بود پنج میز ساخت داخل برگزار خواهد شد. میز پنجم به نظر می‌رسد در شهریورماه برگزار شود. اما به این شرط که کرونا اجازه برگزاری آن را بدهد. همچنین بستگی به این دارد که روند پیشرفت میزهای قبلی چگونه باشد و چقدر با نوسانات ارزی مواجه باشیم. از سوی دیگر، باید دید آیا می‌توانیم سرمایه‌گذاران داخلی را در این شرایط برای سرمایه‌گذاری تشویق کنیم. به‌عنوان مثال؛ اگر یک سرمایه‌گذار مبلغ هنگفتی را برای سخت‌افزار سرمایه‌گذاری کند و در ادامه به دلیل نوسانات ارزی نتواند فعالیتش را ادامه دهد، ضرر بزرگی خواهد کرد. بنابراین از حالا نمی‌توان به‌طور دقیق گفت چه تعداد قطعه و قطعه‌ساز در میز پنجم شرکت می‌کنند.

سبقت‌مجاز

Legal Overtaking

کرونا باز هم با جان باختن ۲۲۹ نفر رکورد زد

صد او سیما: سخنگوی وزارت بهداشت از رکورد دوباره کرونا خبر داد و گفت: «۲۲۹ بیمار کووید-۱۹ جان باختند که این بیشترین تعداد جان‌باختگان این بیماری در یک روز از آغاز شیوع کرونا در کشور است، به این ترتیب مجموع جانباختگان این بیماری به ۱۴ هزار و ۶۳۴ نفر رسید.» سیماسادات لاری افزود: «طی دو روز گذشته ۲ هزار و ۶۲۵ بیمار جدید مبتلا به کووید-۱۹ در کشور شناسایی و هزار و ۹۷۷ نفر از آنها بستری شدند که مجموع بیماران کووید-۱۹ در کشور به ۲۷۸ هزار و ۸۲۷ نفر رسید.» تاکنون ۲۴۲ هزار و ۳۵۱ نفر از بیماران، بهبود یافته و بازن بیمارستانها ترخیص شده‌اند.

منحنی ارز در سرازیری است

صد او سیما: سخنگوی دولت با بیان اینکه منحنی ارز در حال سرازیر شدن است، گفت: «تورخ واقعی ارز بسیار کمتر از قیمتی بازار بوده و این جهش مصنوعی و غیر واقعی است.»

علی ربیعی با اشاره به اینکه موضوع ارز در جلسات بی‌درپی ستاد اقتصادی دولت و جلسه دولت مودبخت و بررسی قرار گرفته است، افزود: «خوشبختانه منحنی ارز در حال سرازیری است و این امر در سایه سیاست‌ها و زحمات دولت و بانک مرکزی جهت بازگشت ارز به قیمت واقعی صورت گرفته است.» وی ادامه داد: «در این مدت تلاش کرده‌ایم ارزی‌هایی که در خارج از کشور داریم به کشور بازگردانیم، در این زمینه وزارت امور خارجه و بانک مرکزی تلاش‌های خوبی انجام دادند.»

فعالیت ۶ هزار شرکت دانش‌بنیان در کشور

تسنیم: سخنگوی کمیسیون آموزش و تحقیقات مجلس شورای اسلامی گفت: «در ۲ سال اخیر اقدامات حمایتی خوبی از شرکت‌های دانش‌بنیان صورت گرفته به‌طوری‌که سال گذشته ۲۸۷۲ میلیارد تومان به صندوق‌های استانی اختصاص یافته است. ضمن اینکه تا تیرماه نیز (۱۰۷۱ میلیارد تومان به این صندوق تخصیص پیدا یافت.» حجت‌الاسلام احمدحسین فلاحی افزود: «در کشور حدود ۶ هزار شرکت دانش‌بنیان داریم. ضمن اینکه اقتصاد کشور ما باید به سمت دانش‌بنیان‌ها سوق پیدا کند که می‌تواند منجر به توسعه قابل توجه در کشور شود.»

آغاز ثبت‌نام پذیرش بدون کنکور از ۵ مرداد

مهتر: با توجه به مصوبه جلسه ۲۴ تیرماه ۹۹ شورای سنجش و پذیرش دانشجو در خصوص زمان‌بندی جدید ثبت‌نام و اعلام نتایج پذیرش در رشته‌هایی با سوابق تحصیلی برای تمام زیرنظام‌های آموزشی (شامل دوره‌های روزانه، شبانه، پردیس خودگردان دانشگاه‌ها و موسسات آموزش عالی، دانشگاه پیام‌نور، موسسات آموزشی عالی غیرانتفاعی و دانشگاه آزاد اسلامی)، ثبت‌نام و انتخاب رشته برای گزینش در رشته‌های تحصیلی که پذیرش در آنها صرفاً براساس سوابق تحصیلی (معدل کتبی دیپلم) صورت می‌گیرد، از ۵ مرداد آغاز می‌شود. دوطلبان می‌توانند از ۵ مرداد تا ۲ شهریور به‌رگانه اطلاع‌رسانی سازمان سنجش به نشانی www.sanjesh.org مراجعه و نسبت به ثبت‌نام به روش اینترنتی، اقدام کنند.



اگر مالک دستی بر سر و روی خودرو بکشد، قطعاً بدنه وضعیت بسیار خوبی خواهد داشت. البته کابین از سن و استهلاک بالای GT-R خبر می‌دهد. برای مثال پوشش روی برخی پلاستیک‌ها رفته؛ اما هیچ‌یک از این موارد روی عملکرد خودرو تأثیر منفی نگذاشته است. از نظر فنی، گودزیلای مورد بحث چیز زیادی نیاز نداشته و GT-R در پشت فرمان، سن خود را نشان نمی‌دهد. خودرو در جاده‌های پر پیچ‌وخم و خلوت هنوز هم همچنان انگیز بوده و راننده را به کل با خودروهای پر فورنس و مدرن تشویق می‌کند.

این نیسان GT-R مدل سال ۲۰۰۹ همچنان در دست مالک اول خود بوده و او از گودزیلای خود به مدت زیادی استفاده کرده است. طی بیش از ۱۰ سال که این خودرو را می‌جاده‌ها شسته، کارکرد حدود ۲۲۵ هزار کیلومتر را ثبت کرده و این GT-R احتمالاً بالاترین کارکرد در بین مدل‌های مشابه دارد. مجری «EatSleepDrive» توانسته مدت زمانی را با این GT-R کار کرده بگذراند و نگاهی به وضعیت آن داشته باشد. بدنه GT-R مورد بحث به عنوان خودرویی که همه‌روزه مورد استفاده قرار گرفته است، چندان عالی و بی‌نقص نیست؛ اما



شرایط نیسان «GT-R» پس از ۲۰۰ هزار کیلومتر کارکرد

در مجمع عمومی عادی سالیانه با حضور ۷۵ درصدی سهامداران اعلام شد:

مذاکره گروه بهمن با شریک تجاری جدید در آینده نزدیک

گروه بهمن پس از قطع همکاری ایسوزو در پی بازگشت تحریم‌ها، به تولید خودرو شیلر با عمق ساخت داخل بالا پرداخت



تولید خودرو شیلر با عمق ساخت داخل بالا

بنابر اعلام گروه بهمن، با توجه به ابلاغیه موجود درباره مصوبه ستاد ملی مبارزه با ویروس کرونا، مجمع این شرکت در حضور حداقلی شخص حقیقی یا حقوقی برگزار شد و سهامداران به منظور رعایت دقیق مصوبه مذکور نسبت به مشاهده برخط (آنلاین) جلسه از طریق سایت این شرکت اقدام کردند.

یوسف الهی شکیب، مدیرعامل گروه بهمن در این جلسه از مدیران و کارکنان تلاش این شرکت که در ایام شیوع ویروس کرونا با صلابت و سخت‌کوشی در صحنه کسب‌وکار حضور داشتند و به نحو شایسته‌ای به ارائه خدمات به مشتریان پرداختند، تشکر و قدردانی کرد و سال ۹۸ را سال سختی دانست و گفت: «طی این مدت، گروه بهمن علاوه بر تحریم و محدودیت در صنعت خودرو با محدودیت‌هایی از سوی شرکای تجاری همراه بود که توانست در این شرایط و با هوشمندی مدیران مجموعه و پیش‌فروشی نکردن جدید محصولات به رفع تعهدات خود بپردازد.»

عدم تعدیل نیروی انسانی و حفظ ۳۵۰۰ نیروی شاغل مدیرعامل گروه بهمن در ادامه به عدم تعدیل نیروی انسانی در گروه بهمن و حفظ ۳۵۰۰ نیروی شاغل در این مجموعه اشاره کرد و گفت: «سال گذشته با تمام مشکلات و شرایط سخت اقتصادی تلاش کردیم نیروی انسانی را حفظ کنیم؛ به طوری که سعی شد نیروی مازاد مجموعه را در بخش عمرانی شرکت به کار گیریم.»

الهی شکیب همچنین سال گذشته را با وجود مشکلات تحریم‌های سودآور برای گروه بهمن عنوان کرد و گفت: «این موفقیت از شکوفایی و عملکرد خوب این مجموعه حکایت می‌کند، به طوری که شرکت بهمن دیزل توانست طی سال گذشته ۴۲ درصد سهم بازار کامیونت و ۲۲ درصد سهم بازار مینی‌بوس کشور را به خود اختصاص دهد و در سال جاری نیز با اتکا به کامیونت داخلی‌سازی‌شده شیلر، عنوان نخست خودروهای تجاری بازار را کسب کند. گروه بهمن همچنین توانست در بین صد شرکت برتر کشور به رتبه خوبی دست یابد که همه این موفقیت‌ها مرهون تلاش مدیران، همکاران و حمایت سهامداران مجموعه است.» در ادامه این جلسه، حسابرس و بازرس قانونی به ارائه گزارشی از عملکرد گروه بهمن در سال ۱۳۹۸ پرداخت. تصویب صورت‌های مالی سال ۱۳۹۸ و تقسیم ۴۰۰ ریال سود بابت هر سهم بین سهامداران گروه بهمن به اتفاق آرای حاضرین نیز بخش بعدی مجمع عمومی عادی سالیانه گروه بهمن بود. همچنین در این مجمع، سازمان حسابرسی از مودگان به عنوان حسابرس و بازرس قانونی و روزنامه اطلاعات به عنوان روزنامه کثیرالانتشار برای درج آگهی‌های گروه بهمن تعیین شدند.

نبردا

گروه بهمن سال گذشته در بین صد شرکت برتر کشور به رتبه خوبی دست یافت که مرهون تلاش مدیران، کارکنان و حمایت سهامداران مجموعه است. شرکت بهمن دیزل نیز ۴۲ درصد سهم بازار کامیونت و ۲۲ درصد سهم بازار مینی‌بوس کشور را به خود اختصاص دهد



علیرضا جابتی
a.jabeti@autoworld.ir

مجمع عمومی عادی سالیانه گروه بهمن روز گذشته با حضور ۷۴.۸ درصد سهامداران، مدیرعامل و اعضای هیات‌مدیره گروه بهمن، نماینده سازمان بورس و اوراق بهادار و سازمان حسابرسی فاطر در پژوهشکده شیمی و مهندسی شیمی ایران به صورت آنلاین برگزار شد و صورت‌های مالی سال ۱۳۹۸ این شرکت به تصویب رسید. طبق مقررات اساسنامه، ترکیب هیات‌رئیس مجمع گروه بهمن از حمیدرضا منجی به عنوان رئیس جلسه، یوسف الهی شکیب به عنوان مدیرعامل، محمد ضرابیان و کامیار عطایی به عنوان ناظر، کیوان قاصدی به عنوان دبیر جلسه و با حضور سرداری؛ نماینده سازمان بورس و کشاورز؛ نماینده حسابرسی فاطر تشکیل شد. استماع گزارش هیات‌مدیره، بازرس قانونی و حسابرس مستقل شرکت در رابطه با عملکرد سال مالی منتهی به ۱۳۹۸، بررسی و تصویب صورت‌های مالی مربوط به عملکرد سال مالی منتهی به پایان اسفند ۱۳۹۸، اتخاذ تصمیم در خصوص تقسیم سود، انتخاب حسابرس و بازرس قانونی و علی‌البدل و تعیین حق‌الزحمه برای سال مالی منتهی به ۱۳۹۹، تعیین روزنامه کثیرالانتشار به منظور درج آگهی‌های شرکت، تعیین حق حضور اعضای غیرموظف هیات‌مدیره و حق‌الزحمه اعضای کمیته‌های تخصصی، تعیین یساراد هیات‌مدیره، انتخاب اعضای هیات‌مدیره و سایر مواردی که تصمیم‌گیری راجع به آن در صلاحیت مجمع عمومی عادی است، از موارد دستور جلسه ذکر شده بود که طبق مقررات اساسنامه پس از تشکیل هیات‌رئیس با حضور نماینده سازمان بورس، حسابرس مستقل و حدود ۷۵ درصد از سهامداران در سالن همایش حکمت برگزار شد.

پیگیری یک موضوع Follow up



محمدرضا دشتی اردکانی
عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس

ریل گذاری مجلس برای تسهیل تولید در خودروسازی

صنعت خودرو در حالی با فشار تحریم‌های خارجی و مشکلات ارزی داخلی دست‌وپنجه نرم می‌کند که داخلی‌سازی قطعات را به عنوان یک مسیر اصلی و میان‌بر پیش روی خود می‌بیند. اصولاً برای گذر از شرایط فعلی باید با کمک شرکت‌های دانش‌بنیان نسبت به داخلی‌سازی قطعات هر چه سریع‌تر اقدام شود. در همین زمینه با محمدرضا دشتی اردکانی، عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس به گفت‌وگو پرداختیم.

صنعت خودرو را چگونه ارزیابی می‌کنید و مجلس قرار است برای تسهیل تولید در این صنعت چه اقداماتی انجام دهد؟

مجلس با ریل گذاری مناسب در تلاش است موانع و مشکلات را از سر راه خودروسازان برای رسیدن به اهدافشان بردارد و در این راستا از مقوله داخلی‌سازی در کشور حمایت می‌کند. صنعت خودرو کشور از دیرباز در تلاش است با ایجاد فضای مناسب در راستای بی‌نیازی به دانش فنی بیگانگان و خودکفایی در جهت بومی‌سازی قطعات محصولات خود گام بردارد و در این راه تا حدودی نیز موفق بوده است.

آیا با شرايط فعلی امکان توسعه صنعت خودرو وجود دارد؟

همان گونه که ما توانستیم در صنایع نظامی پیشرفت‌های خوبی را حاصل کنیم، در صنعت خودرو نیز قادریم به دستاوردهای خود دست پیدا کنیم و قطعات تحقق چنین مقوله‌ای دور از انتظار نیست؛ در این میان قطعه‌سازان و خودروسازان باید ارتباطات خود را تقویت کرده و به سمت هم‌افزایی حرکت کنند. بهره‌جویی از توان داخلی و دانش فنی ملی باید موجب کاهش قیمت، افزایش کیفیت و رضایت‌مندی مردم باشد و به صرف بومی‌سازی نباید از برخی الزامات صنعت خودرو چشم‌پوشی کرد. صنعت خودرو داخلی توانسته با وجود تحریم‌ها و مشکلات روی پای خود بایستد و بی‌شک قادر خواهد بود از موانع و مشکلات به سلامت عبور کند.

ارتباط خودروسازان با شرکتهای دانش‌بنیان باید چگونه باشد؟

خودروسازان باید به شرکت‌های دانش‌بنیان و قطعه‌سازان داخلی اعتماد کنند و در راستای همکاری‌های مشترک امکانات و فرصت‌های مناسبی را در اختیار آن‌ها قرار دهند و در مقابل مجلس نیز با ریل گذاری مناسب تلاش می‌کند موانع و مشکلات را از سر راه خودروسازان در جهت رسیدن به اهدافشان بردارد.

نگاه View



همايون دارابی
کارشناس بازار سرمایه

صندوق‌های ETF و باقی ماندن دولت در صنعت خودرو

صندوق ETF برای خودروسازی همراه با جذب تقاضای سرمایه‌گذاری و تنها به منزله انتقال دارایی و نه انتقال مدیریت است.

سهام خودرو و سازها به چند روش می‌تواند واگذار شود و یکی از روش‌ها ETF است. اما این به معنای انتقال مدیریت نخواهد بود و مدیریت همچنان در اختیار دولت باقی خواهد ماند. زیرا دولت به‌ر حال به دلایل داخلی بر واگذاری این سهام حساسیت دارد و مدیریت را رها نمی‌کند؛ اما در قالب ETF می‌تواند سهام را واگذار کند.

در حال حاضر افزایش سهام شناور بیشتر از سایر اهداف مورد توجه دولت است؛ زیرا به‌ر حال ETF موجب جذب تقاضا در بازار سرمایه خواهد شد و مسیری برای سهامداری مردم خواهد بود. زیرا این مدل برای مردم بسیار کمرسبک است.

صندوق ETF قابل معامله بوده و این صندوق محلی برای دریافت وجوهی است که از امتیازاتی برخوردار است و امکان هزینه‌کرد آن برای مقاصد مندرج در امیدنامه وجود دارد. صندوق‌های ETF از تنوع بسیاری برخوردار هستند.

از جمله صندوق‌های درآمد ثابت، صندوق‌های مختلط، سهامی، زمین و ساختمان، پروژه، صندوق‌های جسورانه، صندوق‌های خصوصی و صندوق‌های طلا و فلزات و صندوق‌های منتشر شده از سوی دولت بسیار شبیه صندوق‌های گروهی است که صرفاً یک دسته از صنعتی خاص را در خود جای می‌دهد.

این صندوق تأثیر خاصی بر سهام خودرویی ندارد و صرفاً به نوعی انتقال دارایی دولت در قالب این صندوق محسوب می‌شود و به دنبال آن دولت برای پرهیز از زیان دارندگان این صندوق‌ها، امتیازاتی را به صنعت خودرو واگذار خواهد کرد. زیرا در حال حاضر صنعت خودرو با مشکلات جدی مواجه است.

دولت در حال حاضر قصد واگذاری مدیریت را ندارد و سهامداران نیز متأسفانه به‌رغم اینکه دست بالا را از لحاظ تعدادی دارند، تحت‌نظر مدیران دولتی شاهد سیاست‌هایی هستند که بعضاً اقتصادی نیست. اجبار خودرو و سازان به فروش محصولات کمتر از بهای تمام‌شده به‌هیچ‌وجه یک سیاست اقتصادی نیست و سهامداران نیز در حال حاضر تأثیرات مدیریت دولتی بر شرکت‌های خودرویی آگاه هستند.

زمانی که قیمت در شورای رقابت سرکوب شود، علاوه بر اینکه شاهد افزایش بهای خودرو در بازار خواهیم بود، زیاندهی خودروسازان و در مقابل سرازیری سودهای هنگفت به‌جیب دلان و رانت‌خواران ادامه خواهد داشت. «صوبی ثبت‌نام ۷ میلیون نفری متقاضیان در طرح‌های فروش برای ۵۰ هزار دستگاه را به نوعی بخت‌آزمایی و سرمایه‌گذاری دانست و نه استفاده شخصی و در این باره افزود: «گماشتن افراد غیرمتخصص



وی افزود: «شورای رقابت و شورای سیاست‌گذاری و سایر نهادها همگی در حال تصمیم‌گیری برای خودروساز هستند؛ در حالی که خودروسازان هیچ‌گونه اختیار و نقشی در تعیین قیمت تولیدات خود ندارند.» عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور گفت: «خودروساز باید محصول تولیدی خود را با محاسبه هزینه تمام‌شده به‌همراه میزان مشخصی سود بفروشد؛ اما

سعید صوبی عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور گفت: «در حال حاضر تولید و فروش خودرو برعهده خودروسازان است؛ اما سایر نهادها به‌حوزه قیمت‌گذاری این محصول در غیاب خودروسازان یا با حضور آن‌ها و تنها با یک حق‌رای ورود می‌کنند که در نهایت قیمت تعیین‌شده، بهای واقعی خودرو نیست و بدین گونه التهاب و نوسانات قیمتی در بازار رقم می‌خورد.»

زاپاس Spare Tire

بای‌اختیاری خودروسازان در قیمت‌گذاری خودرو

در کمیته‌های متعدد منجر به نابودی صنعت خودرو و افزایش هر ساله زیان انباشته خودروسازان شده است. «وی در ادامه با اشاره به اقدام خودروسازان در راستای افزایش سرمایه و فروش اموال گفت: «این روند تضمینی برای آینده نخواهد بود؛ بلکه خودرو باید با یک سود معقول برای کارخانه بفروشد. در حالی که در روند فعلی علاوه بر اینکه قطعه‌ساز به پول خود نمی‌رسد، ناچار از عرضه قطعه به خودروسازان است.»



اروپا؛ پذیرای تغییرات هایلندر ۲۰۲۱

نسخه اروپایی هایلندر معرفی شد و این خودرو به زودی وارد قاره همیشه سبز می شود. زاپنی ها از نسخه هفت نفره این خودرو رونمایی کرده اند و آن را اوایل سال آتی وارد اروپا خواهند کرد. شاسی بلند سمر دیف توپو تا به طیف وسیع قابلیت های تویوتا در اروپا یعنی C-HR، رآو۴ و یاریس گراس جدید خواهد پیوست. این خودرو از پلت فرم GA-K استفاده می کند و تقریباً مشابه مدل آمریکایی است. تویوتا ابعاد و تناسب این خودرو را منتشر کرده که از این نظر تفاوتی بین هایلندر آمریکا و

نسخه اروپایی هایلندر معرفی شد و این خودرو به زودی وارد قاره همیشه سبز می شود. زاپنی ها از نسخه هفت نفره این خودرو رونمایی کرده اند و آن را اوایل سال آتی وارد اروپا خواهند کرد. شاسی بلند سمر دیف توپو تا به طیف وسیع قابلیت های تویوتا در اروپا یعنی C-HR، رآو۴ و یاریس گراس جدید خواهد پیوست. این خودرو از پلت فرم GA-K استفاده می کند و تقریباً مشابه مدل آمریکایی است. تویوتا ابعاد و تناسب این خودرو را منتشر کرده که از این نظر تفاوتی بین هایلندر آمریکا و

اتوسهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۶,۳۳۰	۰	-
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۱۰,۰۸۰	۴,۸۹	▲
سایپا	۴,۲۶۰	۰	-
پارس خودرو	۲۱,۹۲۰	۳,۹۴	▲
قطعات اتومبیل ایران	۱۱,۵۶۰	۱,۷۶	▲
زامیاد	۳۴,۰۸۰	-۱,۱۳	▼
گروه بهمن	۲۶,۴۶۰	۰	-
سرمایه گذاری رنا	۱۸,۹۱۰	۳,۸۴	▲
صنایع ریخته گری ایران	۹,۵۳۰	-۲,۳۶	▼
رادیاتور ایران	۶۳,۷۹۰	-۴,۹۹	▼
کرمان خودرو	۱۰,۷۱۸	۰	-
آهنگری تراکتورسازی ایران	۴۴,۹۹۰	-۴,۸	▼
سایپا آذین	۱۳,۹۶۰	۰	-
مهر کام پارس	۱۷,۶۹۰	۰	-
محورسازان ایران خودرو	۱۶,۵۰۰	-۲,۰۸	▼
سایپا دیزل	۹,۶۱۷	۳	▲
الکترونیک خودرو شرق	۴۳,۱۴۰	۳,۷۵	▲
رینگ سازی مشهد	۴۷,۲۷۰	۰	-
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۱۵,۳۰۰	-۳,۱۶	▼
کمک فنر ایندیمین	۵۳,۷۰۰	۳,۹۳	▲
فترسازی زر	۱۶,۴۳۰	۳,۷۲	▲
ریخته گری تراکتورسازی ایران	۲۹,۳۲۰	۴,۷۹	▲
ایر کا پارت صنعت	۵۱,۳۷۰	۰	-
مهندسی نصیر ماشین	۵۷,۳۷۰	۴,۷	▲
چرخشگر	۲۱,۲۹۰	۲,۹	▲
ایران خودرو دیزل	۹,۷۱۶	۰	-
بهمن دیزل	۴۶,۲۷۴	-۲,۶۵	▼
فترسازی خاور	۲۵,۶۷۰	-۴	▼
تولید محور خودرو	۴۰,۳۳۰	۳,۶۶	▲
نیرو محرکه	۲۳,۹۲۰	-۳,۱۶	▼
سازه پوش	۲,۳۵۸	۱,۶۸	▲

یک مساله؛ یک پیشنهاد Suggestion

وام های بانکی؛ بخش بزرگ بدهی انباشته خودروسازان

شوند و بدهی انباشته آنها بیانگر ضرورت این امر است. بخشی از بدهی انباشته خودروسازان ناشی از دریافت تسهیلات بانکی است و بانک ها نیز شراکت در سهام خودروسازان را جایگزین دریافت مطالبات خود از این شرکت ها کرده اند که شیوه رایج و عادی نیست. در هیچ جای دنیا اینگونه نیست که بانک ها بابت بدهی خودروسازان، سهام آنها را بگیرند، آنهم در شرایطی که شرکت های خودروسازی داخلی سوددهی ندارند.

تصادفی سود بانک ها را که به دلیل دیرکرد در بازپرداخت خودروسازان اتفاق افتاده است، دلیل کمبود نقدینگی و ناکارآمدی در بخش مالی خودروسازان می دانند. در آخرین صورت های مالی خودروسازان نیز شاهد افزایش بدهی انباشته این واحدها هستیم که البته بخش عمده آن ناشی از بدهی های بانکی است.

افزایش بدهی خودروسازان به بانک ها باعث شده است عملاً بانک ها تسهیلات جدیدی در اختیار خودروسازان قرار ندهند. ضمن اینکه در سال های اخیر بسیاری روند



بیژن پناهی زاده
رئیس خانه صنعت، معدن و تجارت استان خوزستان

یک مساله

یک پیشنهاد

خودروسازان باید به طور کامل دولتی یا خصوصی

گروه خودرویی در غیاب ایران خودرو و سایپا هم لیدر بازار سرمایه است

ارزش کل بازار سهام خودرویی هادر آستانه گذر از مرز ۵۰۰ هزار میلیارد تومان



تراکتورسازی ایران و بهمن دیزل منفی خوردند. دیروز همچنین در گروه خودرویی طی ۳۷۶ هزار نوبت معاملاتی، ۱۶ میلیارد سهم به ارزش ۲۸۰۰ میلیارد تومان مورد دادوستد قرار گرفت و ارزش کل بازار این صنعت بورس تا پایان معاملات روز سه شنبه بالغ بر ۴۹۵ هزار میلیارد تومان شد.

رکوردهای امروز خودرویی ها می توان پیش بینی کرد در معاملات امروز ارزش کل بازار خودرویی ها از مرز ۵۰۰ هزار میلیارد تومان عبور خواهد کرد که این مساله برای خودروسازان و قطعه سازان حاضر در بورس از اهمیت بسزایی برخوردار است. بر اساس این گزارش، شاخص کل بورس روز گذشته با کاهش ۸۶۴۰ واحدی در تراز یک میلیون و ۹۱۶ هزار واحدی قرار گرفت تا فاصله ۲ میلیون واحدی به هفته آینده موقوف شود.

تضمینی برای تداوم رشد بازار به نظر می رسد با توجه به انتظارات تورمی موجود در جامعه، وضعیت بازار ارز و همچنین نرخ واقعی بهره منفی در کشور، همچنان در کوتاه مدت شاهد جذابیت بازار سرمایه و ادامه ورود منابع نقدی به بازار باشیم. با توجه به این موضوع باید در نظر داشت که بورس در حال حاضر جذاب ترین بازار برای سرمایه گذاری است و هیچ بازار دیگری توان رقابت با بازار سرمایه را از لحاظ بازدهی ندارد. همچنین به دلیل کاهش قیمت دلار در بازار آزاد نیز می توان تصور کرد بخش قابل ملاحظه ای از نقدینگی موجود در این بازار نیز روانه بورس شود و این مساله ادامه رشد بازار سهام را تضمین خواهد کرد.

روز گذشته در غیاب شرکت های ایران خودرو و سایپا، نمادهای گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو، پارس خودرو، قطعات اتومبیل ایران، سرمایه گذاری رنا، الکترونیک خودرو شرق، کمک فنر ایندیمین، فترسازی خزر، ریخته گری تراکتورسازی ایران و مهندسی نصیر ماشین مثبت شدند و در مقابل نمادهای نیرو محرکه، زامیاد، صنایع ریخته گری ایران، رادیاتور ایران، آهنگری تراکتورسازی ایران، محورسازان ایران خودرو، موتورسازان



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

تلگرام Telegram

تخت گاز قیمت خودروها در جاده بازار

بررسی بازار خودرو طی روزهای اخیر نشان از افزایش دوباره قیمت ها دارد. همزمان با رشد نرخ دلار و جهش شاخص بورس، قیمت خودرو نیز در بازار افزایش پیدا کرده است. حالا با نرخ گذاری جدید خودروها توسط خودروسازان باز هم شاهد شدت قیمت در این بازار بوده ایم.

مصطفی مصری پور، کارشناس اقتصادی: افزایش نرخ ارز در روزهای اخیر رشد قیمت در بازار را صعودی کرده بود. با وجود اینکه عملاً در بازار خودرو خرید و فروش انجام نمی شود اما قیمت ها نیز میل به کاهش ندارند. به نظر می رسد نرخ های جدید اعلام شده از سوی خودروسازان نیز بازار خودرو را دوباره تحت تاثیر قرار خواهد داد.

رضا نجوی، خبرنگار اقتصادی: قیمت خودرو در بازار روند افزایشی خود را حفظ خواهد کرد. حتی آزادسازی قیمت و فروش در حاشیه بازار نیز با وجود تورم شدید و افزایش نرخ ارز، نمی تواند سبب کاهش قیمت خودرو در بازار شود. در شرایط فعلی خودروسازان می توانند نسبت به تعدیل قیمت ها در بازار اقدام کنند.

مصطفی مصری پور، کارشناس اقتصادی: با افزایش قیمت خودرو از سوی خودروسازان، توپ تنظیم بازار این بار در زمین خودروسازان قرار دارد. به نظر می رسد با این قیمت ها، افزایش تولید توجیه اقتصادی خواهد داشت و خودروسازان برای کاهش قیمت خودرو در بازار باید نسبت به افزایش تولید و عرضه خودرو اقدام کنند.



دیگر چه خبر؟

تخفیف گمرکی واردات قطعه در ازای اسقاط خودرو

احمد نعمت بخش افزود: «بر اساس مصوبه الزام خودروسازان به اختصاص ۳۰ درصد از تولیدات به حوزه اسقاط و جایگزینی با خودروهای فرسوده، گمرک ایران موظف بود در ازای تحویل برگه اسقاط، خودروسازان را از تخفیف گمرکی در واردات قطعات برخوردار کند.»

«دبیرانجمن خودروسازان ایران در خصوص خودداری خودروسازان در خرید و ابطال گواهی اسقاط خودرو گفت: «علت اجرایی نشدن این قانون قیمت های تکلیفی است زیرا اسقاط و خروج خودرو و موتورسیکلت های فرسوده از چرخه حمل و نقل کشور هزینه خودروساز را افزایش می دهد.»



ویژه ها

پیش بینی داخلی سازی قطعات تا ۳۰۰ میلیون یورو

برگزاری سهمین ساخت داخل ۲۷۷ میلیون یورو قرارداد بین خودروسازان و قطعه سازان داخلی امضا شد. در راستای افزایش داخلی سازی ها و بی نیاز شدن از قطعات وارداتی حدود دو هفته پیش نخستین میز ساخت داخل در سال جاری با کاهش ارزشی ۶۶ میلیون یورو برگزار شد.

«معاون امور صنایع وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: «مسال توسعه داخلی سازی به ارزش ۳۰۰ میلیون یورو در قالب انعقاد قرارداد داخلی سازی با برگزاری میزهای ساخت داخل بین قطعه سازان و خودروسازان پیش بینی شده است.» مهدی صادقی نیازکی افزود: «پارسال در قالب

اینفوگرافش Infography

پر فروش ترین محصولات فولکس واگن در ماه می در بازار اروپا

- فولکس واگن تیگوان: ۸ هزار
- فولکس واگن تیگوان: ۹ هزار
- فولکس واگن کلف: ۱۳ هزار

عددگرافش Numerat Graphy

دستگاه خودرو

۶۱,۷۱۴

فروش محصولات فولکس واگن در بازار اروپا طی ماه می سال جاری به ۶۱ هزار و ۷۱۴ دستگاه خودرو رسیده است.



برقی سازی می‌شویم و محصول EQS قرار است استانداردهای جدیدی را به نام خود ثبت کند. این خودرو با یکبار شارژ ۷۰۰ کیلومتر رانندگی می‌کند و ما با EQS مسیر فکریمان را در مورد خودرو و تغییر خواهیم داد. این خودرو نخستین محصول تمام برقی لوکس از سوی مرسدس بنز خواهد بود که بر مبنای یک زیر ساخت واقعا برقی ساخته می‌شود. بنابراین ما وارد توانمندی‌های جدیدی شده ایم؛ در واقع از موقعیت محدودیت در تولید باتری به طراحی کاربردی خودرو رسیده ایم.»

مرسدس بنز در نهایت به طور رسمی اعلام کرد قصد رقابت با تسلا مدل اس و پورشه تانکا را با برقی سازی پرچمدار سدان خود و تغییر نام به EQS دارد. قرار است این خودرو سال آینده معرفی شود؛ اما آنچه در حال حاضر اعلام شده، مسافت قابل پیمایش فوق العاده این خودرو است که بر اساس سیکل مصرف WLTP به میزان ۷۰۰ کیلومتر اعلام شده است. اوا کانتیوس چین برگزار می‌کند جلسه سالانه با سهام داران در اوایل ماه جاری میلادی با اعلام این خبر گفت: «سال آینده ما وارد عصر جدید مرسدس در زمینه

توان پیمایشی

مرسدس بنز EQS اعلام شد



نخستین تصویر از سانگ یانگ کوراندو برقی منتشر شد



شاسی بلندساز کره‌ای نیز قرار است به زودی نخستین محصول تمام برقی خود را معرفی کند و به این ترتیب تمام خودروسازان کره جنوبی به عنوان مجموعه‌های پاک شناسخته خواهند شد. حالا نخستین تصویر از محصول تمام برقی که بر اساس محصول میان سائز کوراندو تولید می‌شود، منتشر شده تا برداعای این کمپانی بر عرضه محصول برقی در نیمه نخست سال ۲۰۲۱ صحت بگذارد. بر اساس تصاویر کامپیوتری نیز می‌توان تشخیص داد که برخی تغییرات ظاهری نسبت به نمونه‌های بنزینی کوراندو در این مدل اعمال خواهد شد. از جمله این تغییرات می‌توان به جلو پنجره‌های اشاره کرد که برخلاف نمونه بنزینی مجرای

برای ورود هوا ندارد و همچنین محل قرار گیری لوگو نیز برای نورپردازی این بخش با تغییراتی مواجه شده تا برقی بودن این محصول بیشتر به چشم آید. البته مدیران سانگ یانگ اعلام کرده‌اند در ابتدا این محصول را برای بازار آسیا عرضه خواهند کرد. اما در کل می‌توان تحلیل کرد که وابسته شدن مجراهای ورودی هوا، کوراندو ظاهر تهاجمی‌تری پیدا کرده است. تنها اطلاعاتی که ضمن انتشار این تصویر مخابره شده این است که در بخش جلویی خودرو، از قطعات آلومینیومی بیشتری برای سبک‌سازی و بهینه کردن مرکز ثقل این خودرو استفاده شده است.

قرارداد ۲ میلیارد یورویی بامو با باتری ساز سوئدی



بامو اعلام کرده برای تامین بخشی از نیاز خود به باتری به سراغ کمپانی سوئدی نور تولت (Northvolt) رفته است. بر اساس این قرارداد ۲ میلیارد یورویی (معادل ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار) نور تولت وظیفه تامین انرژی تمام محصولات برقی را که قرار است در سایت سوئد بامو تولید شوند، بر عهده خواهد داشت. در واقع نخستین سلول باتری از سوی این شرکت در سال ۲۰۲۴ تحویل داده خواهد شد. در اعلامیه بامو آمده است ۱۰۰ درصد انرژی مورد نیاز برای ساخت باتری سلول‌های باتری از طریق نیروی باد و هیدروالکتریک تامین خواهد شد. به علاوه کوبالت و لیتیوم مورد نیاز برای ساخت این باتری‌ها نیز

صرفاً از منابع و معادنی تامین می‌شود که استانداردهای توسعه پایدار مورد توافق بامو و نور تولت را رعایت کرده باشند. بنابراین نور تولت تبدیل به سومین تامین کننده سلول‌های باتری بامو خواهد شد. پیش از این بامو برای تامین باتری با سامسونگ SDI کره جنوبی و کنتاموری آمریکا تسلیحاتی چین قرارداد بسته بود. نور تولت شرکتی است که در سال ۲۰۱۶ با همکاری دو تن از مهندسان سابق تسلا تاسیس شد و حالا بامو نخستین شرکتی است که وارد همکاری با آن‌ها شده است. البته سابقه تولید سلول باتری در نور تولت به میانه‌های سال ۲۰۱۸ بازمی‌گردد.

تاثیر مثبت پاندمی کرونا روی افزایش تقاضا برای هارلی دیویدسون

برنده کرونا؟!!



این برند در میان جوانانی که بیشتر ذائقه اسپرت دارند، برای پنج سال متوالی کاهش یافته است. اما این احتمال

هارلی دیویدسون دارد؛ بلکه هم قطاران او در موسسه‌های «UBS» و «BMO» نیز در هفته اخیر نظر خود را درباره وضعیت سهام هارلی دیویدسون تغییر داده‌اند.



علی منصوری

a.mansouri@gmail.com

شبهه مقابله با ویروس کرونا برای هارلی دیویدسون نیز مانند بسیاری دیگر از تولیدکنندگان در ابتدا با تعطیلی فروشگاه‌ها و کارخانه‌ها و البته کاهش فروش همراه بود؛ اما ظاهر این پاندمی می‌تواند به این موتورسیکلت‌ساز شاخص آمریکایی که برای پنج سال متوالی با کاهش فروش در بازار آمریکا دست و پنجه نرم کرده است، کمک کند تا بار دیگر به جایگاه قبلی‌اش بازگردد. چرا که در شرایط فعلی این تصور به وجود آمده که محدودیت‌های جدید مربوط به فاصله گذاری اجتماعی و تغییر در شیوه رفت و آمد می‌تواند تقاضا را برای استفاده از دوچرخه و موتورسیکلت افزایش دهد.

شور و شوق مشتریان

طی بررسی‌های انجام شده توسط وزارت بازرگانی آمریکا مشخص شده کالاهای ورزشی و سایر کسب و کارهای مربوط به سرگرمی هادر ماه ژوئن شاهد رشدی ۲۱ درصدی در فروش نسبت به سال گذشته بوده که با توجه به شرایط کنونی و اسفناک بازار، این نقطه عطفی برای کسب و کارهایی است که اقدام غیر ضروری می‌فره‌شند. مثال دیگر آن است که طی ماه آوریل در ایالات متحده حدود یک میلیارد دلار دوچرخه و موتورسیکلت به فروش رسید که رکوردی تاریخی بوده و دو برابر میزانی است که به طور معمول از فروش این گونه کالاها انتظار می‌رود.

جیمز هاردیمان، تحلیل گر موسسه تحقیقاتی «دبش» در گزارش اخیر خود نوشته است: «به نظر می‌رسد تغییر و تحولات اخیر تاثیر خود را به صورت افزایش تقاضای هارلی دیویدسون گذاشته باشد.»

او در این تحلیل که برای خریداران سهام تهیه شده بود، از تغییر عملکرد این شرکت آمریکایی که در میلوای واقع شده است، از حالت خنثی به فعال خبر داد.

البته او تنها کسی نیست که چنین نظری درباره

بالا رفتن تقاضا

ارزش سهام هارلی دیویدسون پس از آنکه در ماه مارس به پایین ترین حد خود طی چندسال گذشته رسید (حدود ۱۵ دلار)، حالا تقریباً دو برابر شده است.

گریک جانسون، تحلیل گر موسسه «BMO» اخیراً گفته است: «شاید یکی از عوارض جانبی مثبت این پاندمی وحشتناک، علاقه مندی مجدد مردم به جاده‌های باز باشد.»

از سوی دیگر جیمز هاردیمان چنین برآورد کرده که فروش این موتورسیکلت‌ساز در ماه ژوئن پس از کاهش ۴۰ درصدی در آوریل و افت ۱۰ درصدی در ماه می افزایش دورقمی را تجربه کند. کووید-۱۹ همچنین به فروش و سودآوری هارلی دیویدسون در سه ماهه نخست سال جاری میلادی آسیب فراوانی وارد کرد.

پیش از آن نیز فروش موتورهای هارلی در ایالات متحده که بزرگ‌ترین بازار این شرکت به‌شمار می‌رود، به علت بالا رفتن سن مشتریان قبلی و کم‌رنگ شدن جاذبه‌های سنتی

وجود دارد که پاندمی کرونا تا حدی این معادله را تغییر دهد. هاردیمان گفته است از گفت‌وگوهای اعضای تیم او با نمایندگان های فروش هارلی دیویدسون که برگزار کننده دوره‌های آموزشی رانند محصولات هارلی هستند، چنین برداشت می‌شود که این برند با افزایش تقاضا روبه‌رو است.

کمبود موجودی و افزایش قیمت

در این میان با بالا رفتن میزان تقاضا، توقف تولید و عرضه کمتر مدل‌های جدید به نمایندگی‌های فروش، قیمت موتورسیکلت‌های موجود در بازار افزایش یافته است. هاردیمان در این باره گفته است: «بسیاری از کسانی که ما با آن‌ها گفت‌وگو کردیم، از کمبود موجودی شکایت داشتند و مطابق تحقیقات به عمل آمده این مساله در ۱۴ سال گذشته بی سابقه بوده است.»

او همچنین افزوده است بررسی اعضای تیم موسسه «دبش» در فضای مجازی نیز حاکی از «کاهش قابل ملاحظه موجودی» مدل‌های جدید و قدیمی هارلی دیویدسون در پلت فرم‌های فروش آنلاین است. به باور این تحلیل گر آمریکایی بالا رفتن قیمت موتورهای دست دوم به کمتر شدن اختلاف قیمت این مدل‌ها با مدل‌های جدید منجر می‌شود و همین مساله مشتریان را راغب به خرید مدل‌های جدیدتر می‌کند.

این مساله به کاهش فروش موتورسیکلت‌های دست دوم منجر می‌شود و به هارلی دیویدسون اجازه می‌دهد شبکه توزیع خود را از موجودی قبلی پاک کرده و بار دیگر محصولات جدیدی را به بازار معرفی کند. شکی نیست که بسیاری خواهان بازگشت شکوه و جلال گذشته هارلی دیویدسون هستند. اما این شرکت غرق بدهی است و پاندمی ویروس کرونا و تاثیر مخرب آن بر اقتصاد و البته روحیه مشتریان می‌تواند در نهایت منجر به از بین رفتن تقاضای موجود برای موتورسیکلت‌هایی شود که بین ۵۰ تا ۸۰ هزار دلار قیمت دارند.

هارلی دیویدسون اعلام کرده در حال پایین آوردن هزینه‌های خود است و هفته گذشته از تعدیل نیروی ۷۰۰ نفری کارکنانش خبر داد. همچنین این شرکت در حال ساده‌سازی تولید خود است تا تمرکزش را بیشتر روی مدل‌های سودآور بگذارد و به تولید آن‌ها اولویت دهد.

نوربا

با بالا رفتن میزان تقاضا توقف تولید و عرضه کمتر مدل‌های جدید به نمایندگی‌های فروش قیمت موتورسیکلت‌های هارلی دیویدسون در بازار افزایش یافته است

افت ۳۵ درصدی فروش رنو در نیمه نخست ۲۰۲۰

کاهش چشمگیر داشته که غیر از کرونا عوامل دیگری نیز متناسب با وضعیت اقتصادی هر منطقه در بروز چنین شرایطی مؤثر بوده است. البته بارقه‌های روشنی نیز در فعالیت رنو دیده می‌شود. به عنوان مثال از ماه ژوئن با افتتاح مجدد نمایندگی‌های رنو در اروپا، شاهد رشد فروش محصولات این برند هستیم. همچنین این شرکت اعلام کرده سوپر مینی برقی ژوئی رکورد فروش رزده و با تحویل ۳۷ هزار و ۵۴۰ دستگاه در اروپا، رشد نزدیک به ۵۰ درصدی را نسبت به سال گذشته ثبت کرده است. دنیس لوووت، مدیر فروش گروه رنو گفت: «دنیا در حال پشت سر گذاشتن بحران بزرگی است که روی کسب و کار ما نیز اثر چشمگیری دارد. اما از همان لحظه که مجوز فعالیت مجدد صادر شد، سایت‌ها و شبکه فروش ما برای برطرف کردن نیاز مشتری در جایگاه خود مستقر شدند.»

همه‌گیری ویروس کرونا سبب شد تقاضا برای محصولات شرکت خودروساز فرانسوی رنو با افت شدیدی همراه شود؛ اما رشد فروش محصولات برقی همچون ژوئی مشوق ادامه تولید این محصولات بوده است. گروه رنو اعلام کرد نسبت به ۶ ماهه نخست سال ۲۰۱۹ افت ۳۴.۹ درصدی را تجربه کرده است؛ اما آن‌ها باور دارند که در ۶ ماه آتی این روند ترمیم خواهد شد. گروه رنو که محصولاتش شامل برندهای الپین، داجیا و لادا نیز می‌شود، از ماه ژانویه تا ژوئن یک میلیون و ۲۵۶ هزار و ۶۵۸ دستگاه خودرو فروخته است.

از این میان، سهم مشتری‌های اروپایی ۶۲۲ هزار و ۸۵۴ دستگاه بوده که نسبت به آمار سال گذشته، افت ۴۸.۱ درصدی را نشان می‌دهد. فروش این گروه همچنین در بازارهای مهم همچون چین (افت ۲۰.۸ درصدی)، برزیل (افت ۲۹ درصدی) و هند (افت ۴۹.۴ درصدی)



خبر

News

خانواده محصولات فولکس واگن به روز شد

فولکس واگن تغییرات در نظر گرفته شده برای محصولاتی که سال آینده در بازار ایالات متحده عرضه خواهند شد را اعلام کرد. این تغییرات عمدتاً شامل تجهیز شدن محصولات این برند به سیستم مولتی‌مدیا جدید و برخی تغییرات دیگر در لیست آپشن‌ها خواهد بود. در ابتدا می‌توان سراغ سدان آر تئون رفت که تغییرات ظاهری فیس لیفت جدید این محصول را دریافت خواهد کرد و به غیر از آن تغییراتی در کابین این خودرو نیز رخ خواهد داد.

قرار است نسخه آمریکایی این محصول با پیشران ۲ لیتر چهار سیلندر که توان ۲۶۸ اسب بخاری و گشتاور ۳۴۹ نیوتون متری دارد، عرضه شود. تیپ بندی این خودرو نیز ساده شده و به سه نوع SE، SEL و R-Line و SEL Premium R-Line



محدود شده است. شاسی بلند اطلس نیز تغییر ظاهری محدودی داشته؛ اما توان خروجی که در ترمیم پایه از همان موتور ۲ لیتر دریافت می‌کند، به خاطر اتصال گیربکس به هر چهار چرخ کمتر بوده و برابر با ۲۳۵ اسب بخار است؛ البته گشتاور پیشران ثابت است. همچنین در ترمیم‌های بالاتر از پیشران ۳۶ لیتری شش سیلندر VR6 با مصرف سوخت بالاتر اما قدرتمندتر استفاده می‌شود. قرار است اطلس با سیستم مولتی‌مدیا MIB3 ارائه شود که البته ترمیم پایه با نام S داشتن این سیستم محروم است.

اما در باقی ترمیم‌ها این سیستم با وجود قابلیت‌های جدیدی همچون تشخیص صدا، اتصال بی‌سیم و یک پورت USB تایپ C بسا نورپردازی مشخص به کار گرفته خواهد شد. در این سیستم جدید سیستم مسیریابی نیز ساده‌سازی شده و به قابلیت‌های بیشتری برای مسیریابی تجهیز شده است.

در عین حال دسترسی به مقاصد دلخواه راحت‌تر و سریع‌تر شده است. این تغییرات روی گلف نسل هفتم، جتا، پاسات و تیگوان بازار ایالات متحده نیز اعمال خواهد شد. البته قرار است نسخه فیس لیفت تیگوان پاییز سال ۲۰۲۱ به عنوان مدل ۲۰۲۲ عرضه شود.



پیشرانه اختصاصی شورولت برای مونزای چینی



شورولت مونزا از زمان عرضه در مارس ۲۰۱۹ تاکنون به پر فروش ترین محصول این خودروساز در چین بدل شده و بیش از ۱۴۰ هزار دستگاه از آن به دست مشتریان رسیده است. شورولت می خواهد این روند را ادامه دهد و به همین دلیل اقدام به معرفی نسخه بهروز سدان کامپکت مونزا کرده، این خودرو هم اکنون به تکنولوژی هیبرید ملایم مجهز است. شورولت همچنین پیشرانه ۱۳ لیتر تنفس طبیعی را برای سدان ساب کامپکت وانیکس در نظر گرفته، شورولت مونزا با سیستم هیبرید ملایم

۴۸ ولتی متصل به پیشرانه یک لیتری ۱۲۵ اسب بخار یا ۱۲۳ لیتر توربو ۱۶۳ اسب بخار در دسترس است. این سیستم از یک پیشرانه الکتریکی کوچک، باتری، مازول مدیریت قدرت و واحد کنترل هیبرید تشکیل شده است. در آغاز کار یک پیشرانه ۴۸ ولتی پیش از ورود پیشرانه بنزینی به مدار فعال می شود. در خلال شتاب گیری هر دو پیشرانه با هم کار می کنند؛ بنابراین این حجم کاری پیشرانه درون سوز کم می شود و مصرف سوخت و آلودگی آن پایین می آید.

محصول Product

چهره احتمالی نسل جدید بامو X1»



حدوداً یک سال از معرفی نسخه فیس لیفت بامو ایکس ۱ می گذرد، البته این کراس اوور ساین کوچک شهری تغییرات چندانی به خود ندیده و تنها برخی امکانات به آن اضافه شده است. از این رو انتظار می رود نسل جدید این محصول با تغییرات اساسی همراه شود. یکی از طراحان صنعتی نام آشنا به تازگی رندر کامپیوتری از نسل جدید این محصول منتشر کرده است که می تواند به نسخه تجاری سازی شده آن بسیار نزدیک باشد. در نمای ظاهری نسل جدید ایکس ۱؛ شاهد الهام از نسل جدید سری ۵ و ایکس ۳ هستیم. در واقع رندر منتشر شده بر مبنای زبان طراحی جدید بامو شکل گرفته است. کمیاتی بامو نیز تاکنون اطلاعات دقیقی از نسل جدید ایکس ۱ اعلام نکرده اما شنیده ها حاکی از آن است پیشرانه چهار سیلندر ۲ لیتری توربوشارژ به کار رفته در سایر مدل ها نیز برای این محصول در نظر گرفته خواهد شد. همچنین جعبه دنده ۸ سرعته اتوماتیک و وظیفه انتقال نیرو را به تمام چرخ ها بر عهده دارد.

ایرانی Iranian

افزایش ۳۴ درصدی تحویل خودرو به مشتریان سایپا



گروه خودروسازی سایپا به رغم محدودیت های پیش آمده در فرآیند زنجیره تامین قطعات به دلیل نوسان نرخ ارز و همچنین مشکلات ناشی از شیوع کرونا، افزایش ۳۴ درصدی در تحویل خودرو به مشتریان را در مقایسه با مدت مشابه سال پیش ثبت کرد. از ابتدای سال ۹۹ تا پایان تیرماه، بیش از ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو و انواع محصولات گروه سایپا تحویل مشتریان شد که نسبت به مدت زمان سال گذشته رشد قابل توجهی داشته است. میزان تحویل خودرو به مشتریان سایپا در چهار ماه نخست سال پیش حدود ۹۰ هزار خودرو بود. این روند روبه بهبود در تحویل خودرو و انجام تعهدات، بر پایه افزایش تولید در گروه خودروسازی سایپاست. معاون امور صنایع وزارت صنعت، معدن و تجارت چند روز پیش از رشد ۱۸ درصدی تولید جمعی خودرو در کشور خبر داده بود. به گفته مهدی صادقی نیارکی تولید جمعی خودرو از اول فروردین تا ۲۴ تیرماه امسال با رشد ۱۸ درصدی مواجه بوده و تحویل خودروهای مربوط به تعهدات معوق ۴۱ درصد بهبود یافته است.

برق EV

عرضه نسخه خاص فورد موستانگ مک-ای



شرکت افترمارکتی RTR که در زمینه ساخت و تولید نسخه های خاص از فورد موستانگ فعالیت می کند، به تازگی اعلام کرد قصد دارد نسخه های خاص از محصول جدید موستانگ مک-ای را طراحی و عرضه کند. طبق اعلام

این شرکت ۲۱ جولای نخستین نسخه از تولیدات این شرکت رونمایی شد. در نسخه RTR، اضافه شدن صدای پیشرانه احتراق داخلی به این خودرو الکتریکی می تواند برای علاقه مندان جالب توجه باشد. البته از آن جا که این شرکت تاکنون تجربه ای در زمینه ارتقای موتورهای الکتریکی نداشته است، می توان انتظار داشت نسخه RTR از موستانگ مک-ای تنها بهبودهای ظاهری از جمله کاهش وزن خودرو، استفاده از تایرهای پیشرفته تر و بهینه تر را به خود ببیند. پیش از این کمیاتی فورد اعلام کرده بود موستانگ مک-ای تا پایان سال جاری به بازار عرضه خواهد شد اما سوالی که در این میان مطرح است، اینکه شرکت RTR پیش از عرضه رسمی قادر به معرفی نسخه تقویت شده خواهد بود؟

تیونینگ Tuning

پورشه ۹۱۱ در نقش آفرودر ظاهر شد

به تازگی برخی تیونرها اقدام به طراحی و تولید محصولات ماجراجویانه از خودروهای خاص کرده اند که از جمله آن ها می توان به نسخه های آفرودر پورشه ۹۱۱ و به ویژه به رافوردنو و KMR سافاری ۹۱۱ اشاره کرد. همچنین تیونری آلمانی با نام Delta4x4 نسخه های فوق العاده از ۹۱۱ آفرودر را تولید کرده که از لحاظ بصری خودرویی قابل توجه به شمار می رود.

این کمیاتی می گویند در طراحی این ۹۱۱ منحصربه فرد از محصولات رالی داکار این برند در دهه ۸۰ میلادی الهام گرفته است. خودرو تیون شده از نسل ۹۹۲ و نسخه کررا 4S است، بنابراین



پایه بسیار خوبی برای تولید یک خودرو آفرودر وجود دارد. Delta4x4 درخواست بسیار خاصی را از یک کارآفرین آلمانی دریافت کرده است.

او می خواهد ۹۱۱ کررا 4S صفر کیلومتر خود را به محصولی ماجراجویانه برای سفر از آلمان تا داکار تبدیل کند. در واقع او قصد دارد ۹۱۱ افسانه ای رالی پاریس-داکار را احیا کند. قطعاً این خودرو همان چیزی است که مشتری انتظارش را دارد.

تاکنون تنها چند رندر که پیش نمایش محصول اصلی هستند در دسترس رسانه هاست. نوار نورانی با طراحی خاص و روف راک متمایز، ظاهر کاملاً آفرودی را ایجاد کرده اند.

مهم تر اینکه شاسی تقویت شده جدید با ارتفاع ۲۵۰ میلی متر از سطح زمین باعث می شود این خودرو توانایی بیشتری در زمین های خارج شهری داشته باشد. با توجه به این جزئیات می توان گفت این خودرو هنوز در مراحل اولیه توسعه قرار دارد. این تیونر اظهار کرد ۹۱۱ آفرودر خود رسال آینده رونمایی خواهد کرد.

گذر موقتی که از روسیه مهمان خیابان های کشور شده است

مرسدس بنز «GLE400» کوپه؛ شاسی بلند منحصر به فرد



استفاده شده است. فرم چراغ های عقب و نوار کرومی واصل بین چراغ ها هم برگرفته از مدل S CLASS COUPE است. رینگ چرخ ها هم ۲۱ اینچی آلومینیومی و ویژه AMG هستند.

طراحی ویژه AMG به کابین هم سرایت کرده است و صندلی های از انواع اسپرت هستند. فرمان؛ مشابه نمونه ای است که در سایر محصولات رده بالا وجود دارد و جنس همراه صفحه نمایشگر ۱۸ اینچی که در بیشتر مدل های جدید مرسدس بنز وجود دارند در این خودرو نیز استفاده شده است. به گفته مرسدس بنز این خودرو با ۱۶۴۲ لیتر گنجایش، بزرگ ترین فضای بار را در این کلاس دارد. جایی که بعد از این خودرو فقط بامو X6 حضور دارد.

مشخصات فنی پیشرانه ها

مرسدس بنز کلاس GLE نیز مانند سایر کلاس ها با طیف وسیعی از انواع پیشرانه های بنزینی و دیزلی به بازار جهانی عرضه می شود. مرسدس GLE 300d 4Matic از یک پیشرانه ۳ لیتری دیزلی با قدرت ۲۴۵ اسب بخار و گشتاور ۵۰۰ نیوتون متر بهره می برد. میانگین مصرف این خودرو در هر یکصد کیلومتر معادل ۶٫۱ تا ۶٫۴ لیتر است و در هر کیلومتر نیز ۱۶۱ تا ۱۶۹ گرم دی اکسید کربن آزاد می کند. مدل GLE 400 4Matic مجهز به یک پیشرانه شش سیلندر ۳ لیتری بنزینی و خروجی آن معادل ۳۶۷ اسب بخار و گشتاور ۵۰۰ نیوتون متر است. مصرف سوخت متوسط این مدل نیز در هر یکصد کیلومتر ۸٫۳ تا ۹٫۴ لیتر و آلودگی آن در هر کیلومتر بین ۱۹۰ تا ۲۱۴ گرم است. البته پیشرانه های کم حجم دو لیتری برای برخی بازارها در دسترس است که نیرویی معادل ۳۴۲ اسب بخار تولید می کند. همچنین نمونه های پر فورنس این خودرو نیز تولید و عرضه می شوند که از لحاظ عملکرد، توانایی رقابت با سوپراسپرت ها را دارند.

آشنایی بیشتر با مرسدس بنز GLE ۲۰۱۵ برای رقابت با همپای دیرینه خود یعنی کمیاتی بامو تصمیم به تولید و عرضه نسخه کوپه از کراس اوور کامپکت خود گرفت. به همین منظور برای نخستین بار در نمایشگاه خودرو دیترویت ۲۰۱۵ از GLE کوپه پرده برداری کرد. همین امر باعث شد طرفداران مرسدس بنز برای رقابت با حریفان خود حرف های بیشتری برای گفتن داشته باشند. این در حالی است که نسخه استاندارد این خودرو نیز هم زمان با عرضه این محصول تولید و عرضه می شد. در واقع باید مبدع این کلاس خودرویی را کمیاتی بامو دانست که با معرفی و رونمایی از مدل X6، سنت شکنی کرد و کلاس جدیدی را به گروه خودروهای شاسی بلند افزود. پس از آن برخی دیگر از خودروسازان اروپایی اقدام به معرفی مدل های جدید در این رده کردند. اکنون با گذشت چندسال دیگر خودروهای شاسی بلند کوپه غیر عادی به نظر نمی رسند و جایگاه باثباتی میان خریداران پیدا کرده اند.

ویژگی های طراحی GLE کوپه

در قسمت بیرونی GLE کوپه در مقایسه با مدل عادی حدود ۷ سانتی متر طول بیشتر و ۴ سانتی متر ارتفاع کمتر دارد. جلو پنجره بزرگ آن از یک قاب محکم و ورودی های هوا تشکیل شده، از ویژگی های دیگر این مدل، صندوق عقب گردتر همراه با چراغ های عقب بزرگ تر است. طرح لبه اسپویلر آن از اس کلاس کوپه به عاریت گرفته شده و جای پلاک آن هم در بخش پایین تری نسبت به سپر تغییر کرده است. نمای ظاهری این خودرو اقتباس کاملی از کانسپت coupé SUV است که اوایل سال ۲۰۱۴ از آن رونمایی شد. ولی نمونه تولیدی، نسبت به کانسپت مذکور، سپر جلوی خوش فرم تری دارد. در نمای پشتی طبق روال معمول مرسدس بنز AMG، از چهار عدد خروجی اکروز



آرمین محسنی

a.mohseni@autoworld.ir

در این روزها که میزان سفرها به دلیل شیوع ویروس کرونا به پایین ترین حد خود رسیده است، شاهد عبور و مرور خودروهای گذر موقت کمتری نیز در سطح کشور هستیم.

هر ساله با نزدیک شدن به فصل تابستان و تعطیلی مدارس، شاهد بالا رفتن حجم سفرها و تردد خودروهای خاص در کشور به صورت ترازیت و گذر موقت بودیم.

اما امسال با توجه به شرایط پیش آمده، خودروهای خاص و کمیاب کمتری نیز به خاک کشور گذاشته اند. با این وجود هر از چندگاهی خودروهای گذر موقت در خیابان ها مشاهده می شوند که برخی از آن ها به دلیل تازگی و جذابیت های بصری که دارند، توجه عابران و رهگذران را در خیابان ها به خود جلب می کنند.

مرسدس بنز GLE کوپه یکی از خودروهایی است که این روزها در خیابان های تهران تردد می کند. این مهمان ویژه که از روسیه راهی ایران شده، با پلاک این کشور در حال تردد است که همین موضوع نظر افراد بیشتری را به خود جلب می کند. این مدل مرسدس بنز به دلیل آن که هرگز نتوانست به صورت رسمی وارد بازار ایران شود، برای مخاطبان و علاقه مندان ایرانی از جذابیت بالایی برخوردار است. به همین دلیل در صورتی که این مدل می توانست مجوز ورود به بازار ایران را دریافت کند، رقابت نزدیکی با بامو ایکس ۴ را در کشور تجربه می کرد و می توانست آمار فروش قابل توجهی را از آن خود کند.

بین الملل International

«EQS» رکورد دار

پیمایش خودروهای برقی

در این روزها که بسیاری از خودروسازان در تلاشند محصولات خود را به موتورهای الکتریکی و پاک مجهز کنند، دایملر سوئدای شکستن رکورد پیمایش خودروهای برقی را در سر می پروراند.

از این رو چندی پیش در نشست سالانه سهامداران گروه دایملر که به دلیل شیوع کرونا به صورت آنلاین برگزار شد، مدیر عامل دایملر پس از اعلام برخی مشخصات نسل جدید مرسدس بنز S کلاس با کد اتاق W223، درباره جزئیات بیشتری از محصول تمام الکتریکی EQS سخن گفت. وی اذعان داشت این خودرو محصول کاملاً مستقلی است و به عنوان



نسخه الکتریکی و پاک S کلاس به بازار عرضه نخواهد شد. درست مانند نسخه کانسپت معرفی شده در سال ۲۰۱۹، نسخه تولیدی این خودرو بردی بیشتر از ۷۰۰ کیلومتر خواهد داشت که این شاع حرکتی به لطف باتری های تولیدی توسط خود دایملر به دست خواهد آمد. شاع حرکتی اعلامی بر مبنای تست های واقع بینانه تر WLTP به دست آمده است.

البته با توجه به تجربه های پیشین می توان گفت برد این خودرو از نظر EPA آمریکا کمی پایین تر خواهد بود. تسلا مدل S نسخه Long Range Plus نخستین خودرو الکتریکی با برد ۶۴۷ کیلومتری در آمریکا است. هم اکنون نسخه ای از تسلا مدل S در اروپا که بیشترین برد را دارد، مسافت ۶۱۰ کیلومتری را پوشش می دهد. البته تسلا مدل S غیر از EQS، رقبا دیگری نیز دارد زیرا جگوار در حال توسعه نسل بعدی سدان پرچمدار XJ به صورت یک خودرو کاملاً برقی بوده هر چند که تاریخ عرضه آن تا سال ۲۰۲۱ به تعویق افتاده است.



خواهد کرد. انتظار می‌رود نام کامل این خودرو XC100 Recharge باشد تا روند الکتریکی شدن محصولات ولوو مشابه برادر کوچک‌تر XC40 Recharge ادامه یابد. اگرچه گراس اوور XC90 کنونی به صورت ۵، ۶ و ۷ نفره عرضه می‌شود اما گفته می‌شود برادر بزرگ‌تر، به‌طور انحصاری در دبی و تنها با ۴ صندلی عرضه خواهد شد تا از این نظر مشابه مدل نسبتاً کمیاب XC90 Excellence با قیمت ۱۰۴ هزار و ۹۰۰ دلاری باشد.

چند ماه پیش خبرهایی درباره برنامه ولوو برای معرفی یک شاسی‌بلند پرچم‌دار منتشر شد و برخی طراحان دست به طراحی رندر این خودرو لوکس زدند و حالا یک ویژگی طراحی رندر یاد شده یعنی دو خروجی آگزوز آن نادرست است. اما چرا؟ چون موتور ترند مدعی شده است XC100 بدون پیش‌رانه‌های درون‌سوز تولید خواهد شد، بنابراین نیازی به سیستم آگزوز نخواهد بود. موتور ترند می‌گوید شاسی‌بلند پرچم‌دار ولوو XC100 نام دارد و از دومین نسل معماری SPA این خودرو ساز استفاده



تصمیم ولوو برای تولید «XC100»

فرصتی برای خودروسازان داخلی

خودروهای جدید در مصر باید دوگانه‌سوز باشند



گازسوز در کشور مانیز شاید زمان آن فرا رسیده است که در منطقه خاور میانه، خودروسازان داخلی ورود کنند و محصولات و دانش فنی خود را به سایر کشورها انتقال دهند. هر چند پیش‌زمینه اصلی این مهم ایجاد دیپلماسی مناسب بین هر دو کشور است، اما شاید صنعت خودرو و پلی برای بهبود روابط و ایجاد زمینه مناسب ارزی برای خودروسازان باشد.

هستند، مورد استفاده قرار می‌گیرد. اخیراً خبری توجه خودروسازان و شرکت‌های نفتی بزرگ دنیا را به کشور مصر جلب کرده است. مصر در نظر دارد خودروهایش را دوگانه‌سوز کند و خودروهای وارداتی نیز باید قابلیت استفاده از سوخت گاز را داشته باشند. این موضوع به ریزنی خودروسازان در این کشور منتج شده است. حال با توجه به تولید و استفاده از خودروهای

سال‌هاست خودروسازان به دنبال استفاده از سوخت جایگزین برای بنزین و گازوئیل هستند تا میزان آلاینده‌گی را در شهرها کاهش دهند و از تأثیرات منفی زیست‌محیطی پیشگیری کنند. از جمله سوخت‌هایی که در این زمینه توانست نظر صنایع خودروسازی را جلب کند، گاز طبیعی CNG بود. این سوخت در کشورهایی که صاحب گاز یا تکنولوژی خودروسازی



فرصت مغتنم برای صنعت خودرو ایران



بنابراین هدف‌گذاری ۳۰۰ هزار خودرو دوگانه‌سوز یا تحقق ۵۰ هزار خودرو در سال و همچنین حجم تقریبی سالانه یک صد میلیون دلاری برای این صنعت، به‌خصوص مخازن CNG پیش‌بینی می‌شود. در کشور مصر شش شرکت خدمات خودروسازی با گاز طبیعی فعالیت می‌کنند که متعلق به وزارت نفت این کشور هستند. یکی از بزرگ‌ترین این شرکت‌ها، شرکت گاز تک است که از نظر میزان فروش و حجم براساس تعداد خودروهای تبدیل شده، در رتبه نخست قرار دارد. این شرکت دارای ۹۰ ایستگاه سوخت‌گیری و ۳۵ مرکز تبدیل است.

در سال ۲۰۱۹ این شرکت حدود ۴۱ درصد کل بازار تبدیل خودروهای این کشور را در اختیار داشت. گزارش‌ها حاکی از آن است که این شرکت ۵۴ کارگاه دیگر را هم طی دو سال آینده احداث خواهد کرد که البته با همکاری شرکت‌های ایتالیایی توسعه جایگاه‌ها برای ایجاد شبکه و ارائه خدمات به اتوبوسرانی رانیز در دستور کار خود دارد.

با این تفصیلات این شرایط بهترین زمان را در اختیار صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی ایران برای تأسیس کارگاه در مصر می‌گذارد تا بدین ترتیب بتوانند محصولات سیستم‌های سوخت‌گاز تولید ایران را در این کشور به فروش برسانند. البته نباید این نکته را فراموش کرد که این مهم نیازمند یک برنامه‌مدون و تبیین استراتژی بین صنعت قطعه‌سازی و خودروسازی کشور برای نفوذ در بازار خودرو مصر است. پیش از آن که کشورهای دیگر این بازار منطقه‌ای را در اختیار خود بگیرند و آن را اشباع کنند، خودروسازان داخلی می‌توانند با تکیه بر دانش فنی و به‌روز و همچنین تجربه‌ای که در سال‌های گذشته کسب کرده‌اند، به این بازار نفوذ کنند و سبب توسعه محصولات خود در سایر بازارها شوند. البته شرکت‌های گازی نیز باید در زمینه انتقال تجارب توزیع گاز به این کشور، برنامه‌ریزی‌هایی را در دستور کار خود قرار دهند.

ایران جزو نخستین کشورهایی است که به استفاده از خودروهای گازسوز روی آورد و رتبه نخست مصرف این سوخت را دارد. با توجه به اینکه در سال‌های اخیر خودروسازی محصولات متنوعی را در سگمنت و کلاس‌های مختلف خودروهای دوگانه‌سوز به بازار عرضه کرده، بنابراین توانسته است ارزش افزوده مناسبی برای صنعت ایجاد کند. البته باید به این نکته نیز اشاره کرد که خودروسازان کره‌ای با ظرفیت ۲۰۰ هزار خودرو و همچنین مردس بنز و تویوتا برای ورود به بازار مصر در خصوص خودروهای دوگانه‌سوز برنامه‌ریزی‌هایی انجام داده‌اند.

این در حالی است که خودروسازان داخلی در گذشته‌ای نه‌چندان دور چنین فرصت‌هایی را از دست داده‌اند. به‌عنوان مثال در سال ۱۳۸۵ قرار بود گروه صنعتی ایران خودرو ۱۵۰۰ دستگاه خودرو پژو پارس را تولید و در بازار این کشور عرضه کند و طبق برنامه‌ریزی‌ها در سال‌های بعد این مقدار افزایش یابد.

به‌همین دلیل زمینه‌سازی‌ها و اقداماتی نیز در آن زمان در مصر انجام شد که زیرساخت و شبکه خدمات پس از فروش مناسبی را هم ایجاد کرد. در واقع بازار همان سال صنعت خودرو ایران برای ورود خودروهای گازسوز به این کشور برنامه‌های بلندمدتی را تعریف می‌کرد. هرچند تعاملات سیاسی ایران و مصر کاهش یافته است اما شاید خودروسازی گازسوز زمینه لازم برای برقراری ارتباط، انتقال دانش و تکنولوژی ساخت خودروهای دوگانه‌سوز را به این کشور فراهم کنند. بهبود روابط در شرایط فعلی می‌تواند عامل محرک و پیش‌رفت اصلی خودروسازی و توأم با ارزآوری مناسب باشد. همچنین باید به این مهم اشاره کرد این بستر، فضای مناسبی را برای قطعه‌سازی ایجاد کرده است تا قطعاتی مانند مخزن، رگولاتور، شیر و... برای خودروهای دوگانه‌سوز در بازار به فروش بروند.

خودروهای جدید در مصر؛ فقط گازسوز

می‌شود. با این تفصیلات ابتدا ۱۴۷ هزار تاکسی و ون بنزینی به مدت سه‌سال به دوگانه‌سوز تبدیل خواهند شد. سپس ۲۴۰ هزار مینی‌بوس و ون دیزل با گاز طبیعی جایگزین می‌شوند که البته به چهار سال زمان نیاز خواهد داشت.

جمعا ۳۶۶ جایگاه سوخت‌رسانی CNG جدید در سطح کشور راه‌اندازی خواهد شد. البته وزارت نفت مصر اعلام کرده است از «Towards Natural Gas» برای ایجاد انگیزه در شهروندان برای تبدیل خودروهایشان به سیستم دوگانه‌سوز (گاز طبیعی - بنزین) با کمک‌های دولتی سود خواهد جست. به گفته وزارت نفت این کشور، گسترش استفاده از گاز طبیعی به عنوان سوخت برای خودروها باعث کاهش فشار واردات بنزین و گازوئیل می‌شود.

علاوه بر این، حمایت دولت با اضافه کردن ارزش افزوده‌ای که از طریق ایجاد صنایع تولیدی مرتبط با این فعالیت و همچنین ایستگاه‌های جدید و مراکز تبدیل صورت می‌گیرد، توجیه خواهد داشت. استفاده گسترده‌تر از گاز طبیعی این امکان را به دولت می‌دهد تا نفت خام و میعانات بیشتری صادر کند و در نتیجه قیمت بهتری از LNG به دست آورد.

مصر به لطف اکتشافات شرکت‌های بین‌المللی نفتی در سال‌های اخیر، گاز طبیعی مازاد دارد. کرونا سبب شده است صادر کنندگان گاز از جمله مصر به سمت استفاده از آن به جای فروش بروند. از جمله هزینه‌هایی که برای تبدیل CNG به شهروندان از سوی دولت در نظر گرفته شده، اقساط بدون پیش‌پرداخت و با بهره کم و همچنین مراحل ساده پیمانکاری تبدیل کنندگان است.

اهداف مصر برای خودروهای گازسوز

خودروهای در حال حرکت و ظرفیت کارگاه‌های تبدیل، رسیدن به عدد ۷۰۰ هزار خودرو تا پایان سال امکان‌پذیر است و در صورت اجرای قوانین تا آخر سال ۲۰۲۲ این مهم روی خواهد داد.

البته یکی از دلایل اصلی استفاده از گاز در این کشور، افزایش قیمت چشمگیر سوخت است. مصر نیز مانند کشور ما به دلیل افزایش بهای حامل‌های انرژی به استفاده از خودروهای گازسوز روی آورده است. مصر در نظر دارد گاز را ۵۰ درصد ارزان‌تر از سایر سوخت‌ها در این کشور عرضه کند تا توسعه خودروهای دوگانه‌سوز به‌درستی انجام شود. مقامات این کشور امیدوارند این توسعه علاوه بر کاهش آلاینده‌گی سبب بهبود بودجه دولت در خصوص پرداخت یارانه‌های سوختی شود. اما یکی از نقاط ضعف توسعه خودروهای گازسوز در این کشور جایگاه‌های سوخت‌گیری هستند که با توسعه و گسترش تعداد آنها می‌توان مشکلات را برطرف کرد. این فرصت را باید شرکت‌های داخلی غنیمت بدانند.

رئیس‌جمهور مصر آغاز پروژه ملی گازسوز کردن خودروها را به کمک مشوق‌های دولتی برای خودروهای مینی‌بوس، خودروهای شخصی یا تاکسی اعلام کرده است. این پروژه به یک میلیون خودرو که عمری بیشتر از ۲۰ سال دارند، تمرکز دارد.

طبق اعلام دولت این کشور برای خودروهایی که با سوخت گاز کار کنند، مجوز صادر خواهد شد. زیرا دولت معتقد است مصرف گاز به جای بنزین می‌تواند سبب کاهش آرزبری شود، زیرا واردات بنزین کاهش خواهد یافت. از این رو وام کم‌بهره به افرادی که قصد گازسوز کردن خودرویشان را دارند، اختصاص خواهد یافت.

در این پروژه، دولت مصر حدود ۵۰۰ میلیون دلار برای دوگانه‌سوز کردن خودروها سرمایه‌گذاری خواهد کرد. مصر این را حق خود می‌داند از منابع گازی و خودروهای گازسوز در زمینه کمک به محیط‌زیست و بهبود کیفیت هوا استفاده کند. رئیس‌جمهور این کشور به دنبال آن است که تا ۵۰ درصد از هزینه‌های سوخت مصرفی این کشور را به کمک گاز طبیعی، کم کند.

همچنین با جایگزینی سوخت گاز، انرژی پاک و ارزان ۲۰ درصد وسایل حمل‌ونقل را تا سال ۲۰۲۲ و ۴۲ درصد را تا سال ۲۰۳۵ گازسوز کند. این کشور با راه‌اندازی پروژه‌های قصد دارد خودروهای فعلی را به روش‌های متداول و معمول به سیستم گازسوز مجهز کند و به همین منظور شرایط ویژه‌ای را برای ترغیب رانندگان ایجاد کرده است. دولت مصر به دنبال جایگزینی گاز با بنزین و گازوئیل برای ناوگان حمل‌ونقل عمومی است. در این طرح سسازو کار جدیدی برای تأمین تاسیسات و تبدیل آن لحاظ

حال این سوال مطرح می‌شود آیا مصر ذخایر مناسب برای تأمین سوخت مورد نیاز خودروهای گازسوز را دارد؟ براساس آمار، سال ۲۰۱۵ یک شرکت ایتالیایی در آب‌های عمیق مصر یک میدان گازی فوق‌العاده کشف کرده که بزرگ‌ترین میدان گاز در مصر و مدیترانه است. این میدان گازی ذخیره ۸۵۰ میلیارد مترمکعبی دارد که در سال ۲۰۱۸ نیز خود کفا شد. یافتن منابع گسترده گاز طبیعی در مصر یکی از محرک‌های مهم برای استفاده این سوخت در ناوگان حمل‌ونقل است.

در حال حاضر حدود ۳۳۰ هزار خودرو گازسوز در مصر تردد دارند که توسط ۱۸۷ جایگاه توزیع CNG در ۲۰ استان تأمین سوخت می‌شوند. البته ۲۲ مرکز تبدیل در مصر برای ۱ میلیون وسیله‌نقلیه بسیار اندک است. سالانه ۳۲ هزار دستگاه به خودروهای بازار مصر افزوده می‌شود اما تعداد تبدیل خودروها در سال‌های اولیه ۶ هزار دستگاه بوده، هر چند هدف‌گذاری سالانه ۵۰ هزار خودرو است اما با این رقم فاصله فراوانی وجود دارد. سالانه حدود ۲۵۰ هزار خودرو نو در مصر پلاک می‌شود، با احتساب



با کیفیت ترین خودروهای سنگین داخلی کدامند؟



چهار ستاره کیفی را کسب کرده و بالاترین رده کیفی خودروهای سنگین را در این ارزیابی به خود اختصاص داده است. پس از آن کامیونت الوند شرکت سایپادیزل، کامیونت ۶FAW Tiger V سباموتور و شیلر بهمن دیزل سه ستاره و کامیون بنز WH دو ستاره از پنج ستاره کیفی را به دست آورده اند. در بخش کشنده نیز خودرو کشنده فوتون AUMAN H4 شرکت ایران خودرو دیزل توانست سه ستاره کیفی را به خود اختصاص دهد. در بخش خودروهای مسافری هم مینی بوس شیلر بهمن دیزل سه ستاره کیفی را کسب کرده است.

بر اساس آخرین ارزیابی انجام شده از سوی اداره کل صنایع حمل و نقل وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت)، در خردادماه سال جاری در گروه خودروهای سنگین داخلی، هیوندای HD65 تنها خودرو سنگینی است که چهار ستاره از پنج ستاره کیفی را کسب کرده و با کیفیت ترین خودرو سنگین تولیدی در این ارزیابی به حساب می آید. بر این اساس، در گروه خودروهای سنگین تولیدی در خردادماه امسال در بخش باری، کامیونت هیوندای HD65 ایران خودرو دیزل تنها خودرو سنگینی است که

کامیون اروپایی خوب است، اما فراهم نیست!

استفاده از ظرفیت چینی ها تنها درمان فرسودگی ناوگان تجاری

تازمانی که راهی برای همکاری با دیگر تجاری سازان بزرگ نداریم، باید از فرصت همکاری با چینی ها استفاده کنیم

رونمایی رنو از مینی ون الکتریکی Zoe

شرکت رنو از مینی ون الکتریکی پر قدرت خود با نام Zoe رونمایی کرد. قرار است این خودرو اواخر سال جاری به ناوگان وسایل نقلیه الکتریکی این شرکت ملحق شود. ون Zoe با اعمال اصلاحاتی در نمونه جاده ای خود تولید شده است.

مهم ترین تغییری که این ون نسبت به مدل اصلی خود داشته، پنجره های عقبی مات و همچنین حذف صندلی های عقب است. این کار برای ایجاد یک منطقه بار مسطح انجام شده است. ون Zoe دارای یک باتری ۵۲ کیلووات ساعتی و موتور الکتریکی R110 با قدرت ۱۰۷ اسب بخار است. آزمایش WLTP نشان می دهد این خودرو الکتریکی با هر بار شارژ شدن کامل، قادر است ۲۴۵ مایل را پیماید. این آزمایش با شرایط ۵۰ درصد بارگیری و همچنین وزن ایده آل راننده انجام شده است.

شارژ کامل باتری دستگاه از طریق پریز برق ۵۰ کیلوواتی به رانندگان این امکان را می دهد تا در ۷۰ دقیقه از صفر تا ۸۰ درصد شارژ شوند. حدود ۳۰ دقیقه شارژ بیشتر نیز می تواند مسافت ۹۰ مایل را به مسافت مورد پیمایش ون Zoe اضافه کند. طول قسمت بار این خودرو، ۱۲۰ سانتی متر و حداکثر عرض آن هم ۱۱۱ سانتی متر است. حداکثر میزان باری که می توان سوار این خودرو کرد، ۲۸۷ کیلوگرم است. ون جدید رنو دارای دو نسخه بیزینس و بیزینس پلاس است.

خریداران هر دو نسخه می توانند قابلیت شارژ سریع را برای خودرو خود انتخاب کنند. تجهیزات استاندارد ون Zoe شامل یک کنسول ۷ اینچی با قابلیت اتصال به CarPlay اپل و Android Auto، تپویه مطبوع دستی، پنجره جلویی الکتریکی، آینه های بغل برقی، چراغ های جلو و برف پاک کن های اتوماتیک، چراغ های تمام LED با محفظه های فولادی و سوکت USB است.

نسخه بیزینس پلاس این خودرو دارای کیت های بیشتری است. از جمله امکانات اضافه این مدل می توان به شارژر بی سیم تلفن هوشمند، حسگر پارک عقب خودرو، دوربین پارک عقب، سیستم هشدار خط، کنترل هوای اتوماتیک، آینه های قابل تنظیم با بخاری با قابلیت تنظیم الکتریکی و چرخ های آلایزی ۱۶ اینچی اشاره کرد. با تاکید بر قابلیت های شهری این خودرو، ون Zoe می تواند سرعت صفر تا صد کیلومتر در ساعت را در ۱۱.۴ ثانیه پر کند. قیمت این خودروها از ۱۹ هزار و ۳۸۰ پوند آغاز می شود و قیمت بالاترین مدل آن ۲۰ هزار و ۹۹۵ پوند است.



که متقاضیان خودروهای تجاری را نگران کرده است. در همین راستا، یکی از فعالان صنعت خودرو، بخش حمل و نقل و صنعت خودرو است و انتظاری است که از چینی ها برای همکاری در نوسازی ناوگان تجاری ایران می رود. در این زمینه، استفاده از کامیون های چینی که کیفیتی پایین تر از کامیون های اروپایی دارند، موضوعی است

که متقاضیان خودروهای تجاری را نگران کرده است. در همین راستا، یکی از فعالان صنعت خودرو، بخش حمل و نقل و صنعت خودرو است و انتظاری است که از چینی ها برای همکاری در نوسازی ناوگان تجاری ایران می رود. در این زمینه، استفاده از کامیون های چینی که کیفیتی پایین تر از کامیون های اروپایی دارند، موضوعی است



فرانک آقاصفی
f.ghasafi@autoworld.ir

نیاز به همکاری با چینی ها برای فرار از بحران فرسودگی ناوگان

یکی از فعالان صنعت خودرو با اشاره به احتمال ورود دوباره چینی ها به صنعت تجاری کشور، پیر و احتمال انعقاد قرارداد ۲۵ ساله با این کشور گفت: «فارغ از قرارداد ۲۵ ساله ایران با چینی ها، خودرو سازان تجاری در شرایط فعلی که غربی ها حاضر به ادامه فعالیت با ایران نیستند و زاپنی ها هم تحت سیطره غرب هستند، تنها امکان همکاری با چینی ها را دارند.» وی که تمایلی به درج نامش نداشت، با بیان این که برای خروج این صنعت از بحران نیازمند همکاری با شرکت های بزرگ خارجی هستیم، اظهار داشت: «با فرض آن که حتی تمام برنامه های در نظر گرفته شده برای صنعت تجاری کشور قابلیت اجرایی پیدا کنند، اما تازمانی که راهی برای همکاری با تجاری سازان بزرگ دنیا نداریم، باید از فرصت همکاری با چینی ها استفاده کنیم.»

اهمیت نظارت بر قرارداد با چینی ها

این کارشناس صنعت خودرو در خصوص راهکار مقابله با برخی انحرافات قرارداد احتمالی همکاری با چینی ها اظهار کرد: «به منظور جلوگیری از بروز چنین مواردی، باید افراد مطمئنی را مسئول عقد قراردادها با شرکت های چینی قرار دهیم و این قراردادها باید مورد پایش قرار گیرند. بر این اساس، تمام جوانب به ویژه مساله صادرات باید در قراردادها گنجانده شود. مسائل مربوط به ساخت داخل و طراحی نیز در این قراردادها دیده شود و نگاه ویژه ای به حلقه های مفقوده در صنعت خودرو کشور به ویژه تجاری ها شود.» وی ادامه داد: «البته باید این موضوع را در نظر داشت که چون تیراژ تولید خودروهای تجاری در کشور چندان زیاد نیست، ساخت داخلی برخی از قطعات صرفه اقتصادی نخواهد داشت.»

تورم منفی و رانت؛ تبعات همکاری با چینی ها

وی در خصوص وضعیت کیفی محصولات تجاری این کشور که پیش تر در بازار داخلی بحث برانگیز بوده است، اظهار کرد: «خودروسازان چینی روند رو به رشدی دارند و رشد بالایی پیدا کرده اند. کمبود کیفیتی که در سال های اخیر در محصولات چینی شاهد بوده ایم، امروز بهبود پیدا کرده و به طور قطع در سال های آتی این محصولات با کیفیت بیشتری عرضه خواهند شد.»

این فعال صنعت خودرو و همچنین با اشاره به سابقه همکاری با چینی ها اظهار کرد: «با این حال، باید برای شروع یا ادامه این همکاری، باید با دقت قدم برداریم، چرا که چینی ها از نظر رفتارهای بیزینسی قابل اعتماد نیستند و گاهی شاهد بوده ایم که تولید کنندگان این کشور مسائل مربوط به رانت و رشوه را هم به صنعت آورده اند.» وی افزود: «چینی ها به طور معمول تورم منفی را صادر و برای خود اشتغال زایی می کنند. از این رو، باید قراردادهای درستی با این کشور منعقد کنیم و رفتارهای اخلاقی در قراردادها را رعایت کنیم.» وی اما فساد در همکاری با اروپایی ها را کمتر دانست و افزود: «در چندین سالی که با اروپایی ها همکاری کرده ایم، کمتر فسادی را در فعالیت های آن ها دیده ایم.»

نگاه صادراتی؛ راهکار تراز ارزی تجاری سازی

وی با تاکید بر ایجاد برنامه های صادراتی برای صنعت تجاری کشور عنوان کرد: «باید برنامه ریزی برای خودروهای سنگین را با رویکرد صادراتی انجام دهیم.» وی افزود: «اگر قرار باشد این صنعت رشد کند، نیازمند صادرات به سایر کشورهای همسایه خواهیم بود تا با بالابردن تیراژ خودرو، ۴۰ تا ۵۰ درصد این محصولات را صادر کنیم.» وی تصریح کرد: «ارزبری خودروهای سنگین بسیار بالاست و تنها با صادرات می توانیم تراز ارزی ایجاد کنیم.»

این فعال صنعت خودرو در ادامه بیان کرد: «اگر تنها ۳۰ درصد از این خودروها ساخت داخل شوند، با صادرات حدود ۵۰ درصد صادرات، بخش زیادی از نیازهای ارزی این صنعت تامین می شود و نیازی به منابع ارزی کشور نخواهیم داشت بنابراین این صنعت برنامه ریزی درازمدت و جسورانه ای نیاز دارد.»

وی در پایان خاطر نشان کرد: «پیش از این هم چون نمی توانستیم این خودروها را با قیمت پایین تر نسبت به CBU تولید کنیم، صادرات این محصولات با مشکل مواجه بود و تنها تعداد اندکی را به کشورهای همسایه صادر کردیم. واقعیت این است که کشورهای همسایه ما در حال بازسازی و توسعه هستند و پروژه های عمرانی بسیاری در دست دارند، بنابراین می توانند بازار خوبی برای خودروهای تجاری ما باشند.»



تلاش‌های سایپا
و ایران خودرو
در تحریم



در سونامی ناشی از تحریم‌ها سایپا و ایران خودرو به‌رغم از دست دادن تعدادی از محصولات، در باز یابی فعالیت خود کوشیدند خودروهای بومی جدید بیشتری را

به‌بازار عرضه کنند. از جمله این خودروها باید به کوئیک، ساین، شاهین، K132 و نمونه‌های آپشنال برخی محصولات مثل رانا پلاس، تیبلا اس و... اشاره کرد.



تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

آیا قیمت‌ها با افت نرخ ارز
کاهش می‌یابند؟

در دوروز گذشته شاهد کاهش نرخ ارز در بازار هستیم. هر چند مشخص نیست این روند کاهشی یا به‌نوعی تثبیت قیمت طی روزهای آینده ادامه خواهد داشت یا خیر، اما به هر حال باید دید کاهش نرخ ارز منتج به کاهش سطح قیمت‌ها در بازار خودرو می‌شود یا نه؟ در پاسخ به این سوال باید گفت تجربه‌های مشابه در گذشته نشان داده است هر زمان نرخ ارز بعد از یک جهش سریع کاهش یافته است شاهد کاهش محسوس قیمت‌ها در بازار خودرو هم بوده‌ایم و یا قیمت‌ها

در همان نقطه‌ای که بوده‌اند، ثابت شدند. حال نیز به نظر می‌رسد این بار هم قیمت‌ها از این موضوع مستثنا نباشند. بنابراین باید منتظر کاهش یا ثبات نسبی قیمت‌ها در بازار خودرو باشیم و یا در بدترین حالت سطح قیمت‌ها در حد فعلی حفظ خواهند شد. ادامه این روند بستگی به تثبیت نرخ ارز دارد، زیرا اگر نرخ ارز بار دیگر به کانال‌های بالاتر بازگردد - که البته چنین موضوعی بعید به نظر می‌رسد - تا حدودی شاهد افزایش قیمت‌ها خواهیم بود.

دست دوم هم قیمت کم کارکرد	قیمت بازار با گارانتی	قیمت شرکت	نام تولید کننده یا وارد کننده	فاصله محورها (میلی متر)	وزن	مصرف سوخت (ترکیبی)	شتاب صفر تا ۱۰۰	گیربکس	گشتاور (نیوتن)	قدرت (اسب بخار)	حجم موتور (سی سی)	مدل	محور محرک	سگمنت	تایم
سراتو ۲۰۱۴	۶۴۵	موجود نیست	گروه بهمن - مونتاژ کننده	۲۶۳۹	۱۳۴۰	۸،۲	۹،۵	۵ اتوماتیک	۱۸۷	۱۴۷	۲۰۰۰	سدان	جلو	C	مزدا ۳ تیپ ۴
اپتیما ۲۰۱۳	۶۸۰	موجود نیست	اطلس خودرو - وارد کننده	۲۶۵۰	۱۲۶۸	۷،۷	۱۰،۵	۶ اتوماتیک	۲۰۹	۱۷۳	۲۰۰۰	سدان	جلو	C	کیا سراتو ۲۰۱۸
تویوتا رازو ۲۰۱۳	۷۵۰	۵۳۱	عظیم خودرو - تولید کننده	۲۷۹۰	۱۹۹۰	۹،۸	۱۳،۹	۶ اتوماتیک 6HP21	۳۲۰	۲۱۴	۲۰۰۰	SUV	4WD	J	فوتون ساوانا
سانتافه ۲۰۱۵	موجود نیست	۳۹۹	عظیم خودرو - تولید کننده	۲۶۰۰	۱۴۹۸	۷،۷	۱۱،۹	CVT	۲۱۵	۱۵۴	۱۵۰۰	SUV	جلو	J	هنتنگ X5
سانتافه ۲۰۱۵	۷۰۰	۴۳۹	عظیم خودرو - تولید کننده	۲۸۱۰	۱۶۸۵	۸،۸	۷،۹	اتوماتیک 6DCT	۲۵۰	۱۹۰	۲۰۰۰	CUV	جلو	J	هنتنگ X7
کمری ۲۰۱۳	موجود نیست	موجود نیست	ایرتویا - وارد کننده	۲۷۰۰	۱۲۷۵	۸،۱	۱۰،۴	۴ اتوماتیک	۱۸۶	۱۴۳	۲۰۰۰	سدان	جلو	C	تویوتا کرولا GLI
تویوتا رازو ۲۰۱۳	موجود نیست	موجود نیست	آرین موتور - وارد کننده	۲۶۷۰	۱۳۸۵	۸،۴	۹،۵	CVT	۱۹۷	۱۴۷	۲۰۰۰	CUV	چهار چرخ	J	میتسوبیشی ASX 2018
سانتافه ۲۰۱۵	موجود نیست	موجود نیست	اطلس خودرو - وارد کننده	۲۶۴۰	۱۵۸۸	۹،۲	۱۰،۵	۶ اتوماتیک	۲۲۷	۱۷۵	۲۴۰۰	CUV	چهار چرخ	J	کیا اسپور تیج
کیا کاندزا ۲۰۱۳	موجود نیست	موجود نیست	آسان موتور - وارد کننده	۲۷۷۰	۱۴۵۵	۸،۷	۹	۶ اتوماتیک	۲۱۲	۱۷۶	۲۰۰۰	سدان	جلو	D	هیوندای آی ۴۰
هیوندای آزرا ۲۰۱۳	۸۳۰	موجود نیست	آسان موتور - وارد کننده	۲۸۰۴	۱۵۱۰	۸	۹،۲	۶ اتوماتیک	۲۴۰	۱۸۵	۲۴۰۰	سدان	جلو	D	سوناتا LF
هیوندای آزرا ۲۰۱۴	موجود نیست	موجود نیست	ایرتویا - وارد کننده	۲۷۷۵	۱۵۸۱	۵،۸	۷،۵	۶ اتوماتیک	۳۵۰	۲۰۰	Electric + 2500	سدان	جلو	D	تویوتا کمری XLE
کیا کاندزا ۲۰۱۴	۷۴۰	موجود نیست	ایرتویا - وارد کننده	۲۸۰۴	۱۴۷۵	۸	۹،۵	۶ اتوماتیک	۲۴۱	۱۸۵	۲۴۰۰	سدان	جلو	D	کیا اپتیما JF
لکسس ES250	۹۰۰	موجود نیست	نگین خودرو - وارد کننده	۲۸۰۸	۱۴۴۵	۶،۲	۷،۸	۷ اتوماتیک	۲۶۰	۱۹۰	۱۶۰۰	سدان	جلو	E	رنو تلیسمان
هیوندای سانتافه	۹۰۰	موجود نیست	آسان موتور - وارد کننده	۲۶۷۰	۱۵۹۸	۸،۸	۱۱،۵	۶ اتوماتیک	۱۹۷	۱۶۵	۲۰۰۰	CUV	4WD	J	هیوندای توسان TL
کیا سورنتو ۲۰۱۳-۲۰۱۲	۶۶۰	موجود نیست	جهان نوین - وارد کننده	۲۵۳۰	۱۳۷۲	۶،۵	۸،۵	CVT	۲۴۰	۱۸۸	۱۶۰۰	CUV	چهار چرخ	J	نیسان جوک اسپرت
BMW X3 2013	۸۵۰	موجود نیست	کیاموتور و رنا - وارد کننده	۲۷۶۰	۱۷۴۰	۹	۹،۸	۶ اتوماتیک	۳۰۰	۲۲۴	۲۰۰۰	دو دیفرانسیل	جلو	J	بورگوارد BX7
تویوتا کمری هایبرید	۹۵۰	موجود نیست	اطلس خودرو - وارد کننده	۲۸۰۵	۱۵۹۰	۵،۶	۸،۳	۶ اتوماتیک	۲۰۵	۱۹۳	Electric + 2000	سدان	جلو	D	سوناتا هایبرید ۲۰۱۸
تویوتا کمری هایبرید	۹۳۰	موجود نیست	اطلس خودرو - وارد کننده	۲۸۰۵	۱۵۹۰	۵،۶	۸،۳	۶ اتوماتیک	۲۰۵	۱۹۳	Electric + 2000	سدان	جلو	D	کیا اپتیما ۲۰۱۸ هایبرید
تویوتا پریوس	۹۵۰	موجود نیست	ایرتویا - وارد کننده	۲۶۴۰	۱۳۷۵	۶،۳	۱۱،۵	CVT	۱۸۵	۱۱۵	۱۲۰۰	CROSS OVER	چهار چرخ جلو	J	تویوتا CHR ۱۲۰۰
تویوتا پریوس	۸۵۰	موجود نیست	پرشیا خودرو - وارد کننده	۲۶۷۰	۱۳۲۰	۵،۱	۹،۶	۸ اتوماتیک	۲۷۰	۱۸۴	۲۰۰۰	MPV	جلو	C	بی ام دبلیو ۲۱۸
سوناتا هایبرید ۲۰۱۶	موجود نیست	موجود نیست	ایرتویا - وارد کننده	۲۷۰۰	۱۴۵۰	۳،۶	۱۰،۶	CVT	۱۶۳	۱۲۱	Electric + 1800	سدان	جلو	B	تویوتا پریوس
اپتیما ۲۰۱۶	۸۸۰	موجود نیست	ایران خودرو - تولید کننده	۲۸۱۷	۱۴۱۰	۶،۹	۸،۹	۶ اتوماتیک	۲۴۰	۱۶۳	۱۶۰۰	سدان	جلو	D	پژو ۵۰۸
تایم یک میلیارد و ۵۰۰ تومان															
سانتافه ۲۰۱۶	۱۰۰۰	موجود نیست	اطلس خودرو - وارد کننده	۲۶۷۰	۱۵۰۰	۹،۳	۱۰،۴	۶ اتوماتیک	۲۳۷	۱۸۱	۲۴۰۰	CUV	چهار چرخ	J	کیا اسپور تیج ۲۰۱۸
BMW X3 2013	۱۰۵۰	موجود نیست	اطلس خودرو - وارد کننده	۲۷۰۵	۱۵۸۸	۸،۳	۱۰،۵	CVT	۲۳۷	۱۷۰	۲۵۰۰	CROSS OVER	چهار چرخ	J	نیسان ایکس تریل ۲۰۱۸
BMW X3 2013	۱۳۵۰	موجود نیست	اطلس خودرو - وارد کننده	۲۷۸۰	۱۷۰۰	۱۰،۷	۹،۸	۶ اتوماتیک	۲۴۱	۱۸۸	۲۴۰۰	CROSS OVER	چهار چرخ	J	کیا سورنتو ۲۰۱۸
لکسس ان ایکس	۱۲۵۰	موجود نیست	ایرتویا - وارد کننده	۲۶۶۰	۱۶۲۰	۹،۲	۹،۵	۶ اتوماتیک	۲۳۳	۱۷۷	۲۵۰۰	CROSS OVER	چهار چرخ	J	تویوتا RAV4 2018
لکسس RX 2010	۱۰۰۰	موجود نیست	آرین موتور - وارد کننده	۲۶۷۰	۱۴۹۵	۹	۱۰،۵	CVT	۲۳۲	۱۷۰	۲۴۰۰	CROSS OVER	چهار چرخ	J	میتسوبیشی اولندر ۲۰۱۸
لکسس NX 300 H	۱۱۵۰	موجود نیست	آرین موتور - وارد کننده	۲۶۷۰	۱۸۹۵	۳،۲	۸،۵	ECVT	۳۹۰	۲۷۶	Electric + 2000	CROSS OVER	چهار چرخ	J	میتسوبیشی اولندر هایبرید
BMW X3 2013	۱۱۶۰	موجود نیست	آسان موتور - وارد کننده	۲۷۰۰	۱۶۴۰	۱۱،۲	۱۱،۹	۶ اتوماتیک	۲۴۵	۱۸۵	۲۴۰۰	CROSS OVER	چهار چرخ	J	هیوندای سانتافه ۲۰۱۷
BMW 320 2014	موجود نیست	موجود نیست	آرین موتور - وارد کننده	۲۷۲۷	۱۶۱۵	۵،۹	۱۰،۴	۶ اتوماتیک	۲۴۰	۱۶۵	۱۶۰۰	جلو	هاج بک بزرگ	D	DS 5 2017
BMW X3 2013	موجود نیست	موجود نیست	آرین موتور - وارد کننده	۲۷۳۲	۱۵۲۵	۶،۷	۹،۵	۶ اتوماتیک	۲۴۰	۱۶۵	۱۶۰۰	جلو	جلو	J	DS 6 2017
bmw X3 2011	۱۰۸۰	موجود نیست	نگین خودرو - وارد کننده	۲۷۰۵	۱۶۰۷	۸،۳	۹،۸	CVT	۲۳۳	۱۷۰	۲۵۰۰	CROSS OVER	چهار چرخ	J	رنو کولتوس ۲۰۱۸
DS6	۱۰۰۰	موجود نیست	ایرتویا - وارد کننده	۲۶۴۰	۱۳۷۵	۶،۵	۱۱	ECVT	۱۶۳	۱۲۲	Electric + 1800	CROSS OVER	چهار چرخ	J	تویوتا CHR 1800
BMW 520 2014	۱۱۷۰	موجود نیست	کرمان موتور - وارد کننده	۲۸۴۵	۱۸۰۰	۸،۵	۱۱	۶ اتوماتیک	۲۴۰	۱۹۰	۲۴۰۰	سدان	جلو	E	هیوندای آزرا
BENZ E 200 2014	۱۱۸۰	موجود نیست	لموت - وارد کننده	۲۷۹۱	۱۴۸۰	۵،۹	۸	۷ اتوماتیک	۲۵۰	۱۸۰	۱۸۰۰	سدان	جلو	D	فولکس واگن پاسات
BMW 328	۱۱۰۰	موجود نیست	پرشیا خودرو - وارد کننده	۲۶۵۹	۱۵۰۵	۶،۶	۸،۴	۸ اتوماتیک	۲۵۰	۱۷۷	۱۶۰۰	هاج بک	عقب	C	بی ام دبلیو ۱۲۰
BMW 428	۱۲۵۰	موجود نیست	پرشیا خودرو - وارد کننده	۲۶۹۰	۱۴۷۵	۵،۷	۶،۱	۸ اتوماتیک	۳۱۰	۲۱۸	۲۰۰۰	هاج بک	عقب	C	بی ام دبلیو ۱۲۵
BMW X3 2014	۱۵۰۰	موجود نیست	لموت - وارد کننده	۲۶۷۷	۱۶۴۵	۷،۳	۷،۷	۷ اتوماتیک	۲۸۰	۲۲۰	۲۰۰۰	Cross over	دو دیفرانسیل	J	فولکس واگن تیگوان

آدرس واحدهای شماره گذاری مستقر در کارخانجات

■ گروه بهمن: بعد از ۱۳ کیلومتر جاده مخصوص کرج، جنب کاشی ایرانا ■ ایران خودرو: ۱۴ جاده قدیم کرج، اداره تحویل ایران خودرو، درب ۱۶ ■ سایپا: ۱۵ جاده مخصوص کرج، بعد از چهارراه ایران خودرو، بلوار ۵۲، اداره تحویل سایپا ■ ایران خودرو دیزل: ۷ جاده ساوه، شرکت ایران خودرو دیزل ■ سایپا دیزل: ۱۱ جاده مخصوص کرج، خیابان جهاد جنوبی، ساختمان رنا، دفتر مرکزی فروش سایپا دیزل ■ کرمان موتور: ۱۶ جاده قدیم کرج، بلوار کرمان خودرو، بلوار نخل، شرکت کرمان موتور ■ آسان موتور: ۸ جاده مخصوص کرج، خیابان ۱۶، شرکت آسان موتور ■ کارخانجات کم تولید: ۱۱ جاده مخصوص کرج، روبه روی فروشگاه سپه، انتهای خیابان ۳۰، اداره تحویل شرکت مدیران خودرو



«پوما انرژی» سنگاپور وارد کشور آرژانتین شد



مالک جدید بلندپایه شهر آویاندا آرژانتین طی قراردادی قصد دارد محصولات خود را با برند پوما انرژی (Puma Energy) تولید و عرضه کند. این خبر به این معنی است که محصولات شرکت برزیلی پتروبراس (Petrobras) دیگر از این کارخانه خارج نخواهد شد. این کارخانه در ماه ژوئن سال میلادی گذشته طی قراردادی بزرگ تری با شرکت پوما انرژی خریداری شد و حال قرار است با پایان ماه میلادی جولای، تولید روانکارهای این شرکت سنگاپوری در سایت جدیدش آغاز شود. ظرفیت کلی

این بلندپایه ۱۳/۵ هزار تن در سال از محصول نهایی با فینیش است. مارتین بیرکمپ، مدیر منطقه‌ای پوما انرژی در آرژانتین می‌گوید: «ظرفیت این بلندپایه تنها ۵ درصد از بازار روانکارهای آرژانتین را پوشش می‌دهد. اما ما قصد داریم ظرفیت این کارخانه را تا سه برابر افزایش دهیم تا در سال ۲۰۲۱ سهم ۱۵ درصدی از این بازار داشته باشیم.» شرکت برزیلی پتروبراس مایل نیست اعلام کند که آیا با صادرات قصد ماندن در بازار روانکارهای آرژانتین را دارد یا اینکه برنامه‌اش خریداری یک بلندپایه دیگر در این کشور است.

در مجمع عمومی عادی سالانه شرکت نفت بهران عنوان شد:

بی نظیرترین سال «بهران» با رشد شاخص‌ها و ثبت سود ۸۷۰ میلیارد تومانی



شرکت نفت بهران در آخرین روز تیرماه مجمع عمومی عادی سالانه خود را برگزار کرد تا با تصویب صورت‌های مالی شرکت، سود خالص ۸ هزار و ۷۰۰ میلیارد ریالی برای بزرگ‌ترین تولیدکننده روانکار در ایران به ثبت برسد.

در این مراسم مهندس اسعد عزیزی، مدیرعامل شرکت نفت بهران با اشاره به آثار کاهشی رشد منفی اقتصادی کشور در سال‌های ۹۷ و ۹۸، کاهش فعالیت واحدهای صنعتی و تولیدی، افزایش قیمت بنزین در چهار ماه پایانی سال و شیوع ویروس کرونا که به کاهش تردها انجامید، اظهار داشت: «به رغم دشواری شرایط، شرکت نفت بهران توانست با رشد ۳ درصدی در میزان تولید، رشد ۶ درصدی در فروش روانکارهای خودروبی، رشد یک درصدی در بخش روانکارهای صنعتی و رشد ۴ درصدی در کل فروش داخلی، سال ۹۸ را به پایان برساند و سهم خود



شرکت انرژی گستر سینا طی سخنرانی با قدرانی از تلاش‌های مجموعه بزرگ بهران اظهار داشت: «شرکت نفت بهران در سال گذشته با توسعه سبد محصولات خود و عرضه آخرین سطح کیفی روغن‌های موتور، انواع روغن‌های ترانس و روغن هواپیماهای سبک توانسته است سال بی نظیری را رقم بزند.» وی ابراز امیدواری کرد حجم فروش این شرکت طی سال

را به عنوان لیدر بازار روانکار کشور افزایش دهد. وی با اشاره به کسب سود خالص ۸ هزار و ۷۰۰ میلیارد ریالی برای بهران در سال ۹۸ پیشنهاد اختصاص یک هزار و ۴۰۰ میلیارد ریالی از آن را به منظور افزایش سرمایه به مجمع ارائه کرد. پس از استماع گزارش فعالیت هیات‌مدیره مهندس جواد اوجی، مدیرعامل

لیست قیمت محصولات موتوری شرکت نفت بهران

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

لیست قیمت محصولات موتوری شرکت نفت سپاهان

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

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

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

تلفکس: ۰۲۱-۷۱۱۶۴
www.fuchs.ir



بازار شود. در نسخه‌های جدید از YZF-R15 مهندسان یاماها از سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها VVT بهره گرفته‌اند که با وجود طراحی چهار سوپاپ در یک سیلندر به حجم ۱۵۵ سی سی و بهینه‌سازی در اتاق احتراق و نسبت تراکم ۱۱٫۶ به یک حداکثر ۱۸ اسب‌بخار قدرت را در دور ۱۰ هزار آرپی‌ام و ۱۴٫۱ نیوتون‌متر گشتاور را در دور ۸۵۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان می‌آورد تا با یک گیربکس ۶ سرسرعته و زنجیر اصلاح‌شده با فرایب کوتاه‌تر دنده‌ها. این قدرت و گشتاور به‌محور عقب منتقل شود. آنچه این اسپرت‌بایک کم‌حجم یاماها را از دیگر مدل‌ها متمایز می‌کند، سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌هاست که رانده‌مان موتور را مطابق آنچه یاماها اعلام کرده، ۲۱ در صد بهبود بخشیده است.

کلاس اسپرت‌بایک‌های ۱۵۰ سی‌سی یکی از متنوع‌ترین کلاس‌ها در بازار موتورسیکلت است. اگرچه آپریلیا RS150، هوندا CBR 150R یا سوزوکی GSX-R150 از بهترین‌های این کلاس محسوب می‌شوند، اما یاماها YZF-R15 را نباید دست‌کم گرفت. چراکه وزن خالص ۱۳۸ کیلوگرمی و استفاده از شاسی آلومینیومی در کنار پیشرفته‌کم‌حجم، پرفورمنس بالایی از این مدل به‌نمایش می‌گذارد که به‌خاص‌ترین گزینۀ در کلاس ۱۵۰ سی‌سی بدل می‌شود. قرار بود کمپانی یاماها نسخه‌های جدید از YZF-R15 را ماه فوریه سال جاری میلادی به‌بازار عرضه کند، اما ویروس همه‌گیر کووید-۱۹ این پروسه را به‌تعویق انداخت و حالا قرار است تا سه‌ماهه پایانی امسال راهی



یاماها «YZF-R15» به VVT مجهز می‌شود

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۲۲۳

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم آیا در شرایط فعلی تمایل به دوگانه‌سوز کردن خودرو خود دارید؟

در پاسخ به این پرسش ۴۹ درصد به گزینه یک یعنی بلی و ۵۱ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۱۲۲۴

آیا با استفاده مکمل سوخت می‌توان خرابی ناشی از کم بودن اکتان سوخت را کاهش داد؟

۱- بله

۲- تا حدودی

۳- تأثیری نخواهد داشت

تلگرام

Telegram

افزایش قیمت معاینه‌فنی

یکی از مشکلاتی که هر سال دامنگیر مالکان خودروها می‌شود، هزینه‌های سرسام‌آور معاینه‌فنی و پروسه آن است و اخیراً نیز شنیده می‌شود همچنان افزایش قیمت داشته است. در اینجا این سؤال مطرح می‌شود که چه عواملی سبب افزایش بهای معاینه‌فنی می‌شود؟ در پاسخ به این سؤال نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

ابتدا باید گفت افزایش هزینه معاینه‌فنی تأثیری در مراجعه مالکان خودروها ندارد؛ بلکه آن‌ها برای پیشگیری از جریمه شدن به مراکز معاینه‌فنی مراجعه می‌کنند که البته می‌تواند سبب کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی نیز بشود.

سلیمی

یکی از دلایلی که می‌تواند در بلندمدت منجر به کاهش هزینه‌های نگهداری از خودرو شود، مراجعه به مراکز معاینه‌فنی است. اما بسیاری از رانندگان با مراجعه به این مراکز تنها در پی اخذ برگ تاییدیه سلامت خودرو هستند تا از جریمه پلیس در امان باشند. این در حالی است که پشت‌سر گذاشتن مراحل معاینه‌فنی با توجه به بررسی بخش‌های فنی خودرو می‌تواند یکی از موثرترین گام‌ها برای جلوگیری از هزینه‌های بسیار بالای نگهداری از آن در بلندمدت باشد. همچنین معاینه‌فنی می‌تواند به کاهش آلاینده‌های خودرو منتهی شود و وضعیت هوای کلان‌شهرها را نیز نظر در سطح بهتری قرار گیرد.

رحیمی

Message



صدای منتظری

۸۸۲۰۶۷۶۱

امداد خودروهای که

مکانیک نیستند!

خودرو پژو پارس ELX دارم و حدود یک‌ماه پیش دمای موتور آن حین حرکت در اتوبان به‌طور ناگهانی افزایش یافت و به‌ناچار برای کاهش دما و جلوگیری از خرابی خودرو، برای دقایقی در کنار اتوبان توقف کردم و از یکی از امداد خودروهای متفرقه سطح شهر کمک گرفتم. تکنسین پس از بررسی‌های لازم تشخیص داد که پمپ‌بنزین و صافی بنزین خودرو معیوب شده و بوی بنزین نیز از قسمت در باک احساس می‌شد.

اما پس از تعویض این قطعات، همچنان مشکل وجود داشت و پس از گذشت سه‌روز به‌نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کردم و کارشناس فنی پس از بررسی کامل موتور گفت اولین ماژول موتور خودرو معیوب شده است و باید تعویض شود.

همین‌طور در صورت لزوم رفع مشکل سرسیلندر نیز باید تعمیر یا در نهایت تعویض شود. در آخرین کارشناس در برابر توضیحات من مبنی بر تعویض پمپ‌بنزین و صافی بنزین گفت که نیازی به تعویض این قطعات نبوده است.

۰۹۱۲***۳۴۷۸

در چنین شرایطی پمپ‌بنزین بررسی شود. زیرا ممکن است فشار سوخت از سالی به‌سیلندرها کاهش یافته باشد و سبب چنین مشکلی شود. بنابراین برای رفع مشکل باید این قطعه الکترومکانیکی نیز تعویض شود. اما در پاسخ به بخش پایانی سؤال شما باید گفت یکی از ضعف‌های سیستم‌های الکترونیکی و الکترونیکی در خودروها می‌مانند پژو ۲۰۶، همین اختلال در روند کاری رله‌های بخش تحتانی واحد BSM است. این بخش الکترونیکی دارای چندین فیوز و سوکت‌های مربوطه برای توزیع برق میان مصرف‌کننده‌های الکترونیکی است و هرگونه اشکال در آن می‌تواند به‌تأیید روشن ماندن مصرف‌کننده الکترونیکی چون چراغ خودرو منتهی شود. بهترین روش عیب‌یابی در چنین حالتی بررسی رله پایینی است که در زیر دومین سوکت ۱۶ پایه BSM قرار دارد. چراکه افزایش دمای کاری این قطعه با توجه به جریان الکترونیکی بالا، منجر به ثابت‌باقی ماندن نوربالای خودرو می‌شود که برای رفع مشکل باید این رله تعویض شود.

ناپوسته می‌شود. اما در نظر داشته باشید با توجه به اینکه یکی از ضعف‌های مهم در موتور تی‌یو ۵ که پس از مدتی کارکرد بروز می‌کند، خرابی واشر قالیاق سوپاپ است و در صورتی که این قطعه معیوب شده باشد، توان آب‌بندی راز دست می‌دهد و روغن موجود در ناحیه فوقانی موتور یا همان سرسیلندر روی کویل نشست می‌کند و منجر به سولفات شدن کویل می‌شود که در این حالت باید واشر قالیاق سوپاپ و در صورت نیاز کویل کتابی تعویض شود. با توجه به اینکه موتور تی‌یو ۵ دارای پتانسیومتر برای دریچه‌گاز است، در صورت خرابی این قطعه الکترونیکی روند کاری در پیچه‌گاز و دور آرام از حالت طبیعی خارج شده و منجر به خاموش شدن خودرو هنگام گاز دادن می‌شود. در این حالت با اتصال دستگاه عیب‌یاب به ECU شده و نمایان خواهد شد که پس از پاک کردن موتور، این اشکال نمایان خواهد شد که پس از پاک کردن این خطا در حافظه ECU و تعویض این قطعه مشکل برطرف می‌شود. اما در نظر داشته باشید گاهی با تعویض پتانسیومتر دریچه‌گاز نیز مشکل رفع نمی‌شود و باید

انژکتور به‌اصطلاح گرفته باشد. زیرا از آنجا که انژکتور وظیفه پاشش سوخت را دارد و سوخت بنزین نیز همراه با رسوبات است، این رسوبات و جرم‌های داخل سوخت پس از مدتی روزنه‌های بسیار کوچک انژکتور را مسدود کرده و منجر به عدم سوخت‌رسانی کافی یا حتی کاهش فشار مناسب برای پاشش سوخت می‌شود.

در این حالت باید انژکتورها توسط مکانیک بررسی شود و در صورت نیاز شست‌وشو داده شود. اما اگر به‌رغم شست‌وشو مشکل برطرف نشد، باید انژکتورها را نیز تعویض کرد. اما روشن شدن چراغ‌چک آن هم به‌صورت ناپوسته می‌تواند ناشی از اختلال در روند کاری سیستم چرقه‌زنی موتور نیز باشد و با توجه به اینکه پیش‌رانه خودرو شمات‌یو ۱۵ است و دارای کویل کتابی است، بنابراین امکان دارد وایرهای کویل با توجه به کارکرد زیاد یا حتی عدم نگهداری صحیح از خودرو، به‌اصطلاح دچار اتصالی کوتاه شده باشد که به‌این ترتیب قدرت چرقه‌زنی شمع کاهش می‌یابد و سبب روشن شدن چراغ‌چک به‌صورت

پیامک

SMS

شست‌وشوی انژکتور

خودرو پژو ۲۰۶ تیپ ۵ مدل ۹۲ دارم و چند روزی

است چراغ‌چک به‌صورت چشمک‌زن در پشت

آمپر روشن و خاموش می‌شود و همچنین اگر به خودرو

گاز دهم، خاموش می‌شود. علاوه بر این حدود سه‌ماه

است در زمان استفاده از نور بالا، چراغ خودرو روشن باقی

می‌ماند و دیگر خاموش نمی‌شود. علت چیست؟

مظفری - سنندج

در پاسخ به سؤال شما ابتدا باید گفت در خودروهای

انژکتوری اگر چراغ‌چک بعد از استارت و روشن شدن موتور

به‌صورت چشمک‌زن و ناپوسته روشن و خاموش شود،

دو دلیل عمده خواهد داشت. نخست اینکه ممکن است

انژکتورهای موتور معیوب شده باشد یا به‌دلیل کارکرد

بالای خودرو و اتمام عمر مفید این قطعات الکترومکانیکی،

مکانیک خودبازنشدی

Self Mechanic

عیب‌یابی صندلی

یکی از قطعات داخل کابین که نقش مهمی در ایمنی و آسایش سرنشینان دارد، صندلی خودرو است. این قطعه در برخی خودروهای تولیدی یا مونتاژ داخل عمر مفید کمی دارد و پس از مدتی تنظیم کردن، قدرت جابه‌جایی یا حتی نرمی آن از بین می‌رود و معمولاً این مشکل سبب ایجاد صدای اضافی یا حرکت اضافی در صندلی می‌شود. اما دلیل اصلی آن چیست؟



معمولاً هنگام خرابی اهرم‌بندی صندلی و کاورها، شکستگی و ترک در دستگیره‌ها سبب تولید صدای اضافی می‌شود. عمدتاً این پدیده نیز ناشی از عدم نگهداری و استفاده صحیح از صندلی یا کارکرد بیش از حد آن است. در صورت شنیدن هرگونه صدای اضافی از صندلی‌ها یا عدم عملکرد مناسب آن‌ها، خصوصاً در صندلی‌های جلویی خودرو، با توجه به اینکه ممکن است ایمنی سرنشینان در زمان حرکت کاهش یابد، در اولین فرصت برای عیب‌یابی به‌نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

قطعه اسل نخرید



www.isaco.ir

برای اطلاع از شرایط

اشتراک روزنامه «دنیای خودرو»

لطفاً با شماره تلفن

۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ تماس بگیرید



رونمایی از نسل چهارم دستگاه تعویض تایر و آپاراتی هانتر



شرکت مهندسی هانتر از نسل چهارم دستگاه تعویض تایر Revolution WalkAway رونمایی کرد. بر اساس اعلام این شرکت، نسل جدید این محصول ویژگی‌های جدیدی همچون اتصال به سیستم اینترنتی هانترنت، کیلومتر شمار مخصوص این سیستم، اسپنדר، سیستم بازوهای پرس جدید و همچنین نسخه

۱.۸ نرم افزار Revolution بهره می برد. سیستم هانترنت تمام مجموعه‌هایی را که مجهز به این دستگاه باشند، از طریق اینترنت به یکدیگر متصل و گزارش‌های مهم برای تعویض تایر هر مشتری ثبت می کند. همچنین ارسال تصویر قبل و بعد از تعویض تایر هم امکان پذیر است.

ظرفیت خالی تولید کنندگان داخلی و لاستیک‌های مشابهی که وارد می شوند

رقبای هندی؛ بلای جان سازندگان ایرانی تایرهای بایاس



گزارش Report

علیرضا کافی

a.kafi@autoworld.ir

در شرایطی که کشور با کمبود منابع ارزی مواجه است و تولید کنندگان تایر به ویژه در بخش تایرهای بایاس باری با کمتر از ظرفیت اسمی خود در حال تولید هستند، رقبای هندی علاوه بر خروج ارز از کشور موجب زیان تولید کنندگان این گروه محصول در داخل نیز شده‌اند.

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو»، محمدرضا تقی گنجی، عضو هیات مدیره انجمن صنفی صنعت تایر ایران با گلایه از تخصیص ارز و واردات آزاد تایرهای باری بایاس به کشور آن هم با تعرفه ۴ درصد گفت: «صنعت تایر ایران هیچ کمبودی در زمینه تامین تایرهای باری بایاس ندارد و در حال حاضر سه کارخانه بزرگ کشور یعنی دنا، لاستیک پارس و کیان تایر تنها به تولید این گروه محصول مشغولند و در کنار آنها نیز ایران تایر، آرتاویل تایر و گروه صنعتی بارز تولید تایرهای باری بایاس یا همان نخ‌ری را در برنامه تولید دارند. با این شرایط اما قبای چینی با بلعیدن منابع ارزی کشور پشت درهای گمرک صف کشیده‌اند تا با تعرفه‌های پایین

وارد کشور شوند و تیر خلاص را به صنعت نیمه‌جان تولید تایرهای بایاس که در حال حاضر با زیان تقریباً ۴۰ درصدی در حال تولید است، شلیک کنند.

گنجی با تاکید بر اینکه مدتی قبل به دلیل بروز برخی کمبودها در بازار تایرهای سنگین، دولت دست به کاهش موقت تعرفه واردات این تایرها زد و تعرفه واردات لاستیک‌های نخ‌ری باری را از ۲۵ به ۴ درصد کاهش داد، گفت: «ما هنوز به رغم فعالیت کارخانه‌ها کمتر از ظرفیت اسمی، همچنان راه واردات این کالاها به کشور باز است.»

وی با اشاره به اینکه تایرهای هندی بایاس به دلیل قیمت پایین، صرفه و سود اقتصادی بالا برای برخی تجار و شرکت‌های واردکننده تایر، همچنان در مسیر ورود به بازار ایران هستند، افزود: «جای تاسف است در سال جهش تولید، ارزی که می‌تواند صرف واردات مواد اولیه تایر سازی و حتی توسعه خطوط تولید شود، برای خرید تایر آماده از هندوستان هزینه می‌شود. این در حالی است که هندی‌ها این گروه کالا را صرفاً برای تجار ایرانی

تولید می‌کنند و پس از درخواست خریدی که پیش از این به آنها رسید، خط تولید بایاس را بار دیگر راه‌اندازی کردند.» به گزارش خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» در حال حاضر علاوه بر تایرهای بایاس هندی نمونه‌های گره‌ای این کالا نیز در بازار وجود دارد و دلیل تمایل وارد کنندگان خصوصی و خصولتی به خرید و انتقال این تایرها به کشور سود بالاتر آنها نسبت به تایرهای رادیال باری-انوبوسی است.

محمدرضا تقی گنجی از وزارت صمت خواستت با برگرداندن تعرفه واردات این گروه تایرها به ۲۵ درصد اولویت پرداخت ارز برای تهیه مواد اولیه تایر سازی، امکان حیات را از کارخانه‌های تخصصی تولید تایرهای بایاس بگیرند، چرا که نه تنها امکان تامین نیاز بازار داخلی با قیمتی به مراتب اقتصادی‌تر از نمونه‌های وارداتی وجود دارد بلکه می‌توان نسبت به احیای بازارهای صادراتی این دسته از تایرها نیز اقدام و ارز ناشی از صادرات را به اقتصاد کشور تزریق کرد.

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



خودرو و پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی متر)	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲	۷,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵	KB12.16.26	
سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا	۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵	KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۸,۸۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	KB14.36	
تیبا ۲	۸,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	۱۸۵	KB88	
پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۸,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	KB22.27	
سمند - زانتیا - سورن	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	KB23.27	
برلیانس	۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۹۵	KB31	
پژو ۲۰۷	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵	KB77	
تندر ۹۰ - دنا - ساندرو	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	۲۰۵	KB77	
H30 کراس	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵	KB44	
مگان - سراتو - تویوتا یاریس - جک جی ۵	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵	KB55	
ام وی ام X33 - لیفان X60	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	۲۱۵	KB66	
جانگان	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	۲۱۵	KB200	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۲۰,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵	KB700	
تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵	KB700	
سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای IX55 - پرادو	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	۲۳۵	KB700	



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





رشد فروش شرکت ایران لنت در بخش لنت‌های کفشکی ۸۴.۲ درصد و میزان رشد درآمدهای عملیاتی شرکت ۷۱ درصد بوده است. ضمن اینکه میزان رشد فروش لنت کلاهی این شرکت ۱۴.۸ درصد افزایش و فروش لنت کلاچ و سایر محصولات نیز معادل ۱۸.۸ درصد افزایش داشته است.

پيرو انتشار مطلبی در شماره دیروز روزنامه «دنیای خودرو» با تیتر «رشد ۲۶۲ درصدی درآمد فروش لنت‌های کفشکی ایران لنت»، به استحضار مخاطبان می‌رساند رشد فروش این شرکت در بخش لنت‌های کفشکی به استثنای ۲۶۲ درصد عنوان شده بود. این در حالی است که میزان

رشد ۷۱ درصدی درآمدهای عملیاتی ایران لنت



افزایش ۱۰ درصدی قیمت‌ها در بازار از کجا آب خورد؟

چراغ سبز دلار به افزایش قیمت چراغ خودرو

۶۴ درصد افزایش یافته و برخی محصولات بیش از ۱۰ تا ۲۵ هزار تومان افزایش قیمت داشته است. قیمت دلار نیز از سال گذشته تاکنون حدود ۹۰ درصد رشد داشته و از ۱۳ هزار تومان به بیش از ۲۵ هزار تومان رسیده است. هرچند در روزهای اخیر قیمت دلار روند کاهشی داشته، اما فروشندگان مواد اولیه نیز باز عرضه محصول در بازار امتناع کرده‌اند یا بازار به دلیل تقاضای بالا همچنان شاهد افزایش قیمت بوده است. به نظر می‌رسد روند افزایش قیمت بسیاری از قطعات محتمل باشد و چراغ‌سازان نیز از این قاعده مستثنی نخواهند بود. در این شرایط وزارت صمت باید برای عرضه مواد اولیه و نهادهای تولید فکری کند.

«دنیای خودرو» می‌گوید: «متأسفانه از ابتدای سال جاری روند افزایشی قیمت مواد اولیه، ارز، دستمزدها و... باعث شده میزان نقدینگی در شرکت‌ها کاهش یابد. در شرایط فعلی بانک‌ها نیز یا بسا واحدهای تولیدی همکاری نمی‌کنند یا واقعا موجودی برای عرضه تسهیلات ندارند.» وی می‌افزاید: «با وجود چنین شرایطی و به دلیل عدم حمایت از کسب و کارها از سوی سازمان‌های مربوطه، مجبور به افزایش قیمت محصولات خود در بازار اترمارکت شدیم. به هر حال برای سرپا ماندن تولیدمان مجبور به تأمین نقدینگی هستیم.» قیمت مواد اولیه مورد استفاده برای تولید انواع چراغ از سال گذشته تاکنون بیش از

افزایش قیمت دلار بر تولید بسیاری از قطعات اثر گذار بوده و سبب افزایش هزینه تولیدکنندگان شده است. یکی از قطعات مصرفی که افزایش قیمت ارز و البته قیمت مواد اولیه داخلی بر تولید آن اثر گذار بوده، انواع چراغ خودرو است. طی روزهای اخیر تولیدکنندگان این بخش نیز مانند سایر تولیدکنندگان مجبور به افزایش قیمت محصولات خود شده‌اند. بعضا قیمت‌ها در این بخش بین ۵ تا ۱۰ درصد گران شده است. آن طور که تولیدکنندگان چراغ خودرو به روزنامه «دنیای خودرو» می‌گویند، افزایش شدید قیمت دلار و مواد اولیه و عدم حمایت از تولید، باعث شده آن‌ها اقدام به افزایش قیمت محصولات خود کنند. یکی از مدیران شرکت‌های تولید چراغ خودرو به روزنامه



f.solgi@autoworld.ir

تصاویر	قیمت در بازار تهران (جفت - تومان)	شرح	کیفیت آبکاری	گارانتی	میزان رضایت مشتری	شروع فعالیت	محصولات	جمع‌ساز (ایران)
	۱۶۰,۴۰۰	بدون لامپ	-	مهلت رجوع کالا تا ۶ ماه	-	-	چراغ جلو پراید صبا	
	۴۶۹,۶۰۰	بدون لامپ با موتور	-	گارانتی شرکت شامل موارد آب	-	-	چراغ جلو پراید ۱۱۱	
	۴۶۹,۰۰۰	بدون لامپ با موتور	-	رفتگی داخل چراغ، مشکل عملکرد چراغ، کار نکردن موتور و خرابی سوکت‌ها	-	-	چراغ جلو تیبیا	
	۱۸۸,۰۰۰	بدون لامپ با لنز ایرانی	-	می‌شود. شکستگی شیشه‌ها ناشی از ضربه شامل گارانتی نمی‌شود.	-	-	چراغ جلو پژو ۴۰۵	
	۳۵۹,۶۰۰	کریستال و دودی	-	-	-	-	چراغ جلو پارس	
	۳۴۱,۲۰۰	با رگلاژ دستی	-	-	-	-	چراغ جلو پراید ۱۳۲	
	۳۶۴,۸۰۰	بدون لامپ	-	-	-	-	چراغ جلو سمند	
	۵۳۲,۰۰۰	بدون لامپ با موتور	-	-	-	-	چراغ جلو پژو ۲۰۶	
	۷۵۴,۴۰۰	بدون لامپ	-	-	-	-	چراغ جلو سمند سورن	
	۵۳۰,۶۰۰	بدون لامپ	-	-	-	-	چراغ جلو تندر ۹۰	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (جفت - تومان)	شرح	کیفیت آبکاری	گارانتی	میزان رضایت مشتری	شروع فعالیت	محصولات	مدرن (ایران)
	۱۱۸,۶۸۰	-	-	مهلت رجوع کالا تا ۶ ماه	-	-	چراغ جلو پراید صبا	
	۲۰۶,۰۸۰	رگلاژ دستی	-	گارانتی شرکت شامل موارد آب	-	-	چراغ جلو پراید ۱۳۱	
	۳۰۴,۷۵۰	با موتور و سوکت	-	رفتگی داخل چراغ، مشکل عملکرد چراغ، کار نکردن موتور و خرابی سوکت‌ها	-	-	چراغ جلو تیبیا	
	۱۴۳,۰۶۰	-	-	می‌شود. شکستگی شیشه‌ها ناشی از ضربه شامل گارانتی نمی‌شود.	-	-	چراغ جلو پژو ۴۰۵ SLX	
	۳۰۴,۲۹۰	استیل و دودی	-	-	-	-	چراغ جلو پارس	
	۲,۵۸۳,۳۶۰	-	-	-	-	-	چراغ جلو پژو ۲۰۷	
	۷۸۱,۷۷۰	-	-	-	-	-	چراغ جلو مگان	
	۲۹۹,۶۹۰	استیل و دودی	-	-	-	-	چراغ جلو پژو ۲۰۶	
	۶۵۴,۷۹۰	-	-	-	-	-	چراغ جلو سمند سورن	
	۴۱۳,۷۷۰	با موتور	-	-	-	-	چراغ جلو تندر ۹۰	
	۱,۵۲۳,۵۲۰	با لامپ، موتور و ال‌ای‌دی	-	-	-	-	چراغ جلو دنا	
	۲,۲۸۵,۲۸۰	با لامپ، موتور و ال‌ای‌دی	-	-	-	-	چراغ جلو دنا پلاس	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (جفت - تومان)	شرح	کیفیت آبکاری	گارانتی	میزان رضایت مشتری	شروع فعالیت	محصولات	SNT (ایران)
	۴۳۹,۰۱۰	موتوردار	-	مهلت رجوع کالا تا ۶ ماه	-	-	چراغ جلو پراید ۱۳۱	
	۴۳۵,۰۰۰	موتوردار	-	گارانتی شرکت شامل موارد آب	-	-	چراغ جلو پراید ۱۳۲	
	۳۴۳,۲۰۰	کریستالی و دودی	-	رفتگی داخل چراغ، مشکل عملکرد چراغ، کار نکردن موتور و خرابی سوکت‌ها	-	-	چراغ جلو پژو ۲۰۶	
	۲۴۳,۷۶۰	لنز خارجی	-	می‌شود. شکستگی شیشه‌ها ناشی از ضربه شامل گارانتی نمی‌شود.	-	-	چراغ جلو پژو ۴۰۵	
	۳۶۲,۵۶۰	-	-	-	-	-	چراغ جلو پارس	
	۵۶۲,۰۰۰	موتوردار	-	-	-	-	چراغ جلو ساین	
	۵۷۵,۴۲۰	موتوردار	-	-	-	-	چراغ جلو کوییک	
	۳۰۵,۶۹۰	-	-	-	-	-	چراغ جلو سمند LX	
	۵۱۹,۲۰۰	موتوردار	-	-	-	-	چراغ جلو تیبیا	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (جفت - تومان)	شرح	کیفیت آبکاری	گارانتی	میزان رضایت مشتری	شروع فعالیت	محصولات	فناوران (ایران)
	۲۳۳,۶۰۰	بدون موتور	-	مهلت رجوع کالا تا ۶ ماه	-	-	چراغ جلو پراید ۱۳۲	
	۳۳۰,۰۰۰	موتوردار	-	گارانتی شرکت شامل موارد آب	-	-	چراغ جلو پراید ۱۳۱	
	۳۵۴,۲۰۰	موتوردار (استیل و دودی)	-	رفتگی داخل چراغ، مشکل عملکرد چراغ، کار نکردن موتور و خرابی سوکت‌ها	-	-	چراغ جلو تیبیا	
	۳۳۵,۳۰۰	-	-	می‌شود. شکستگی شیشه‌ها ناشی از ضربه شامل گارانتی نمی‌شود.	-	-	چراغ جلو پژو ۴۰۵	
	۲۸۹,۶۰۰	-	-	-	-	-	چراغ جلو پارس	
	۱۳۷,۴۰۰	-	-	-	-	-	چراغ جلو پراید ۱۴۱	
	۶۰,۸۰۰	نور بالا	-	-	-	-	چراغ جلو نیسان	
	۱۱۲,۶۰۰	-	-	-	-	-	چراغ جلو ۴۰۵ جی تی ایکس	
	۲۳۷,۶۰۰	-	-	-	-	-	چراغ جلو سمند ال ایکس	
	۳۹۶,۰۰۰	-	-	-	-	-	چراغ جلو تندر ۹۰	
	۱۰۱,۲۰۰	پروژکتور جلو	-	-	-	-	چراغ جلو سمند سورن	
	۲۸۱,۶۰۰	-	-	-	-	-	چراغ جلو پژو ۲۰۶	

مخاطبان محترم روزنامه «دنیای خودرو» می‌توانند میزان رضایت خود را از چراغ‌های خود روی تولید کشور با ارسال اعداد **۱ ستاره تا ۵ ستاره** به سامانه پیامکی **۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰** اعلام کرده و این محصولات را ارزش گذاری کنند.

رقم اضافه شود. سعید قیصر افزود: «اکنون در همه مراکز معاینه فنی خودرو پروتکل های بهداشتی در زمینه مقابله با کرونا رعایت می شود. این مراکز به تب سنجی مجهز شده اند و راکبان خودرو مجبور نیستند برای انجام امور اخذ معاینه فنی از خودرو و نشان پیاده شوند.»

ایرنا: مدیر امور اجرایی معاینه فنی خودروهای سبک کشور گفت: «اکنون نرخ دریافت معاینه فنی خودروهای سبک در کشور ۳۷ هزار تومان است. اما با توجه شرایط واری که به مراکز معاینه فنی خودروها تحمیل می شود، قرار است در آینده بین ۱۰ تا ۲۰ درصد به این



معاینه فنی گران می شود



خبر News

گره کور حمل و نقل عمومی باز نمی شود

تسنیم: معاون حمل و نقل شهرداری تهران گفت: «دولت می تواند اجازه واردات اتوبوس های ۳-۴ ساله برخی کشورها را که از اتوبوس های نو ما بسیار بهتر هستند، صادر کند اما دولت نه پول می دهد و نه اجازه واردات و تولید.»



سید مناف هاشمی افزود: «ما می گوئیم اگر پول نمی دهید، حداقل اجازه واردات ۲ هزار دستگاه اتوبوس را بدهید؛ سرمایه گذاری وجود دارند که ارزش این کار را تأمین و هزینه اش را به صورت غیر نقدی از ما اخذ می کنند؛ همه چیز که نباید با پول حل شود.» به گفته وی از حدود ۸۰ هزار تاکسی موجود در پایتخت حدود ۴۰ هزار تاکسی سن بالایی دارند؛ علاوه بر اینکه استفاده از تاکسی های فرسوده در شأن مردم تهران نیست.

توضیحات هاشمی درباره تعطیلی احتمالی مترو

فارس: رئیس شورای شهر تهران گفت: «سنای ملی کرونا باید در مورد تعطیلی احتمالی مترو تصمیم گیری کند که بعید می دانم بتوانند این کار را انجام دهند.» محسن هاشمی درباره بحث اوراق مشارکت خرید اتوبوس و واگن مترو گفت: «مصوبات شورای دولت در این زمینه وجود دارد ولی مشکل در سیستم بوروکراتیک است که مانع برای مصوبات ایجاد کرده است اما شهردار تهران تلاش می کند این موانع حذف شوند.» به گفته وی درباره قرارداد با شرکت واگن سازی نیز برنامه هایی وجود دارد ولی ابتدا باید موضوع سهمیه فاینانس بر طرف شود. هاشمی ادامه داد: «نامه فاینانس باید به طرف خارجی ارائه شود و پیگیر باشیم فاینانس تبدیل به حقیقت شود.»

اختلاف شورایی ها پارک حاشیه ای

فارس: عضو هیات رئیسه شورای شهر تهران گفت: «تبايد به مغازه داران برای انجام پارک حاشیه ای تخفیف ۵۰ درصدی داد چرا که این موضوع نوعی تبعیض میان شهروندان است.» بهاره اروین افزود: «حذف این تبصره، مبنی بر تخفیف ۵۰ درصدی به افرادی است که مقابل مغازه ها و اماکن خود



مانع گذاشته اند، تنها اجرای مصوبه را مشکل می کند و تاثیر دیسنگری ندارد.» وی ادامه داد: «در زمان تصویب این مصوبه در شورای این بحث مطرح شد چرا باید غضب فضای جلوی مغازه ها را با اعمال تخفیف قانونی کنیم؟ اکنون به نظر من اگر این تخفیف حذف شود، به نفع شهر است چون دیگر تبعیضی هم وجود ندارد.»

خبر News

فرصتی که در پایتخت دود می شود

مهر: مشاور توسعه حمل و نقل پاک در شهرهای کشور گفت: «به رغم فرصت انحصاری بیدود در تهران و دریافت یارانه های مستقیم و غیر مستقیم از شهرداری، این شرکت، تهران را از مسیر اجرای سند توسعه دوچرخه سواری دور کرده است.» مهدی حسن زاده افزود: «علت دور شدن از اهداف این سند علاوه بر عدم تأمین زیرساخت های لازم از سوی شهرداری، دور شدن بیدود از اهداف اصلی و سوق پیدا کردن آن به سمت برنامه های تبلیغاتی است.» وی در خصوص وضعیت پارکینگ دوچرخه نیز ادامه داد: «یکی

از برنامه های این سند ایجاد پارکینگ در نقاط مهم است، فعلا ایجاد پارکینگ در محدوده ایستگاه های مترو در اولویت بوده اما پارکینگ هایی ایجاد شده اما از این برنامه شهرداری عقب است.» حسن زاده افزود: «زمان رونق گرفتن کار بیدود بیش از ۲ هزار دوچرخه وجود داشت ولی اکنون تعداد دوچرخه ها نزدیک یک هزار دستگاه رسیده است، در حالی که طبق سند مصوب که در سال سوم اجرای آن هستیم باید حدود ۳۰ درصد سفرهای تهران با دوچرخه اشتراکی انجام شود.»

توسعه خطوط مترو تهران حدود ۲۰۰ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد

تکمیل شبکه مترو تهران با ابزارهای مالی جدید

سال ۱۳۹۹ خواهد بود. به این ترتیب، با توجه به کسری بودجه انباشته شده طی سال های اخیر، به نظر نمی رسد تا آینده قابل پیش بینی، این میزان از منابع مالی در دسترس شهرداری تهران قرار داشته باشد.

با این همه به نظر می رسد تمام راه های روی شهرداری و مجموعه مدیریت شهری تهران بسته نیست. توسعه و رشد بازار سرمایه در ایران طی چند سال اخیر موجب جلب توجه دولت به این بازار برای جذب سرمایه و انتقال جریان نقدینگی به سمت پروژه های ملی شده است. به عنوان مثال، طی ماه های اخیر، عرضه اولیه سهام سازمان تأمین اجتماعی موجب شد حدود ۸ هزار میلیارد تومان نقدینگی به این نهاد انتقال یابد، رقمی که می تواند دستکم بخشی از مشکلات متعدد تأمین اجتماعی را پوشش دهد.

اکنون اما مزجه معرفی ابزارهای مالی تازه های با عنوان «صندوق پروژه ها» به میان آمده است و بخش خصوصی نیز از طریق اتاق های بازرگانی اعلام کرده که آماده سرمایه گذاری در آن دسته از پروژه های نیمه تمام دولتی است که توجیه اقتصادی داشته باشند. اگر چنین اتفاقی بیفتد، دولت می تواند برای تکمیل پروژه های خاص (از جمله مترو و زیرساخت های توسعه شهری) به شکل مستقیم از مردم و بخش خصوصی جذب سرمایه کند.

از آن سو اما موضوع داغ توافق نامه ۲۵ ساله میان ایران و چین هم می تواند از جهت تأمین مالی برای زیرساخت های شهری در ایران جالب توجه باشد. بر اساس شنبه ها، طرف چینی قرار است برای توسعه و تکمیل شبکه مترو در ۱۰ کلانشهر کشور سرمایه گذاری کند. در این صورت، رویای توسعه مترو در شهرهایی همچون شیراز، اصفهان، مشهد و تبریز نیز سرانجام به واقعیت نزدیک می شود.



توسعه زیرساخت مترو شهری در تهران اشاره کرده است. محمد علیخانی گفت: «مترو تهران برای تکمیل خطوط و تأمین واگن کالی به منظور استاندارد سازی سرفاصله حرکت قطارها، به ۲۰۰ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد.» علیخانی ادامه داد: «مانی قیمت تمام شده واگن های مترو ۵ میلیارد تومان بود اما امروزه به حدود ۲۰ میلیارد تومان رسیده و هر قطار نیز متشکل از ۷ واگن است که در مجموع، ۱۴۰ میلیارد تومان منابع مالی نیاز دارد.» وی افزود: «شهرداری تهران قطعاً قادر به تأمین این هزینه نخواهد بود و به همین دلیل مجلس وظایفی برای دولت در قبال حمل و نقل عمومی شهرها به ویژه تهران تعیین کرده است.»

امیدواری به چینی ها و «صندوق پروژه ها» اگر میزان نیازمندی مترو تهران به منابع مالی را حدود ۲۰۰ هزار میلیارد تومان در نظر بگیریم، با توجه به وضعیت فعلی کشور این رقم معادل حدود نیمی از بودجه جاری کشور در



تکمیل شبکه مترو تهران با اعتبارات بودجه های کنونی تقریباً غیرممکن است. محمد علیخانی، رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران، چند روز پیش اعلام کرد برای تکمیل خطوط مترو تهران به حدود ۲۰۰ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز داریم. این در حالی است که دولت و شهرداری قطعاً توانایی تأمین این میزان منابع مالی برای توسعه مترو و پایتخت را ندارند. با این همه، در سایه توسعه بازار سرمایه، اکنون ابزار مالی تازه ای با عنوان «صندوق پروژه» معرفی شده است که می تواند سرمایه شهر و ندان و بخش خصوصی را برای تکمیل طرح های نیمه تمام دولتی و شهری به جریان بیندازد. از آن سو، بر اساس شنبه ها در طرح توافق نامه ۲۵ ساله میان ایران و چین، طرح توسعه و تکمیل شبکه مترو در ۱۰ کلانشهر کشور نیز گنجانده شده است. اتفاقی که می تواند توسعه شبکه های مترو در شهرهای کشور را متحول کند.

حدود ۵۵ دهه از آغاز تلاش ها برای تکمیل شبکه مترو تهران می گذرد اما با این حال، پایتخت هنوز فاقد شبکه مترویی است که تمام بخش های این شهر را پوشش دهد. برای نخستین بار، طرح توسعه مترو تهران در اواخر دهه ۱۳۴۰ مطرح شد اما وقوع انقلاب اسلامی و جنگ تحمیلی موجب شد توسعه این شبکه به شدت با تعویق مواجه شود.

جدول شماره ۱۰۸۳

جدول شماره ۱۰۸۲

حسین نظریان
h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۰۸۲

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱

افقی

۱- سواری معروف ساخت رنو (در تصویر) - هوا و باد به زبان انگلیسی ۲- قطعه مهم در موتور خودرو ۳- ورود نافر جام - واری در هم ۴- انگلیسی به قطعات یدکی می گوید ۵- مدلی از شورولت - همسر مرد ۶- از ماشین آلات راهسازی - در بیمارستان خدمت می کند - کشتی جنگی ۷- مدلی از لامبورگینی - غرامت ۸- اولی بی احترامی و دومی محصول پر فروش ایران خودرو است - خودروساز ژاپنی ۹- جاری گیاهی مازندران - کشور کوچکی در اروپا اما با حرفی اضافه در اول ۱۰- این تاریخ ساز بزرگ در ادبیل فعالیت می کند - نوسان بی سرونه ۱۱- اولی سرپر در هم است و دومی شالوده و پایه معنی می دهد - شهری در فرانسه - پول ژاپنی ۱۲- به طبقات پایین تر از کف می گویند - اولی ناشناخته و دومی اشیای گران هستند ۱۳- ورزش سنتگین - این هم سواری معروف ساخته رنو - لیج ۱۴- از نویسندگان معروف فرانسوی است - کارو تجاری ساز ایرانی - مخفف ماه ۱۵- هنوز انگلیسی - سدان سوپر لوکس ساخت کشور آلمان.

عمودی

۱- این روزها در صنعت خودرو ایران شنیده می شود ۲- در این صنعت استراتژی نداریم ۳- اولی اصطلاحی در فوتبال و دومی شیواتس ۴- دعوا کردن - قلم معکوس انگلیسی ۵- نوعی لاستیک خودرو ۶- منطقه و همچنین رودی است در آلمان - انگلیسی می گوید بله - کلر در هم ۷- جمع راحل - خوشگذران ۸- نوعی موتاتگ - بستر در هم - خاللی و ناب ۹- در دستوران کار می کند - اولی مادر آذری است و دومی کمپین در هم که یک حرفش تغییر کرد ۱۰- انگلیسی به قطعات خودرو می گوید - اولی امکان و دومی مقابل معنی می دهد ۱۱- آخرین رقم - سازمان آتزی های نوا با حرفی اضافه در آخر - نام دیگر بهشت ۱۲- نامی برای مردان اسپانیا - هوش و فراست - ضمیر انگلیسی - ذنای بی آغاز ۱۳- نام قبلی ایران خودرو ۱۴- سمت چپ - هشدار انگلیسی - خودرو نظامی شهری ساخت امریکا ۱۵- نوعی دستگاه چاپ - در صنعت خودرو ایران کمتر شاهد آن هستیم.



Autoworld

چهارشنبه اول مرداد ۱۳۹۹. سال پنجم. شماره ۱۲۲۴

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

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

تهران ۳۹ ۲۶ اصفهان ۳۸ ۱۷ شیراز ۳۸ ۲۰ مشهد ۳۹ ۲۳ تبریز ۳۵ ۲۰ ارومیه ۲۸ ۲۴ رشت ۳۶ ۲۶ گرگان ۳۶ ۲۴ ساری ۳۴ ۲۴ شهرکرد ۳۴ ۱۲ اهواز ۴۹ ۳۰ یزد ۴۰ ۲۴ کرمان ۳۵ ۱۷ بندرعباس ۳۶ ۳۱ زاهدان ۳۸ ۲۱



بیلبورڈ
Billboard

سفر به سرزمین‌های اسرار آمیز

«اژانس تبلیغاتی «کندی شاپ» در برزیل این آگهی زیبارا برای جیب طراحی کرده تا نشان دهد وقتی کسی سوار جیب می‌تواند به هر کجا که دلش بخواهد سفر کند. در متن این آگهی آمده است: «وقتی جیب داشته باشید هیچ باغ و بوستانی برایتان مخفی نمی‌ماند.»

www.jeepflorence.com.br Jeep | Florence

فرش قرمز زیر پای کرونا در ناوگان حمل‌ونقل عمومی!

حرف آخر

The Last Word

آرمین محسنی

خبرنگار



توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی یکی از اساسی‌ترین راهکارها برای جلوگیری از افزایش میزان آلاینده‌ها و همچنین کاهش ترافیک‌های شهری است که در بسیاری از جوامع پیشرفته امروزی شاهد آن هستیم. اما در شرایط فعلی که ویروس کرونا با شدت بیشتری در حال تاخت و تاز است، برخلاف انتظار عدم استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی می‌تواند تاثیر مثبتی در کاهش میزان شیوع و قطع زنجیره انتقال داشته باشد.

مطالعات انجام شده از سوی مراکز تحقیقاتی نشان می‌دهد وسایل حمل‌ونقل عمومی نظیر مترو، اتوبوس و تاکسی آلوده‌ترین اماکنی است که می‌تواند تاثیر قابل توجهی در شیوع بیشتر این ویروس داشته باشد. از این رو ضرورت لغو طرح ترافیک در کلان شهرهایی همچون تهران بیش از پیش احساس می‌شود.

اما متأسفانه خبرها حکایت از آن دارد که در حال حاضر مسئولین در دستگاه‌های اجرایی چنین رویکردی ندارند. به همین دلیل نمی‌توان انتظار داشت طی روزهای آتی جداول آماری روزانه مبتلایان به این بیماری روند کاهشی به خود گیرد.

با این حال همواره توصیه می‌شود در صورت لزوم استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی، پروتکل‌های بهداشتی به شکل کامل رعایت شود. در این میان با وجود آنکه از هفته‌های پیش استفاده از ماسک در اماکن عمومی اجباری شده است، اما متأسفانه برخی شهروندان همچنان در استفاده از آن کوتاهی می‌کنند و جان خود و دیگران را به خطر می‌اندازند.

نکته آموزشی

لاستیک نیز هست. سطح لاستیک خودرو با توجه به‌ار تعاشات و اصطکاک با سطح زمین به‌مرور زمان ساییده می‌شود و برای حفظ تعادل سایش لازم است در هر ۱۵ هزار کیلومتر لاستیک‌ها به‌صورت ضربدری جابه‌جا شوند. اما اگر میزان سایش عاج‌ها از حدی بیشتر شود، پایداری و ایمنی خودرو نیز کاهش خواهد یافت.

لاستیک آخرین قطعه‌ای است که قدرت تولید شده توسط موتور خودرو را به سطح زمین منتقل می‌کند. لاستیک وظیفه پایداری خودرو را نیز بر عهده دارد. برای اینکه قدرت کشش لاستیک افزایش یابد و تاثیر با سطح جاده تماس بهتری داشته باشد، از دندانه‌ها و برجستگی‌هایی به نام عاج استفاده می‌شود که بیانگر عمر

عاج لاستیک‌ها را بررسی کنید



پنجره ای تو به کسب و کار!



www.amicoir.com

@amico_ir

@amicoclub

۰۲۱-۴۸-۱۹

۰۲۱-۴۴۵۶۲۳۲-۹