



کارخانه ریچویل کارولینای جنوبی صورت خواهد گرفت جایی که سدان میان‌سایز **S60** از ۱۸ اگوست ۲۰۱۸ تاکنون تولید شده‌است. نسل بعدی **XC90** در سال ۲۰۲۲ نیز روی خط تولید همین کارخانه خواهد رفت. این کمپانی می‌گوید با تولید پولسستار ۳ در آمریکا زمان تحویل خودرو به مشتریان کاهش یافته و آن‌ها قیمت پایه کمتری برای این محصول پرداخت خواهند کرد. همچنین با تولید محلی پولسستار ۳ تاثیر زیست‌محیطی این خودرو کمتر خواهد بود زیرا نیازی به صادرات از چین به آمریکا نیست. تولید پولسستار ۳ از سال آینده شروع می‌شود.

پولسستار از سال ۲۰۱۷ تاکنون به‌عنوان برندی مستقل فعالیت می‌کند اما به تازگی اولین تیزر شاسی‌بلند الکتریکی پولسستار ۳ منتشر کرد. این شرکت از طریق ولوو در تملک جیلی چین بوده و محصول جدید خود را اولین محصول الکتریکی ویژه می‌نامد چرا که پولسستار ۱ تولید محدود پلاکین-هیبیرید بوده و پولسستار ۲ لیفت‌بک بر پایه پلت‌فرم **CMA** شکل گرفته‌است. بر خلاف محصولات کنونی این کمپانی که فقط در چین تولید می‌شوند، شاسی‌بلند پولسستار ۳ در آمریکا مونتاژ خواهد شد. تولید این خودرو در



نخستین پولسستار ساخت آمریکا

عضو اسبق کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

خودروسازی در ایران نه با اقتصاد مقیاس پی

صنعت خودرو جهان در مسیر انحصارگرایی قرار دارد، اما بازارهای جهانی هر روز رقابتی‌تر می‌شوند



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

همواره از ایجاد قطب سوم خودروسازی یا تسهیل واردات به‌عنوان گزینه‌هایی برای رفع انحصار در خودروسازی کشور یاد می‌شود. برخی کارشناسان صنعت خودرو بر این باورند که خودروسازان داخلی به دلیل نبود محصولات هم‌تراز با محصولات خود در بازار، هیچ‌گاه خود را آماده رویارویی با شرایط رقابتی در بازار کشور نمی‌کنند. محمد بیاتیان، عضو اسبق کمیسیون صنایع و معادن مجلس و کارشناس اقتصادی در این خصوص معتقد است: «اگر می‌خواهیم صنعت خودرو را از وضعیت موجود نجات بدهیم، باید برنامه‌ای پیگیری شود تا صنعت خودرو را در رقابت قرار دهد. تجربه نشان داده‌است با تعدد خودروسازی نمی‌توان رقابت به وجود آورد، بلکه فقط خودروسازان کوچک را توسعه خواهیم داد که قابلیت رقابت در سطح داخلی و بین‌المللی ندارند. حضور خودروسازان چینی نیز مانند دوپینگ در صنعت خودرو بود که نتیجه پایدار به ارمغان نیاورد.»

باتوجه به همسو شدن دولت و مجلس پس از برگزاری انتخابات سیزدهمین دوره ریاست جمهوری، به نظر شما منتظر چه تحولاتی در صنعت خودرو کشور باید بود؟

همسویی دولت و مجلس این نوید را می‌دهد که بسیاری از مشکلات اقتصادی کشور می‌تواند با همکاری دو قوه مقننه و مجریه حل شود. در موضوع گره‌گشایی از صنعت خودرو نیز باید فضا را به سمت رقابتی شدن حرکت

داد. در این خصوص، می‌توان به حضور خودروسازان خارجی امید بست. اگر درهای صنعت را رو به جهان باز کنیم، قطعاً رضایت متقاضیان داخلی و خودروسازان را به دنبال خواهد داشت. به عقیده من، ارتقای صنعت در گرو رویارویی با تکنولوژی روز دنیا و حضور خودروسازان بزرگ و معتبر در بازار تولید کشور است.

برای آنکه در بازار خودرو کشور رقابت شکل بگیرد، چه باید کرد؟

صنعت خودرو در جهان به سمت انحصار، اما بازارها به سمت رقابت پیش می‌روند. در این میان، واردات خودرو می‌تواند در شکل گرفتن یک فضای رقابتی کمک‌حال باشد، اما در همه کشورها آن را با مکانیسم تعرفه کنترل می‌کنند. تعرفه، مکانیسمی برای جبران عدم توازن بین تولید و تجارت در داخل با خارج از کشور است تا خودروها در یک رقابت برابر قرار گیرند. آن‌چه مسلم است؛ مکانیسم تعرفه در کشور ما از تولید داخل حمایت نکرده، بلکه در حقیقت از یک مونتاژ حداقلی حمایت کرده‌است. دلیل آن نیز وجود ۲۸ خودروساز خصوصی است که هر یک قرار بود به قطب سوم تبدیل شوند، اما هیچ‌یک از آن‌ها بیش از ۲۰ درصد داخلی‌سازی در محصولات خود ندارند.

پیشنهاد شما برای ارتقای صنعت خودرو کشور به دولتمردان و وزیر صمت دولت سیزدهم چیست؟

در بسیاری از کشورهای جهان خودروسازان محصولات خود را به صورت لیزینگ در اختیار متقاضیان قرار می‌دهند و مقوله پیش‌فروش خودرو تنها در ایران به این سبک وجود دارد. در این راستا، باید با افزایش تولید خودروسازان داخلی و حضور خودروسازان خوشنام جهانی میزان تقاضا در کشور را مدیریت کرد. در صورت حضور شرکت‌های لیزینگ و بانک‌ها به‌عنوان سرمایه‌گذار

تب کرونا و مساله استفاده از خودرو

پس از آن که ویروس کرونا به تعطیلی گسترده در سراسر جهان منجر شد و تقریباً مردم را خانه‌نشین کرد، تغییرات چشمگیری در استفاده از وسایل نقلیه پدید آمد. به‌عنوان مثال خیلی از مشاغل برای دوره‌های طولانی دور کاری را به‌عنوان شیوه جدید کاری خود پذیرفتند و همین مساله باعث شد افراد بسیاری دیگر نیازی به داشتن خودرو را احساس نکنند و در نتیجه این بحث پیش آمد شاید الگوی مالکیت خودرو در جوامع در حال تغییر باشد. اما ماجرا به این سادگی‌ها هم نیست زیرا با وجود این که برخی افراد از تمایل کمتر خود به از استفاده خودروهای اشاره می‌کنند و در نظر سنجی‌های مختلف اعلام کرده‌اند ممکن است از تعداد خودروهای خود بکاهند، دیگران استفاده از خودروهای شخصی را راهی برای کاهش دادن خطرات بالقوه استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی برمی‌شمرند.

براساس تحقیقات صورت گرفته پیش از آن که کووید-۱۹ زندگی عادی بشر در چهار گوشه جهان را فلج کند، حدود ۴۱ درصد کارمندان دفتری در آمریکا از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کردند در حالی که این میزان به ۲۵ درصد کاهش پیدا کرده‌است.

همچنین در دوران پیشاکرنا بسیاری از بزرگسالان آمریکایی به فکر کنار گذاشتن مالکیت خودرو و استفاده از سرویس‌های اشتراکی افتاده بودند در حالی که حالا ۵۹ درصد کارمندان کمتر از قبل از چنین سرویس‌هایی استفاده می‌کنند و در عوض به استفاده از خودروهای شخصی روی آورده‌اند. با وجود واکنش‌های گسترده در کشورهای پیشرفته هنوز پاندمی فروکش نکرده و با توجه به وحشت مردم از بروز یک پاندمی دیگر، می‌توان انتظار داشت تمایل بیشتری به استفاده از خودروهای شخصی به وجود بیاید.

روندی که همین حالا هم در شهرهای بزرگ کشور نیز شاهد هستیم و هر روز افراد بسیاری را می‌بینیم که سوار بر خودروهای شخصی راهی محل کار می‌شوند تا جایی که عملاً هیچ جای پارکی در شهر پیدا نمی‌شود.

هر چند حالا می‌دانیم روند استفاده از خودروهای شخصی و در کل مالکیت خودرو تا حدی بستگی به تب کرونا دارد اما می‌توان انتظار داشت در صورت پایان یافتن این پاندمی بار دیگر مردم در سراسر جهان به استفاده از سرویس‌های اشتراکی و وسایل حمل‌ونقل عمومی روی خوش نشان دهند البته این موضوع بستگی به این دارد که چه زمانی خطر تلخ کرونا از ذهن‌هایمان پاک شود.



مدیران خودرو

حداقل پیش پرداخت

تحويل فوری

اقساط ۵ ساله

TIGGO 7

X55

۵ سال یا ۱۵۰ هزار کیلومتر گارانتی

۲ سال یا ۶ نوبت سرویس رایگان

۴ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی

۲ سال یا ۶ نوبت سرویس رایگان

www.mvmco.ir

مدیران خودرو...ایده آل

بریک است که بازار محدودی دارد. این خودرو در کلاسی است که رقیب جدی ندارد هر چند کیا پرسید GT می‌تواند شباهت‌هایی به آن داشته باشد. احتمالا GLA و GLB حفظ خواهند شد زیرا بازار کنونی تشنه این خودروهاست و نسخه‌های الکتریکی آن‌ها نیز معرفی خواهد شد. همچنین نسخه طویل‌تر A کلاس A برای بازار چین تولید می‌شود. B کلاس هم شاید آینده خوبی داشته باشد زیرا بازار مینی‌ون‌ها همچنان طرفداران خود را دارند به خصوص اینکه بام و تعهد خود به نسل دوم سری ۱۲ اکتیو تورر را اعلام کرده است.

«اولا کالتیوس، مدیر عامل دایملر و مرسدس در مصاحبه ماه‌های قبل خود با اتوموتیونیزار و با اعلام کرد این کمپانی شاید پیش از حذب محصولات کامپکت خود بها داده است و نمونه‌های زیادی را ارائه می‌کند. البته بعد حرف خود را تصحیح کرد و گفت: «از کلاس‌های کامپکت خارج نمی‌شویم زیرا موقعیت‌های زیادی وجود دارد که سوددهی خوبی ایجاد می‌کند.» و لا کالتیوس اشاره‌ای به جزئیات نکرده بنابراین تنها چیزی که می‌توان گفت گمانه‌زنی درباره آینده است. آیا واقعاً نیازی به A کلاس سدان و CLA است؟ مورد دیگر CLA شو تی‌نگ



حذف احتمالی CLA از محصولات کامپکت مرسدس بنز



نیود واحدهای جامع تحقیق و توسعه در خودرو سازی و همچنین نبود کیفیت لازم در محصولات تولیدی از چالش‌های موجود در این صنعت است، این دو مساله سبب شده محصولات تولیدی نتوانند رضایت مشتریان و مصرف کنندگان خودرو را جلب کنند. در حال حاضر هم خودرو سازان بازار رضایتی می‌کند و هم متقاضیان خرید محصولات.

ابتدایی‌ترین بحرانی که خودرو سازی کشور را تهدید می‌کند، ورشکستگی زنجیره خودرو سازی است. نبود منابع انسانی توانمند و سرمایه‌گذاری‌های زیان‌ده در بخش توسعه خودرو سازی باید مورد توجه قرار گیرد.

دو رویکرد کلان در عرصه خودرو سازی جهان قابل مشاهده است که در ایران فاقد آنیم؛ نخست: اقتصاد مقیاس که باعث ادغام‌ها و اتحادهای راهبردی خودرو سازان در دنیا شده و دوم: اقتصاد تنوع که به دنبال پاسخگویی مناسب به سلاقی متنوع مصرف کنندگان است. توسعه و بهبود کیفیت در عین کاهش هزینه و مشتری‌مداری عملی شرکت‌های خودرو ساز نیز به وضوح در سطح جهانی قابل مشاهده است.

برای ایجاد رضایت در متقاضیان خرید محصولات خودرو سازان داخلی، چه راهکار هایی را پیشنهاد می‌کنید؟

در حال حاضر در عرصه بین‌المللی چه در تولید و چه در بازار خودرو، شاهد تحولات مثبت از جمله تولید خودروهای خودروان و تمام‌برقی و همچنین ایجاد کسب‌وکارهای جدید مانند خودروهای اشتراکی هستیم که صنعت و بازار خودرو کشور به‌نوعی از آن‌ها دور است و برنامه عملی برای حرکت به این سمت نیز دیده نمی‌شود. در حال حاضر مدیران خودرو سازی کشور با چالش‌هایی مانند قیمت‌گذاری دستوری، اجرای سیاست داخلی سازی قطعات، ارائه خودروهای جدید بدون توجه به معیارهای اقتصادی و توسعه زیست‌بوم فناوری نه بر مبنای اصول اقتصادی صرف، بلکه بر مبنای اصول اقتصاد سیاسی روبه‌رو هستند. زیان‌انباشته خودرو سازان نیز طی سه سال گذشته از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان عبور کرده، در حالی‌که شاهد هستیم در همین مدت بیش از ۱۶۰ هزار میلیارد تومان رانت به‌طور مستقیم در بازار توزیع شده است.

در بخش فروش، خودرو سازان دیگر مستقیماً با خریدار و کسری نقدینگی بازار مواجه نمی‌شوند و شرکت‌ها با تامین نقدینگی برای صنعت و متقاضیان در این امر نقش تسهیل‌کننده را خواهند داشت.

دولت دوازدهم در ایجاد موانع برای حضور واسطه‌ها در بازار خودرو تا چه میزان موفق عمل کرده است؟

این روزها متأثر از اتفاقات سیاسی و نزولی شدن نرخ دلار، خودرو در سراسر کشور قیمتی است و بسیاری از واسطه‌ها که در ماه‌های گذشته به قصد کسب سودهای نامتعارف در این بازار سرمایه‌گذاری کرده بودند، در صف فروش قرار گرفته‌اند. در مقابل، زنجیره تولید خودرو سازی از تولید کنندگان و تامین کنندگان مواد اولیه گرفته تا قطعه‌سازان و در نهایت خودرو سازان با مشکلات عدیده‌ای مواجه‌اند.

به نظر شما بزرگ‌ترین چالش‌های پیش روی صنعت خودرو چیست؟

نوربالا

مکانیسم تعرفه در کشور ما از تولید داخل حمایت نکرده، بلکه در حقیقت از یک مونتاژ حداقلی حمایت کرده است. دلیل آن نیز وجود ۲۸ خودرو ساز خصوصی است که هر یک قرار بود به قطب سوم تبدیل شوند، اما هیچ‌یک از آن‌ها بیش از ۲۰ درصد داخلی سازی در محصولات خود ندارند

ش می‌رود، نه با اقتصاد تنوع



روغن خودرو با فناوری فلومکس

انتخاب اول...

نفت یارس

www.parsoilco.com

www.flowmaxoil.com

حفظ سلامتی خودرو با سرویس‌های دوره‌ای

با انجام به موقع سرویس‌های دوره‌ای در نمایندگی‌های مجاز خودروی خود را همواره در وضعیت مطلوب نگه دارید

www.isaco.ir



برنامه نیسان برای سری اسکای لاین

«برند نیسان موقعیت عجیبی در دنیا دارد زیرا همراه شرکای خود برنامه تجاری جدیدی را پایه‌ریزی کرده است. به گفته آساکو هوشینو، نایب‌رئیس اجرایی نیسان نام قابل‌اعتنای اسکای لاین حفظ خواهد شد هرچند نباید خیلی هیجان زده شد. هوشینو به‌طور ویژه به نسل فعلی سدان اسکای لاین یعنی خودرویی که در آمریکا با نام اینفینیتی Q50 شناخته می‌شود، اشاره کرده اما درباره GT-R حرفی نزده است.

یکی از رسانه‌های ژاپنی اخیراً مدعی شد نیسان توسعه تمامی سدان‌های خود شامل سیما، فوگا و اسکای لاین را در بازار داخلی متوقف خواهد کرد. فوگا که با نام

اینفینیتی Q70 شناخته می‌شد و سیما نیز مشابه Q70L است، شاید خبر مربوط به سال ۲۰۲۰ اندکی جزئیات آینده محصولات نیسان را روشن‌تر کند. این برند به دنبال تبدیل اینفینیتی به نیسان پلاس است که این کار را با استفاده بیشتر از پلت‌فرم‌ها و تکنولوژی‌های مشترک خود و اینفینیتی انجام خواهد داد. این امر می‌تواند به معنی تولید محصولات دیرانسیل عقب کمتر اینفینیتی باشد. البته باید گفت سابقه نام اسکای لاین به قبل از نیسان بازمی‌گردد. اولین نسل اسکای لاین در سال ۱۹۵۷ و به عنوان محصول شرکت پرنس موتور تولید شد. نیسان و پرنس در سال ۱۹۶۶ ادغام شدند هرچند اسکای لاین همچنان حفظ شد.

اتاق داوری و حل اختلاف احتمالی با مشتریان در سایپا تشکیل شد

امضای موافقت‌نامه همکاری سایپا و دادگستری کل استان تهران

تفاهم و توافق با مشتریان معترض، جایگزین رسیدگی قضایی می‌شود



رسیدگی‌های جایگزین است که از طریق اتاق‌های داوری و حل اختلاف انجام می‌شود. «دیزجی با اشاره به این که بسیاری از دعاوی و اختلافاتی که به مراجع قضایی کشیده می‌شود، موضوعاتی است که با تفاهم و مذاکره شرکت و مشتری قابل رفع است، ادامه داد: «براساس همین موضوعات و پیگیری و همراهی‌هایی که از سوی گروه خودروسازی سایپا صورت گرفت، این تفاهم‌نامه امروز امضا شد و امیدواریم این اقدام به کاهش قابل توجه پرونده‌های این حوزه در سال ۱۴۰۰ منتج شود.»

حمایت‌های قوه قضاییه از تولید به نتیجه رسیده است

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا نیز پس از امضای این تفاهم‌نامه با اشاره به دومین دیدار مدیران ارشد این گروه خودروسازی با مدیران دستگاه قضا در هفته قوه قضاییه اظهار کرد: «خوشبختانه طی سال‌های اخیر با حضور

نوربالا

**براساس ماده ۱۶ قانون
برنامه پنج ساله ششم توسعه،
با ایجاد یک اتاق داوری و
حل اختلاف در سایپا برخی
از دعاوی و اعتراض‌های
احتمالی مشتریان در حوزه
قراردادهای فروش خودرو و
قطعات با تفاهم و توافق شرکت
و مشتری حل و فصل شده و
از ایجاد پرونده‌های قضایی
جلوگیری می‌شود**

علیرضا جابتی
a.jabeti@autoworld.ir

«با امضای موافقت‌نامه داوری بین گروه خودروسازی سایپا و معاونت اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم دادگستری کل استان تهران، اتاق داوری و حل اختلاف برای رسیدگی به دعاوی و اعتراض احتمالی تشکیل شد تا تفاهم و توافق با مشتریان جایگزین رسیدگی‌های قضایی شود. معاون اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم دادگستری کل استان تهران پس از بازدید خط تولید خودرو شاهین و امضای توافق‌نامه همکاری با مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا، بیان کرد: «امروز بازدید خوبی از خط تولید محصول جدید گروه خودروسازی سایپا داشتیم؛ تولید و عرضه یک محصول به‌روز و استاندارد در کنار خروج پراید از خط تولید در شرایط تحریم می‌تواند از جمله مهم‌ترین سر فصل‌های عملکردی سایپا در دو سال گذشته باشد.» علی دیزجی در ادامه به امضای موافقت‌نامه همکاری با سایپا نیز اشاره کرد و افزود: «در سند تحول قضایی که به تأیید مقام معظم رهبری نیز رسیده است، لازم بود به دستگاه‌هایی که فراوانی پرونده دارند رسیدگی شود که از جمله این دستگاه‌ها خودروسازان داخلی هستند.»

هدف‌گذاری برای کاهش قابل توجه پرونده‌ها در سال ۱۴۰۰

معاون اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم دادگستری کل استان تهران عنوان کرد: «در سند تحول، راهکارهای مختلفی برای تحقق این هدف در نظر گرفته شده است که با توجه به نوع اختلاف‌ها و دعاوی مطرح‌شده در اکثر این پرونده‌ها، تصمیم گرفته شد از منظر پیشگیری وارد شویم و مساله را کنترل کنیم.» وی افزود: «شاخص دیگری که در سند تحول قضایی مورد اشاره قرار گرفته،

پیگیری يك موضوع

Follow up



محمد باقری

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس

موضع دولت در حوزه صنعت خودرو باید شفاف‌سازی شود

«در پی انحصار شکل گرفته در صنعت خودرو و بروز مشکلات جدی برای مصرف‌کنندگان، رئیس‌جمهور منتخب باید موضع خود را نسبت به صنعت خودرو به‌طور شفاف بیان کند. کارشناسان صنعت خودرو اذعان دارند پس از روی کار آمدن دولت سیزدهم، وزیر صنعت در نخستین جلسه کسب رأی اعتماد در مجلس باید برنامه‌های خود در حوزه خودروسازی را به صورت شفاف تشریح کند. در ادامه محمد باقری، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس به بیان نظرات خود می‌پردازد.

برای حرکت به سمت بازار رقابتی در صنعت خودرو چه پیشنهادی به دولت سیزدهم دارید؟

به دنبال انحصار شکل گرفته در صنعت خودرو که عملاً با بروز مشکلات جدی برای مصرف‌کنندگان همراه بوده، رئیس‌جمهور منتخب نیز باید دیدگاه و موضع خود درباره صنعت خودرو را به‌طور شفاف بیان کند. مجلس هم باید در موضع موافق دولت، خصوصی‌سازی دو خودروساز بزرگ کشور را پیگیری کرده و خواستار تغییر نگاه دولت به صنعت خودرو به‌عنوان منبع کسب درآمد و کناره‌گیری از حضور در این صنعت باشد.

منابع درآمدی دولت از خودروسازی کشور چه معضلاتی را در این صنعت به وجود آورده است؟

درخصوص منبع کسب درآمد، چندان تأکیدی بر مباحث مالی نیست. اما به‌نظر می‌رسد دولت این صنعت را به یک حیات‌خلوت برای خود تبدیل کرده تا در مقاطع مختلف به‌منظور حل مشکلات، از محل این صنعت نسبت به تحصیل درآمد یا کسب قدرت اقدام کند. دخالت دولت در بخش‌های مختلف اقتصادی و قیمت‌گذاری دستوری در دنیا سابقه ندارد. خودرو به‌عنوان یک وسیله حمل‌ونقل مطرح است و در زمره کالاهای اساسی برای خانوارها محسوب نمی‌شود. اداره دستوری قیمت مواد اولیه نظیر فولاد و پتروشیمی و همچنین کالای خودرو سبب لطمه به تولید و همچنین مصرف‌کننده خواهد شد.

شیوه کشف قیمت محصولات خودرو به چه صورت باید باشد؟

باید قیمت مواد اولیه ورودی به این صنعت و همچنین خودرو به یک شکل تعیین شود. ضمن حذف قیمت‌گذاری دستوری، انحصار موجود در صنعت خودرو کشور و بازار مصرف داخلی توسط دو شرکت بزرگ خودروساز نیز باید شکسته شود.

نگاه

view



مازیار بیگللو

دبیر انجمن قطعه‌سازان

مشکل امروز قطعه‌سازی

«تمرکز تحریم‌ها در حوزه قطعات بیشتر بر قطعات الکترونیکی بوده و دلیل افزایش خودروهای ناقص در انبارها کمبود قطعات الکترونیکی است. این قطعات با دو مشکل به‌طور هم‌زمان مواجه هستند، ابتدا بحث تحریم‌هاست که از ۳ سال پیش شروع شدند. هرچند امروزه راهکارهایی برای تأمین آنها از سوی قطعه‌سازان ارائه شده و دیگری همه‌گیری ویروس کروناست.

ازسوی دیگر بخش اعظم قطعات الکترونیکی توسط چین تولید می‌شود اما این کشور نیز به‌دلیل شیوع کرونا، زمان‌بندی تولید خود را تغییر داد. در نتیجه امروزه تمام کشورها با این مشکل مواجه هستند.

در این رابطه اگر تحریم‌ها ادامه داشته باشد و با بحران جدی کرونا مواجه نشویم، با گشایش‌های ارزی و سازوکارهای بانک مرکزی می‌توان به سمت کاهش تعداد این خودروها حرکت کرد.

ازسوی دیگر مشکل امروز این است که اگر قطعات را تأمین کنیم و بانک مرکزی نیز ارز را به‌موقع تخصیص دهد اما به‌دلیل مشکل نقدینگی در صنعت قطعه قادر به پرداخت ریسال و دریافت قطعه نخواهیم بود.



خودروسازان در فروش و قیمت‌گذاری مشکل دارند و نمی‌توانند مطالبات قطعه‌سازان را به‌موقع پرداخت کنند. به‌رغم آنکه از هر سازوکاری برای تأمین قطعات استفاده کنیم اما با کمبود نقدینگی مواجه می‌شویم.

مشکل دیگری که باعث افزایش خودروهای ناقص شده، فقط تحریم نیست بلکه به‌دلیل کمبود نقدینگی داخلی است. همیشه به این نکته اشاره کردم که ۹۰ درصد مشکلات ما؛ داخلی و ۱۰ درصد مربوط به تحریم‌هاست.

البته مصرف ارزی خودروسازی و قطعه‌سازی با توجه به طرح‌های ساخت داخل پروژه‌های خودکفایی به شدت کاهش یافته اما مشکل آن است که برای حداقل نیاز ارزی نقدینگی لازم را در اختیار نداریم. دولت جدید اگر به دنبال حل ریشه‌ای مشکلات صنعت خودرو است باید یکبار برای همیشه بحث قیمت‌گذاری خودرو را تعیین و تکلیف کند. به محض اصلاح قیمت‌ها چرخه نقدینگی قطعه‌سازان بار دیگر به حرکت درمی‌آید.

و مدافعین حرم توسط سایپا و ایران خودرو ارائه می‌شود.» وزیر صمت ادامه داد: «ایندرو بنیاد شهید و امور ایثارگران به‌صورت مشترک تلاش‌های لازم را برای ایجاد شرایط مورد نیاز جهت تحقق تسهیلات بانکی و واگذاری خودروها به‌صورت اقساطی انجام می‌دهند.» رزم حسینی با اشاره به تصویب این تبصره در بودجه ۱۴۰۰ تأکید کرد: «تشخیص و معرفی افراد واجد شرایط برای بهره‌مندی از خودرو بر عهده بنیاد شهید بوده و



مبنای قیمت محصولات موردنظر، قیمت مصوب اعلامی از سوی مراجع ذیصلاح در زمان عرضه خودروهاست.» وی در ادامه با اشاره به افزایش تولید، تنوع و داخلی‌سازی محصولات خودرویی بیان کرد: «خودروسازان کشور افزایش تولید ۲۸ درصدی داشته‌اند که این افزایش تولید در کنار افزایش تنوع و کیفیت محصولات بوده است.» سهم گروه خودروسازی سایپا از مجموع خودروهای تحویلی، ۱۲ هزار دستگاه است.

«وزیر صنعت، معدن و تجارت در مراسم امضای تفاهم‌نامه همکاری میان ایدرو و شرکت‌های خودروساز با بنیاد شهید در راستای اجرای بند ۴ تبصره ۷ قانون بودجه ۱۴۰۰ از داخلی‌سازی ۱۵ میلیارد دلار از قطعات و تجهیزات مرتبط با صنعت خودرو خبر داد. علیرضا رزم‌حسینی در این آیین که با حضور معاون رئیس‌جمهور و رئیس بنیاد شهید و امور ایثارگران، رئیس هیأت‌عامل ایدرو و مدیران عامل سایپا و

زاپاس

Spare Tire

سهم ۱۲هزار دستگاهی سایپا از تفاهم‌نامه خودروسازان و ایدرو با بنیاد شهید

ایران خودرو برگزار شد، با بیان این مطلب افزود: «۴ میلیارد دلار واردات قطعات و تجهیزات مرتبط با صنعت خودروسازی اکنون به ۱۵ میلیارد دلار رسیده و کاهش قابل ملاحظه‌ای داشته است که بر همین منوال به سمت داخلی‌سازی بیشتر برای کاهش ارزی‌ریزی پیش می‌رویم.» وی ادامه داد: «این تفاهم‌نامه در راستای هماهنگی و همکاری در واگذاری ۳۰ هزار دستگاه خودرو به جانبازان، خانواده‌های معظم شهدا

اتو سهام Stocks			
نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۲,۱۶۳	-۱,۲۸	▼
سایپا	۱,۹۴۲	۰,۷۳	▲
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۲,۴۵۴	۰	-
پارس خودرو	۱,۱۴۴	۰,۷۹	▲
زامیاد	۶,۹۳۰	۴,۳۱	▲
رادیاتور ایران	۱۷,۱۶۰	-۰,۶۴	▼
گروه بهمن	۱,۳۵۹	-۲,۱۶	▼
آهنگری تراکتورسازی ایران	۸,۵۸۰	-۳,۸۱	▼
سایپا دیزل	۳,۵۱۹	۰,۳۱	▲
سرمایه‌گذاری رنا	۴,۷۲۱	-۱,۸۵	▼
رینگ‌سازی مشهد	۴۰,۹۳۰	-۴,۵	▼
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۹,۷۳۰	۴,۵۱	▲
سایپا آذین	۲,۹۰۵	-۰,۴۱	▼
صنایع ریخته‌گری ایران	۳,۱۰۸	۴,۸۹	▲
فترسازی خاور	۵,۳۲۰	۴,۸۷	▲
محورسازان ایران خودرو	۶,۳۲۰	۳,۱	▲
نیرو محرکه	۳,۹۳۳	-۰,۴۸	▼
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۱۱,۱۹۰	۴,۷۸	▲
کرمان خودرو	۳,۴۶۳	۰,۷۶	▲
قطعات اتومبیل ایران	۲,۱۱۰	-۱,۸۱	▼
لنت ترمز ایران	۴۵,۳۴۰	-۱,۸۴	▼
مهر کام پارس	۱,۸۵۲	۴,۶۳	▲
کمک‌فرایندامین	۱۶,۷۰۰	-۱,۳	▼
الکترونیک خودرو شرق	۱۰,۸۰۰	۴,۶۵	▲
فترسازی زر	۳۷,۹۰۰	-۰,۱۱	▼
چرخشگر	۱۱,۴۲۰	-۳,۱۴	▼
صنایع تولیدی اشتاد ایران	۷,۴۷۶	-۲,۱۱	▼
بهمن دیزل	۴۸,۰۱۳	۲,۷۹	▲
ایرکا پارت صنعت	۱۹,۹۲۰	-۰,۴	▼
تولید محور خودرو	۳,۰۱۰	۰	-
مهندسی صنعتی روان فن‌آور	۴۸,۱۷۹	۰	-
حمل‌ونقل پتروشیمی	۵۳,۷۹۰	-۰,۰۲	▼
ایران خودرو دیزل	۶,۵۱۶	۲,۹۹	▲
مهندسی تصویر ماشین	۱۷,۷۵۰	۰	-
سازه پوشش	۵۶,۵۲۰	-۰,۴۳	▼
لیزینگ کارآفرین	۳,۳۱۳	۰	-
لیزینگ رایان سایپا	۲,۹۰۹	-۱,۶۲	▼
بهمن لیزینگ	۷,۱۸۲	۴,۲۲	▲
لیزینگ پارسایان	۴,۱۱۷	-۲,۱۶	▼
واسپاری ملت	۵,۱۰۰	-۱,۵۴	▼
لیزینگ ایران	۹,۳۳۰	۰	-
لیزینگ خودرو ایران	۲۱,۷۷۰	-۰,۰۵	▼
لزیینگ صنعت و معدن	۱۰,۵۹۰	۰	-
تاید واتر خاورمیانه	۲۷,۹۸۰	-۰,۱۸	▼
توکا ریل	۱۳,۷۵۰	-۱,۷۳	▼
ریل‌پرداز سیر	۳,۷۸۴	۳,۳	▲
ریل سیر کوثر	۱۴,۹۸۵	۴,۰۸	▲
خدمات بندری سینا	۶۱,۶۴۵	-۴,۰۹	▼
حمل‌ونقل خلیج فارس	۴,۳۵۷	-۰,۵۵	▼
حمل‌ونقل توکا	۱۹,۸۱۰	۱,۳۳	▲
کشتیرانی خط دریابندر	۲۶,۰۴۶	۱,۰۹	▲

هیب‌رید تحت تأثیر این موضوع تا زمانی که دارای شارژ در باتری خود باشند، قادر به توقف و استارت ایمن خواهند بود. این مشکل در برخی محصولات مصرف‌کنندگان وزمانی که سوندی‌ها سیستم‌های سوخت در کارخانه را تنظیم کرده‌اند، تشخیص داده شده است. محصولاتی که در این فراخوان حضور دارند شامل **S90، S60، V60 و S90L** کراس کانتری **۷90 و ۷90** کراس کانتری، **XC60 و XC90** مدل‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰ هستند. ولوو از اول آگوست کار اطلاع‌رسانی به مشتریان را آغاز و اقدام به تعویض فیوز معیوب ۱۵ آمپر با فیوز ۲۰ آمپر خواهد کرد.

ولوو در حال فراخوان بیش از ۸۵ هزار دستگاه از محصولات خود در آمریکا به خاطر مشکل پمپ سوخت است. اسناد ثبت‌شده در **NHTSA** نشان می‌دهد فیوز **۱۵A** مربوط به پمپ سوخت کم‌فشار شاید بسوزد. این اتفاق زمانی رخ می‌دهد که مازول کنترل پیش‌رانه در حال خاموش شدن مازول انتقال سوخت به خاطر جریان الکتریکی حداکثری باشد. ولوو می‌گوید فیوز سوخته باعث جلوگیری از عملکرد پمپ سوخت کم‌فشار شده و باعث خاموش شدن پیش‌رانه و روشن نشدن آن خواهد شد. این خودرو ساز گزارشی از تصادف یا جراحات ناشی از این مشکل را دریافت نکرده و گفته است مدل‌های پلاکین-

ارزش کل بازار گروه خودرویی به بیش از ۱۸۵ هزار میلیارد تومان رسید

سایپا وزیر مجموعه‌هایش سهام‌داران خود را امیدوار نگه‌داشتند

اتومبیل ایران، لنت ترمز ایران، کمک‌فرایندامین و فترسازی زر منفی خوردند. همچنین روز دوشنبه در گروه خودرویی طی ۷۳ هزار نوبت معاملاتی ۱,۹ میلیارد سهم به ارزش ۴۶۳ میلیارد تومان معامله و ارزش کل بازار این صنعت بورسی تا پایان معاملات روز گذشته بالغ بر ۱۸۵ هزار میلیارد تومان شد.

روز گذشته و در جریان دادوستدهای گروه خودرویی نمادهای این صنعت بورسی روند متفاوتی را طی کردند، به‌طوری که نمادهای سایپا، پارس خودرو، زامیاد، سایپا دیزل، صنایع ریخته‌گری ایران، فترسازی خاور، محورسازان ایران خودرو و مهر کام پارس مثبت شدند و در مقابل نمادهای ایران خودرو، رادیاتور ایران، گروه بهمن، آهنگری تراکتورسازی ایران، سرمایه‌گذاری رنا، سایپا آذین، قطعات

گزارش
Report



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir



مقایسه
VS

«کاسای کوگیو» ژاپن در مقابل «سایپا آذین»

قیمت هر سهم شرکت ژاپنی «کاسای کوگیو» در مقابل قیمت هر سهم شرکت ایرانی «سایپا آذین»، روز گذشته ۹۱ هزار تومان در برابر ۲۹۰ تومان بود. سایپا آذین که از سال ۱۳۸۰ با ناماد «خا‌ذین» در بورس تهران حضور دارد، در سال ۱۳۷۰ با نام «سایپاموتور» آغاز به کار کرد و ماموریت اولیه آن، مونتاژ سالانه ۱۰ هزار دستگاه رنو بود. با این همه از سال ۱۳۷۵؛ این شرکت تولید صندلی و رودری خودرو را به عنوان فعالیت جدید خود شروع کرد. محصولات سایپا آذین اکنون در اختیار شرکت سایپا قرار می‌گیرند. در سوی مقابل، شرکت «کاسای کوگیو» (KASAI KOGYO) در ژاپن نیز به تولید تجهیزات داخلی خودرو، اعم از قطعات پلاستیک و امثال آن‌ها می‌پردازد. قیمت هر سهم این شرکت در بورس توکیو، روز گذشته به ۴۰۷ ین ژاپن (معادل حدود ۳,۷ دلار آمریکا با حدود ۹۱ هزار تومان) رسید.

امار معاملات
TRADE

میزان ارزش سهام
گروه خودرویی

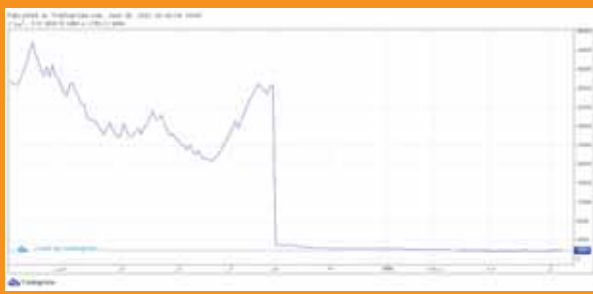
میزان معامله سهام
گروه خودرویی

دوشنبه ۶ تیر

۱۹ میلیارد سهم
۳۶۴ میلیارد تومان

ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز یکشنبه ۶ تیر بالغ بر ۷۷۷ میلیارد تومان و ۳,۵ میلیارد سهم شد.

نمودار تحلیل تکنیکالی نماد «آسیا»



نمودار تکنیکالی بیمه آسیا نشان‌دهنده آن است که نماد آسیا بعد از لمس قله قیمتی خود در مردادماه سال ۹۹ در قیمت ۴۵۸۸ تومان، یک اصلاح قیمتی را تجربه کرده است، اما در حال حاضر با توجه به وضعیت بورس، این نماد روز گذشته را با صف خرید پشت سر گذاشت.

۱۳,۷
میلیارد تومان

افزایش فروش

«ایرکا پارت صنعت» در دوره یک‌ماهه منتهی به ۳۱ خردادماه، مبلغ ۱۳,۷ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت است. البته درآمد نماد «خکار» در این دوره نسبت به ماه گذشته ۱۲ درصد رشد و نسبت به میانگین ماه‌های قبل ۵۴ درصد افزایش داشته است.

۷۰٪

رشد در آمد عملیاتی

شرکت تولیدی و صنعتی «ایران کلاه‌سایپا» زیرمجموعه سایپا در دوره ۱۲ ماهه منتهی به ۲۰ اسفندماه ۱۳۹۹ به ازای هر سهم؛ ۱,۱۶۶ ریال سود محقق کرده، این در حالی است که در مدت مشابه سال قبل این شرکت به ازای هر سهم مبلغ ۱۹۰ ریال زیان محقق کرده بود. از سوی دیگر درآمد عملیاتی این شرکت در این مدت بالغ بر ۲۰۳ میلیارد تومان بوده که با ۷۰ درصد رشد روبه‌رو شده است.



افزایش در آمد

«تولیدمحور خودرو» در دوره یک‌ماهه منتهی به خردادماه، حدود ۵۳ میلیارد تومان از محصولات خود را به فروش رسانده که نسبت به دوره یک‌ماهه مشابه سال قبل ۱۳۵ درصد با افزایش روبه‌رو بوده، البته نماد «خمهر» در سه‌ماهه بهار نیز حدود ۱۵۳ میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات خود به دست آورده است.



ورود پول هوشمند

طی روزهای گذشته شاهد اقبال به برخی نمادهای کوچک قطعه‌ساز هستیم هر چند آنها نیز گاه روند منفی را طی می‌کنند، اما با توجه به نوع معاملات و حجم ورود پول به این نمادها، به نوعی می‌توان گفت، روند صعودی در انتظار این قطعه‌سازان همچون رادیاتور ایران است، دلیل این موضوع نیز معامله بیش از یک چهارم شاور رادیاتور ایران و نشان‌دهنده ورود پول هوشمند به این نماد کوچک قطعه‌ساز است.



نمایندگی، اکسل خودرو را تعویض کرده و سپس آن را به‌فاینستاین تحویل داده‌است. باین حال او می‌گوید لرزش‌ها همچنان در سرعت‌های بیش از ۷۰ کیلومتر بر ساعت ادامه داشته‌است. به‌همین دلیل، فاینستاین مجبور می‌شود GV80 را به یک نمایندگی محلی ببرد که در آنجا میل‌لنگ تعویض شده و سیستم تعلیق تراز می‌شود. با وجود انجام این تعمیرات، به گفته فاینستاین، GV80 همچنان به سمت چپ کشیده می‌شود و لرزش غربیلک فرمان کماکان ادامه دارد. این شکایت می‌تواند فراخوان جنسیس برای خرید مجدد یا تعمیر همه نمونه‌های GV80 را به دنبال داشته باشد.

«یک شکایت حقوقی علیه هیوندای مطرح شده که ادعا می‌کند جنسیس GV80 هنگام رانندگی با سرعت متوسط، لرزش و ارتعاش داشته و از جاده منحرف می‌شود. این دادخواست در فلوریدا طرح شده و شاکي دکتر «باربارا فاینستاین» ادعا می‌کند که در فوریه امسال یک GV80 را با مبلغی بیش از ۹۰۰ دلار در ماه اجاره کرده و در طول یک سفر جاده‌ای ۱۷۷۰ کیلومتری به خانه خود در فلوریدا، با مشکلات زیادی مواجه شده‌است. او ادعا می‌کند هنگام بروز این مشکلات، با سرعت ۶۵ کیلومتر بر ساعت در حال رانندگی بوده و پس از رسیدن به فلوریدا سریعا GV80 را به نمایندگی جنسیس برده‌است. این



شکایت از هیوندای به‌خاطر مشکلات جنسیس

بازار ژاپن سری ۸ و X5 اختصاصی دریافت می‌کند



«بازار ژاپن جایی است که معمولاً محصولات سفارشی بامو به‌وفور در آن به چشم می‌خورد. جدیدترین محصولات سفارشی باوآر یا در این کشور دو نسخه خاص از سری ۸ و X5 هستند. مشکلی یکی از محبوب‌ترین رنگ‌ها برای خودروهای سفارشی بوده و ابهت خاصی به آن‌ها می‌بخشد. اگر شما هم جزو خریدارانی هستید که خودروهای مشکلی را دوست دارند، حتماً از بامو سری ۸ فروزن بلک‌ادیشن خوشتان خواهد آمد. این خودرو دارای رنگ بدنه یک‌دست مشکلی فروزن مربوط به‌بخش سفارشی‌ساز بامو بوده و از خروجی‌های اگزوز، جلوپنجره، رینگ‌های ۲۰ اینچی و کالیبرهای ترمز مشکلی‌رنگ سود می‌برد. داخل کابین نیز صندلی‌های M اسپرت مشکلی، پوشش سقف آلکانترا، چرم مرنوی تیره و ترمیم پیاپو بلک دیده می‌شوند. به‌تمام این موارد باید سیستم صوتی محیطی باورز اند و پلکینز را اضافه کنیم. بامو سری ۸ فروزن بلک‌ادیشن تولید محدود قیمت ۱۵ میلیون (۱۳۵ هزار و ۳۸۵ دلار) برای مدل کوپه و بهای ۱۵.۱ میلیون (۱۳۶ هزار و ۲۸۸ دلار) برای نسخه گرن کوپه دارد. قیمت X5 پلژر ادیشن نیز برابر با ۱۰.۳۸ میلیون ین معادل ۹۳ هزار و ۶۸۷ دلار تعیین شده‌است.

سه امتیاز دیگر به سود مکس ورشتین

ردبول به نفع ردبول!

شودر مسابقه اصلی کار را از خط پنجم شروع خواهد کرد. شرکت‌کننده دیگری که عملکرد چندان موفقی نداشت، دیگر راننده مرسدس بود. لونیس هملتون هم با اختلاف ۰.۲۲ ثانیه‌ای نفر سوم شد. لندونورس از مک‌لارن نیز در رتبه چهارم جای گرفت.

«گزارش رخدادهای روز مسابقه

فرمول یک وارد راند هشتم خود شد و این بار در اتریش، نگاه‌ها به‌دونل مرسدس و ردبول و بیشتر به‌نبرد ورشتین و هملتون دوخته شده بود. این دو راننده پیش از این با سه پیروزی در این فصل، تشنه غلبه بر یکدیگر بودند. ورشتین در ادامه روند رو به‌رشد خود در مسابقات اخیر، باز هم پیو پیو زیشن را به‌دست آورد. پشت سر او هم هملتون، نورس، پرز و بوتاس قرار داشتند. بوتاس البته سرده پنهالتی دریافت کرده بود. ورشتین یک استارت تمیز داشت و توانست پیشتازی خود را حفظ کند. نخستین حادثه مسابقه، صدمه به‌باله خودرو و لکلرک در برخورد با خودرو گسلی بود که همان دور نخست او را به پیت‌لین کشاند. این حادثه همچنین با ترکیدن تایر خودرو گسلی همراه بود که سبب شد مسابقه را از دست بدهد. نخستین پیت‌استاپ برای بوتاس با آندرکات پرز همراه بود. بدین ترتیب بوتاس توانست تازه سوم بالا بیاید. باین حال هملتون نتوانست فاصله تقریباً چهار ثانیه‌ای ابتدایی خود با ورشتین را کم کند. ردبول این بار دومین پیت‌استاپ خود برای پرز را برای آندرکات بوتاس انجام داد و مرسدس هم همان استراتژی مسابقه قبلی خود در مورد هملتون را مجدداً تکرار کرد و بوتاس را در مسابقه نگاه داشت. بدین ترتیب پرز با تایرهای مدیوم در دورهای آخر فرصت رسیدن به بوتاس با تایرهای هارد و عبور از وی را پیدای کرد. باین وجود محاسبات ردبول کمی اشتباه درآمد و تقریباً یک رک دور برای عبور از حریف خود کم آورد. هملتون که ناامید از رسیدن به ورشتین شده بود، در دور آخر تایرهای خود را تعویض کرد تا امتیاز سریع‌ترین دور را از آن خود کند. مکس ورشتین، دومین پیروزی پیاپی خود و چهارمین پیروزی این فصل خود را در کمال آرامش و بدون تهدید به‌دست آورد. هملتون و بوتاس هم سگوهای دوم و سوم را از آن خود کردند. باید گفت سبقت‌های لکلرک از سایرین تنها لحظات جذاب این مسابقه بودند.



مکس ورشتین برنده گرندپری اتریش شد. گرندپری اتریش روز یکشنبه رأس ساعت ۱۷:۳۰ در پیست ردبول‌رینگ برگزار شد و در پایان یک مسابقه دیدنی راننده اصلی تیم ردبول بود که با اختلاف و فاصله از سایر راننده‌ها،

قهرمانی را از آن خود کرد. راننده ردبول در این مسابقه، نمایش درخشانی از خود ارائه کرد و با قدرت فاتح گرندپری اتریش شد. ورشتین در این مسابقه ۷۱ دور را در مدت ۱:۲۲:۱۸.۹۲۵ طی کرد و در جایگاه دوم لونیس هملتون انگلیسی از مرسدس قرار گرفت. هملتون در حالی مسابقه را به اتمام رساند که فاصله ۳۵.۷۴۳ ثانیه‌ای با ورشتین داشت. نفر سوم نیز والتری بوتاس از مرسدس بود و در حالی که سر جیو پرز، دیگر راننده ردبول در تلاش بود تا جایگاه سوم را از بوتاس بریاید، اما نمایش خوب بوتاس سبب شد رتبه سوم از دست نرود. اما اتفاق دیگری که در این گرندپری دیدنی رخ داد، تصادف چارلز لکلرک بود. لکلرک پس از تصادف در دور اول به ناچار راهی پیت‌استاپ شد. اما این اتفاق مانعی برای او نشد و عملکرد درخشان او در ادامه بازی سبب شد او با گذر از راننده‌های دیگر، خود را به جایگاه هفتم برساند و پشت سر دیگر هم تیمی خود از فراری یعنی کارلوس ساینز قرار بگیرد. پیر گسلی، راننده آلفا‌توری نیز دچار مشکل پنچر شدن لاستیک شد و نتوانست به مسابقه ادامه دهد. جرج راسل نیز به دلیل مشکل فنی نتوانست به مسابقه ادامه دهد.

«روز گسل‌کننده زمان‌گیری

در روز تعیین خط گرندپری اتریش این مکس ورشتین، راننده ردبول بود که با ثبت زمان ۱:۰۲:۳۸۴۱ زودتر از رقیبا کار خود را تمام کرد و در بازی مهم روز بعد در پول پوزیشن قرار گرفت. دومین نفری که رکورد خوبی از خود به ثبت رساند، والتری بوتاس از مرسدس بود. اما به‌خاطر خطای صورت گرفته از سوی او به هنگام شروع، با جریمه همراه



«در طول تاریخ خودرو و سلازی دنیا همواره بین خودرو و سازان آلمانی رقابت وجود داشته‌است. اما چندوقتی است که بر سر پادشاهی پیست نوربرگ‌رینگ تنور رقابت بین مرسدس بنز و پورشه بسیار داغ شده‌است. چندی پیش، پورشه GT2 RS 911 با کیت پرفورمنسی ر کورد جدیدی را در نوربرگ‌رینگ به ثبت رساند و رکورد قبلی که متعلق به مرسدس AMG GT سری سیاه بود را شکست. البته باید توجه داشت که مرسدس با خودرویی استاندارد و مشابه چیزی که در نمایشگاه‌ها برای فروش عرضه می‌شود، در جهنم سبز رکورد زد. اما پورشه برای این کار از قطعات ویژه‌ای استفاده کرده‌است. حال مرسدس –آم‌گ در پستی در فیس‌بوک به این رکورد زنی پورشه واکنش نشان داده‌است: «رقابت عادلانه همیشه الهام‌بخش ما بوده‌است و به پورشه به‌خاطر

رکورد زنی در نوربرگ‌رینگ تبریک می‌گوییم. حتی با وجودی که برای شکستن رکورد مرسدس AMG GT سری سیاه تولیدی ما، یک کیت پرفورمنس اضافی لازم بوده‌است.» به‌طور کلی AMG در این پست به پورشه تبریک می‌گوید؛ اما واضح‌است که به تفاوت این GT2 RS با نمونه استاندارد کارخانه‌ای هم طعنه می‌زند. باین وجود از نظر فنی، ۹۱۱ GT2 RS محصولی کاملاً جاده‌ای است و از طریق بخش تجهیزات پورشه (Porsche Equipment) توسط اروپایی‌ها قابل خریداری خواهد بود. این کیت پرفورمنسی حتی با گارانتی پورشه ارائه می‌شود؛ بنابراین شاید مرسدس –آم‌گ در اعلامیه پورشه در مورد رکورد زنی خود به این نکات توجه نکرده‌است. به هر حال به‌خاطر موتور جلو‌بندن AMG GT سری سیاه مردان فلتربا هیچ دلیلی برای شرمندگی ندارند.

خبر

News

گرندپری ترکیه به تقویم F1 برگشت

«اگرچه مسابقات فرمولان در فصل جاری به اندازه سال پیش پر سر و صدا نیست، اما تغییرات جذابی در آن صورت گرفته و برای مثال ردبول موفقیت‌های چشمگیری به‌دست آورده‌است. تاکنون تنها هفت مسابقه برگزار شده و دو شانس بزرگ دیگر نیز برای پیروزی رانندگان اعلام شده‌است: ترکیه



در حال بازگشت به تقویم مسابقات بوده و پیست یاس‌مارینای ابوظبی نیز تغییراتی در طراحی خود خواهد داشت. گرندپری ترکیه در ابتدا قرار بود ۱۱ تا ۱۳ ژوئن برگزار شود؛ اما محدودیت‌های مربوط به سفر ناشی از همه‌گیری کرونا سبب لغو این گرندپری شده بود. از آن زمان تاکنون مسابقه دوم در اتریش جایگزین شده بود؛ اما حالا تقویم دوباره تغییر کرده و برای برآی کردن جای خالی ناشی از لغو گرندپری سنگاپور، مقامات تصمیم گرفته‌اند گرندپری ترکیه را بازگردانند. سال پیش شاهد پل پوزیشن شو که‌کننده لانس استرول در ترکیه بودیم و لونیس هملتون نیز هفتمین قهرمانی خود را



جشن گرفت و همه این خبرها در یک مسابقه بارانی منتشر شدند. همین لحظات هیجان‌انگیز سبب شده بودند لغو گرندپری ترکیه افسوس زیادی را در پی داشته باشد؛ اما خوشبختانه دوباره شاهد هیجان در استانبول‌پارک خواهیم بود. استفانو دومنیکالی، مدیرعامل فرمولان گفته‌است: «ما از بازگشت دوباره به ترکیه و پیست استانبول‌پارک خوشحالیم. امیدواریم یک مسابقه خیال‌انگیز دیگر را در یکی از بهترین پیست‌های دنیا تماشا کنیم. ما می‌خواهیم از مدیریت این پیست و دورال اک برای تلاش‌های زیادی که برای برگزاری این مسابقه انجام شده تشکر کنیم. امیدواریم شهرهای بیشتری گرندپری‌های فرمولان را میزبانی کنند.»



آینده روشن سانگ یانگ با رونمایی از نسخه برقی کوراندو



«سانگ یانگ با شتاب دادن به توسعه محصولی جدید و آماده شدن برای عرضه دوشاسی بلند میان سسایز و یک پیکاپ الکتریکی جدید به دنبال احیای خود و جذب سرمایه گذاران جدید است. این خودرو ساز کره ای که از فروش پایین محصولاتش رنج می برد، در ماه دسامبر ۲۰۲۰ در معرض فروش توسط ماهیندرا بود؛ چرا که آینده ای برای آن تصور نمی شد. البته بخش طراحی و مهندسی سانگ یانگ در حال تلاش برای تولید محصولاتی جدید و هیجان انگیز برای مشتریان است و سانگ یانگ پس از تیزر سال پیش خود نخستین محصول تمام الکتریکی با نام کوراندو e موشن را رونمایی

کرده است. انتظار می رود این خودرو از ماه آگوست در اروپا عرضه شود و تولید آن از چند روز پیش شروع شده، اما کمبود نیمه رساناها سبب تاخیری کوتاه در عرضه این مدل به بازار شده است. اگرچه چیز زیادی درباره قوای محرکه الکتریکی یا باتری کوراندو e موشن نمی دانیم، اما واضح است که مدل یادشده بر پایه کوراندو ۲۰۱۹ بنا شده. اما دارای برخی شاخصه های خاص خود همچون جلونچره بسته شده، سپرهای بازنگری شده، رینگ های جدید و... است. این تغییرات به ماهیت تمام الکتریکی و راندمان آبرودرناکیی بهتر کوراندو e موشن اشاره دارند.

آلمان

German

اطلاعات ۱.۶ میلیون مشتری مرسدس بنز در ایالات متحده لو رفت



«مرسدس بنز آمریکا اعلام کرد اطلاعات حساس شخصی تقریباً یک هزار مشتری و مشتری بالقوه این شرکت به طور ناخواسته در یک پلتفرم ذخیره سازی ابری در دسترس عموم قرار گرفته است. این شرکت جزئیات زیادی در این باره

اعلام نکرده، اما گفته که یک پژوهشگر امنیتی لو رفتن این اطلاعات را به مرسدس بنز اطلاع داده است. این خودرو ساز در حال تحقیق درباره این حادثه است و گفته که احتمالاً این اطلاعات از اول ژانویه ۲۰۱۴ تا ۱۹ ژوئن ۲۰۱۷ توسط مشتریان و خریداران علاقه مند در وبسایت های مرسدس بنز و نمایندگی های این شرکت ثبت شده است. این شرکت گفته که هیچ کدام از سیستم های آن ها هک نشده و فعالیت مکرر کی مبنی بر سوء استفاده از این اطلاعات وجود ندارد. البته این خودرو ساز خاطر نشان کرده است که این اطلاعات شامل تعداد کمی شماره گواهینامه رانندگی، شماره بیمه، اطلاعات کارت اعتباری و تاریخ تولد مشتریان بوده است. این موضوع می تواند منجر به سرقت هویتی و سوء استفاده از کارت های اعتباری شود. اما مرسدس گفته که این اطلاعات با یک جست و جوی ساده در اینترنت در دسترس نیستند و دسترسی به آن ها «تیزمند» دانش گسترده درباره برنامه های نرم افزاری و ابزار خاص» است.

پلیس

Police

خودروهای جدید پلیس آرژانتین



«تویوتا هایلوکس و فیات کروئوس خودروهای جدید پلیس گشت بوینس آیرس هستند که طی مراسمی با حضور استاندار این منطقه و وزیر امنیت آرژانتین به نیروهای پلیس تحویل داده شدند. خرید و به کارگیری این

خودروها بخشی از برنامه شهرداری سان فرناندو موسوم به «طرح تقویت امنیت بوینس آیرس» محسوب می شود. در این طرح ۲۷ خودرو جدید، شامل ۱۰ دستگاه تویوتا هایلوکس و ۱۷ دستگاه فیات کروئوس برای نیروی پلیس این منطقه خریداری شدند. فیات و تویوتا دو برند پر فروش و پرتقاضا در بازار خودرو آرژانتین هستند و در مراسم تحویل خودروهای ذکر شده به پلیس شهر، شهردار سان فرناندو خوان اندروئتی، فرماندار استان بوینس آیرس آکسل کیسیلوف، رئیس اتاق نمایندگان سرژیو ماسا و وزیر امنیت سرژیو حضور داشتند. مطابق اطلاعات منتشر شده از سوی سایت Zona Norte Hoy، شهرداری سان فرناندو برای خرید این ۲۷ خودرو پلیس بودجه ای معادل ۱۶ میلیون و ۴۴۲ هزار و ۸۴۶ پزو در اختیار داشته است که این بودجه صرف خرید خودرو، چراغ های گردان، گلگیرهای تقویت شده، جداکننده درون کابین، بلندگو و آژیر شده است.

تولید

Production

قیمت مواد اولیه در صنعت خودرو رو به افزایش است

«از سال ۲۰۱۱ تورم فراگیر هزینه مواد اولیه به ازای هر خودرو را به بالاترین سطح رسانده است. بانک آمریکا پژوهشی جهانی در خصوص هزینه های تهیه و تدارک مواد اولیه خودرو انجام داده و در آن پیامدهای ناشی از تورم بر صنعت خودرو را بررسی کرده است.

یکی از مهم ترین یافته های این پژوهش این است که از اواسط دهه ۲۰۲۰، سرعت رشد هزینه های مواد اولیه در صنعت خودرو زیاد شده و به ویژه در سال ۲۰۲۱ در مقایسه با ۲۰۲۰ حدود ۸۷ درصد رشد نشان داده است. به بیان دقیق تر، مواد اولیه مورد نیاز



برای یک خودرو حدود دو هزار و ۲۰۰ دلار در ماه آوریل ۲۰۲۰ بود که به حدود چهار هزار و ۱۲۵ دلار به ازای هر خودرو در ماه مه ۲۰۲۱ رسیده است. «در همین اثنا قیمت های متوسط تراکنش ثابت مانده، هرچند در بالاترین رکورد خود باقی مانده است.»

این اختلاف بین روند افزایشی قیمت ها در مواد اولیه خودرو و ثابت ماندن قیمت متوسط تراکنش های یک شک روی خودرو سازان و تامین کنندگان فشار مضاعف ایجاد خواهد کرد و هر خودرو به طور متوسط از ۳۹ درصد فولاد و ۱۱ درصد آلومینیوم تشکیل شده است. بیش ترین رشد در قیمت مواد اولیه بیش تر از همه روی قیمت فولاد متمرکز می شود و براساس برآورد بانک آمریکا قیمت متوسط هر پوند فولادی که در ساخت خودرو به کار می رود، در ماه گذشته نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۰۶ درصد افزایش یافته است. براساس گزارش بانک آمریکا، این موضوع «تست بار وضعیت هشدار» است.

مدیرعامل ایران خودرو در مراسم امضای تفاهم نامه میان ایدرو و خودروسازان با بنیاد شهید و بانک مرکزی خبر داد:

عرضه «تارا» ظرف چند روز آینده



همه انگلی و همکاری در واگذاری ۳۰ هزار دستگاه خودرو به صورت اقساط پنج ساله به جانبازان، خانواده های معظم شهدا و مدافعین حرم توسط دو شرکت خودروسازی ایران خودرو و سایپا با هدف تسهیل در تردد جانبازان و خانواده های معظم شهدا صورت خواهد گرفت و سهم گروه صنعتی ایران خودرو از مجموع خودروهای تحویلی، ۱۸ هزار دستگاه از شش محصول پر فروش شامل پژو ۲۰۶ تیپ ۲، پژو پارس TU5، سورن پلاس، رانا پلاس، دنا پلاس اتوماتیک و سمند ال ایکس است.

نور بالا

رشد ۱۷ درصدی آمار خودروهای تحویلی بر اساس آمار منتشر شده، در سه ماهه نخست امسال ۱۱۰ هزار و ۵۲۹ دستگاه خودرو در گروه صنعتی ایران خودرو تولید شده است و آمار تجمیعی تولید این خودرو ساز از ابتدای امسال تا پایان خردادماه در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته نشان می دهد ۱۴۰۰ دستگاه خودرو به تولیدات امسال این گروه صنعتی افزوده شده است. در این راستا رفع موانع و پشتیبانی از تولید ملی، لازمه ادامه روند افزایشی تولید و تحقق اهداف تعیین شده است؛ به گونه ای که رفع برخی موانع که سبب تولید به همراه زیان می شود، عامل تعیین کننده ای در حفظ رونق در خطوط تولید ایران خودرو به شمار می رود. براساس این گزارش، در سه ماهه نخست امسال آمار خودروهای تحویلی با ۸۹ هزار و ۵۳۱ دستگاه، نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد ۱۷ درصدی را ثبت کرده است. در این میان خانواده پژو پارس بیش ترین آمار خودروهای مورد تقاضا از سوی مشتریان را به خود اختصاص داده و بیش ترین تعداد تحویل به مشتریان را از آن خود کرده است.

سهم ایران خودرو از مجموع خودروهای تحویلی، ۱۸ هزار دستگاه از شش محصول پر فروش شامل پژو ۲۰۶ تیپ ۲، پژو پارس TU5، سورن پلاس، رانا پلاس، دنا پلاس اتوماتیک و سمند ال ایکس است که به صورت اقساط پنج ساله و با هدف تسهیل در تردد جانبازان خانواده های معظم شهدا و مدافعین حرم واگذار خواهد شد



مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو از آغاز اجرای تعهدات خودرو تارا ظرف چند روز آینده خبر داد و گفت: «تارا با گیربکس اتوماتیک در شهر بورماه تحویل مشتریان خواهد شد.» فرشاد مقیمی در مراسم امضای تفاهم نامه همکاری میان سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، شرکت های خودرو سازی ایران خودرو و سایپا با بنیاد شهید و امور ایثارگران و بانک مرکزی، ضمن تکریم مقام شهدا و جانبازان و بزرگداشت روز شهدای هفتم تیر، بهر شد ۲۲ درصدی تحویل خودرو به مشتریان از ابتدای امسال تا هفته نخست تیرماه نسبت به مدت مشابه سال قبل اشاره و عنوان کرد: «از ابتدای امسال، حدود ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو سواری در ایران خودرو تولید شده است.»

افزایش چهار برابری تولید محصولات داخلی مقیمی با اشاره به افزایش دوبرابری تولید خودرو تجاری نیمه سنگین و سنگین در سال جاری نسبت به سال قبل اظهار داشت: «از ابتدای امسال تا روز هفتم تیرماه، یک هزار و ۱۳۲ دستگاه خودرو سنگین و تجاری با افزایش چهار برابری محصولات داخلی تولید شد که این عدد در مدت مشابه سال گذشته ۶۱۱ دستگاه بوده است. برنامه پیش بینی شده برای تولید سال ۱۴۰۰ نیز حدود چهار برابر عملکرد سال گذشته خواهد بود.» وی با اشاره به رشد تولید در خودروهای باری و مسافری بیان کرد: «از زمان شروع نهضت داخلی سازی قطعات و آغاز تولید اتوبوس، تولید این محصول را از ۵۸ هزار پورو آرزبری به ۴۴ هزار پورو رساندیم و در سال ۱۴۰۰ نیز برنامه کاهش این میزان به ۳۲ هزار یورو را هدف گذاری کرده ایم که تا به امروز توانستیم حدود ۱۳ میلیون یورو از این رقم را محقق کنیم.» مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو با اشاره به ظرفیت و توانمندی ایران خودرو دیزل در تامین خودروهای حمل و نقل عمومی، ابراز امیدواری کرد ایران خودرو بتواند نیازمندی های کشور را در این حوزه مرتفع کند.

آغاز تولید انبوه گیربکس نیمه اتوماتیک هم زمان با هفته دولت به گفته مقیمی، تولید انبوه گیربکس نیمه اتوماتیک از شهر بورماه و هم زمان با هفته دولت آغاز خواهد شد و خودرو مجهز به این گیربکس نیز از آبان ماه بهمرحله

برقی

EV

راه اندازی شبکه سوپرشاژ تسلا از اواخر سال ۲۰۲۲

«تسلا می گوید شبکه سوپرشاژ سریع خود را از اواخر سال ۲۰۲۲ در اختیار سایر برندها قرار می دهد. شرکت خودروسازی آمریکایی تسلا بخشی از موفقیت خود را مدیون شبکه سوپرشاژی است که با سرعت بالایی خودروها را شارژ می کند. اما این شبکه اجازه شارژ را به سایر خودروهای برقی نمی دهد.

حالا در هفته ای که سپری شد، تسلا وعده داده در حال برنامه ریزی است و قرار است سایر خودروهای برقی از برندهای دیگر نیز بتوانند از شبکه سرتاسری تسلا



استفاده کنند. البته ایسن وعده که بار اول توسط Elekrek منتشر شد، فعلاً خاص شبکه شارژ سریع در کشور نروژ است. چرا که تسلا نمی خواهد از قافله استفاده از مشوق های دولتی عقب بماند و کشور نروژ برای توسعه خودروهای برقی مشوق هایی را در نظر گرفته و طبیعی است که تسلا نیز می خواهد از این مشوق ها بهره مند شود.

از این رو ممکن است در خود کشور آمریکا به این زودی ایسن وعده محقق نشود. تسلا می گوید در حال حاضر در سرتاسر دنیا بیش از ۲۵ هزار جایگاه شارژ سریع با سوپرشاژر نصب کرده که بیش تر آن در آمریکاست. در ایالات متحده، سوپرشاژهای تسلا از کانکتورهایی استفاده می کند که در اروپا رایج نیست. در ماه دسامبر سال ۲۰۲۰ ایلان ماسک، مدیرعامل تسلا وعده داده بود که سوپرشاژها قابل دسترس برای سایر برندها نیز خواهد بود.



نسخه معمولی، حذف بال بزرگ عقب و جایگزینی آن با یک اسپویلر مخفی است که به صورت خودکار بیرون می آید و دیگر تغییرات بیرونی اما جزئی هستند و به‌موردی همچون قاب تفره‌ای رنگ پنجره‌ها، اسپویلر جلو و هم‌رنگ بدنه، سراگزوزهای تفره‌ای رنگ و نشان زیبایی GT3 Touring در سیر عقب محدود می‌شوند. در داخل GT3 تورینگ هم به‌صورت استاندارد تودوزی چرمی بیشتری ارائه شده که شامل روکش چرمی مشکی در قسمت بالایی داشبورد می‌شود. پورشه GT3 911 تورینگ اواخر امسال با قیمت پایه ۱۶۱ هزار دلار به‌بازار عرضه خواهد شد.

پورشه GT3 ۹۱۱ جدید یکی از سریع‌ترین و لذت‌بخش‌ترین مدل‌ها در تاریخ این خودرو اسپرت افسانه‌ای محسوب می‌شود؛ اما این نسخه تمرکز بسیار زیادی روی ایست دارد و به‌همین دلیل راحتی را قربانی کرده است. حال اما پورشه برای کسانی که خواهان همه‌قابلیت‌های GT3 در کنار راحتی بیشتر هستند، مدل جدید GT3 تورینگ را ارائه کرده است. این دومین باری است که پورشه نسخه تورینگ را برای GT3 ارائه می‌کند و دقیقاً مثل مدل قبلی، این تورینگ جدید هم تمام قدرت GT3 را با راحتی بیشتری در اختیار خریداران قرار می‌دهد. بزرگ‌ترین تفاوت ظاهری GT3 تورینگ با



حذف بال عقب اختصاصی پورشه در GT3 911 تورینگ

مقایسه آخرین مدل از نیشان جوک موجود در بازار ایران با جدیدترین مدل آن در بازار جهانی

جوک این طرف آبی؛ جوک آن طرف آبی!



جالب است بدانید قدرت تولیدی مدل‌های معمولی جوک در بازار در بازه ۹۰ تا زیر ۲۰۰ اسب‌بخار است و در سال ۲۰۱۹-۲۰۲۰ بالاخره پس از ۹ سال، نسل اول جوک از خط تولید خارج شد و نسل دوم آن در همان سال روی کار آمد که تولیدش تا به امروز ادامه داشته است

این کجا و آن کجا؟

در نسل دوم بخش قابل توجهی از ایرادها و نقاط ضعف این خودرو برطرف شده و اکنون با یک کراس‌اور باحال و کاملاً جذاب مواجهیم. در نگاه نخست دیگر خبری از آن طراحی زشت نسل نخست نبوده و جوک جدید یک کراس‌اور زیبا به حساب می‌آید که با چاشنی اسپرت همراه است. علاوه بر این، ابعاد خودرو و نیز از هر جهت یعنی طول، عرض و ارتفاع نسبت به گذشته بزرگ‌تر شده است. زیبایی نسل دوم جوک، به‌داخل کابین این کراس‌اور نیز راه یافته و دیگر نمی‌توان کابین آن را زشت دانست. همچنین امکانات درون آن نیز به‌روز و مدرن شده‌اند.

از دیگر اقدامات نیشان روی نسل دوم جوک، حذف گیربکس CVT از فهرست گیربکس‌های قابل سفارش برای آن است. با این حساب دیگر از این گیربکس کسل‌کننده در فهرست گیربکس‌های قابل سفارش برای جوک خبری نیست و تنهایی توناید مدل مورد نظرتان را از بین مدل‌های دستی و اتوماتیک دو کلاچه انتخاب کنید. تا اینجا تمام تغییرات انجام‌شده روی جوک جذاب بود؛ اما برخی تغییرات دیگر نیز روی این خودرو اتفاق افتاده که برای علاقه‌مندان به این خودرو چندان جذاب نیست. به عنوان مثال دیگر خبری از نسخه چهار چرخ‌محرك نبوده و جوک تنها به صورت دیفرانسیل جلو قابل سفارش است.

همچنین از فهرست موتورهای چهار سیلندر بنزین سوز و دیزلی قابل سفارش برای این خودرو نیز خبری نیست و تنها موتور قابل عرضه روی آن، یک موتور سه سیلندر بنزینی یک لیتری توربو است که ۱۱۷ اسب‌بخار قدرت و ۱۸۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. در نسل جدید، شتاب جوک ۱۱،۱ ثانیه بوده و مصرف سوختش به‌زیر شش لیتر کاهش یافته است. در نهایت باید گفت اکنون نیشان جوک ۲۰۲۱ با قیمت پایه ۶۴۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد و نسخه کار کرده نسل اول آن در مدل ۲۰۱۶ حداقل با ۲۲۰ میلیون تومان قابل خریداری است. این در حالی است که برای خرید یک دستگاه جوک کار کرده با موتور ضعیف‌تر در ایران باید حداقل ۷۳۰ میلیون تومان پرداخت کنید. جالب است بدانید مدل‌های پلاتینیوم و اسکای‌پک این کراس‌اور تا حدود یک میلیارد تومان قیمت دارند و نسخه قوی‌تر آن یعنی جوک اسپرت در بازه قیمتی یک میلیارد تا یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان قرار می‌گیرد.



تا زیر ۲۰۰ اسب‌بخار است و در سال ۲۰۱۹-۲۰۲۰ بالاخره پس از ۹ سال، نسل اول جوک از خط تولید خارج شد و نسل دوم آن در همان سال روی کار آمد که تولیدش تا به امروز ادامه داشته است

جوک ما

نسل اول نیشان جوک زمانی وارد بازار ایران شد که فیس لیفت شده بود و مدل فیس لیفت شده این کراس‌اور ژاپنی از سال ۲۰۱۶ برای عرضه در بازار ایران انتخاب شد. پیش از آن، شاهد استقبال خوب از این نیشان در مناطق آزاد بودیم و وقتی پای جوک با پلاک ملی به خیابان‌های کشور باز شد، محبوبیت خودرو در بازار اصلی نیز ثابت کرد.

نیشان جوک در سه نسخه اسکای‌پک، پلاتینیوم و اسپرت برای عرضه در بازار ایران آماده شده بود که دو نسخه اول از موتور چهار سیلندر ۱،۶ لیتری اتمسفریک و پلت‌فرم دیفرانسیل جلو بهره می‌بردند که توان تولید ۱۱۷ اسب‌بخار قدرت و ۱۵۸ نیوتون متر گشتاور را داشت. جوک پلاتینیوم و اسکای‌پک دارای شتاب ۱۱،۵ ثانیه‌ای بودند که خودرو کُند می‌شد و به حساب می‌آید و با توجه به مصرف سوخت شش لیتری‌شان در هر ۱۰۰ کیلومتر، نه می‌شود آن‌ها را کم‌مصرف دانست و نه پر مصرف.

در نسخه سوم که اسپرت نام دارد و گران‌قیمت‌ترین نسخه جوک در ایران به حساب می‌آید، شاهد استفاده از موتور چهار سیلندر ۱،۶ لیتری مجهز به توربوشارژر هستیم که قدرت تولیدی خودرو را تا ۱۹۰ اسب‌بخار و گشتاور آن را تا ۲۴۰ نیوتون متر، افزایش می‌دهد. البته این تنها تفاوت جوک اسپرت با دیگر نسخه‌های آن نبوده و باید به پلت‌فرم چهار چرخ‌محرك آن نیز اشاره کرد. در کل باید گفت پسوند اسپرت براننده این نسخه از جوک بوده و آن را به یک کراس‌اور چابک بدل کرده است. شتاب این نسخه ۸،۴ ثانیه بوده که ۰،۱ ثانیه سریع‌تر از مرسدس بنز E200 نسل قبل است. تمام این تحولات در بخش فنی تنها ۵،۱ لیتر به مصرف سوخت جوک افزوده که به نظر می‌رسد ارزش آن را داشته باشد. با وجود تمام تفاوت‌ها، باید گفت که هر سه مدل جوک در ایران از گیربکس CVT بهره می‌برند که شاید برای دو مدل اول گزینه مناسبی باشد؛ اما در مدل سوم از ویژگی‌های اسپرت آن می‌کاهد.

جوک آن‌ها

نیشان در سال ۲۰۱۹ نسل دوم جوک را با یک دنیا تحول به بازار جهانی معرفی کرد و تغییرات اعمال‌شده روی جوک در نسل جدید شامل تمام بخش‌های خودرو از قبیل طراحی جدید بدنه و کابین، امکانات و آپشن‌های مدرن، ارتقای سطح ایمنی، تحولات در بخش فنی و ... بود. یکی از نکات عجیب در رابطه با نسل جدید جوک، فروش خودرو تنها با یک مدل پیش‌ران بنزین سوز است و این در حالی است که نسل اول با چند مدل پیش‌ران بنزین سوز و یک مدل پیش‌ران دیزلی قابل سفارش بود.

البته این احتمال وجود دارد که در آینده شاهد اضافه شدن موتورهای جدید به فهرست مدل‌های قابل سفارش این کراس‌اور باشیم و یکی دیگر از نکات قابل توجه در خصوص نسل دوم جوک، مونتاژ اختصاصی آن در کشور انگلیس است. این در حالی است که نسل قبلی این کراس‌اور علاوه بر انگلیس در کشور‌های ژاپن و اندونزی نیز تولید می‌شدند.

با توجه به سیاست‌های جدید نیشان، مشخص است که ماموریت جوک جدید، بازار اروپا بوده و دیگر بازارها همچون خاور میانه، ایالات متحده آمریکا و ... روی دیگر کراس‌اور کوچک این برند ژاپنی، یعنی کیکر حساب باز کرده‌اند.

در سال ۲۰۱۸ واردات

خودرو به کشور متوقف شد و از آن سال به بعد هیچ‌گونه خودرو جدیدی به بازار ایران عرضه نشد. سه سال زمان کافی است تا بازار خودرویی یک کشور از

بازار جهانی عقب بماند و طبق یک قانون نانوشته، معمولاً خودروها هر سه تا چهار سال یک‌بار به‌روز می‌شوند. حال ممکن است این آپدیت یک تغییر نسل اساسی باشد یا یک فیس لیفت برای بهبود بخش‌های مختلف خودرو. با توجه به این موضوع می‌توان گفت که محصولات موجود در بازار خودرو ایران با معیارهای جهانی اکنون قدیمی به حساب می‌آیند و به عبارت دیگر تقریباً هیچ خودرو جدیدی که نمونه آن در بازار جهانی موجود باشد، در بازار داخلی وجود ندارد. به همین بهانه تصمیم گرفته‌ایم خودروهای وارداتی موجود در بازار کشورمان را با نسخه جدیدتر آن‌ها در بازار جهانی مقایسه کنیم و ببینیم در طول این سه سال چه تغییراتی رخ داده است. یکی از محبوب‌ترین و عجیب‌ترین خودروهایی که در چند سال اخیر در کشورمان عرضه شد، نیشان جوک است و نسل اول این کراس‌اور کوچک که با طراحی عجیب و غریبش از آن به عنوان یکی از زشت‌ترین خودروهای بازار جهانی یاد می‌شد، در بازار ایران نیز همچون بازار جهانی با استقبال قابل توجهی همراه بود. اکنون که نسل جدید این خودرو محبوب ژاپنی با تغییر و تحولات بسیار و ظاهری جذاب وارد بازار جهانی شده، فرصت مناسبی است تا آن را با نمونه موجود در کشورمان مقایسه کنیم.



امیر شیرعلیوند

a.shiraliyand@autoworld.ir

معرفی نیشان جوک

ماجرای نیشان جوک به نمایشگاه خودرو ژنو سال ۲۰۰۹ بازمی‌گردد. در آن نمایشگاه نیشان از یک کانسپت با ظاهری عجیب و غریب رونمایی کرد و این کراس‌اور کانسپت که فرسنگ‌ها با خودروهای تولید انبوه نیشان فاصله داشت، با نام Qazana به عموم معرفی شد. یک سال بعد در کمال تعجب نیشان یک کراس‌اور جدید با نام جوک را بر اساس همان کانسپت سال قبل یعنی گازانا ارائه خط تولید کرد تا به تولید انبوه برسد.

جوک طراحی عجیب و غریبی داشت و در همان سال نخست معرفی، لقب‌های زیادی از قبیل شتر گاو پلنگ، قورباغه، جوجه اردک زشت و ... به آن نسبت داده شد. با وجود طراحی زشت، جوک فروش قابل توجهی داشت و توانست آمار فروش قابل توجهی را ثبت کند.

در سال ۲۰۱۴ وقتی نیشان فیس لیفت این کراس‌اور کوچک را معرفی کرد، همه انتظار داشتند یک تجدید نظر اساسی در فرم طراحی آن صورت گیرد؛ اما فیس لیفت جوک با کمترین تغییرات ظاهری روانه بازارهای جهانی شد. نیشان پروژه‌های جذاب زیادی روی این مدل اجرا کرد. یکی از پروژه‌های جذاب جوک، نسخه لوکس آن بود و نیشان یک نسخه لوکس از این کراس‌اور را تحت برند اینفینیتی و با نام ESQ تولید کرد که حدود ۲۰۰ اسب‌بخار قدرت داشت و به صورت انحصاری در بازار چین عرضه می‌شد. البته این پایان کار جوک نبود و نیشان یک نسخه اسپرت از آن را نیز با نام جوک نیسمو به مرحله تولید رساند که بیش از ۲۰۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کرد. اما خاص‌ترین و عجیب‌ترین پروژه‌ای که روی جوک اجرا شد، نسخه جوک R نام دارد. جوک R مجهز به موتور شش سیلندر ۲،۸ لیتری نیشان GT-R بود که حدود ۵۵۰ اسب‌بخار نیرو تولید می‌کرد. قرار بود بیش از ۲۰ دستگاه از نسخه جوک R تولید شود؛ اما در نهایت تنها پنج دستگاه از آن تولید شد که گفته می‌شود برچسب قیمت بیش از ۷۰۰ هزار دلاری را نیز در خرید و فروش به خود دیده است. جالب است بدانید قدرت تولیدی مدل‌های معمولی جوک در بازار در بازه ۹۰

جوک طراحی عجیب و غریبی داشت و در همان سال نخست معرفی، لقب‌های زیادی از قبیل شتر گاو پلنگ، قورباغه، جوجه اردک زشت و ... به آن نسبت داده شد. با وجود طراحی زشت، جوک فروش قابل توجهی داشت و توانست آمار فروش قابل توجهی را ثبت کند



فوتون تولند روی خط فروش



«گروه صنعتی ایران خودرو در دور جدید فروش محصولات خود ویژه تیر ماه، فروش نقدی، نقدی مر حله‌ای و اقساط دونسرخه بنزینی و دیزلی پیکاپ فوتون تولند را از روز ششم تیر ماه ۱۴۰۰ آغاز کرده است و متقاضیان می‌توانند با قیمت قطعی نسبت به ثبت نام این خودرو در شرایط متنوع اقدام کنند. در این طرح فروش، برای نسخه

بنزینی پیکاپ فوتون تولند قیمت مصوب ۸۰۷ میلیون تومانی در نظر گرفته شده و نسخه دیزلی هم با قیست ۸۵۸ میلیون تومانی به مشتریان واگذار می‌شود. موعد تحویل هر دو خودرو هم بسته به انتخاب شرایط فروش، بین تیر ماه تا مهر ماه ۱۴۰۰ متغیر خواهد بود.

در سه ماه نخست سال جاری نسبت به سال گذشته رقم خورد:

رشد ۵۵ درصدی تولید محصولات بهمن دیزل

عمده‌رشد تولید بهمن دیزل

در کامیونت شیلر صورت گرفته که از تولید

۹۲ دستگاه در سال گذشته به ۲۳۶ دستگاه رسیده است

دیدار و رایزنی با مدیران ارشد این گروه خودرو سازی از خط تولید خودروهای این گروه بازدید کردند. سفیر جمهوری ارمنستان در حاشیه این بازدید، ضمن تاکید بر قابلیت‌های جمهوری اسلامی در حوزه خودرو سازی گفت: «گروه بهمن یک گروه منسجم و با توانمندی‌های زیاد در خودرو سازی محسوب می‌شود». چگونگی نحوه تعامل دولت ارمنستان با گروه بهمن از جمله موضوعاتی بود که در دیدار آتاشس تومانیان و بیوک علیمرادلو، مدیر عامل گروه بهمن مورد رایزنی و گفت‌وگو قرار گرفت. آن‌چه در روابط ایران و ارمنستان اهمیت دارد، این است که روابط دو کشور همواره دوستانه بوده و مقامات تهران-ایروان بر استفاده از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های دو طرف برای توسعه مناسب‌ات در مسیر تعاملات تاکید دارند. ارمنستان با حدود ۳۰ هزار کیلومتر مربع مساحت و بیش از ۳ میلیون نفر جمعیت در منطقه قفقاز با ترکیه، گرجستان، جمهوری آذربایجان و ایران هم‌مرز است. منطقه قفقاز جنوبی به دلیل هم‌مرز بودن با ایران از اهمیت ویژه‌ای در مراودات اقتصادی برخوردار است و می‌تواند پلی میان ایران و کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا باشد. در این میان، گسترش روابط اقتصادی ایران و ارمنستان و افزایش سطح تجاری ۳۲۰ میلیون دلاری فعلی اولویت اصلی خواهد بود که در صورت توافقات طرفین در حوزه خودرو سازی می‌تواند سهم تجاری بیشتری از مناسبات اقتصادی تهران-ارمنستان برای کشور به‌ارمغان آورد.

مذاکرات سازنده سفیر ارمنستان با مدیران گروه بهمن

آرتاشس تومانیان، سفیر جمهوری ارمنستان در ایران، در حاشیه بازدید از گروه بهمن، در ارزیابی از توانمندی جمهوری اسلامی ایران در حوزه خودرو سازی گفت: «بالاین که در این مورد نظر تخصصی نمی‌توانم بدهم، اما صنعت خودرو یکی از صنایع مهم در ایران به‌شمار می‌رود». وی افزود: «گروه بهمن یک گروه منسجم و با قابلیت‌ و توانمندی‌های زیاد در خودرو سازی به‌شمار می‌رود و خودروهای تولید شده در این گروه توانسته‌اند با استانداردهای روز جهانی برابری کنند». سفیر جمهوری ارمنستان در تهران با تاکید بر این که خودروهای تولیدی گروه بهمن از نظر کیفیت و قیمت معیارهای خوبی دارد، تصریح کرد: «با مدیران ارشد گروه بهمن پیرامون نحوه همکاری و تعامل دوجانبه مذاکرات خوبی داشتیم، اما نیاز است تمامی این شرایط جداگانه مورد بررسی قرار گیرد تا بهتر بتوانیم زمینه همکاری دو طرف را بهبود ببویاریم.»

مینی‌بوس پگاسوس نیز در حال حاضر ۴۱ درصد است که بر اساس هدف گذاری‌های این میزان در سال جاری به ۵۰ درصد خواهد رسید». مدیر عامل بهمن دیزل همچنین به افزایش ۵۰ درصدی کاربری سازی اشاره و اظهار کرد: «در سال گذشته ۲۳ دستگاه خودرو آتش‌نشانی تولید کردیم و به سازمان آتش‌نشانی کشور تحویل دادیم و تنها شرکت دارای استاندارد یا گرید A در حوزه تولید این خودروها هستیم.» وی با اشاره به این که در سال جاری علاوه بر افزایش تولید در بهمن دیزل، شاهد افزایش سرمایه هم خواهیم بود، گفت: «برنامه داریم تا خودروهای بهمن دیزل از تقای ستاره کیفی داشته باشند و خودروهای چهار ستاره، پنج ستاره شوند. امسال ۲ خودرو جدید داریم که یکی کامیون است و در نیمه دوم سال جاری تولید می‌شود. در بخش کشنده نیز وارد می‌شویم و تولید این خودرو نیز در شش ماهه دوم انجام می‌شود.» رشد تولید محصولات بهمن دیزل در حالی عنوان می‌شود که وزارت صنعت، معدن و تجارت در گزارش جدید خود از رشد ۳۲ محصول از ۳۹ محصول منتخب صنعتی و معدنی در دو ماهه نخست امسال خبر داد. بررسی آمارهای رسمی منتشره وزارت صنعت، معدن و تجارت حاکی از آن است که در دو ماهه امسال ۲۱۵ دستگاه اتوبوس، مینی‌بوس و ون و همچنین ۹۵۶ دستگاه کامیون، کامیونت و کشنده تولید شد که به ترتیب حاکی از افت ۳۰۲، در صدی و رشد ۴۵۵ در صدی در هم‌سنجی با پار سال است.

چشم‌انداز حضور در بازارهای منطقه

چند روز پیش، سفیر جمهوری ارمنستان در ایران و هیات همراه با حضور در شرکت بهمن، ضمن

۳۲ درصد ناوگان باری معادل ۱۱۴ هزار دستگاه کامیون فرسوده است؛ ۳۰ درصد اتوبوس‌ها معادل ۴ هزار و ۲۰۰ دستگاه، ۶۸ درصد مینی‌بوس‌ها و ۶۶ درصد سواری‌های کشور فرسوده هستند که در مجموع معادل ۱۹ هزار دستگاه است

بر اساس آمار ارائه شده توسط بهمن دیزل، تولید محصولات این شرکت در سه ماه نخست سال جاری نسبت به سال گذشته شاهد رشد ۵۵ درصدی بوده است.

عمده‌رشد تولید بهمن دیزل در سه ماه نخست سال ۱۴۰۰ در کامیونت شیلر صورت گرفته که از تولید ۹۲ دستگاه در سال گذشته به ۲۳۶ دستگاه رسیده است. در کنار رشد کامیونت شیلر، مینی‌بوس پگاسوس دیگر محصول بهمن دیزل نیز شاهد رشد تولید ۶۶ درصدی بوده است. کامیونت ۶ تن **NPR75K** همچنین با تولید ۶۰ دستگاه در سه ماه نخست سال جاری نسبت به سال گذشته بارشد ۲۵ درصد هم‌راه بوده است.

افزایش ۲۸۲ درصدی تولید در حوزه محصولات کاربری در حوزه محصولات کاربری بهمن دیزل نیز با توجه به آمار ارائه شده، تولید در مقایسه با سال گذشته ۲۸۲ درصد افزایش یافته است. در بخش کاربری سازی بیشتر سهم افزایش تولید به‌یخچالی و یزوله بار شد ۶۱ درصدی اختصاص یافته است. سایر کاربری‌های بهمن دیزل در ۱۰ نوع متفاوت نیز از ۳۰ دستگاه در سال گذشته به ۶۳ دستگاه در سه ماه نخست سال جاری افزایش داشته است. گزارش رشد تولید محصولات بهمن دیزل در حالی منتشر می‌شود که محمد محمدی، مدیر عامل شرکت بهمن دیزل اردیبهشت‌ماه امسال در نشست خبری از توسعه محصولات و تولید کامیون و کشنده در سال جاری خبر داد و گفت: «دستیابی به داخلی سازی ۶۰ درصدی در شیلر، ارتقای سطح کیفی محصولات، افزایش ۱۰۰ درصدی تولید و صادرات از اهداف امسال بهمن دیزل است.»

افزایش میزان داخلی سازی شیلر ۸ تن به ۴۰ درصد محمدی از افزایش میزان داخلی سازی شیلر ۸ تن به ۴۰ درصد خبر داد و افزود: «میزان داخلی سازی

بازدید مشاور رئیس جمهور از کارخانه آمیکو در منطقه آزاد ارس

حمیدرضا مومنی، مشاور رئیس جمهور و دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در رأس هیاتی متشکل از مدیران عامل مناطق آزاد کشور و برخی معاونین و مدیران این مناطق در جریان سفر به منطقه آزاد ارس از شرکت ارس خودرو دیزل (آمیکو) بازدید کرد.

گروه صنعتی آمیکو از شرکت‌های بزرگ منطقه آزاد ارس است که در مدت بیش از ۲۰ سال از احداث اولین واحد صنعتی اقدام به توسعه و تأسیس شرکت‌های متعدد کرده و انواع موتورسیکلت، آبگر ممکن خورشیدی، انواع کولرهای گازی، کلاه ایمنی موتورسیکلت، انواع باتری و پانل‌های سقفی و دیواری سان‌دویچ پانل، انواع رنگ‌های پودری الکترواستاتیک، دستگاه‌های رنگ‌پاش

الکترواستاتیک و خودروهای دیزلی سبک و سنگین و بنزینی دوگانه‌سوز را تولید کرده است و با تولید و داخلی سازی انواع خودروهای سبک و سنگین امکان اشتغال بسیاری از افراد را در منطقه مرزی ارس فراهم آورده است. گفتنی است؛ حمیدرضا مومنی، مشاور رئیس جمهور و دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به همراه مدیران عامل سازمان‌های مناطق آزاد کشور، در راستای برگزاری نشست هم‌اندیشی مدیران عامل سازمان‌های مناطق آزاد کشور، نشست شورای تخصصی لجستیک و بازدید از پروژه‌های سرمایه گذاری، زیرساختی، اقتصادی و گردشگری ارس به این منطقه آزاد سفر کردند.





خودروهای اتوماتیک ارزان قیمت همچون کونیک و ۲۰۷ اتومات، ۲۰۷ اس‌دی اتومات، ام‌سی‌ام ۳۱۵ اتومات، دنایاس اتومات، دانگ‌فنگ‌اچ ۳۰ اتومات و... است.

اگرچه بازار خودرو در روزهای اخیر در رکود نسبی به‌سر می‌برد، اما در برخی سگمنت‌ها شاهد افزایش حجم تقاضا هستیم و یکی از این سگمنت‌ها که روزبه‌روز به تعداد مشتریان آن افزوده می‌شود،



رشد تقاضا برای خودروهای اتوماتیک ارزان

ادغام؛ سیاست ناموفق در صنعت خودرو

به‌عنوان تولیدکننده خودروهای با کیفیت و سطح بالا فاصله بگیرد. هرچند دو نوبت تحریم‌های صنعت خودرو نیز در حد فاصل سال‌های ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۳ و ۱۳۹۶ تا اکنون در بروز چنین وضعیتی بی‌تاثیر نبوده است. به هر حال قدیمی‌ترین خودروساز خاورمیانه که زمانی کادیلاک، بیوک، شورولت، نیسان پاترول، رونیز، ماکسیما، تینا و رنو مکان تولید می‌کرد، امروز و پس از ادغام به تولید خودروهای دیگری می‌پردازد که با گذشته تفاوت دارند.

در حالی است که این شرکت حال و روز دوران قبل از ادغام را ندارد زیرا تا قبل از ادغام پارس خودرو نمادی از تولید خودروهای کیفی، سطح بالا و لوکس بود و قبل از ادغام با سایپا مدل‌هایی همانند ماکسیما، رونیز، تینا و مگان را تولید می‌کرد. اما بعد از ادغام با هدف استفاده از ظرفیت خالی خطوط تولید این شرکت، تولید پراید هاچ‌بک در این شرکت آغاز شد و ادامه این سیاست سبب شده است تولید خودروهای ارزان قیمت سایپا در پارس خودرو ادامه یابد و کم‌کم این شرکت از هویت اصلی خود

طی دو دهه اخیر افراد و مدیران زیادی در دولت و وزارت صمت و حتی مجلس تلاش کردند سیاست ادغام دو خودروساز بزرگ کشور را پیش ببرند و حتی در سال‌هایی به‌اجرای شدن این موضوع نیز بسیار نزدیک شدند؛ اما این ادغام صورت نگرفت زیرا برخی کارشناسان معتقد بودند در صورت اجرایی شدن آن، یکی از دو خودروساز بزرگ کشور نیز سرنوشتی همچون سومین خودروساز بزرگ کشور یعنی پارس خودرو پیدا می‌کند. چند روز پیش شصت‌وپنجمین سالگرد تأسیس شرکت پارس خودرو بود و این

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتون)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۴۵۰ میلیون تومان													
جک جی ۴	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۴۶	CVT	۰	۰	۰	فرمان برقی	موتور ضعیف	۳۶۰	هیوندای آواته
۲۰۷ اتوماتیک	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۷.۹	۰	آپشن‌های زیاد	لوازم بدنه گران	۳۵۵-۳۹۵	میتسوبی‌میراژ
۲۰۷ اتوماتیک صندوق عقب	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۸	۸.۱	۰	آپشن‌های زیاد	لوازم بدنه گران	۳۵۵	تندر ۹۰ اتوماتیک
دنایاس توربو	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۵۰	۲۱۵	۵ دستی	۱۰	۸	۱۲۶۰	موتور قدرتمند	استهلاک موتور	۳۷۵	مزدا ۳
تندر پلاس اتوماتیک	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۶.۹	۱۱۰۰	کیفیت ساخت	ظاهر قدیمی	۴۲۰	جک J5 ۱۸ اتوماتیک
رنو ساندرو	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۰	۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۴۱۵	کیا پیکنتو
برلیناس H320/330	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۳۸	۴ اتوماتیک	۱۴.۵	۷.۳	۱۲۸۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۳۶۸	کیا پیکنتو
رنو ساندرو استپ‌وی	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۷	۰	۰	کیفیت ساخت	اختلاف قیمت بدلیل	۴۴۰	هیوندای آی ۲۰
جک J5 ۱.۸	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۱	۱۶۵	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۸	۱۳۵۵	ظاهر جذاب	خرابی متعدد	موجود نیست	هیوندای آواته
ام‌وی ام ۵۵۰	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۳	۸.۵	۱۲۹۰	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	موجود نیست	هیوندای آواته
لیفان X60	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	۵ دستی	۱۲	۸.۳	۱۳۳۰	ظاهر جذاب	کیفیت ساخت پایین	موجود نیست	X33 اتوماتیک
ام‌وی ام X33 اس	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۴.۵	۸.۵	۱۴۱۲	موتور قدرتمند	ظاهر	۴۵۸-۴۸۵	جک S5
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰ توربو	۱۷۵	۲۳۵	۶ دستی	۱۰.۵	۷.۷	۱۵۰۵	موتور قدرتمند	بدون ایراد	موجود نیست	رنو داستر
سراتو ۱۶۰۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۴	۱۵۷	۵ دستی	۱۱.۵	۶.۶	۱۲۳۰	کیفیت ساخت	آپشن‌های کم	موجود نیست	مزدا ۳ نسل ۱
کیا پیکنتو ۲۰۱۶	جلو	هاچ‌بک	۱۲۰۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳.۴	۵.۳	۸۵۵	کیفیت ساخت	قیمت بالا	موجود نیست	هیوندای آی ۲۰
هیوندای آی ۱۰	جلو	هاچ‌بک	۱۲۵۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳.۲	۵	۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	کیا پیکنتو
چانگان CS35	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۲	۱۶۰	۴ اتوماتیک	۱۴.۵	۷.۶	۱۲۹۰	ظاهر جذاب	کولر ضعیف	۴۳۰	جک S5
بسترن بی ۳۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	۶ اتوماتیک	۰	۷	۱۲۷۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۴۰۰	مزدا ۳ نسل ۱
چری آریزو ۵ توربو	جلو	سدان	۱۵۰۰ توربو	۱۴۷	۲۱۰	CVT	۱۰	۷	۱۲۸۷	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۴۰۰	کیا سراتو ۲۰۱۲
تا ۷۰۰ میلیون تومان													
میتسوبی‌یشی میراژ ۲۰۱۸	جلو	هاچ‌بک	۱۲۰۰	۷۹	۱۰۰	CVT	۱۳.۸	۴.۹	۹۲۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	۵۸۰	هیوندای آی ۲۰
گريت وال هاوال H2	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۴۰	۰	۶ اتوماتیک	۰	۰	۰	کیفیت ساخت	کمبود لوازم بدکی	۵۵۵	اسپورتیج ۲۰۱۰
رنو داستر / exclusive	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰.۲	۸	۱۱۶۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	موجود نیست	توسان ۲۰۱۰
کیا ریو	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۴۰۰	۱۰۷	۱۳۷	۴ اتوماتیک	۱۳.۴	۶.۳	۱۱۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	موجود نیست	هیوندای لانترا
رنو کپچر	جلو	CUV	۱۲۰۰ توربو	۱۲۰	۱۹۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۹	۵.۴	۱۱۸۰	ظاهر جذاب	کمبود لوازم بدکی	موجود نیست	کیا سراتو ۲۰۱۴
کیا سراتو کوپ	جلو	کوپه	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶ اتوماتیک	۱۰.۳	۷.۸	۱۳۵۵	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	موجود نیست	جنسیس کوپه ۲۰۱۱
هیوندای اکسنت	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۸	۱۵۶	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۷.۵	۱۱۴۰	کیفیت ساخت	سواری ضعیف	۶۷۵	هیوندای لانترا
تویوتا کروا XLI	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۳	۱۸۶	۴ اتوماتیک	۱۰.۴	۸	۱۲۲۰	کیفیت ساخت	اِشن‌های ایمنی کم	موجود نیست	کمری ۲۰۱۱
تویوتا یاریس	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷.۲	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۵
تویوتا یاریس	جلو	هاچ‌بک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷.۲	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۴
رنو داستر 4WD 2018	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰.۷	۷.۸	۱۲۹۴	توانایی آفرود	بدون ایراد	موجود نیست	توسان ۲۰۱۲
چری تیگو ۵	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۰	۰	۱۵۴۰	آپشن‌های زیاد	بدون ایراد	۶۴۰	توسان ۲۰۱۰
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰ توربو	۱۷۵	۲۶۵	۶ اتوماتیک	۰	۸	۱۵۴۵	موتور قدرتمند	بدون ایراد	۶۷۰	رنو داستر
هایما S7 توربو	جلو	CUV	۱۸۰۰ توربو	۱۷۰	۰	۶ اتوماتیک	۰	۰	۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۶۷۰	رنو داستر
هایما اس ۵ اس	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۶۱	۲۲۳	CVT	۰	۸	۱۴۳۵	آپشن‌های زیاد	قیمت بالا	۵۵۰	سوزوکی ویتارا
جک اس ۳	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	CVT	۰	۰	۱۲۵۰	فضای جادار	موتور ضعیف	۴۸۰	جک اس ۵

LEICHTLAUF

API SL

10W-40

بیشتر بدانید

LIQUI MOLY

www.liqui-moly.ir

iranliquimoly



بهمه‌شکاف میلادی چیزی می‌بماند بر اثر آنکه نسخه روزشمار از جلد جدید منتشر شود و در آن آمودوب که جلد جدید در روزشمار نیز روزشمار جلد قبلی به بازار عرضه شده‌است. از طرفی مدیر تحقیق و توسعه جلدی در اروپا در مصاحبه‌ای اختصاصی با این مجله این گفته را تکرار کرد: «جلد جدید در نسخه‌های روزشمار از بازارهای خارج مانند اروپا و خاورمیانه عرضه خواهد شد و در این زمینه از تخصص‌های کمپانی وولو برای هماهنگی این سیستم در خوران با پیش‌رانه‌ای که گرفته شده تا منو ۱،۵ لیتری باقی‌ماند و با اندام‌های رایج در آن‌ها تصکیب شود».

[illegible]

توسعه پیشراانه جیلی توسط مهندسان ولو

مدیرعامل «راشا خودرو»: «بزرگ‌ترین نمایندگی فروش و خدمات خودرویی کشور اعلام کرد:

عرضه اقساطی خودروهای «چری» و «ام‌وی‌ام» توسط «راشا خودرو»

سازمان گودرزی: در حال حاضر هفت نمایندگی فروش و خدمات پس از فروش به همراه یک مرکز اسقاط و یک مرکز معاینه فنی به صورت متمرکز در مجتمعی به وسعت ۷۰ هزار متر مربع تحت برند واحد «راشاخودرو» در انتهای بزرگراه حکیم در تهران فعالیت می کند. مابه عنوان نماینده شرکت مدیران خودرو محصولات این شرکت را به صورت اقساطی نیز عرضه می کنیم



بخش نخست نمایندگی مدیران خو

نمایندگی مدیران خودرو



مشتریان می‌توانند در طول انجام خدمات اداری وفنی در سالن انتظار استراحت کنند و پذیرایی شوند



داخل سالن خدمات محصولات مدیران خودرو



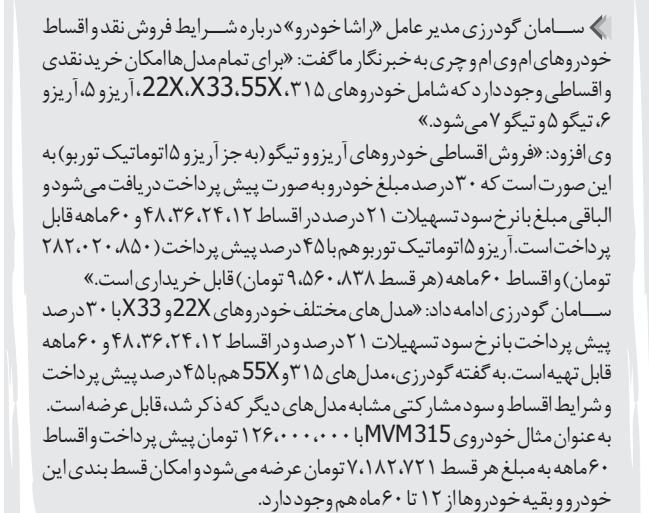
تصویر فوق و رودی انبار رزرو قطعات محصولات مدیران خودرو را در شرکت
راشا خودرو نشان می‌دهد



خودروها قبل از تحویل به مشتریان در کارواش شرکت را با خودرو شسته می‌شوند



■ جایگاه خودروهای سرویس و امدادی که توسط راشا خودرو برای محصولات «ام‌وی‌ام» و «جری» تجهیز شده‌اند



مدیرعامل راشا خودرو درباره خدمات پس از فروش خودروهای چری و ام‌وی‌ام گفت: «سبجان تمامی محصولات مدیران خودرو می‌توانند برای دریافت سرویس‌های گارانتی و وارتانی به راشا خودرو مراجعه کنند. روند اجرای کار در راشا خودرو به این صورت است که روزانه از ابتدای ساعت اداری پذیرای مشتریان هستیم. خدمات سرویس سریع خودروها نیز در این مرکز انجام و کارواش رایگان هم برای خودرو و اتجام می‌شود.»

در مورد خدمات سریع گفت: «مستری می‌تواند در سال انتظار و پذیرایی بنشیند و از شیشه‌های مشرف به سالن خودروی رابیند. وقتی کار ماشین تمام شد مستری، فاکتورهای لازم را دریافت می‌کند و ماشین را تحویل می‌گیرد.»

مدیرعامل راسخا خودرو در مورد خدمات دوره‌ای نیز گفت: «این خدمات با توجه به شرایط شریط خودرو که نیاز به چه سرویسی دارد، زمان‌بری خاص خودش را دارد.» کودری افزود: «هدف ما جلب رضایت مشتری است و فرقی ندارد مشتری خودروی چری و ام‌وی‌ام یا خود را از ما خریده و باز سالیار نمایندگی‌ها؛ و چنانچه مشتری برای گارانتی یا وارانته‌ای به ما مراجعه کند، سعی در جلب رضایت او داریم؛ آن هم با ارائه خدمات خوب متناسب و با کیفیت؛ زیرا باید به مشتری احترام گذاشت و آری با کیفیت و کمترین هزینه برایش انجام داد.»

مدیرعامل راسا خود را ادامه داد: «لیته برای خود روهایی که از نمایندگی ما خریداری شده باشند، امتیاز ویژه‌ای در نظر می‌گیریم.» وی افزود: «قطعات و لوازم یکدی می‌مورد نیاز خود روهایی مشتریان این مرکز در کوتاه‌ترین زمان ممکن تامین و نصب می‌شوند.»

مدیرعامل راسا خود را در انتها تاکید کرد: «علاقه مندان می‌توانند با شماره تلفن های ۰۳-۴۴۹۶۸۰۰ با همکاران ما تماس بگیرند و از شرایط دقیق خرید نقدی و اقساطی مطلع شوند.»

مطلع شوند.»



■ سالن خدمات پس از فروش محصولات مدیران خودرو بخشی از فضای هفت هکتاری را شاخودرو را تشکیل می‌دهد



■ **ارائه خدمات پس از فروش به دارندگان محصولات مدیران خودرو توسط راشاخودرو**



خودرویی بزرگی با عنوان راشا خودرو وجود دارد که در آن خدمات تربت با برندهای معتبر خودرویی (فروش و خدمات پس از فروش) از جمله: بهمن موتور، مدیران خودرو، ایران خودرو، سایپا، کاو خودرو، پارس خودرو و بایک، ارائه می‌شود. علاوه بر این‌ها این مجتمع خودرویی نیز بزرگ، مراکز معاینه فنی، اسقاط و کاراوش هم می‌باشد. تمام این تأسیسات در محوطه‌ای به وسعت ۷۰ هزار متر مربع با مجهزترین و بروزترین تجهیزات کارآوری شده‌است. در این شماره درباره بخش فروش و خدمات پس از فروش محصولات مدیران خودرو که راشا خودرو نمایندگی آن را دارد با سامان گودزی، مدیر عامل این شرکت گفت‌وگو کردیم:



نمایی از ورودی «راشاخودرو» که شوروم‌های هریک از نمایندگی‌های این شرکت را کنار هم و به صورت متمرکز نشان می‌دهد



خودروهای «ام‌وی‌ام» و «چری» در شوروم راشا خودرو جهت انتخاب مشتریان



شرایط عرضه نقد و اقساط محصولات مدیران خود رو توسط کارکنان
را شاخ خود رو به مشتریان اعلام می‌شود



■ مشتری در راسخودرو می‌تواند حداقل با ۳۰ درصد ارزش هر یک از محصولات مدیران خودرو نسبت به خرید اقساطی اقدام کند

مشکلات کارخانه لاستیک
پارس ساوه برطرف شد

«استاندار مرکزی گفت: «با پیگیری‌ها و برگزاری جلسه کمیسیون کارگری، مشکلات اخیر کارخانه لاستیک پارس ساوه که موجب اعتراض کارگران و وقفه در روند تولید شد، برطرف‌واز روز شنبه فعالیت عادی این مجموعه‌ا سرگرفته می‌شود.» علی‌آقازاده در این خصوص به این‌نا گفت: «برای رفع مشکلاتی که اخیرا میان کارگران و کارفرمای شرکت لاستیک پارس ساوه پیش آمده، لازم است هر دو طرف با تعامل سازنده رفتار کنند.»

وی افزود: «باتوجه به اهمیت رفع مشکلات کارخانه لاستیک پارس، روز گذشته در سفر به ساوه نشست کمیسیون کارگری‌را در فرمانداری برگزار کردیم و مقرر شد کارفرما اهتمام بیشتری نسبت به رفع مسائل پیش آمده داشته باشد و کارگران هم باسعه‌صدر رفتار کنند.»
وی اظهار کرد: «با اینکه برخی کارگران این شرکت به نادرست اسیر اخبار اشتباه شدند اما آنها افرادی متعهد و دلسوز هستند.»

ورود مجلس برای حل مشکلات صنعت تایر

لاستیک‌های دارای مازاد تولید از فروش در سامانه معاف شدند

گزارش
Report

علیرضا کافی

a.kafi@autoworld.ir

«باورود قاطع هیات‌رئیس‌ه مجلس شورای اسلامی از این پس فروش تایرهایی که مازاد بر نیاز بازار تولید می‌شوند، از سوی عوامل فروش نیازی به ثبت در سامانه ندارد. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» در جلسه مشترکی که به درخواست علی‌نیکزاد، نایب‌رئیس مجلس برگزار شده بود، مقرر شد تولیدکنندگان موظف به ثبت آمار تولید خود در سامانه جامع تجارت باشند اما لاستیک‌های مازاد بر نیاز تولیدشده، صرفا با ثبت آمار به فروش برسند و نیازی به ثبت تمام مراحل فروش بین عمده‌فروش، خرده‌فروش و مصرف‌کننده نهایی در سامانه نباشد.

دکتر محمدرضا تقی‌گنجی، رئیس هیات‌مدیره زنجیره ارزش صنعت لاستیک کشور با اعلام این خبر به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «براساس این جلسه که نمایندگان وزارت صنعت، معدن و تجارت، رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، نایب‌رئیس مجلس و دو نماینده از شرکت‌های تایر سازی هم حضور داشتند، مقرر شد

تولیدات مازاد تایر سازان داخلی از فروش سامانه‌ای معاف شوند. این تصمیم شامل تمام سسایزها و انواع تایر از بایاس و رادیال سواری و باری -اتوبوسی می‌شود و شرط آن مازاد بودن تولید است. در همین راستا ابتدا تایرهای بایاس ۱۲-۲۴ از فروش سامانه‌ای در تمامی رده‌های عمده‌فروشی و خرده‌فروشی معاف شدند و پس از آن نیز هر نوع و سایز تایری که مازاد بر نیاز کشور تولید شود، شامل این تصمیم خواهد شد.»

وی با تأکید بر اینکه فروش تایرهای تولیدشده کمتر از نیاز بازار همچنان باید طی فرایند فروش قبلی به بازار عرضه‌شوند، گفت: «تایرهایی که در بازار کمبود دارند طبق روال گذشته از طریق ثبت در سامانه جامع تجارت عرضه می‌شوند و تا حلقه آخر باید به این شیوه فروخته شوند. وظیفه مشخص کردن این تایرها نیز بر عهده معاونت بازرگانی داخلی وزارت صمت است.»

گنجی از تصمیم‌گیری برای آزاد شدن صادرات تایرهای ایرانی و ورود دوباره به بازارهای

بازر (ایران)	گل تایر	مدل	عرض تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	IMPALA	P670	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲
	BRILLIANT	P660	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲
	BRILLIANT	P660	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۹,۸۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	ALERIA	P601	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا - ریو - پیکان
	ALERIA	P601	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	BRILLIANT	P660	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا - ریو - پیکان
	ELPIDA	P640	۱۸۵	۶۰	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۹,۰۰۰,۰۰۰	انواع پژو
	ELPIDA	P640	۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ‌وی
	PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۰	۱۵	۶۶۰	۲۱۰	۹,۰۰۰,۰۰۰	سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ‌وی
	PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پژو
	PREMIUM GRIP	P6244G	۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ کراس - H30 کراس
	PREMIUM GRIP	P6244G	۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	PREMIUM GRIP	P6244G	۲۰۵	۶۰	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ‌وی
	PREMIUM GRIP	P6244G	۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵ - ام‌وی ام X22
	SPORTECH	S630	۲۱۵	۶۵	۱۶	۷۵۰	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X33 - لیفان ایکس 60 - اسپورتیج - توسان (۲۰۱۰)
	SPORTECH	S630	۲۲۵	۷۰	۱۶	۸۷۵	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	کاپرا
	OPTI RIDERUNNER	S677	۲۲۵	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵ - سوزوکی - بی‌وی‌دی اس ۶
	RIDERUNNER	S6373	۲۳۵	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۱۶,۲۰۰,۰۰۰	هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500
	PREMIUM GRIP	P624	۲۲۵	۵۵	۱۶	۶۹۰	۲۴۰	۱۵,۸۰۰,۰۰۰	AZERA 2001-2006
	PREMIUM GRIP	P624	۲۳۵	۵۵	۱۷	۷۷۵	۲۴۰	۱۷,۲۰۰,۰۰۰	MAXIMA-SONATA-GELY EMGRAND
	RIDE RUNNER	S673	۲۳۵	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	به زودی	SANTAFE 2013-2020 - RAV4-SORENTO SX



گویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	عرض تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12.16.26		۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲
	KB2000		۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا
	KB14.36		۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	پیکان - ریو - تیبا
	KB88		۱۸۵	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB22.27		۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا
	KB23.27		۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	سمند - زانتیا - سورن
	KB31		۱۹۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۸,۳۰۰,۰۰۰	برلیانس
	KB77		۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	پژو 207i
	KB77		۲۰۵	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	تندر ۹۰ - دنا - ساندرو
	KB44		۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۱۰	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	H30 کراس
	KB55		۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - تیوتا پاریس - جک جی ۵
	KB66		۲۱۵	۶۰	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X33 - لیفان X60
	KB200		۲۱۵	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	چانگان
	KB700		۲۳۵	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500
	KB700		۲۲۵	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6
	KB700		۲۳۵	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای - IX55 پرادو
	KB500		۲۲۵	۵۵	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	جک اس ۵ - سانگ یانگ نیو کوراندو
	KB700		۲۲۵	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	رنو کولیوس (2016-2020) - بام‌وی ایکس ۳ (۲۰۱۷-۲۰۲۰) - تیگو ۷
	KB700		۲۳۵	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	لکسوس آر ایکس - سانتافه (۲۰۲۰-۲۰۱۳) - تیوتا راو۴ - سورنتو SX

جهت نمایش آدرس و اطلاعات مراکز اهدای خون روی استان
محل سکونت خود در سایت www.ibto.ir کلیک نمایید



کشف لنت ترمز های فاقد مجوز گمرکی در بندر چابهار

«فرمانده یگان حفاظت اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان از کشف ۲۰۸ عدد لنت ترمز خودروهای سنگین در بندر شهید کلاتری چابهار خبر داد. محافظ سوم حمیدرضا بنی صدر، فرمانده یگان حفاظت اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در گفت و گو با خبرنگار گروه استان های باشگاه خبرنگاران جوان از زاهدان گفت: «ماموران یگان حفاظت این اداره کل در راستای مبارزه با قاچاق کالا و ارز، در بازرسی از

تربلی حامل بار باهویشاری موفق به کشف مقادیری کالای فاقد هر گونه مجوز گمرکی و دستگیری یک متخلف شدند.» او ادامه داد: «در این بازرسی ۱۰۴ جفت انواع لنت ترمز خودروهای سنگین که بهطور ماهرانه در کابین راننده جاسازی شده بود، کشف شد.» بنی صدر اضافه کرد: «راننده متخلف پس از تشکیل پرونده برای سیر مراحل قانونی به مراجع قضایی معرفی و خودرو وی نیز توقیف شد.»

واکنش مدیران صنعت لنت ترمز ایران به اظهارات رئیس کانون سراسری انجمن های صنفی رانندگان:

ادعای تولید لنت با مقوا غیرکارشناسی است!

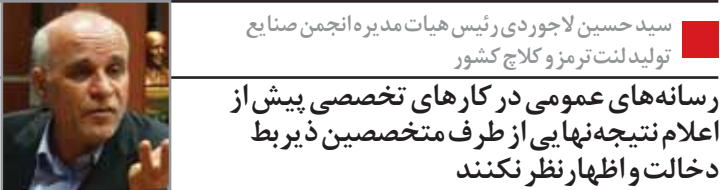
کارخانه ها در قبال تولیدشان» بدون ارائه مستندات را نه تنها اچقاقی بزرگ در حق تولید کنندگان و سازمان های ذیربط همچون سازمان ملی استاندارد دانسته اند، بلکه به نحوی شانه خالی کردن مدعیان از پاسخ مسئولانه در قبال وظایف صنفی و حرفه ای شان می دانند. در ادامه روزنامه «دنیای خودرو» با ارتباط با اعضای این انجمن، اطلاعات پیش تری درباره این موضوع کسب کرده است.

و اعضای این انجمن اظهارات اعلام شده را ظلم فاحشی در حق تولید کنندگان این صنعت دانسته اند. تولید کنندگان با اشراف بر فوق ایمنی بودن قطعه یاد شده به نظارت سختگیرانه سازمان ملی استاندارد اشاره داشته و حتی اعلام کرده اند که چطور می شود کالایی با کیفیت پایین را از کشور صادر کرد؟! بنابراین استفاده از عبارت هایی همچون «تولید با بدترین کیفیت» یا «عدم مسئولیت پذیری

» پس از انتشار خبری به نقل از رئیس هیات مدیره کانون سراسری انجمن های صنفی رانندگان از سوی یکی از خبرگزاری ها انجمن صنایع تولید لنت ترمز و کلاچ ایران به این خبر واکنش صریحی نشان داده و درخواست شفاف سازی ادعاهای بیان شده در آن را دارد. بر اساس این نامه نشانه هایی از غرض ورزی در رابطه با موضوع پیگیری دلایل حادثه اتوبوس حامل خبرنگاران وجود دارد



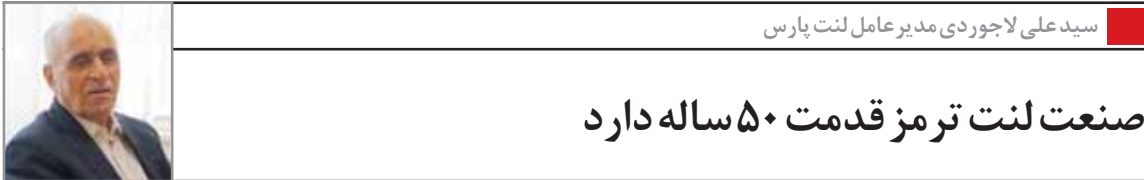
محمود عسگری، دبیر انجمن صنایع تولید لنت ترمز و کلاچ کشور درباره نامه صادر شده توضیح داد: «راننده های اتوبوس پیش از اخذ گواهینامه مربوطه از تست های تپه عبور می کنند و آگاهی دارند که در صورت مشکل در ترمز چگونه این وسیله را کنترل کنند. از سوی دیگر اتوبوس مورد اشاره اصلا از سیستم ترمز ریتارد استفاده نکرده که این عمل در یک منطقه کوهستانی نشان از مشکل در سیستم ریتارد یا عدم آگاهی راننده داشته است. حتی ممکن است از لنت ترمز خارجی استفاده شده باشد که بدون استاندارد به هیچ سند معتبری این صحبت ها بیان می شود. لنت ترمز شامل بیش از ۳۰ نوع مواد اولیه است و چطور شخص بی دانشی بدون اطلاع از فرمولاسیون مدعی می شود که چنین قطعه حساسی از کاغذ و مقوا تولید می شود؟! ما به دنبال پیگیری این اتهام از مراجع قضایی هستیم و این خبرگزاری موظف است در پاسخ به جوابیه ما تکذیبیه یا مستنداتی را که بر مبنای آن این ادعا از سوی هیات مدیره کانون سراسری انجمن صنفی رانندگان منتشر شده است، برای ما ارسال کنند. ضمناً وقتی تصادفی رخ می دهد کارشناسان راهنمایی و رانندگی باید تشخیص دهند که چه عوامل انسانی، جاده ای یا فنی سبب آن بوده است؛ چرا که ادعای اصلی این است که در جاده ای تردد صورت پذیرفته که مناسب این وسیله نقلیه نبوده است.»



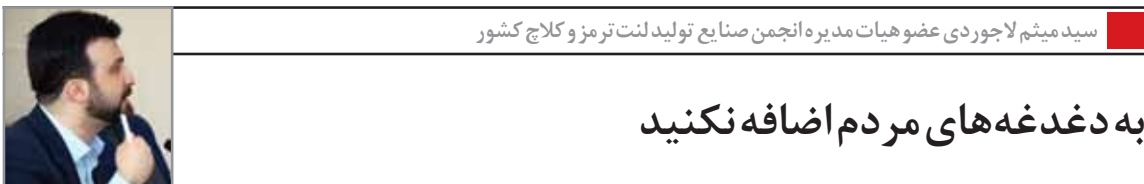
سیدحسین لاجوردی رئیس هیات مدیره انجمن صنایع تولید لنت ترمز و کلاچ کشور گفت: «لنت ترمز یک کالای فوق ایمنی است که تولید کنندگان آن موظف به رعایت استانداردهای اجباری و سخت گیرانه سازمان استاندارد هستند. متأسفانه برخی رسانه ها قبل از مشخص شدن نظر کارشناسی و در حوزه هایی که در تخصص آنها نیست وارد می شوند و این موضوع باعث ایجاد نگرانی در مردم و تولید کنندگان و زیر سوال بردن آنها می شود. به نظر بنده بهتر است رسانه های عمومی در کارهای تخصصی و اموری که در تخصص آنها نیست دخالت نکنند و اجازه دهند تا پیش از مشخص شدن دلایل توسط کارشناسان خبر مو بعد از تأیید صحت مطالب آنها را در رسانه های خودشان منتشر نمایند.



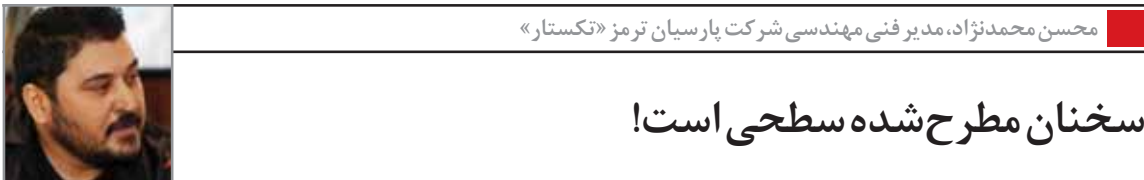
سیدعباس نیکخو، مدیرعامل لنت ترمز ایران به عنوان یکی دیگر از تولید کنندگان لنت ترمز وسایل نقلیه سنگین توضیح داد: «در تدوین نامه تأکید داشتیم که ما مدعی بررسی دقیق این حادثه هستیم و با وجود در نظر گرفتن تمام مناسک رسمی برای انتقال موضوع و تأکید یک صنعت در پیگیری این حادثه این نامه تنظیم شد. اما حقیقت این است که درد ما بیش تر از آن چیزی است که در این نامه منعکس شده است. در وهله دوم باید در نظر داشت آنچه نقل شده، متأسفانه از سوی شخصی است که حتی به عنوان مصرف کننده نیز اطلاعات کافی در مورد انتخاب نوع لنت ندارد. وقتی ایشان با اظهار نظر های غیر مسئولانه سبب تشویش اذهان عمومی می شوند، بنابراین امکان پیگیری این موضوع در مراجع قضایی وجود دارد تا در آینده این گونه رفتارها شایع پیدا نکنند. فرض این که لنت استفاده شده در زمره انواعی بوده که از مجاری رسمی، غیر رسمی یا حتی قاچاق وارد شده که می توان گفت نظارت سازمان های همچون استاندارد روی آن ضعیف است و این محصول به دست مصرف کننده رسیده و راننده صرف این که اعلام شده این لنت خارجی است، از این قطعه استفاده کرده است، دور از ذهن نیست و نکته بعدی این که مسئولیت اصلی بر عهده شخص راننده است و وی باید نظارت دقیقی بر قطعات مصرفی خصوصاً قطعه فوق ایمنی همچون لنت ترمز داشته باشد که از کیفیت مطلوبی بهره مند باشد و توسط برند معروف و معتبری تولید شود. در هر حال اعضای انجمن مصر هستند که این موضوع به شکل مطلوبی پیگیری شود و ما بیش از افرادی که در این باره احساس مسئولیت نمی کنند، به فکر جان و مال مردم هستیم و این موضوع را طی چندین دهه فعالیت خود ثابت کرده ایم. ماندگاری ما طی ۵۵ سال گذشته نشان از در اولویت قرار گرفتن کیفیت در محصولات ما دارد و اگر با اعتراضی از سوی مشتری مواجه شویم، حتماً آن را پیگیری می کنیم. در هر حال با توجه به حضور لنت ایران در بورس کشور به عنوان یک شرکت سهامی عام، امکان پیگیری متضرر شدن عده زیادی از سهامداران این شرکت با انتشار این اظهار نظر غیر مسئولانه وجود دارد.»



که راننده ای که مسافری را جابه جایی کند، در ابتدا از ایمنی خودرویش اطمینان حاصل کند. این که وضعیت خودرویی که از ایمنی لازم برخوردار نیست و سبب ایجاد حادثه شده است، نادیده گرفته شود و تنها به قطعه ای همچون لنت بپردازیم، متصفانه نیست و این در حالی است که سیستم ترمز از قطعات زیادی تشکیل شده است که اگر هر کدام به درستی کار نکنند، می تواند سبب این مشکل شود و تا به امروز بررسی نشده که دلیل این حادثه چه بوده و آیا راننده مقصر بوده یا تعمیر کار و مسئول نگهداری از خودرو. هر چه هست مستقیم به سراغ تولید کننده لنت آمده اند! شما قطعاً اطلاع دارید که کارخانه ها تحت نظر موسسه استاندارد فعالیت می کنند و این موسسه اجازه نمی دهد حتی یک دست لنت ترمز از کارخانه بدون تأیید استاندارد خارج شود و این انصاف نیست که حیثیت تولید کننده به این شکل زیر سوال برود. سوال اینجاست که اگر کیفیت لنت ایرانی ضعیف است، چرا تاجران اغلب نمونه های داخلی را در خارج با بسته بندی جدید عرضه می کنند و با توجه به این که در ایران ۶۰ تولید کننده در این زمینه مشغول فعالیت هستند، برخی از آن ها استانداردهای معتبر اروپایی را به سختی کسب کرده اند و فردی که تفاوت بین کاغذ و مقوا و لنت ترمز را تشخیص نمی دهد، مقصر خودش است.»



نه تنها مشکلی را حل نمی کند بلکه به دغدغه های مردم اضافه می کنند. از رسانه ها نیز انتظار می رود از نشر اخباری بی پایه و اساس و فاقد مستندات پرهیز کنند تا متخصصین بتوانند در قضای آ رام موضوع را پیگیری و نتایج را با شفافیت به مردم اطلاع رسانی نمایند. تولید کنندگان لنت ترمز و قطعات اصطکاکی سال هاست کشور را از واردات این قطعه بی نیاز کرده اند و چنین اظهار نظر هایی درباره این صنف به هیچ عنوان متصفانه نیست.



کافی برای درگیری لنت و دیسک ایجاد کند که در این سناریو لنت ساز بی تقصیر است. حتی اولین جایی که می تواند شاکی این سخن ها باشد، سازمان استاندارد است که ادعای نظارت بر تولیدات را دارد و از سمت ما این نظارت اجباری است و به واقع شاهد دقت نظر این موسسه هستیم. به طور قطع لنت های زیر پله ای کشور از محصول یک دلاری تولید شده در روستاهای چین به مراتب با کیفیت تر است.» این شرکت به عنوان تنها تولید کننده قطعه ایمنی که نه تنها استانداردهای داخل را پیاده سازی کرده، بلکه برای محصولات خود موفق به دریافت نشان EMark اروپا نیز شده است، خاطر نشان می کند این خبر که در حیطه فنی هیچ نشانه ای از صحت آن به چشم نمی خورد، صرفاً با هدف کسب سود نامتعارف منتشر شده است.
راوی این مطلب کذب تلاش داشته تولید داخلی را که در سال های اخیر با نام آن آذین بندی شده است، خدشه دار کند و آنچه مشخص است این که آن ها به دنبال دستیابی به واردات لنت ترمز هستند؛ اما از آنجایی که ذهن های خلاق و فنی و مدیران مدبر در پس این صنعت مجذانه بر رسالت کیفیت پایدار پایبند هستند، این افراد راه به جایی نخواهند برد.

صنعت لنت ترمز قدمت ۵۰ ساله دارد

سیدعلی لاجوردی مدیرعامل لنت پارس در واکنش به خبر منتشر شده گفت: «هن متأسف شدیم؛ چرا که به خاطر این موضوع تولید کنندگان دلسرد شده اند و فرد یا افرادی که در مورد تولید لنت ترمز که قدمت بیش از ۵۰ ساله در کشور دارد و بیش از ۶۰ کارخانه در این بخش با استفاده از تکنولوژی روز و مدرن دنیا فعالیت می کنند، این چنین اظهار نظر می کنند، ندانسته به آن ضرر به سنگینی می زنند. خوشبختانه کشور ما به عنوان قطب صنعت لنت ترمز و کلاچ در منطقه شناخته شده و کشورهای همسایه برای گرفتن این تکنولوژی به تولید کننده های ایران مراجعه می کنند. این کمال بی انصافی است که فردی با اطلاعات ناقص یا با منظوری خاص این اظهار نظر را در رسانه های داخلی پوشش داده و باعث ایجاد خوراک برای رسانه های خارجی شده اند. تا دیروز همه بسیج شده بودند که واردات را آزاد کنند و متأسفانه تلاش آن ها بی فایده بود؛ چرا که اظهارات آن ها بر مبنای کمیت بود و وقتی ما اعلام کردیم که در بخش تأمین هیچ مشکلی وجود ندارد و عرضه واقعاً بیش تر از تقاضاست، حال آمده اند و کیفیت را زیر سوال برده اند و تصور کرده اند که با زیر سوال بردن کیفیت می توانند اهداف خود را عملی کنند. در عین حال ما خودمان هم شاهد این هستیم که حدود ۴۰ درصد از خودروهای کشور فرسوده است و منطقی است

به دغدغه های مردم اضافه نکنید

سیدمیشم لاجوردی عضو هیات مدیره انجمن صنایع تولید لنت ترمز و کلاچ کشور هم درباره اظهار نظر انجمن صنفی رانندگان گفت: «این ادعا یک صنف بزرگ را نشانه گرفته است. بحث یک یا دو شرکت نیست بلکه شکل و صنعتی بزرگ مورد اتهام قرار گرفته است. تا آنجایی که ما اطلاع داریم یک کارگروه تخصصی در حال حاضر مشغول بررسی علل حادثه است و هر گونه اظهار نظر شخصی قبل از اعلام نظر کارشناسان خبره

سخنان مطرح شده سطحی است!

محسن محمدنژاد، مدیر فنی -مهندسی شرکت پارسیان ترمز «تکستار» درباره تخصصی بودن اظهارات اعلام شده گفت: «استفاده از عبارتی همچون ترمز کاغذی و مقوایی کلمات غیر کارشناسی است و با کمترین سواد می توان درک کرد که دما در اثر اصطکاک بالا رفته و در چنین شرایطی کاغذ به سرعت می سوزد. حال چطور می شود یک لنت سازی از مواد اولیه کارتن یا مقوا استفاده کند و پیش از هر چیزی لازم است که مبدأ تولید لنت استفاده شده ردیابی شود. شاید هم لنت استفاده شده به صورت قاچاق وارد کشور شده باشد. ما به عنوان قطعه ساز شاهد هستیم که خودروسازان حتی به مکانیزم صدای سوت هم توجه نداشته اند و این در حالی است که صرفاً با چند میلی متر جابه جایی کالیپر ترمز این صدا تولید می شود که به صورت غیر کارشناسی به سادگی لنت زیر سوال می رود؛ چرا که این ساده ترین گزیننه است. در حوزه تولید لنت ترمز حتی اگر سهل گیرانه ترین استانداردها را نیز در نظر بگیریم، این قطعه یک جنس اصطکاکی است و نمی توان از مواد اولیه اشتعال زا برای ساخت آن استفاده کرد و این موضوع محلی از اعراب ندارد. حتی ممکن است به خاطر گرم شدن سیستم ترمز به دلیل عبور از مسیر کوهستانی به سیستم هیدرولیک ترمز فشار وارد شود و این سیستم نتوانسته نیروی



آغاز ساخت ۳۰۰ دستگاه اتوبوس برقی با طراحی داخلی

«ایسنا: دبیر ستاد توسعه فناوری‌های حوزه فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته با تأکید بر اینکه اتوبوس برقی ساخته‌شده از سوی یکی از شرکت‌های دانش‌بنیان ۱۰ تا ۴۰ درصد ارزان‌تر از نمونه‌های خارجی هستند، گفت: «این اتوبوس در ۳ نوع طراحی شده است.» منوچهر منطقی با تأکید بر اینکه اکنون حوزه خودرو در دنیا در حال دگرگونی است، افزود: «در راستای جبران این شکاف فناوری با شرکت‌های خودروساز در صدد آن برآمدم تا خودرو و اتوبوس‌های برقی را به

واسطه شرکت‌های دانش‌بنیان تولید کنیم.» وی ادامه داد: «یک نوع اتوبوس برقی «شب‌سارژ» و مناسب شهرهای بزرگ است که می‌تواند ۲۰۰ کیلومتر را با یک بار شارژ طی کند. نوع دوم این اتوبوس‌ها می‌تواند ۸۰ تا ۹۰ کیلومتر را با یک بار شارژ طی کند و در ایستگاه‌ها مجدداً شارژ شود. نوع سوم آن نیز برای شهرهایی است که زیرساخت اتوبوس شهری ندارند و ۳۰ تا ۴۰ کیلومتر را با یک بار شارژ طی می‌کنند.»

خبر

News



بررسی روش‌های تامین مالی مترو در نشست اتحادیه قطار شهری کشور

«ایلنا: نشست سالانه اعضای مجمع عمومی اتحادیه شرکت‌های قطار شهری کشور در مشهد برگزار شد. یکی از مباحث اصلی در این گردهمایی، بررسی روش‌های تامین منابع مالی مربوط به توسعه خطوط مترو در کلانشهرها بود. اردشیر احمدزاده، مدیرعامل اتحادیه شرکت‌های قطار شهری کشور گفت: «در نشست اخیر اعضای اتحادیه که با حضور شهردار و معاون

حمل‌ونقل و ترافیک شهر مقدس مشهد برگزار شد، مسائل و موضوعات مبتلابه شرکت‌های قطار شهری کلانشهرها مطرح شدند. یکی از مهم‌ترین آن‌ها، ارائه تجارب شرکت مترو تهران در خصوص روش‌های تامین منابع مالی در پروژه‌های مترویی بود و در این خصوص بحث و همفکری لازم در جلسه به عمل آمد.»

در حاشیه برگزاری این نشست، بازدید فنی از پروژه‌های در دست ساخت

یا بهره‌برداری شهر میزبان با توضیحات مدیرعامل شرکت قطار شهری مشهد - صورت گرفت که مسیر خط ۳ و خطوط یک و ۲ قطار شهری مشهد از آن جمله بودند. طی بازدید انجام‌شده، حاضران در جریان آخرین دستاوردهای راه‌اندازی خطوط قطار شهری مشهد و پیشرفت اقدامات اجرایی در حال انجام قرار گرفتند.

سازمان تاکسیرانی تهران، از پرداخت وام ۹۰ میلیون تومانی دیگری در آینده نزدیک خبر می‌دهد

آغاز اعطای تسهیلات «تعمیرات» به تاکسیرانان تهرانی



محمد مهدی حاتمى

m.hatami@autoworld.ir

«تاکسیرانان تهرانی اکنون می‌توانند برای دریافت تسهیلات ۱۰ و ۲۰ میلیون تومانی تعمیرات و نوسازی خودروهای تاکسی خود اقدام کنند. اعطای این تسهیلات از چند روز قبل کلید خورده اما این در حالی است که فقط شامل برخی تاکسی‌ها (بر اساس مدل) می‌شود. بر این اساس، تاکسی‌های پژو، آریو و تیوتا، وام ۱۰ میلیون تومانی و ون تاکسی‌ها هم وام ۲۰ میلیون تومانی دریافت می‌کنند. نرخ سود برای هر دو دسته ۴ درصد است. البته به‌گفته مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران، ۱۰ هزار تاکسی در تهران، به‌زودی وام ۹۰ میلیون تومانی نوسازی نیز دریافت خواهند کرد.

بر اساس اعلام مدیرعامل سازمان تاکسیرانی تهران؛ از روز یکشنبه ۶ تیرماه رانندگان تاکسی می‌توانند برای دریافت وام تعمیرات تاکسی به مبلغ ۱۰ و ۲۰ میلیون تومان اقدام کنند. با این همه، آنگونه که محمد روشنی، خبر داده است این وام تنها به تاکسی‌های پژو، آریو و تیوتا و تاکسی ون پرداخت می‌شود.

بر این اساس، وام پرداخت‌شده به دارندگان تاکسی پژو، آریو و تیوتا مبلغ ۱۰ میلیون تومان است و وام ۲۰ میلیون تومانی فقط به تاکسی‌های ون تعلق می‌گیرد و سود این وام (در هر دو مورد) نیز ۴ درصد است.

وام ۱۰ و ۲۰ میلیون تومانی تاکسیرانی، وام تعمیر خودرو است و فعلاً فقط به تاکسیران‌های تهرانی پرداخت می‌شود. اما نکته مهم آن است که این وام شامل همه تاکسیرانان تهران نمی‌شود. به عبارتی این وام تعمیر

شامل حال تاکسی‌های فرسوده نمی‌شود.

«شرایط دریافت تسهیلات تعمیرات تاکسی اما رانندگان تاکسی متقاضی وام، چگونه می‌توانند این تسهیلات را دریافت کنند؟ نخست آنکه تسهیلات، قرض‌الحسنه هستند (نرخ ۴ درصد، درواقع محدود به عوارض فعالیت بانکی است و نه سود تسهیلات) و متولی پرداخت هم بانک‌مهر است. آن‌طور که اعلام شده است، متقاضیان دریافت وام تاکسیرانی باید ابتدا وارد سامانه مربوطه شوند و با وارد کردن اطلاعات موردنیاز، تقاضای خود برای دریافت وام تاکسیرانی را ثبت کنند. در مرحله بعد، اطلاعات واردشده بررسی می‌شود و سپس کارشناسان پرداخت وام با متقاضی تماس می‌گیرند. بعد از این مرحله، افراد می‌توانند با دریافت نامه از تاکسیرانی، به بانک مهر ایران مراجعه و وام خود را دریافت کنند. در اطلاعیه سازمان تاکسیرانی ذکر شده است تاکسیرانان



بعد از ثبت اطلاعات در سامانه، باید منتظر تماس کارشناسان باشند و مراجعه حضوری آنها به بانک مهر یا سازمان تاکسیرانی بی‌نتیجه است و روند پرداخت وام را تسریع نمی‌کند. علاوه بر این، ثبت‌نام وام تاکسیرانی نیاز به اطلاعات و مدارک خاصی ندارد و افراد هنگام ثبت‌نام فقط باید نام و نام‌خانوادگی، کدملی، شماره پلاک و مدل خودرو را وارد کنند.

«از وام یک‌میلیونی تا وام ۱۰ میلیون تومانی این نخستین بار نیست که سازمان تاکسیرانی شهر تهران، از رانندگان تاکسی که در شرایط کرونایی از منظر معیشتی آسیب جدی دیده‌اند، حمایت مالی می‌کند. در بهار سال گذشته و در روزهای اوج خانه‌نشینی که میزان استفاده از تاکسی در میان شهروندان به شدت کاهش یافته بود، تسهیلات کرونایی یک و ۲ میلیون تومانی، البته با ابلاغ دولت (و پشتیبانی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی) به برخی رانندگان تهرانی تعلق گرفت.

علیرضا قنادان، مدیرعامل وقت سازمان تاکسیرانی شهرداری تهران در تشریح جزئیات ارائه تسهیلات به رانندگان تاکسی گفته بود: «ارائه تسهیلات به رانندگان تاکسی بر اساس ابلاغیه دولت انجام می‌شود. طبق این ابلاغیه کارت اعتباری یک میلیون تومانی برای خانوارهای تک‌نفره و ۲ میلیون تومانی برای خانواده‌های دو نفره در نظر گرفته شده است.» او ادامه داده بود: «پایش و طبقه‌بندی اطلاعات ارسال‌شده از سوی تاکسیرانی برعهده وزارت رفاه و تعاون است.» دوره بازپرداخت تسهیلات قبلی هم ۲۷ ماهه با سه‌ماه‌زمان تنفس پرداخت و با سود ۴ درصد بود. در آن زمان، از میان یک فهرست اولیه ۴۰۰ هزار راننده تاکسی واجد شرایط، نام ۸۰ هزار نفر به وزارت کشور اعلام شد.

«وام ۹۰ میلیون تومانی هم در راه است

محمد روشنی، مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران در گفت‌وگو با خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» در مورد این تسهیلات گفت: «وضعیت تورمی بر حوزه تاکسیرانی هم تاثیر گذاشته و نرخ برخی قطعات خودرو، تا ۲ و حتی ۳ برابر افزایش داشته، این در حالی است که به‌طور کلی، حتی با وجود افزایش کرایه‌ها، درآمد تاکسیرانان به‌دلیل شرایط کرونا کاهش پیدا کرده است.»

او ادامه داد: «زسوی‌دیگر، یکی از مشکلات اساسی در مورد تاکسی‌ها، نوسانات قیمت خودرو است که مانع نوسازی تاکسی در شهر تهران می‌شود، در دوره‌های مختلف تلاش بر این بوده که به هر ترتیب، نوسازی تاکسی‌های پایتخت انجام شود. بر همین اساس، موفق به دریافت مجوز نوسازی ۱۰ هزار تاکسی شده‌ایم و برای نوسازی این تعداد تاکسی هم، به هر راننده ۹۰ میلیون تومان وام تعلق می‌گیرد.» او ادامه داد: «این در حالی است که دولت هم نتوانسته به شهرداری تهران کمک مالی کند؛ در نتیجه سهم کمک‌های سازمان تاکسیرانی به تاکسیرانان هم‌اقت کرده است.»

دنده يك first gear

علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

سخت‌گوی کمیسیون اقتصادی مجلس: شرکت‌های بیمه مکلف به پرداخت خسارات حوادث رانندگی فارغ از قیمت خودرو شدند.

«حاضر جواب: خلاصه که در صنعت بیمه، کار از عاشق قیمت خودرو بودن، به فارغ از قیمت خودرو شدن رسیده است!

قیمت مواد اولیه در صنعت خودرو روبه افزایش گذاشت.

«حاضر جواب: البته به نظر برخی صاحب‌نظران، الان پشت افزایش قیمت مواد اولیه خودرو به سمت ماست ... چون اگر رویش به سمت ما بود، الان هر پراید بالای یک میلیارد قیمت داشت!

معمای اتوبوس‌های مرگ آفرین ...

«حاضر جواب: این هم از آن معماهاست که حتی شلرلوک هلمز و پوارو و کارآگاه علوی هم از حل کردش عاجزند؛ بنابراین بیشتر سعی می‌کنند با خودرو شخصی یا درستی تردد کنند!

مردودی ۳۰ درصد از خودروها در معاینه فنی طی ۳ ماه اخیر ...

«حاضر جواب: احتمالاً به‌زودی معاینه فنی خودروها جای کنکور دانش‌آموزان را می‌گیرد و قبولی در آن، آرزوی هر خودرو کاررده‌ای می‌شود!

رئیس سازمان بازرسی کل کشور: وضعیت ایمنی اتوبوس‌ها بررسی می‌شود.

«حاضر جواب: دیگر نیازی به بررسی نیست ... چون در این سال‌ها اتوبوس‌های فرسوده دچار سانحه شدند و به‌زودی هر چه باقی ماند، دیگر اتوبوس‌های استخوان دار است!

سازمان ثبت: برگ‌سبز خودرو را رسمی ندانید!

«حاضر جواب: اگر مرحوم هملت همچنان در میان ما بود، به‌جای آن جمله معروفش درباره بودن یا نبودن، می‌گفت برگ‌سبز خودرو سند رسمی هست یا نه؟ مساله این است!

چاپ گرم‌کن‌های صندلی، حسگر و پتل خودروها با جوهر نانویی.

«حاضر جواب: احتمالاً تا چند وقت دیگر هر قطعه خودرو که خراب شد، می‌شود در محل به یک مغازه لوازم‌التحریری مراجعه و قطعه معیوب را دوباره چاپ کرد!

وزیر راه و شهرسازی خبر داد: معطلی ۱۵۰۰ کامیون نو در گمر کات.

«حاضر جواب: شرم‌منده ... ولی در گمر کات کشور، حوصله‌ام سر رفته و عجله دارم و چراودتر ترخیص نمی‌شوم، نداریم!

چالش‌های پیش‌روی طرح نوسازی کامیون‌های فرسوده تشریح شد.

«حاضر جواب: فکر کن کامیون فرسوده باشی و تازه مسر پیری، کلی چالش پیش‌رویت باشد!

یک دستگاه خودرو تندر ۹۰ در جاده ایزه به آهواز بسر اثر گرمای هوا آتش گرفت.

«حاضر جواب: همشهریان عزیز ساکن در استان‌های گرم، لطفاً هر جا برای خنک شدن خودتان بستنی، آیمپوه و آب خنک میل می‌فرمایید، یکی هم برای ماشین‌تان بخرید!

سمند ۵ میلیون تومان گران شد.

«حاضر جواب: احتمالاً با خودش فکر کرده: «چو سمندی بود کز پرایدی کم‌بود؟»

جدول شماره ۱۲۸۲ Cross Word

افقی

۱- وانت پیکان (در تصویر) ماشین بالا بر ۲- معاون هیئتربود- پلتمخر تولید واگن ۳- اگر حرف اولش می‌آمد شاسی‌بلند ایران خودرو بود ۴- گشاده و باز- بالجن می‌آید ۵- شرکتی که هم هواپیما و هم موتورسیکلت می‌سازد ۶- شاسی‌بلند سانگ‌یانگ- کشتی جنگی- امل بی‌آغاز ۷- طبقه- حرف تنفر- شاسی‌بلند ساخت انگلیس ۸- مترکننده که حرفی اضافه به آخرش آمد- لازم روز مبدا ۹- همین‌طوری هم راه‌آهن روزمینی شهرهاست- فعل امر از مصدر زاییدن- برآمدگی مرتفع زمین ۱۰- روزن به‌هم‌ریخته- زیبا و دلپسند- سوپراسپرتی از ایتالیا ۱۱- گوشواره- آوای بی‌آغاز- خودرو ساز ژاپنی و همکار گروه بهمن ۱۲- برندی در صنعت عکاسی- نوعی بیماری خطرناک است- سردترین ماه سال ۱۳- مجدو زرگی- ریتارد درهم ۱۴- اولین پورتونی که به ایران آمد- نوعی مسابقه موتورسیکلت‌رانی است- آخرین رمق ۱۵- این سازمان زیرمجموعه ناجا مسئول انتظام امور رانندگی در کشور است.

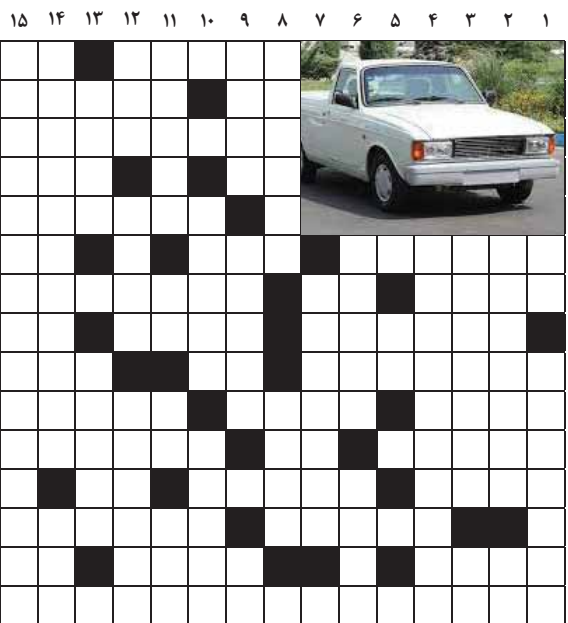
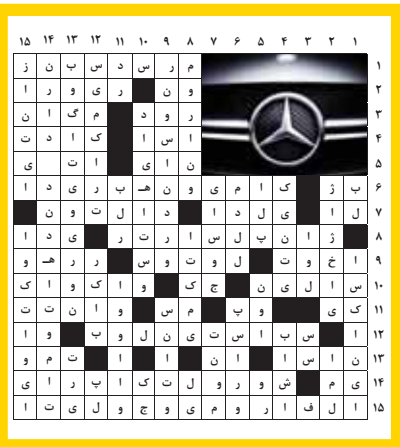
عمودی

۱- فرمان ماشین- از ماشین آلات کشاورزی ۲- کوپه معروفی از شورولت- حرف انتخاب ۳- خودرو ساز فرانسوی- راه کوتاه‌شده ۴- از اتوبان‌های پر تردد کشور ۵- روم بی‌آغاز ۶- از ون‌هایی که در کشور به کارجابه‌جایی مسافر مشغول است- سنتره است ۷- از قطعات مهم در موتور خودرو ۸- نام فامیلی در ایران- رستوران فرنگی ۹- کاروتجاری‌سازی آذربایجان شرقی- مدلی پرطرفدار از مدیران خودرو- ناشنوا ۱۰- این شرکت ژاپنی هم خودرو و هم موتورسیکلت تولید می‌کند- مدلی از اوپل ۱۱- یک یار نیست- در ردیف نخست افقی جوبیدش- قیمت بازاری- امر به راندن می‌کند ۱۲- واحدی در سنجش برق- سدان پرفروش تیوتا- رسیدن درهم ۱۳- برندی در صنعت ساعت‌سازی جهان- کاپوان ناتمام ۱۴- بزرگ‌ترین خودرو ساز آمریکا- از الزامات رونق فروش خودرو ۱۵- خودرو ساز آمریکایی شریک قیات ایتالیا- این هم بزرگ‌ترین خودرو ساز کره جنوبی.

حسین نظریان

h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۲۸۲





Autoworld.ir

سه‌شنبه ۸ تیر ۱۴۰۰. سال ششم. شماره ۱۴۴۴

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

«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: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۴۱

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

تهران ۳۶ ☀️ ۲۶ اصفهان ۳۶ ☀️ ۱۸ شیراز ۳۶ ☀️ ۲۱ مشهد ۳۷ ☀️ ۲۲ تبریز ۳۳ ☀️ ۲۲ ارومیه ۳۵ ☀️ ۱۷ رشت ۳۴ ☀️ ۲۵ گرگان ۳۹ ☀️ ۲۴ ساری ۳۹ ☀️ ۲۴ شهرکرد ۳۳ ☀️ ۱۱ اهواز ۴۹ ☀️ ۲۸ یزد ۳۹ ☀️ ۲۵ کرمان ۳۵ ☀️ ۱۷ بندرعباس ۴۰ ☀️ ۲۹ زاهدان ۳۷ ☀️ ۲۰

بیل‌بورد
Billboard

سر سخت تر از کار

این آگهی یا شعار «سر سخت تر از کار تان باشید» هیولای درون خودروهای کاری باب‌کت را به تصویر کشیده و توسط آژانس تبلیغاتی وریال در برزیل طراحی شده است.

سرعت به همراه هیجان خسارت هم دارد

روز گذشته در بسیاری از پیج‌های اینستاگرامی ویدئویی با محتوای تصادف شدید یک دستگاه پژو ۲۰۷ هاجیک در یکی از اتوبان‌های تهران منتشر شد و براساس خبرها، دو سر نشین خودرو که مادر و فرزند بوده‌اند، خوشبختانه از این حادثه جان سالم به‌در برده‌اند. در همین رابطه آمار جامع موسسه ایمنی بیمه بزرگراه‌های ایالات متحده (IIHS) در اواخر سال ۲۰۱۷ حکایت از آن دارد که بیش از ۶۷ درصد تصادفاتی که منجر به مرگ و وارد آمدن جراحت شدید به سر نشینان خودروها و عابران پیاده می‌شود، به‌خواس پرتی رانندگان مربوط می‌شود و درصد بالایی از رانندگانی که در این آمار جامع مورد بررسی قرار گرفته‌اند، به‌دلیل تمرکز بر مواردی همچون سرگرم شدن با تلفن همراه یا صحبت‌های طولانی مدت با سر نشینان و عدم توجه کافی به مسیر پیش رو، تصادفات سنگینی را رقم زده‌اند. حتی مطابق با آنچه در مقاله چاپ‌شده از سوی بخش آکادمیک حمل‌ونقل دانشگاه استنفورد در سال ۲۰۱۶ به آن اشاره شده، لحظاتی قبل از وقوع تصادف، به‌دلیل اتخاذ تصمیمات ناگهانی و عدم تمرکز کافی راننده، وی توانایی کنترل خودرو را نداشته و همین امر به‌میزان خسارت وارده، به‌شدت افزوده است. اما فارغ از مباحث مطرح‌شده در مقالات علمی، ایمنی خودرو نیز با توجه به‌ماهیت دینامیکی‌اش باید از سوی خودروساز به‌شدت مورد توجه قرار بگیرد و در عین حال رانندگان نیز با تبعیت از قوانین راهنمایی و رانندگی و حفظ سرعت مجاز، در صورت مواجه شدن با موقعیت‌های بحرانی می‌توانند از میزان خسارت تا حد زیادی بکاهند. بنابراین برای حفظ سلامتی و جان خود و دیگران لازم است که ایمن برانیم و با احترام به قوانین راهنمایی و رانندگی از بروز حوادث ناگوار تا حد امکان پیشگیری کنیم.

حرف آخر
The Last Word



حمید محمدی

خبرنگار



اتوسینما

دوشادوش



این فیلم هیجان‌انگیز در سال ۲۰۰۴ توسط مایکل مان، کارگردان آمریکایی ساخته شد و داستان آن حول یک راننده تاکسی لس‌آنجلسی با بازی «جیمی فاکس» و مسافر آدمکش او با بازی «تام کروز» است. این فیلم اساساً یک فیلم خودرویی است که در آن تاکسی همچون پیلای امن برای راننده

سیاه‌پوست آن تصویر شده که از درون دنیای بیرون را تجربه می‌کند. ورود یک آدمکش موسفید که به او پیشنهاد می‌کند برای دریافت ۶۰۰ دلار در پنج نقطه توقف کند، امنیت و آرامش او را به هم می‌ریزد و خود مهار نشده راننده را بیرون می‌کشد. در این فیلم مایکل مان بار دیگر نمایشی بسیار زیبا را از شهر مورد علاقه‌اش لس‌آنجلس به تصویر می‌کشد.



لنت‌پارس
PARS LENT
www.PARSLENT.com

با لنت ترمز پارس

جاده در دست توست