



تصمیم‌های غیر کارشناسی دولت
در ساماندهی بازار باعث شد:
افزایش نارضایتی‌ها در صنف
فروش لاستیک **۴** صفحه ۱۳

مدیرعامل شرکت «آذین‌تنه» در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد

کاهش ۴۰ درصدی ارزشبری محصولات «آذین‌تنه»

صنعت قطعه‌سازی کشور با چند دهه تجربه، طی سال‌های اخیر با انواع مشکلات اقتصادی مواجه بوده است. بسیاری از این مشکلات از سوی سیاست‌گزاران به این صنعت تحمیل...

۴ صفحه ۱۲

خودروسازان بزرگ در صورت اجرای صحیح
قانون همین حالا هم خصوصی هستند
**یک سوم زیان صنعت
خودرو متوجه بخش
خصوصی است**

۴ صفحات ۳۲

سیزدهمین همایش بین‌المللی موتورهای
درون‌سوز و نفت برگزار شد
**رونمایی از فناوری‌های جدید
و هیبرید متوسط کشور**

روزهای سه‌شنبه و چهارشنبه هفته گذشته، سیزدهمین
همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز و نفت در...

۴ صفحات ۹۸

رشد میانگین ۳،۵ و ۶،۵ میلیون تومانی قیمت
خودروهای داخلی و مونتاژی در بهمن‌ماه
**افزایش یک‌باره
بهای ارز در بازار خودرو
چه تبعاتی داشت؟**

۴ صفحه ۷

ظرفیت فروش KMC T9 به فاصله کوتاهی از باز شدن سایت فروش کرمان موتور تکمیل شد:
استقبال بالا از پرچمدار پیکاپ‌های مونتاژی ایران در نخستین عرضه

۴ صفحه ۱۴

استارت Start
رضا آریاباد
کارشناس ارشد صنعت خودرو

**برقی سازی حمل و نقل با
انرژی‌های نو: راهکار برد-برد**

موضوع واردات خودروهای برقی به دلایل
زیست‌محیطی، کاهش آلودگی‌ها و همچنین کاهش
سوخت‌های فسیلی همواره مورد توجه دولتمردان...

۴ صفحه ۲

تیترهای امروز Titles

از سوی مدیرعامل شرکت اعلام شد:
**دو دلیل عمده افزایش زیان
شرکت «ایران خودرو»**

اردوغان در انتظار سوخت ۶۰ لیتری
**دلایلی که بهای بنزین
در ترکیه را بالا برد**

همزمان با سیزدهمین همایش بین‌المللی موتورهای
درون‌سوز و نفت صورت گرفت:
**رونمایی از نخستین موتور ملی
سه‌استوانه تزریق مستقیم**

نتیجه مذاکرات بین مدیران «تسلا» و «بی‌وی‌دی»
ایلان ماسک شکست را پذیرفت!

۴ صفحه ۵

IREMCO Group
Ettehad Motor Co. Ltd

گروه صنعتی اتحاد موتور

AIDLUBE® حامی تحول، پیشرفت و پیشگام در صنعت روانسازهای خودرویی و صنعتی
ALWAYS IN MOTION — تکنولوژی روز آلمان

دارای تاییدیه سیستم کنترل کیفیت روغن موتور اروپا
مجتمع تولیدی صنعتی فراوانساز گستر آسیا

تلفن: ۰۲۱-۴۱۲۹۲۰۰۰

Logos: GM, EELGMS, etc.



قبلا توسط فرد دیگری بازسازی شده و فروشنده فعلی در سال ۲۰۱۵ آن را خریداری کرده است؛ اما مالک فعلی نیز تلاش‌هایی برای تنظیم بهتر پیش‌ران و تعویض واترپمپ، زنجیر تایم، کالیپر ترمز جلو و... انجام داده است. دلوکس کوبه مورد بحث با تاریخچه بازسازی و سرویس سال ۲۰۰۵ تاکنون به فروش می‌رسد و مشکلی از بابت خرید و فروش و مالکیت جدید وجود ندارد. همچنین باید گفت فرآیند رنگ آمیزی و برخی تغییرات دیگر در زمان مالکیت فرد قبلی انجام شده است.

خودرویی که مشاهده می‌کنید فرآیند باز تولید مفصلی را پشت سر گذاشته و به گیربکس ۳ سرعته اتوماتیک، اکسل عقب سفارشی، رنگ متالیک مارون و پوشش آبی کابین مجهز است. از دیگر تجهیزات آن می‌توان بازوهای کنترلی جلویی موستانگ، فنرهای پیشی در بخش جلو، فنرهای تخت عقب، ترمزهای دیسکی جلو، رینگ‌های ۱۵ اینچی فولادی، شیشه عقب جدا، سیستم برق ۱۲ ولت، کاربراتور چهاردهانه ادل بروک، رادیا تور آلومینیومی و سیستم آگزوز متفاوت اشاره کرد. این فورد هات‌رود



یک «هات‌رود» از دهه ۴۰ میلادی!

خودروسازان بزرگ در صورت اجرای صحیح قانون همین حالا هم خصوصی هستند یک سوم زیان صنعت خودرو متوجه بخش خصوصی است

در حال حاضر ۳۳ هزار میلیارد تومان از زیان ایران خودرو متوجه سهامدار خصوصی است. ۲۰ میلیون سهامدار جزء این خودروسازی هم سهامدار بخش خصوصی هستند، اما دستشان به جایی نمی‌رسد

بخش نخست

توافق رسیدند که این خودروسازان خصوصی شوند. نکته جالب این است که از نظر قانون تجارت، این دو شرکت کاملا خصوصی هستند. به طور مشخص، در خصوص ایران خودرو اگر قانون تجارت اجرایی شود، صاحب هم دارد. در مورد تسلیا کمی ابهام دیده می‌شود اما باز هم قانون تجارت تکلیف آن را هم روشن کرده است. قانون تجارت اعلام می‌گوید زمانی که صاحبان یک شرکت زیاد هستند، باید مجمع سالانه برگزار شود و براساس آن، مدیرعامل تعیین می‌شود. عملا این دو شرکت خصوصی هستند، اما دولتی‌ها مدیریت را برعهده می‌کنند. از نظر من، در این قسمت قانون اجرا نمی‌شود. البته ابهام زیاد است و یکی از موضوعاتی که وجود دارد «سهام تودلی» است. یعنی خودشان را خریده‌اند! براساس مصوبه سال ۹۸ قرار بود دولت تکلیف سهام‌های تودلی را مشخص کرده و آن‌ها را واگذار کند. همچنین قرار بود سهام تودلی در مجمع عمومی حق رأی نداشته باشند. در حال حاضر ایران خودرو حدود ۴۰ درصد سهام تودلی دارد، یعنی به اندازه دو صندلی حق رأی ندارد. اگر قانون اجرا می‌شد، مدیرعامل ایران خودرو را بخش خصوصی تعیین می‌کرد. حتی اگر این بخش خصوصی شامل افراد متعددی شود، باز هم براساس قانون تجارت موضوع قابل حل است.

چرا با وجود زیان گسترده، این چسبندگی وجود دارد که دولتی‌ها خودروسازان را رها نمی‌کنند؟

صنعت خودرو به عنوان یکی از مهم‌ترین صنایع کشور نیازمند تصمیمات جدی است. اگر قرار است دو خودروساز بزرگ کشور به تولید ادامه دهند و همچنان نیاز بیش از ۱۰ درصد بازار را تامین کنند، باید شرایط تغییر کند. در غیر این صورت، توقف و ورشکستگی حتمی خواهد بود. در خصوص وضعیت صنعت خودرو و بحث خصوصی سازی با امیر حسن کاکایی، فعال و کارشناس صنعت خودرو به گفت‌وگو پرداختیم.

بهرغم آن که چند سالی است خصوصی سازی صنعت خودرو دنبال می‌شود و برخی هم خواهان خرید سهام خودروسازان هستند، این موضوع تا امروز انجام نشده است. به نظر شما چرا خصوصی سازی به معنای واقعی انجام نمی‌شود؟

از حدود ۱۷ سال پیش، مقام معظم رهبری به درستی فشار آوردند و سیاست‌هایی را ابلاغ فرمودند که در سال ۸۶ تبدیل به قانون اجرایی اصل ۴۴ شد. در این سال‌ها نیز بارها اجرای این اصل ۴۴ را تکرار فرمودند. حتی تا سه هفته پیش که نمایشگاه برگزار شد، به مسئولان خطاب کردند چرا کار را به بخش خصوصی واگذار نمی‌کنید؟ به طور خاص این موضوع در مورد خودرو، بسیار واضح است. رئیس جمهور نیز در نوروز ۱۴۰۱، در فرمان هشت ماده‌ای دستور داد که طی ۳ ماه، تکلیف روشن شده و خودروسازی‌ها واگذار شوند. در شهر یوه ماه سال گذشته هم وزرای اقتصاد و صمت با هم به



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

دو خودروساز بزرگ کشور نیاز به خصوصی سازی و خروج کامل دولت و مجلس و برخی نهادها از حوزه تصمیم‌گیری‌های مدیریتی خود دارند. خودروسازی بسیاری از صنایع را به دنبال خود می‌کشد و هر چه شرایط برای این صنعت دشوارتر شود، سایر صنایع نیز در شرایط سخت تری قرار خواهند گرفت. وضعیت این صنعت طی دو سال اخیر به قدری بغرنج شده است که دیگر با تزریق پول از طریق بانک‌ها هم نمی‌توان حال این صنعت را روبه‌راه کرد. بنابراین دولت و نهاد های تصمیم‌گیر باید آخرین توقف یا تداوم قیمت‌گذاری دستوری و چندین مورد مهم دیگر بگیرند. چرا که درآمدهای نفتی به شدت کاهش پیدا کرده و دیگر قرار نیست با درآمدهای سرشار نفتی، سوءمدیریت‌ها پوشانده شود. در این برهه تاریخی، باید برای بودن یا نبودن این صنعت تصمیم عاجلی گرفته شود. به هر حال با این نگاه‌های مهم اقتصادی در حال زیان دادن هستند و نمی‌توان با چندده هزار میلیارد تومان زیان به کار ادامه داد و به زودی این روند غیر قابل استمرار خواهد شد.

برقی سازی حمل و نقل با انرژی های نو؛ راهکار برد-برد

موضوع واردات خودروهای برقی به دلایل زیست محیطی، کاهش آلاینده‌ها و همچنین کاهش سوخت‌های فسیلی همواره مورد توجه دولتمردان جهان است. طی یک برآورد کلی، در صورتی که برای خودروهای حمل و نقل عمومی، مصرف سوختی در حدود ۱۰ هزار لیتر در سال در نظر گرفته شود، با تعویض این خودروها با خودروهای الکتریکی، یقینا با کاهش مصرف و تقاضای سوخت‌های فسیلی به مراتب کمتری مواجه خواهیم بود و این موضوع تحقق اهداف اقتصادی در سطح کلان را برای کاهش هزینه‌های دولت، مصرف‌کنندگان، محیط



رضا آریاباد
فعال و کارشناس ارشد صنعت خودرو

زیست و بهداشت و درمان ناشی از آلاینده‌ها به دنبال دارد. به عبارت ساده‌تر، با کاهش تقاضای استفاده از سوخت‌های فسیلی در خودروهای بنزینی، شاهد کاهش هزینه‌های خانوارها خواهیم بود که دست دولت را نیز در صادرات مازاد سوخت، با هدف ارزآوری و افزایش درآمدهای ارزی بازمی‌گذارد و برنامه دولت را در کنترل هر چه بیشتر قاچاق سوخت که حاصل نابرابری نرخ سوخت مصرفی در کشور در مقایسه با کشورهای همسایه است، محقق خواهد کرد. چرا که در صورت جایگزینی خودروهای سوخت فسیلی با خودروهای الکتریکی، اعمال تغییر در قیمت بنزین در حد برابری با FOB خلیج فارس (به واسطه تاثیرات حداقلی تورمی و هزینه‌های در اقتصاد خانوارها) برای دولت تسهیل می‌شود و در اهداف کنترل سوخت‌های قاچاق و برابری قیمت جهانی بنزین در داخل، توفیق حاصل خواهد شد. با توجه به تبعات زیان بار افزایش مصرف سوخت‌های فسیلی در داخل که با نرخ بسیار پایینی نیز همراه است و زمینه‌های قاچاق بالایی را به همراه دارد و همچنین به واسطه گره خوردن نرخ سوخت به اقتصاد خانوارها، تغییرات این نرخ می‌تواند تبعات اجتماعی در پی داشته باشد. از این رو، راهکار تجهیز ناوگان حمل و نقل عمومی به وسایل نقلیه برقی با سوخت‌های تجدیدپذیر یک راهکار برد-برد برای دولت است که رضایت آحاد جامعه و کاهش آلاینده‌های زیست محیطی و هزینه‌های بهداشت و درمان ناشی از آلاینده‌ها در اقتصاد کشور را در پی خواهد داشت. به ویژه آن که در چشم‌انداز سه ساله تولید خودرو در سطح جهان، توجه و تمرکز جدی بر تولید خودروهای برقی است و چین نیز به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده خودرو در جهان اعلام کرده که تا سه سال آینده تولید خودروهای بنزینی در این کشور متوقف خواهد شد. از این رو، صنعت خودرو در کشور به یک دیپلماسی قوی و گسترده جهانی در شناسایی صنایع و قطعه‌سازان صنعت خودرو برقی و امکان جذب سرمایه‌گذاری مستقیم در این زمینه به منظور تامین این خودروها در گام نخست از طریق مونتاژ داخل و سپس بستر سازی برای تولید با فراهم کردن شرایط همکاری‌های بین‌المللی و تحقیق و توسعه در این خصوص نیاز دارد.



FOWNIX

TIGGO 8 PRO E+

اولین پلاگین هیبرید مونتاژی کشور

فرغانی

FORGHANI

(نماینده‌ی مدیران خودرو کد ۴۴۷ فرغانی)



<p>شعبه خدمات پس از فروش :</p> <p>تهران ، اتوبان چراغی، لاین کندرو، نرسیده به پردیس کیان، پلاک ۱۴۸</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۵۵۸۴۹۰۶۰</p>	<p>شعبه مجتمع صبا مال :</p> <p>تهران ، پایین تر از میدان حر ، مجتمع تجاری و تفریحی صبا مال، طبقه همکف</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۶۵۸۲۹۴۴۰</p>	<p>شعبه خانی آباد نو :</p> <p>تهران ، خانی آباد نو، خیابان لطیفی، پلاک ۲۷</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۵۵۰۳۳۲۰۰</p>
--	---	---

۰۹۳۶۸۷۰۰۰۹۲-۶ ۰۹۹۳۹۶۰۶۰۸۲-۴
WWW.AUTOFORGHANI.COM
@AUTOFORGHANI



«لند کروزر» اتاق ۸۰ با قلب آمریکایی



وقتی از بیرون به این توپوتا لند کروزر مدل ۱۹۹۷ نگاه کنید، احتمالاً فکر می‌کنید یک خودرو فابریک است که سال‌ها در یک انبار خوابیده بوده اما چنین نیست و این شاسی‌بلند ژاپنی به‌طور کامل توسط شرکتی به نام TLC توموتویا بازسازی شده است. مهم‌ترین تغییر این لند کروزر زیر کاپوت صورت گرفته یعنی جایی که پیش‌تر موتور اصلی توپوتا با یک موتور ۱۶۰۲ لیتری هشت سیلندر LS3 جنرال موتورز با ۴۲۰ اسب‌بخار قدرت جایگزین شده است. انتقال نیروی این موتور هم توسط یک گیربکس YL65E صورت

می‌گیرد. شرکت مذکور برای این لند کروزر سری ۸۰ یک سیستم اگزوز سفارشی با منبع اگزوز مگنافلو را هم تدارک دیده که صدای جذاب موتور V8 جنرال موتورز را بخش می‌کند. خودرو برای بهبود راحتی روی جاده و پایداری در آفرود، به کمک فنرهای فاکس مجهز شده است. علاوه بر این، در سیستم تعلیق لند کروزر بازنگری‌های دیگری هم با فنرهای OME و میل موج‌گیر جلوی Slee صورت گرفته است. دیسک‌ها و لنت‌های ترمز DBA هم تکمیل‌کننده ارتقای فنی این خودرو هستند.

می‌شد، تا امروز باید قوه قضاییه وارد عمل می‌شد. این جابجایی‌ها وجود دارد. خلاصه صحبت‌ها این است که برخی دولت‌مردان و وکلای مجلس بدون مسئولیت پاسخگویی، از اختیار چوب حراج زدن به صنعت خودرو و مملکت استفاده می‌کنند.

با تمام این شرایط چرا بخش خصوصی ریسک می‌کند و این زیان را گردن می‌گیرد و می‌خواهد خودرو سازی‌های بزرگ را خریداری کنند؟ چرا با وجود زیان میلیاردی خودروسازان، هنوز هم افرادی به دنبال خرید سهام آن‌ها هستند؟

اگر تاریخچه خودرو سازی را بررسی کنید، از روز اول زیان ده نبوده است. خصوصی سازی ایران خودرو و سایپا به حدود دهه ۷۰ برمی‌گردد. کار با خصوصی سازی واقعی شروع نشد و به تامین اجتماعی و... سپرده شد. تامین اجتماعی هم در واقع نوعی بخش خصوصی است و از طرف مردم هزینه بیمه را دریافت می‌کند تا آینده مردم را تامین کند. این هم ابهام دارد. صندوق‌های بازتسهیل تامین اجتماعی، متعلق به دولت نیست و دولت تنها نظارت می‌کند که کار خود را درست انجام دهند. اما تامین اجتماعی هم به حیاط خلوت دولت‌ها تبدیل شده است. بخش مهم خصوصی سازی از این طریق انجام شده است که مناسبانه به صورت شبه دولتی عمل می‌کنند و زیان‌دهی برای آن‌ها اهمیتی ندارد که نمونه آن شستا است. در مورد ایران خودرو به‌طور خاص اوایل سال ۹۰، اولین فروش‌های بلوکی اتفاق افتاد که ناشی از بدهی‌هایی بود که خودروسازان به بخش خصوصی داشتند. در آن

طبق ماده ۹۰ اصل ۴۴، زمانی که دولت دسترسی به بخش خصوصی می‌دهد باعث زیان بخش خصوصی می‌شود، باید دولت این زیان را جبران کند. برعکس، بر اساس قانون تجارت، زمانی که سهامدار، هیات‌مدیره تعیین می‌کند، هیات‌مدیره حق ندارد کاری کند که به سهامدار زیان برساند. در حالی که در شش سال گذشته زیان تولید شده است. هر بار هم که هیات‌مدیره دست‌نشانده دولت، نامه‌ای برای دریافت خسارت می‌زند، دولت هیات‌مدیره را تغییر می‌دهد. بنابراین این روند زیان‌دهی ایران خودرو و سایپا، کاملاً خلاف قانون است، اما مقصر مشخص نمی‌شود و کار را رها نمی‌کنند. موضوع خیلی پیچیده است. منظور از دولت، یک نفر نیست که بتوان به‌عنوان مقصر معرفی کرد. اما در نهایت یک نفر را به‌عنوان مقصر معرفی کرده و آن را جایگزین می‌کنند. در این جا مسئولیتی را دولتی‌ها نمی‌پذیرند، اما در عوض دولتی‌ها اختیار زیادی دارند و انواع رانت‌ها را استفاده می‌کنند. منظور از رانت تنها پول نیست، بلکه خدمات را هم شامل می‌شود. به‌عنوان مثال، اگر دولت خودروسازها را کند، تکلیف خودروهای سازمانی چه می‌شود و کدام خودروساز حاضر است، خودروی زیر قیمت به آن‌ها تحویل دهد؟ مجلسی‌ها اعلام کردند خودرو دنا حقیقتاً است؛ راست می‌گویند حقیقتاً است، اما با قیمت آزاد. پول این خودروها را هم نباید مجلسی‌ها بدهند، باید مجلس پرداخت کند. اما در حال حاضر مجلس دستور می‌دهد و خودروسازان خودرو تحویل می‌دهند و در ازای آن، زیان برای ایران خودرو تولید می‌شود. از این نظر، قانون هم زیر پا گذاشته نشده است. از سوی دیگر، مگر گفته نمی‌شود که تعداد کارمندان این دو خودروساز زیاد است، مگر در این ۶ سال تولید به نصف نرسید، پس چرا تعداد کارگران و کارمندان در این مدت بیشتر شده است. این هم نوعی رانت و در واقع اشتغال سفارشی است. مزیت دیگر این است که به سفارش برخی افراد، سایت تولید را در یک شهرستان راه‌اندازی می‌کنند که خسارت آن را سهامدار می‌دهد و از جیب مردم می‌رود. نکته کلیدی این است که این اقدامات با سوءاستفاده از خلأ یا حتی موازین قانونی انجام می‌شود. چون اگر قانون زیر پا گذاشته



نوربالا

دو سال از آخرین وعده خصوصی سازی گذشته و دوباره بخش خصوصی معطل است. بخش خصوصی اصلی که این خودروسازی را خریداری کرده، ۳۳ درصد سهام دارد و اگر سهامداران بزرگ خصوصی، سهام خود را بفروشند، ارزش سهام به شدت افت می‌کند بنابراین بخش خصوصی راه بازگشت و خروج ندارد. در حال حاضر ۳۳ هزار میلیارد تومان از زیان ایران خودرو برای سهامدار خصوصی است. ۲۰ میلیون سهامدار جزء این خودروسازی هم سهامدار بخش خصوصی هستند، اما دستشان به جایی نمی‌رسد. بنابراین بخش خصوصی نمی‌تواند عقب‌نشینی کند.



آریزو ۸



ARRIZO8

در مسیر ارتقاء



جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

www.fownix.com
@fownix_official

جهت دریافت اطلاعات تماس نمایندگی‌ها به وبسایت فونیکس مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.



پورشه‌ای که از جنگ جهانی بازگشت!

عدد ۵۹۷ شاید شبیه کد کارخانه برای یکی از محصولات اسپرت پورشه در سال‌های قبل به نظر برسد اما این عدد نشان دهنده مفهومی کاملاً متفاوت است. خودرو هم‌جاری حاضر در تصاویر را می‌توان پاسخی به درخواست ارتش آلمان اوایل دهه ۵۰ میلادی دانست. در روسیه‌ای که امروز نیز ادامه دارد، دولت‌ها با ارتش‌ها با برگزاری مناقصات از تأمین‌کنندگان می‌خواهند وسایل نقلیه مدنظر آن‌ها را تولید کنند و پورشه نیز در آن زمان به مناقصه برای تولید چنین خودرویی دعوت شد. ارتش آلمان نیازمند یک وسیله نقلیه

سبک‌وزن و مطمئن بود که توانایی عبور از مسیرهای ناهموار را داشته باشد. مهندسان پورشه با خودرو ۵۹۷ که نام مستعار Jagdwagen به معنی خودرو شکارچی، وارد میدان شدند. پورشه یکی از سه شرکت آلمانی بود که در مناقصه شرکت کرد و رقبای آن اتو بونیون و گولیات بودند. اگرچه برخی افراد با دیدن ۵۹۷ اعتقاد دارند این خودرو به خاطر طراحی ظاهری خود فرابت زیادی یا فولکس‌واگن ۱۸۱ دارد اما فولکس‌واگن محصول خود را خیلی دیرتر و اواخر دهه ۶۰ میلادی تولید کرد.

از سوی مدیرعامل شرکت اعلام شد:

دو دلیل عمده افزایش زیان شرکت «ایران خودرو»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

مدیرعامل ایران خودرو در توضیح نماد این شرکت از سوی بورس تهران شفاف‌سازی کرد. علیرمضان‌زاده در شفاف‌سازی خود اعلام کرد: «افزایش زیان عملیاتی شرکت ایران خودرو در ۹ ماهه امسال نسبت به دوره مشابه سال قبل ناشی از افزایش قیمت نهاده‌های تولید، در کنار سرکوب قیمت فروش محصولات بوده، به نحوی که قیمت خرید مواد و قطعات و سایر هزینه‌های تولیدی متناسب با تورم قیمت نهاده‌های تولید رشد نرخ ارز و هزینه‌های حقوق و دستمزد مصوب وزارت کار افزایش یافته، لیکن در مقابل نرخ فروش محصولات به صورت دستوری و بر پایه اطلاعات قیمتی دوره‌های زمانی

گذشته و بدون لحاظ تورم دوره جاری قیمت‌گذاری شده است. وی اضافه کرد: «البته پیگیری‌های مستمر هیات‌مدیره از ابتدای سال و مکاتبات مکرر با مراجع ذیربط در نهایت منجر به این شد که قیمت فروش محصول ارتقا یافته این شرکت در مهرماه سال جاری توسط شورای رقابت با نرخ‌های نسبتاً مناسبی تعیین شد، بنابراین امید می‌رود با تولید و فروش این محصولات و از طرفی برنامه تولید محصولات جدید در سال آینده و همچنین اخذ قیمت مناسب برای محصولات جدید زیان شرکت روند کاهشی داشته باشد.»

اتو سهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش/کاهش
پارس فتر	۱۳,۳۶۰	۴.۷۴	▲
سایپا	۲,۳۴۹	-۱.۷۸	▼
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۴,۲۱۶	-۱.۳۳	▼
ایران خودرو	۲,۶۳۳	۰	-
ایران خودرو دیزل	۳,۴۷۳	-۲.۳۹	▼
گروه بهمن	۱,۸۱۷	-۰.۸۲	▼
پارس خودرو	۱,۰۶۹	-۲.۳۷	▼
زامیاد	۵,۷۷۰	۰	-
سرمایه‌گذاری رنا	۶,۳۹۰	-۱.۸۷	▼
مهتر کام پارس	۳,۱۹۰	۰.۰۳	▲
کم‌کفر ایندیمین	۴,۱۶۱	-۰.۲۹	▼
بنیان دیزل	۳,۱۱۸	-۰.۱۹	▼
لنت ترمز ایران	۳۷,۱۷۰	۶.۹۹	▲
سایپا دیزل	۳۰,۵۰۰	-۲.۶۱	▼
بهمن دیزل	۳,۶۵۶	-۰.۶۵	▼
مالیبل سایپا	۲,۴۹۸	-۰.۴۴	▼
سایپا آذین	۳,۳۰۶	۲.۱۹	▲
نیرو محرکه	۷,۰۶۰	-۳.۲۹	▼
قطعات اتومبیل ایران	۵,۴۹۰	-۱.۹۶	▼
کرمان خودرو	۴,۹۵۰	-۱.۷۹	▼
مهندسی نصیر ماشین	۱۰,۱۵۰	-۱.۵۵	▼
صنایع تولیدی استاد ایران	۵,۱۷۰	-۰.۱۹	▼
محورسازان ایران خودرو	۳۳,۴۴۰	۶.۶۳	▲
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۴,۱۹۳	-۰.۶۴	▼
رادیناتور ایران	۴,۴۸۰	-۱.۶۷	▼
آهن‌گری تراکتورسازی ایران	۳,۶۴۳	-۰.۹۸	▼
رینگ‌سازی مشهد	۱۶,۷۴۰	-۰.۳۶	▼
صنایع ریخته‌گری ایران	۶,۸۵۰	-۱.۱۵	▼
الکترونیک خودرو شرق	۱۳,۳۹۰	-۲.۰۵	▼
مهندسی صنعتی روان فنا اور	۳۵,۰۰۰	-۱.۶۹	▼
فترسازی خاور	۱۴,۶۷۰	-۲.۵۹	▼
ایر کاپارت صنعت	۳,۳۶۱	-۲.۵۵	▼
چرخشگر	۲۰,۴۵۰	-۰.۵۴	▼
سازه پوشش	۱۸,۲۴۰	-۱.۲۵	▼
فترسازی زر	۵,۹۵۰	۰	-
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۳,۸۶۶	-۱.۱۳	▼
تولید محور خودرو	۴,۶۷۲	-۲.۲۲	▼
لیزینگ رازی	۳,۹۰۷	۰	-
لیزینگ ایرانیان	۶,۵۵۰	-۴.۵۲	▼
لیزینگ رایان سایپا	۱,۱۰۱	-۱.۸۷	▼
لیزینگ صنعت و معدن	۵,۳۸۰	۰.۱۹	▲
لیزینگ ایران و شرق	۴,۷۰۷	-۰.۵۱	▼
واسپاری ملت	۸,۶۹۰	-۴.۶۱	▼
بهمن لیزینگ	۳,۶۲۱	-۰.۰۶	▼
لیزینگ آریانا	۲۹,۷۰۰	۰.۱۷	▲
لیزینگ کار آفرین	۶,۵۱۰	-۲.۶۹	▼
لیزینگ پارسیان	۶۰,۹۰۰	-۰.۹۸	▼
لیزینگ خودرو غدیر	۴,۵۱۶	-۴.۳۶	▼
لیزینگ ایران	۱,۵۹۶	-۱.۷۲	▼
واسپاری تجارت ایرانیان	۴,۲۱۰	-۰.۰۷	▼
ریل پرداز سیر	۲,۱۷۳	-۱.۴۵	▼
حمل و نقل خلیج فارس	۱,۹۳۹	۱.۸۹	▲
ریل سیر کوثر	۱۱,۴۸۰	-۲.۳	▼



مقایسه VS

«لیزینگ ایرن و شرق» در مقابل «KBC Autolease»

لیزینگ ایران و شرق در سال ۱۳۸۴ تاسیس شد. این لیزینگ در حال حاضر مبادرت به خرید کالاهای سرمایه‌ای نظیر انواع خودروهای سواری و کار و تجاری، تجهیزات و ماشین‌آلات سبک و سنگین و... و گذاری آن‌ها در قالب عقود اجاره به شرط تملیک، اجاره عملیاتی یا فروش اقساطی می‌کند. روز چهارشنبه قیمت هر سهم نماد «ولشرق» در فرابورس به ۴۷۱ تومان رسید. در مقام مقایسه شرکت «KBC Autolease» قرار دارد یکی از شرکت‌های بزرگ لیزینگ خودرو در بلژیک است. این شرکت به عنوان بخشی از گروه بانکی «KBC Group» فعالیت می‌کند. این شرکت در زمینه ارائه انواع خدمات لیزینگ خودرو برای مشتریان شرکت‌ها و افراد و خدمات مرتبط با مدیریت و نگهداری خودروها و... فعال است. قیمت هر سهم این شرکت روز گذشته به ۶۳,۴ یورو (حدود ۳,۶ میلیون تومان) رسید.

امار معاملات TRADE



کدال نگر

- سازمان بورس مجوز افزایش سرمایه ۱۴۰ درصدی بیمه تعاون از محل سایر اندوخته‌ها و مازاد تجدید ارزیابی‌ها را صادر کرد.
- واسپاری ملت که سال مالی خود را از پایان اسفند به پایان آذرماه تغییر داده، در ۱۲ ماهه منتهی به آذر سال جاری سود خالصی معادل ۴۴ میلیارد تومان محقق کرد. درآمد عملیاتی شناسایی شده نماد «ولملت» نیز ۸۶ میلیارد تومان بود که با کسر بهای تمام شده به سود ناخالص ۵۳ میلیارد تومانی دست یافت.
- هیات‌مدیره شرکت بهمن لیزینگ افزایش سرمایه ۲۷ درصدی این شرکت از محل سود انباشته به منظور اصلاح ساختار مالی و بهبود نسبت‌های مالی، همچنین جلوگیری از خروج نقدینگی و افزایش حجم فعالیت عملیاتی لیزینگ شرکت و... را به تصویب رساند.



نمودار تکنیکالی «سرمایه‌گذاری رنا» نشان دهنده آن است که نماد «ورنا» بعد از لمس قله قیمتی خود در مردادماه ۹۹ در قیمت ۲,۱۹۰ تومان یک اصلاح قیمتی و یک افزایش سرمایه را تجربه کرده و در حال حاضر نیز با توجه به وضعیتی که بر بورس حاکم است، این نماد متعادل داد و ستد می‌شود



رشد سرمایه

سازمان بورس مجوز افزایش سرمایه ۶۷ درصدی شرکت ریل پرداز سیر را از محل سود انباشته به منظور اصلاح ساختار مالی را صادر کرد. سرمایه نماد «حریل» با افزایش ۳۰ میلیارد تومانی از ۴۷۷ میلیارد تومان به ۵۰۷ میلیارد تومان افزایش خواهد یافت.

افزایش در آمد

لیزینگ پارسیان در یک ماهه منتهی به دی درآمد ۲۶۸ میلیارد تومانی حاصل از انجام عملیات لیزینگ کسب کرد که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۵۲ درصد بارشد روبرو بوده است. نماد «ولپارس» در دی ماه سال گذشته نیز درآمد ۲۸ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.

تراز مثبت

بیمه ملت در ۱۰ ماهه منتهی به دی، بالغ بر ۴,۴۵۹ میلیارد تومان درآمد حق بیمه صادره شناسایی کرد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته با رشد ۸۱ درصدی روبرو بوده، نماد «ملت» در این مدت تراز مثبت ۱۲۵ درصدی را به ثبت رسانده است.

افزایش فروش

محورسازان ایران خودرو در ۱۰ ماهه منتهی به دی حدود ۳,۹۰۱ میلیارد تومان درآمد کسب کرد که با افزایش ۴۲ درصدی روبرو بوده است. همچنین نماد «خوساز» در مدت مشابه سال گذشته درآمدی بالغ بر ۲,۷۳۹ میلیارد تومان کسب کرد.



WING MIRROR

آینه بغل



معرفی رضوانی «بیست» ۱۰۰۰ اسب بخاری



(Rotrex) و کاس ورت هم ارائه کرد. حالا برای تولید سال ۲۰۲۴، رضوانی بیست تغییرات جزئی در طراحی بدنه را با پیشرفته قدرتمند جنرال موتورز ترکیب کرده است تا کوروت جدیدی متولد شود. در خلاف خودرو اسپرت شورولت، موتور ۲/۶ لیتر ۷۸ در محصول رضوانی، دو توربوشارژر دارد. رضوانی بیست جدید، قدرت ۱۰۰۰ اسب بخار و کشش باور نگر دنی ۱۹۰ نیوتون متر فراهم می کند. نسخه تنفس طبیعی پیشرفته ۲/۶ لیتر جنرال موتورز در شورولت کوروت اسپرتیگری، ۴۹۵ اسب بخار قدرت و ۶۳۷ نیوتون متر گشتاور دارد. قیمت پایه برای رضوانی بیست ۲۰۲۴ همراه پیشرفته هزار اسب بخار، ۴۸۵ دلار اعلام شده است.

جدیدترین محصول خودروسازی رضوانی در آمریکا، نسخه‌ای از سوپراسپرت بیست (Beast) با پیشرفته شورولت کوروت است که هزار اسب بخار قدرت دارد. ساخت خودرو اسپرت سبک وزن با محرک توربوشارژر هوندا، شرکت رضوانی را به دنیای خودرو معرفی کرد. این برند آمریکایی، امروزه با شاسی بلند ضد گلوله و سوپرفلوکس تانک (Rezvani tank) شهرت بیشتری کسب کرده است؛ اما همچنان تولید سوپراسپرت بیست (Beast) را ادامه می دهد. نخستین نمونه بیست، بر اساس خودرو سبک وزن انگلیسی، آر ال اتم و شاسی لوتوس شکل گرفت. این محصول، علاوه بر پیشرفته هوندا، موتورهای ساخت روترکس

کرایه Korean

کرایه کیا EV8 جدید، جایگزین استینگر



کره ای ها می خواهند با یک سدان برقی پر قدرت که EV8 نام می گیرد، جای خالی استینگر را در سبد محصولات خود پر کنند. انتظار می رود محصول جدید کیا قدرتی فراتر از ۶۰۰ اسب بخار داشته باشد و با یک بار شارژ مسافت ۸۰۵ کیلومتری را طی کند. بر این اساس می توان EV8 را قوی ترین خودرو تاریخ کیا دانست. کیا EV8 نخستین خودرو برقی این خودروساز با نسل بعدی پلت فرم EM گروه خودروسازی هیوندای خواهد بود. این پلت فرم یکی از دو معماری جدیدی است که بر اساس معماری مازولار یکپارچه جدید یا IMA ساخته می شود. هیوندای پس از رونمایی پلت فرم یاد شده در سال قبل ادعا کرد EM سبب بهبود ۵۰ درصدی شعاع حرکتی خودروهای برقی در مقایسه با مدل های کنونی می شود. پلت فرم EM برای خودروهای برقی در تمام کلاس ها طراحی شده و ظاهرا محصولات پر فروش منس هم شامل این موضوع می شوند. اسناد منتشر شده نشان می دهند جایگزین برقی کیا استینگر با کد GT1 شناخته می شود.

فرونتل Sale

پیش فروش لاماری ایما ویژه طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و متقاضیان عادی

شرکت آرین پارس موتور فراخوان پیش فروش کراس اوور لاماری ایما را برای متقاضیان عادی و طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت صادر کرد. این طرح مخصوص آن دسته افرادی است که در نوبت دوم عرضه لاماری ایما در سامانه یکپارچه فروش شرکت کرده و اولویت بندی شده اند. بر این ترتیب، متقاضیان عادی و مادران مشمول این طرح و دارای اولویت بندی می توانند از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه، مورخ ۲۹ بهمن ماه به بخش فروش وبسایت آرین پارس موتور مراجعه کرده و نسبت به تکمیل ثبت نام اقدام کنند. فراخوان پیش فروش لاماری ایما تا پایان روز پنجشنبه مورخ ۳ اسفندماه ادامه دارد. خودروها پس از ۱۲۰ روز کاری به خریداران تحویل داده می شوند. در این طرح، قیمت لاماری ایما به صورت علی الحساب اعلام شده است. متقاضیان در ابتدا مبلغ ۷۱۵ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان را به حساب شرکت آرین پارس واريز می کنند. مبلغ نهایی خودرو، در زمان تحویل به مشتری و بر اساس شرایط مقرر در قرارداد مشخص و تسویه می شود. لاماری ایما در رنگ های سفید، مشکی، سبز، خاکستری و قرمز عرضه شده و به عنوان مدل ۱۴۰۳ شماره گذاری می شود. سود مشارکت، انصراف و جریمه در کرد به صورت سالانه محاسبه شده و به ترتیب، ۶، ۹، ۶، ۲۱ درصد اعلام شده است.

برقی EV

پایان آزمایش سدان برقی لوتوس امیا



لوتوس پس از سه سال آزمایش در ۱۵ کشور و دو قاره مختلف، برنامه توسعه و آزمایش سدان الکتریکی امیا را به پایان رسانده است. این خودرو که پس از شاسی بلند الیرا دومین محصول الکتریکی لوتوس محسوب می شود، اخیرا برای انجام یک سری آزمایش طاقت فرسایه قطب شمال در فنلاند برده شده و دمایی تا منفی ۲۵ درجه سانتی گراد را تجربه کرده است. مهندسین لوتوس در فنلاند روی تنظیم دقیق سیستم تعلیق، فرمان، ترمزها و سیستم های کنترل کشش و کنترل پایداری تمرکز کرده اند. علاوه بر این، آزمایش ها روی لاستیک های زمستانی اختصاصی انجام شده است که برای امیا قابل انتخاب خواهد بود. به گفته لوتوس، سیستم های کمک راننده در این خودرو به گونه ای مهندسی شده اند که به رغم پوشیده شدن علائم جاده با چیزهایی مثل برف، همچنین کارایی خود را حفظ کنند. همچنین در طول این آزمایش ها، سدان لوتوس داخل یک با اصطلاح فریزر خودرو قرار داده شده است که دماری تا منفی ۴۰ درجه سانتی گراد کاهش می دهد.

تکنولوژی Technology

نوآوری های فورد برای بهبود آیرودینامیک خودروها

فورد در حال بررسی استفاده از برخی تکنولوژی های جدید و پیشرفته برای بهبود آیرودینامیک خودروهاست. این خودروساز آمریکایی روی شکل های جدیدی از تکنولوژی آیرودینامیک کار می کند تا به این ترتیب بتواند رانندگان محصولات خود را بهبود بخشد. فورد برای پیشبرد اهداف خود از اصول یاد استفاده می کند. اگر چه استفاده از یاد به اصطلاح الکتریک با یاد یونی چیز جدیدی نیست، اما پیچیدگی های زیادی دارد. به طور خلاصه باید گفت یاد الکتریک به دست کاری و



شتاب بخشی به باد با ترکیب الکترونها، ولتاژ و هوا اشاره دارد. فورد در اختراعی که اداره ثبت اختراعی و علائم تجاری آمریکا منتشر کرده، به دنبال استفاده از این پدیده الکترو هیبرودینامیک برای بهبود رانندگی آیرودینامیکی خودروهاست. در صورتی که سیستم یاد شده سبک وزن و کارا باشد، شاید شاهد تولید خودرویی آیرودینامیک تر از گوردون موری T50 نیز باشیم. اساسا با استفاده دقیق از باد الکتریک در بخش های کلیدی خودرو می توان هوا را بهتر از آن چه در T50 دیده ایم دست کاری کرد. همچنین تکنولوژی یاد شده می تواند نیاز به استفاده از رادار، توپو فن مخصوص راز بین ببرد و سبب کاهش وزن خودرو شود. ماحدس می زبیم در راه استفاده از این تکنولوژی چالش هایی از جمله هزینه توسعه آن وجود دارد؛ اما شاید قبلا قدم هایی در زمینه تولید یک آبر خودرو تیراژ محدود با همین تکنولوژی برداشته شده باشد. اگر چه برخی اطلاعات اولیه از موضوع یاد شده در دسترس است، اما فورد تمام جزئیات مربوط به آیرودینامیک موستانگ GTD را منتشر نکرده و امیدواریم یاد یونی بخشی از آن باشد.

رشد میانگین ۳،۵ و ۶،۵ میلیون تومانی قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی در بهمن ماه افزایش یک باره بهای ارز در بازار خودرو چه تبعاتی داشت؟



بود تا ۱۴ بهمن ماه ادامه داشت و پس از ثبت بیشینه در این روز، روند کاهشی را آغاز کرد. با این وجود برخی محصولات هنوز تفاوت قیمتی باول بهمن ماه دارند. برای مثال پژو ۲۰۷MC اتوماتیک در ابتدای ماه جاری ۸۲۰ میلیون تومان معامله می شد؛ اما ۱۴ بهمن ماه قیمت ۸۵۰ میلیون تومان را ثبت کرد. در آخرین روز کاری هفته گذشته، این محصول در بازار ۸۴۰ میلیون تومان خرید و فروش شد تا همچنان رشد ۲۰ میلیون تومانی قیمت را در مقایسه با ابتدای بهمن تجربه کند. قیمت پژو ۲۰۶ تیپ ۲ نیز در این بازه زمانی از ۵۴۰ میلیون تومان به ۵۵۵ میلیون تومان رسید تا رشد ۱۵ میلیون تومانی را تجربه کند. اوج قیمت این خودرو مربوط به ۱۴ بهمن بود که ۵۷۵ میلیون تومان خرید و فروش می شد. پژو پارس سال نیز رشد قیمت مشابهی را تجربه کرده و از ابتدای بهمن تا آخرین روز کاری هفته گذشته ۱۵ میلیون تومان رشد قیمت داشته و از ۵۹۰ میلیون تومان به ۶۰۵ میلیون تومان رسیده است. در مقابل برخی خودروها در بازه زمانی مذکور افت قیمت را ثبت کرده اند. لاماری ایما با وجود آن که در بیشتر مواقع تا حد زیادی تحت تاثیر رشد بهای ارز قرار می گیرد، اما این بار بهای آن روی یک میلیارد و ۸۲۰ میلیون تومان ثابت مانده است. محصولات چری نیز از ابتدای ماه میانی زمستان تاکنون افت قیمت را ثبت کرده اند. بر این اساس آریزو ۱۶ اکسلنت که در ابتدای ماه جاری، قیمتی معادل یک میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان داشت، در آخرین روز کاری هفته گذشته، یک میلیارد و ۳۹۰ میلیون تومان خرید و فروش شد تا افت قیمت ۴۰ میلیون تومانی را ثبت کند. آریزو ۵ هم افت بهای مشابهی داشته و قیمت آن از یک میلیارد و ۲۶۰ میلیون تومان به یک میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان رسیده است.

کاهش قیمت ۲۰۰ میلیون تومانی بامو ۵۳۰ی خودروهای داخلی در آخرین روز کاری هفته گذشته، افزایش بهای یک تا ۷ میلیون تومانی را تجربه کردند.

محصول Product

رونمایی از خودرو فرمولیک فراری برای فصل ۲۰۲۴

فراری خودرو فرمولیک جدید خود با نام SF-24 برای فصل ۲۰۲۴ طی رویدادی آنلاین از مارانو رونمایی کرده است. تیم فراری که با خبر در اختیار گرفتن لوئیس همیلتون برای فصل ۲۰۲۵ دنیای فرمولیک را منقصر کرده، حالا از خودرو فصل ۲۰۲۴ خود با نام SF-24 رونمایی کرده است. فراری امیدوار است در این خودرو برخی مشکلاتی که سال گذشته چارلز لکلرک و کارلوینس سناپنز را اذیت کردند، برطرف شده باشد. هر چند خودرو ۲۰۲۳ فراری در تک دور تعیین خط



بسیار سریع بود، اما در سرعت مسابقه ای نمی توانست حریف ردبول شود. به همین دلیل، در فصل گذشته فراری فقط یک پیروزی کسب کرد که با کارلوینس سناپنز در گرند پری سنگاپور بود. فراری امیدوار است با بهبودهایی که در SF-24 صورت گرفته، پیشرفت خوبی در این بخش حاصل شده باشد. علاوه بر این، تیم ایتالیایی روی بهبود آیرودینامیک خودرو فصل ۲۰۲۴ خود هم کار کرده است؛ زیرا این از عواملی بود که تاثیر منفی چشمگیری روی عملکرد خودرو فصل قبل داشت. هر چند هنوز برای قضاوت در مورد عملکرد SF-24 خیلی زود است و ممکن است سسله ردبول همچنان ادامه داشته باشد؛ اما فراری نسبت به گام هایی که رو به جلو برداشته و برنامه هایی که برای دوران همیلتون دارد، بسیار خوش بین است. در اتفاقی غیر معمول جان الکان، مدیرعامل فراری به کارخانه فرمولیک این شرکت سر زده تا شاهد آخرین پیشرفت های SF-24 جدید باشد. این نشان می دهد الکان حالا بسیار به فرمولیک نزدیک شده و توجه دقیقی به فعالیت های تیم اسکودریای فراری دارد.



۴.۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. تیم فنی با بررسی اسکین نرم افزاری و داده‌ها مشکل را حل می‌کنند و این بار هم M4 سبب شرمساری موتور سیکلت بامو شده و پیروزی را به دست می‌آورد. این خودرو مسافت ۴۰۰ متر را در ۹.۹ ثانیه طی می‌کند؛ در حالی که M1000RR حدود نیم ثانیه کندتر است. در مسابقه درگ رولینگ هم برتری با M4 است؛ اما در این مسابقه موتور سیکلت نیز با برخی مشکلات جدی مواجه می‌شود و دیگر نمی‌تواند در مسابقه دوم شرکت کند. نهایتاً به تست ترمز می‌رسیم که M1000RR نشان می‌دهد هیچ شانس در برابر M4 تیون شده نخواهد داشت.

در شرایط استاندارد قطعا بامو و M4 استوک شانس در برابر موتور سیکلت M1000RR نخواهد داشت؛ اما زمانی که بدانید M4 تا حد زیادی ارتقا یافته است، داستان کاملا متفاوت خواهد شد. هم اکنون می‌خواهیم بدانیم کدام یک از این دو وسیله نقلیه در خط مستقیم عملکرد بهتری دارد؟ اگر به دنبال خرید بامو و M4 مدل ۲۰۲۴ دیفرانسیل عقب باشید، باید حدود ۷۸ هزار دلار بپردازید. با این مبلغ به پیشراکه ۶ سیلندر ۳ لیتری تونین توربو با ۵۰۳ اسب بخار قدرت و ۶۴۹ نیوتون متر قدرت دست می‌یابید. نیروی تولیدی هم از طریق گیرکس ۸ سرعته اتوماتیک راهی جرخ‌های می‌گردد. بامو می‌گوید محصول ۱۷۷۰ کیلوگرمی ایش طرف



رقابت بین موتور سیکلت بامو و M4

سیزدهمین همایش بین‌المللی موتور

رونمایی از فناوری‌های جدید

روزهای سه‌شنبه و چهارشنبه هفته گذشته، سیزدهمین همایش بین‌المللی موتور محل همایش و نمایشگاه شرکت ساپکو برگزار شد. این همایش با محوریت طراحی، تولید و آزمایش در زمینه قوای محرکه خودرو، صنایع دریایی، ریلی و هوایی برگزار شد که موسسه فناوری‌های نوین و متخصصان و صنعتگران حوزه‌های مرتبط قرار گرفت. در این همایش



محمد محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



محور اصلی همایش و نمایشگاه

سید اشکان موسویان، عضو هیأت علمی دانشگاه فنی و حرفه‌ای کشور، رئیس انجمن علمی موتور ایران و دبیر سیزدهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون سوز و نفت در باره این همایش گفت: «در حال حاضر این دوره، سیزدهمین دوره همایش فاکر بین‌المللی موتورهای درون سوز و نفت است. این رویداد با ارائه دستاوردهای شرکت‌کننده‌ها و شرکت‌های مختلف در حوزه موتور همراه شد. مراسم افتتاحیه بسیار پر بار بود و از نسخه‌های از پیش‌رانه پاشش سوخت مستقیم موتور ۳ سیلندر (سه استوانه) نیز رونمایی شد. این موتور در غره شرکت تحقیق، طراحی و تولید موتور ایران خودرو (ایپکو) که همان غره انجمن موتور ایران نیز بود، به نمایش درآمد. از ویژگی‌های این پیش‌رانه باید به کاهش مصرف سوخت چشمگیر نسبت به نسخه‌های هم کلاس آن اشاره کرد. بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، این قوای محرکه تا شهریور یا مهرماه سال آینده به‌صورت خودروسازان عرضه خواهد شد. در مراسم روز نخست این همایش، مهندس میرسلیم (رئیس همایش)، دکتر علی‌آبادی (وزیر صمت)، آقای فلاحتی (معاون وزیر نفت) و سایر مدیران ارشد خودروسازی و شرکت‌های مرتبط حضور داشتند. این همایش به لطف حضور شرکت‌های مرتبط با این رویداد بسیار پر بار شد. در زمان برگزاری این همایش، شرکت‌های قدرتمندی در محل نمایشگاه و همایش ساپکو حاضر شدند. این نمایشگاه با نام دهمین نمایشگاه موتور تهران در حاشیه سیزدهمین همایش موتورهای درون سوز و نفت برپا شد و محوریت دانش فنی داشت و بر خلاف نمایشگاه‌های دیگری که برگزار می‌شوند، در زمینه بازرگانی و فروش نبود. شرکت‌های حاضر در این نمایشگاه، با دستاوردهای دانش بنیان خود در این رویداد حاضر شدند. برخی از آن‌ها دستاوردهای جالبی داشتند؛ از جمله این که قطعات پیچیده موتوری مانند CVVT و بحث فتر سیستم تعلیق و همچنان استفاده از آن در صنایع دیگر را داخلی‌سازی کردند. با توجه به این امر، جای امیدواری بسیاری وجود دارد که قطعه‌سازان توانسته‌اند بخش تحقیق و توسعه خود را به‌چنین جایگاه بالایی برسانند که بسیاری از قطعات مهم را داخلی‌سازی کنند تا وابستگی مان در این عرصه به خارج از کشور کمتر شود. درباره مقالاتی که در این همایش نیز ارائه شد، باید گفت نظر به این که در هدف گذاری به عمل آمده از نسوی شورای سیاست‌گذاری همایش، بحث‌های دانش بنیان بیشتر مدنظر قرار داشت. بر این اساس مقاله‌های دانش بنیانی که متناسب با نیاز روز کشور است، ارائه شدند. ناگفته نماند که در مدت‌زمان برگزاری این همایش، دو میزگرد تخصصی نیز برگزار شد. در میزگرد نخست درباره خودروسازی دور که (هیبرید) و برقی و آینده این خودروسازی‌ها بحث شد و میزگرد دوم نیز درباره کاربری غیرجاده‌ای موتورها بود. علاوه بر موتور خودروها انواع موتورهای ایستگاهی، کشتیرانی، هوایی، دریایی، زمینی و ریلی نیز مورد توجه قرار گرفت. این مساله سبب می‌شود زمینه‌های حضور قطعه‌سازان در این بخش‌ها نیز فراهم شود. مقالات علمی و پوستری که در این زمینه ارائه شد، از نظر علمی سطح بالایی داشتند. برنامه دیگری نیز در این همایش وجود داشت که کارگاه آموزشی، متناسب با تخصص‌های مورد نیاز صنعت خودرو بود.

ورود هوش مصنوعی به صنعت موتور

در ادامه با سید اشکان موسویان، دبیر سیزدهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون سوز و نفت گفت‌وگویی داشته‌ایم که بخش‌هایی از آن را می‌خوانید:

وجه تمایز سیزدهمین همایش موتور درون سوز و نفت نسبت به دوره‌های قبلی چه بود؟

ما در این دوره روی مبحث دانش بنیان، بسیار پر قدرت‌تر از قبل تمرکز کردیم. البته برنامه‌هایی که اجرا شد، تغییری نداشت؛ چرا که نمی‌توانیم کلیت برنامه‌ها را تغییر دهیم؛ اما محتوای آن را تغییر دادیم. این تغییرات متناسب با نیاز کشور بود. در دوره قبلی موضوعاتی که در میزگرد مطرح شد، متفاوت بود. در این دوره در زمینه برقی‌سازی و دور که (هیبرید) مباحثی را مطرح کردیم. ما تمام شرکت‌ها و قطعه‌سازان را با این موضوع آشنا کردیم و در این زمینه جلسات مشترکی با آن‌ها داشتیم. یکی از مهم‌ترین مسائلی که در این همایش به آن توجه شد، ورود هوش مصنوعی به صنعت موتور بود و گزارش دستاوردهای شرکت‌های دانش بنیان و مقالات جدیدی در این زمینه ارائه شد.

دستاوردهای شرکت‌های دانش بنیان و مقالات ارائه شده

در این همایش تا چه اندازه امیدوار کننده بودند؟



شخصاً مقالاتی را که ارائه شدند، خوب توصیف می‌کنم؛ زیرا در بحث‌های علمی از سطح بالایی برخوردار بودند. این نمایشگاه هم راضی بودم؛ زیرا دستاوردهای دانش بنیان بسیار خوبی در آن ارائه شد. قطعه‌سازان با توجه به شرایط اقتصادی و مالی و چالش‌های بسیاری که گیربان گیرشان است، خیلی پر شور و با ایده‌های جدید و جذاب در این رویداد حاضر شدند. بنابراین بنده به آینده این صنعت بسیار امیدوار هستم. از حق نگذریم، صنعت موتور کشورمان صنعت بالغ و روبره‌جویی است؛ نه این که بخواهم افراف کنم و بگویم به بلوغ کامل رسیده؛ اما از بسیاری از صنایع دیگر حاضر در کشور جلوتر است.

باتوجه به این که خودروسازی جهان از سال ۲۰۱۵ میلادی به صورت گسترده به سمت و سوی الکترونیک و هیبرید شدن در حال حرکت است، در این همایش و نمایشگاه چه برنامه‌های تدارک دیده شده تا توجه و نگاه مدیران ارشد خودروسازی به این رویدادها جلب شود؟

همان طور که اشاره کردم، شورای سیاست‌گذاری همایش ما و تیمی که در این بخش برای هر دوره داریم، در این زمینه‌ها بسیار حساس هستند. از این رو برنامه‌هایی که برگزار می‌کنیم، باید متناسب با نیازهای خودروسازی کشور باشد. تیم ما به خودروسازی‌های الکترونیک و هیبرید توجه زیادی داشت؛ کاری که در این عرصه انجام دادیم این بود که بازرگانان، ذی‌نفعان و حتی نهادهایی را که در این زمینه تصمیم‌گیر هستند و اختلاف نظرهایی میان‌شان وجود دارد را به نتیجه مشترکی رسانیم. زمانی که بخواهیم به مدیران بالادستی و نهادهای تصمیم‌گیر مشاوره‌های علمی، فنی و راهبردی بدهیم، از آن‌ها دعوت می‌کنیم که به‌چنین میزگردهایی بیایند؛ زیرا در این صورت دسترسی به آن‌ها بسیار ساده‌تر است. در این میزگردها، بازرگانان اصلی و تصمیم‌گیران مختلف حضور پیدا می‌کنند. به‌عنوان مثال استادان دانشگاه به‌عنوان قشر علمی کشور و مسئولانی از وزارت صمت، نیرو و نفت که به‌عنوان تصمیم‌گیر نقش مهمی دارند، در این میزگردها حاضر هستند. تا این مساله را به خوبی مورد بحث و بررسی قرار دهند. در این همایش‌ها هر فردی نظر خود را اعلام کرد که البته چالش‌هایی هم وجود داشت. در پایان همایش بیانیه‌ای صادر می‌کنیم تا تمام افراد حاضر در همایش بدانند که این بیانیه حاصل نشست‌هایی بوده که با یکدیگر داشته‌اند. امیدوارم این تدابیر، در آینده این صنعت اثر گذار باشند.

پیشنهاد شما به وزارت صمت و نهادهای موثر در این زمینه چیست؟

من امیدوارم از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های علمی کشور در نهادهای بالادستی بیشتر استفاده شود. به‌عنوان مثال، انجمن موتور ایران تنها مرجع علمی حاضر در صنعت موتور و قوای محرکه کشور است که اعضای این انجمن متخصص‌ترین افراد حاضر در این بخش هستند. چرا هیچگاه به‌نظر یا پیشنهاد این انجمن توجه نمی‌شود؟ چرا ما باید این موارد را به نهادهای ذریعط یادآوری کنیم؟ بنده به‌عنوان رئیس انجمن انتظار دارم از این پتانسیل‌ها بیشتر استفاده شود. در واقع انتظار ما این است که از ما نظر و گزارشات علمی مطالبه و درخواست شود. هر چند که اخیراً از سوی نهادهای بالادستی گزارش‌های علمی از ما خواسته شده که به آن‌ها ارائه کردیم؛ اما این موضوع با پیگیری‌های خودمان صورت گرفته است. ما نیز به‌عنوان افراد متخصص در این زمینه توقع داریم نهادهای بالادستی تمایل داشته باشند که با ما همکاری کنند تا بتوانیم مباحث علمی را پیش ببریم. مطمئن باشید تمام کارها و مباحثی که از سوی ما مطرح شود، علمی خواهد بود و مافارغ از مباحث سیاسی و حواشی کار می‌کنیم. زیرا تصمیماتی که بر پایه و اساس علمی گرفته شود، بهترین تصمیمات ممکن هستند. درباره آینده قوای محرکه نیز باید بگویم؛ گزارشی را تدوین کرده‌ایم که در قالب آن، آینده قوای محرکه را در ایران متناسب با توجه به پتانسیل‌های کشور متصور شده‌ایم. ناگفته نماند که نقشه راه نیز ارائه کردیم که چه مسیری را باید طی کنیم تا در این زمینه به پیشرفت برسیم و تمام این فرآیندها در اسناد انجمن وجود دارد و اگر نهادهای بالادستی بخواهند، در اختیارشان قرار می‌دهیم.

شرکت مانا؛ مرکز تحقیق و توسعه گروه عظام

شرکت مانا در حقیقت مرکز تحقیق و توسعه گروه عظام است. بنچ‌مارک (الگوبرداری مهندسی) مربوطه که در نمایشگاه به نمایش درآمد، مربوط به چری



EQ1 بود که به‌صورت مجزا بنچ‌مارک شده بود. مهندس گودرزی درباره این بنچ‌مارک گفت: «این بنچ‌مارک جنبه تحقیقاتی و آموزشی دارد. پلت‌فرم مربوطه دارای یک باتری است که به برق DC را به موتور الکتریکی می‌رساند. اما برای این مهم، تبدیل برق DC به AC توسط یک اینورتر انجام می‌شود. در ادامه، برق DC ۳۰۰ ولت به AC سه فاز تبدیل می‌شود. در این محصول از دو باتری استفاده شده؛ یکی از آن‌ها لیتیوم-یونی و دیگری سیلد-اسید است. باتری لیتیوم-یونی برای تامین نیروی موتور الکتریکی و باتری سیلد-اسید برای سیستم‌های الکترونیکی و الکتریکی خودرو در نظر گرفته شده است. یک سیستم‌های خنک‌کننده باتری و موتور که به‌صورت آب‌خنک است نیز در نظر گرفته شده است. همچنین یک سیستم بوستر خلأ برای سیستم ترمز تعبیه شده است.»

نگرانی‌ها در مورد واشر سرسیلندر پژو برطرف شد

سرسیلندر جدیدی توسط شرکت موتور بشل طراحی شده که بر اساس آن، صاحبان خودروهای پژو دیگر نگران تعمیر سرسیلندر خودروی‌شان نخواهند بود. ساختار اساسی محصول این شرکت به‌واسطه ایجاد تغییرات اساسی در طراحی بخش روغن‌کاری و فتر بندگی تغییر کرده است. این امر سبب شده است تا ۲۰ تا ۲۵ درصد در هر صد کیلومتر، مصرف سوخت خودرو کاهش یابد. سروصدای تولیدی نیز بسیار کاهش یافته و سرعت نصب توسط تعمیرکاران هم بسیار بالا رفته است. بر اساس شنیده‌ها، در ۱۰ دقیقه می‌توان این سرسیلندر را نصب کرد. همچنین در زمینه شیم‌گیری نیز شیم‌گیری به‌صورت اتوماتیک انجام شده و نیازی به شیم‌گیری نیست. این محصول حدود پنج ماه است که به بازار عرضه شده و در حال حاضر این سرسیلندر روی ۵۰ خودرو توسط این شرکت به‌صورت پایلوت نصب شده و نمایندگی ایران خودرو مازندران نیز این قطعه را خریداری کرده است. قیمت نهایی این سرسیلندر به دلیل نصب قطعات جدید و ماشین‌کاری جدید در تولید آن حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد از تمام سرسیلندرهای بالاتر است.





اعلام نحوه فروش ویژه و اقساطی انواع کامیون «فوس»



«شرکت بهمن دیزل، کامیون فوس را در اقساط کوتاه و بلندمدت، سود سالانه منطقی، تحویل فوری و تنفس دو ماهه برای شش ماهه عرضه می کند. این طرح فروش با همکاری بانک سینا برگزار می شود و متقاضیان می توانند تنها با پرداخت ۵۰۰ میلیون تومان مالک کامیون فوس باشند. بهمن دیزل کامیون فوس ۲۶ تن و ۱۲ تن را در اقساط ۱۲ تا ۶۰ ماهه به فروش می رساند. نرخ سود تسهیلات این طرح ۲۳ درصد است که در قالب اقساط ۱۲، ۲۴، ۳۶، ۴۸ و ۶۰ ماهه عرضه می شود. این طرح فروش از ۲۵

بهمن ماه آغاز و تا ۲۴ اسفند ادامه خواهد داشت. حداکثر تسهیلات قابل پرداخت توسط بانک به هر متقاضی معرفی شده از سوی نمایندگی ها، تا سقف ۷۰ درصد قیمت مصوب کامیون های فوس ۲۶ تن و ۵۵ درصد قیمت مصوب کامیون فوس ۱۲ تن و مطابق با ضوابط و مقررات داخلی بانک است. الباقی مبلغ مصوب خودرو نیز در قالب پیش پرداخت از مشتری دریافت می شود که در صورت درخواست گیرنده تسهیلات، دو ماه تنفس در ابتدای قرارداد لحاظ خواهد شد.

موتورهای درون سوز و نفت بر گزار شد

کامیون و هیبرید متوسط کشور

برای ارائه مقالات علمی و کارگاه های آموزشی مختلفی برگزار شد. همچنین یک نمایشگاه نیز بر پا شد و شرکت های دانش بنیان، دستاوردهای جدید خود را در آن به نمایش گذاشتند. در روز نخست این همایش دکتر علی آبادی (وزیر صمت)، دکتر فلاحتی (معاون وزیر نفت)، مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو، مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا و برخی از مدیران ارشد صنعت خودرو و صنایع وابسته به آن حضور داشتند.

موتورهای درون سوز و نفت در تولید و معرفی فناوری های در دسترس دانشجویان، پیش کنفرانس های علمی



طلس پمپ سیاهان

این شرکت در نمایشگاه، قطعات جدیدی را به نمایش گذاشته بود. این شرکت اوایل پمپ (پمپ روغن) کارتل، واتر پمپ (پمپ آب) و مجموعه خنک کننده روغن را به نمایشگاه آورده بود. قطعات تولیدی این شرکت برای پیشرفتهای TU5، EC5، EF7 و تمام قوای محرکه گروه خودروسازی سایپا است. بر اساس گفته های علیرضا امین، کارشناس ارشد تحقیق و توسعه این شرکت، کارتل پروتوتایپ موتور سه سیلندر ایپکو توسط این شرکت به نمایش درآمده که در نوع خود جالب بود. این قطعه، بالنسر و اوایل پمپ این موتور نیز توسط این شرکت طراحی شده بود.

سه پیشرانه جدید در غره ایپکو

موتور ملی یا هیبرید متوسط (MHEV)

یکی از دستاوردهای شرکت ایپکو اضافه کردن یک موتور الکتریکی نسبتا پر توان به جای آلترناتور بود که قابلیت تولید ۱۳ کیلووات قدرت و قابلیت حرکت خودرو در سرعت های زیر ۲۰ کیلومتر بر ساعت را به صورت تمام الکتریکی به خودرو می بخشد. طبق گفته های محمدحسین مجیدی، کارشناس بخش تحقیق و توسعه موتور ایپکو این ساختار به منظور کاهش آلایندگی خارج شده از اگزوز در نظر گرفته شده است. یک باتری با ظرفیت ۰٫۳ کیلووات-ساعت و ساختار ۴۸ ولتی نیز برای این سیستم در نظر گرفته شده است.

پیشرانه EF7 T.C +

این موتور در حقیقت همان پیشرانه EF7 T.C پر خوراک شده توسط توربوشارژ است که کمی تغییر را تجربه کرده است. این پیشرانه به لطف استفاده از سیستم زمان بندی متغیر سوپاپ دائم دو گانه CVT و نصب سیستم پر خوراک می تواند حداکثر ۱۶۱ اسب بخار قدرت و حداکثر ۲۴۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. این پیشرانه در هر صد کیلومتر تنها ۶٫۸ لیتر سوخت مصرف می کند.

پیشرانه سه سیلندر ایران خودرو

موتور سه استوانه ای یا سه سیلندر گروه صنعتی ایران خودرو که توسط ایپکو طراحی و تولید شده از دو سیستم پانچ سوخت مستقیم و پر خوراک توربوشارژ استفاده می کند. سیستم T-GDI برای این پیشرانه سه سیلندر (که با نام 3F3H معرفی می شود)، می تواند حداکثر ۱۴۸ اسب بخار قدرت و ۲۴۰ نیوتون متر گشتاور فراهم آورد. با توجه به گفته های محمدحسین مجیدی، تمام قطعات این پیشرانه شامل میل لنگ، شاتون و پیستون، دوباره طراحی شده و یک بالنسر به منظور کاهش ارتعاشات برای این پیشرانه در نظر گرفته شده است.



سورن پلاس با موتور EF7 توربوشارژ گاز سوز



موتور این خودرو پایه گاز سوز بوده اما با سوخت بنزین هم می تواند رانندگی را با ایابایی تولید کند. یکی از مهندسان تیم تحقیق و توسعه ایپکو درباره این موتور می گوید: «در این موتور با توجه به افزایش رانندگی حجمی که ۱۱٫۷ بار است، یک مخزن ۱۰۰ لیتری نیز در صندوق عقب نصب شده که در فاز های بعدی، هدف ما این است که این مخزن گاز به کف خودرو و انتقال یابد تا حجم مفید صندوق عقب افزایش یابد. در این پیشرانه دو اتفاق مهم رخ داده است؛ نخست این که مصرف سوخت گاز کاهش یافته و تولید CO2 که حدود ۱۵۵ تا ۱۶۰ کیلوگرم در هر صد کیلومتر است به زیر ۱۲۰ گرم در هر صد کیلومتر رسیده که این به معنای کاهش مصرف سوخت نیز هست. همچنین با توجه به افزایش رانندگی حجمی، پیمایش بیشتری نیز انجام می شود. با توجه به چنین رانندگی حجمی، با یک بار سوخت گیری مخزن ۱۰۰ لیتری، حدود ۴۰۰ کیلومتر می توان پیمایش داشت. شاید تا پیش از این به خودروهای گاز سوز، خودروهای ضعیف و کم توان هم گفته می شد که سورن پلاس با موتور EF7 توربوشارژ گاز سوز این تصور را بر هم می زند؛ زیرا در حالت گاز سوز، قدرت و گشتاور بالاتری نسبت به حالت بنزین سوز تولید می کند. این موتور ۱۶۴٫۹ اسب بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. برای این پیشرانه، حالت استفاده از سوخت بنزین نیز در نظر گرفته شده است. این موتور در حالت بنزین سوز، ۳۰ درصد از محصولات فنی تنفس طبیعی بنزینی، قدرت و گشتاور بیشتری تولید می کند. این خودرو به منظور ترغیب مصرف کنندگان به خرید خودرو گاز سوز و فرهنگ سازی مناسب در این زمینه طراحی شده است.»

درگاه گروه صنعتی ایران خودرو برای جذب شرکت های دانش بنیان

در بخش دیگری از این رویداد با مهندس مهدی رجبعلی، مدیر عامل شرکت ایپکو (تحقیق، طراحی و تولید ایران خودرو) نیز گفت و گو کردیم. وی با بیان این که ۲۶ سال از برگزاری نخستین همایش این رویداد می گذرد، بیان کرد که متخصصان، مهندسان و کارشناسان حوزه موتورهای درون سوز در این همایش گرد هم می آیند و با یکدیگر تبادل نظر می کنند و این دوره نیز بحث ورود قوای محرکه نوین، هیبرید و الکتریکی و همچنین چالش انتخاب سبب سوختی مورد توجه برگزار کنندگان این همایش بود.

از نظر شما تفاوت این دوره از همایش بین المللی موتورهای درون سوز و نفت نسبت به دوره های قبلی چه بود؟

مهم ترین تفاوت در این دوره از همایش، ورود سیستم های نوین هوشمند بود. بر این اساس در دوره های قبلی، به اندازه این دوره به خودروهای هیبرید و الکتریکی اهمیت داده نشد؛ اما در این دوره بحث هوشمندسازی، قوای محرکه هیبرید و الکتریکی تا حد زیادی مورد اهمیت و توجه قرار گرفت.

این همایش و نمایشگاه در زمینه رشد تحقیق و توسعه طراحی موتور تا چه میزان اثر گذار بوده است؟

در این همایش و نمایشگاه، به صورت تخصصی روی موتور تمرکز شده است که البته تنها کار برد موتور در صنعت خودرو نیست و بخش هایی مانند موتورهای مورد استفاده در صنعت دریایی را نیز می توانید در این نمایشگاه مشاهده کنید. این همایش و نمایشگاه بسیار مهم بوده؛ زیرا دانشجویان، استادان دانشگاه و کارشناسان به این جا آمدند تا تجربیات خود را تبادل کنند تا سرعت توسعه، هماهنگی و همکاری ها افزایش یابد. بر این اساس این همایش و نمایشگاه بسیار تاثیر گذار بوده و همواره سبب رشد در زمینه های مرتبط می شود.

با در نظر گرفتن این مساله که خودروسازی به سمت الکتریکی و هیبرید شدن در حال حرکت است، این رویداد تا چه اندازه توانسته در تغییر نگرش مدیران ارشد خودروسازی کشور اثر گذار باشد؟

سه تا چهار نشست در این همایش برگزار شد که دو نشست به ارائه مقالات علمی اختصاص داشت که در این حوزه ارائه شد. همچنین با نمایش در آمدن دستاوردهای بزرگ، می توان این دوره را بسیار خوب ارزیابی کرد. همچنین دو - سه شرکت دانش بنیان نیز در بخش نمایشگاه شرکت کردند و دو کلاس آموزشی نیز در این همایش برگزار شد. تمام این عوامل سبب شد کارشناسان با یکدیگر هم نظر شوند.

به نظر شما آیا این همایش توانسته ورود شرکت های دانش بنیان به صنعت خودرو کشور را تسهیل کند؟

خوشبختانه شرکت های دانش بنیان توانسته اند به خوبی نیازهای خودروسازی ما را ارزیابی کنند. همچنین برنامه های در این همایش تدارک دیده شده بود که این شرکت ها به صورت مستقیم با مراکز که اعلام نیاز می کنند، ارتباط برقرار می کردند. از سوی دیگر شرکت های دانش بنیان می توانند به راحتی و بدون هر گونه واسطه های، دستاوردها و فعالیت های خود را به مدیران خودروسازی عرضه کنند. به نظر بنده این همایش فرصت خوبی برای شرکت های دانش بنیان بود تا به این عرصه ورود کنند. خوشبختانه اکثر شرکت های دانش بنیان در این رویداد شرکت کردند و برخی از آن ها ارائه مقاله، برخی از آن ها با برگزاری نشست های تخصصی و بعضی هم دستاوردهای شان را به نمایشگاه آوردند که در مجموع فعالیت های شان بسیار اثر گذار بود.

گروه صنعتی ایران خودرو چه سیاست هایی را برای جذب بیشتر شرکت های دانش بنیان در نظر گرفته است؟

گروه صنعتی ایران خودرو، در گامی ایجاد کرده است تا هر شرکت دانش بنیانی بدون واسطه بتواند نیازمندی ها را رصد کرده و به راحتی به این زمینه ورود کند. حتی یک مدیر پت در حوزه دانش بنیان ایجاد شده که وظیفه و نقش اصلی آن این است که فهرست نیازمندی ها را جمع آوری کرده و در سایت یا درگاه مربوطه قرار دهد تا شرکت های دانش بنیان راه حل های مرتبط با این نیازمندی ها ارائه کرده و شروع به همکاری کنند.

در محوطه مرکز همایش سایپو یک دستگاه تارا هوشمند به نمایش گذاشته شده بود. با توجه به این دستاوردها، برای دستیابی به فناوری های سطح جدید، توجه به چه استراتژی هایی ضروری است؟

چهار محصول در این نمایشگاه از سوی شرکت ایپکو به نمایش گذاشته شده بود. یکی از آن ها محصولی پلاگین - هیبرید و دیگری یک خودرو تمام الکتریکی است که تمرکز روی کاهش گاز CO2 بوده است. میکرو کار نیز یک خودرو ۹۶ ولت است که یک خودرو اشتراکی با سرعت پایین است. بحث هوشمندسازی نیز وجود داشت که با همکاری خارجی انجام دادیم. این موارد نشان می دهد که مادر دو سال آینده، در این عرصه با سرعت بیشتری رو به جلو حرکت می کنیم. حتی تعدادی از این محصولات تا دو سال آینده به بازار عرضه خواهند شد. از طرفی وقتی بحث رانندگی خودرو را مطرح می کنید، لازم است هوشمندی قوای محرکه ارتقا یابد تا بتوان سیستم هوشمند برای رانندگی را توسعه داد.





می شود که البته جزو مدل های مونتاژی به شمار می روند و سومی جیلی آزکارا است که یک چینی وارداتی است. در عین حال تعداد زیادی وانت پیکان دو دیفرانسیل شاسی بلند نیز در بازار کشور به چشم می خورد که البته مشتریان خاص خود را دارد.

با وجود تنوع بسیار بالا در بازار شاسی بلندهای چینی که این روزها به صورت صفر کیلومتر عرضه می شوند، اما در میان آن ها تا به امروز تنها سه مدل دو دیفرانسیل محسوب می شوند. این خودروها شامل فونیکس تیگو ۸ پرومکس و دایون وای ۵



تنها چینی های دو دیفرانسیل بازار



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار
k.talebifard@autoworld.ir

رقابت داغ در میان مدل های چینی

در این بازه قیمتی قرار می گیرند. در نهایت می توان گفت حاشیه سود بالا، به خودی خود سبب تنوع و حضور حداکثری مدل های مونتاژی در این بازه قیمتی شده است.

شکل گرفته است. بر این اساس مدل های مختلف چینی به خصوص شاسی بلندهای چینی که البته بیشتر از نوع تک دیفرانسیل بوده و در واقع کراس اور محسوب می شوند،

با وجود آن که هر بخش از بازار خودرو طرفداران خاص خود را دارد، اما به نظر می رسد رقابت اصلی در این بخش، در میان مونتاژکاران و در بازه قیمتی ۱/۵ تا ۳ میلیارد تومان

جدول قیمت های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جک J4 (۱۴۰۲)	۷۶۶	۸۳۲	۶	▲
جک S3 (۱۴۰۲)	۹۱۰	یک میلیارد و ۱۸۰	۱۰	▼
جک S5 نیوفیس (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۴۷	یک میلیارد و ۵۵۰	۱۰	▼
کی ام سی J7 (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۸۲	یک میلیارد و ۷۰۵	۰	●
کی ام سی T8 (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۶۵۰	یک میلیارد و ۵۵۵	۵	▲
ام وی ام X22 پرو دنده (۱۴۰۲)	۰	۸۴۵	۳	▲
ام وی ام X55 پرو (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۴۹۵	۰	●
فونیکس تیگو ۷ پرو اکسلنت (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۷۷۰	۰	●
فونیکس تیگو ۸ پرو پریمیوم (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۳۴۵	۵	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۲۴۵	۱۵	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۹۱۰	۰	●
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۲۰	۱۰	▼
فونیکس آرئو ۶ پرو (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۴۸۰	۵	▼
دیگنی پی پرستیژ (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۹۱	یک میلیارد و ۳۵۰	۱۰	▼
فیدلیتی پریم ۵ نفره (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۱۲۳	یک میلیارد و ۷۸۵	۵	▼
فیدلیتی پریم ۷ نفره (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۱۴۸	یک میلیارد و ۸۷۰	۱۰	▼
هایما S5 جدید (۱۴۰۲)	۹۸۳	یک میلیارد و ۴۰۵	۸	▲
هایما S7 پلاس (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۱۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۱۰	▼
لاماری ایما (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۷۹۵	۰	●
نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای آزرا	۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	●
هیوندای سانتافه	۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
هیوندای سوناتا هیبرید (GLS)	۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	●
هیوندای توسان	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▼
کیا سورنتو GT لاین	۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▼
کیا اسپورتیج GT لاین	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
کیا سلتوس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۵	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	●
کیا سراتو ۲۰۰۰	۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
تویوتا رافور دو دیفرانسیل فول	۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▼
تویوتا CH-R هیبرید	۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
تویوتا CH-R فول	۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	●
رنو کولتوس	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
رنو تلیسمان	۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	●
میتسوبیشی اوتلندر	۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	●
میتسوبیشی اوتلندر هیبرید PHEV	۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	●
نيسان ایکس تریل	۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	●
نيسان جوک پلاتینیوم	۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	●
نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
بامو 730Li فول	۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	●
بامو 530i	۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▼
بامو X4 2.8	۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	●
مرسدس بنز E200	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
پورشه ماکان	۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
لکسوس RX200fsport توربو فول	۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	●
لکسوس NX200fsport فول	۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	●
لکسوس NX300 هیبرید	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
ولوو XC90	۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۲)	۲۳۶	۳۰۱	۱	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر (۱۴۰۲)	۲۵۹	۳۰۵	۲	▲
تیبا صندوقدار	۰	۳۷۹	۲	▲
تیبا ۲	۰	۳۸۴	۰	●
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۳۲۴	۴۱۱	۱	▲
ساینا S دو گانه (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۲۸۳	۴۳۱	۱	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۱	۴۸۲	۲	▲
کوییک GX-L (۱۴۰۲)	۰	۳۹۶	۰	●
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۲۸۱	۳۹۴	۰	●
کوییک R (سفید-قرمز) (۱۴۰۲)	۲۵۶	۳۹۶	۱	▲
کوییک R (سفید-مشکی) (۱۴۰۲)	۲۵۶	۴۰۳	۱	▲
کوییک پلاس اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۷	۵۰۴	۰	●
کوییک اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۸	۵۱۰	۰	●
شاهین (با ترمز جدید) (۱۴۰۲)	۴۳۵	۶۸۷	۵	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۲)	۶۴۲	۷۹۵	۱	▲
نيسان آپشنال (۱۴۰۲)	۵۳۹	۵۵۲	۰	●
نيسان دو گانه آپشنال (۱۴۰۲)	۵۷۱	۵۹۳	۲	▼
کارون (۱۴۰۲)	۷۱۰	۷۶۰	۰	●
پیکاب زاکرس (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۱۹۵	یک میلیارد و ۲۱۰	۰	●
پارس سال (۱۴۰۲)	۴۹۴	۶۰۳	۱	▲
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۳۱۰	۶۳۳	۴	▲
پارس سال سفارشی ELX (۱۴۰۲)	۳۳۴	۶۶۵	۳	▲
پژو پارس (۱۴۰۲)	۲۷۵	۷۲۹	۰	●
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۰	۵۷۲	۰	●
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۲)	۲۵۹	۶۱۷	۷	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۱۴۰۲)	۳۲۴	۶۰۲	۰	●
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۲)	۳۴۹	۶۳۳	۴	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۱۴۰۲)	۳۳۵	۶۸۰	۰	●
پژو ۲۰۷ دنده ای فول (۱۴۰۲)	۳۱۸	۷۰۴	۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۲)	۴۲۰	۸۵۰	۰	●
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۲)	۴۸۰	۷۳۱	۲	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۲)	۵۸۵	۸۹۴	۰	●
پژو ۲۰۷ سقف قرمز MC (۱۴۰۲)	۴۱۹	۸۴۳	۰	●
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۲)	۰	۵۷۴	۳	▲
سورن پلاس بامینیتور بدون رینگ (۱۴۰۲)	۳۴۱	۶۴۵	۲	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۴۴۰	۶۸۴	۴	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۲)	۳۷۲	۷۰۴	۵	▲
رانا پلاس ارتقا یافته (۱۴۰۲)	۴۳۵	۵۷۰	۰	●
رانا پلاس پانوراما (۱۴۰۲)	۳۴۳	۶۳۴	۲	▲
دنا پلاس بدون رینگ (۱۴۰۲)	۳۵۰	۷۴۱	۲	▼
دنا پلاس توربو دنده ۶ (۱۴۰۲)	۵۳۰	۸۳۴	۰	●
دنا پلاس اتومات (۱۴۰۲)	۶۷۰	۹۰۹	۳	▼
تارا دنده (ESP) (۱۴۰۲)	۵۸۰	۷۵۸	۳	▲
تارا دنده ۷۱ پلاس (۱۴۰۲)	۰	۸۳۳	۴	▲
تارا اتومات (ESP) (۱۴۰۲)	۴۹۰	۸۸۸	۱	▼
تارا اتومات ۷۱ ال ایکس (۱۴۰۲)	۶۸۰	یک میلیارد و ۱۱۵	۷	▲

قیمت جدید خودروهای مونتاژی که از سوی شورای رقابت اعلام شده است به دلیل عدم اعمال قیمت ها از سوی خودروسازان هنوز در جدول فوق لحاظ نشده است



www.petrosharlub.com
petrosharlubricants
021-88762650



کاملترین سبد
روانکار و اکسسوری

اردوغان در انتظار سوخت ۶۰ لیتری

دلایلی که بهای بنزین در ترکیه را بالا برد

بنزین ۱۹،۳۰ لیتر بود اما حالا با افزایش شگرف، به ۴۱،۲ لیتر رسیده است. با مرور سه دلیل می توان این اتفاق را توجیه کرد. ابتدا قیمت نفت از ۷۳ به ۸۲ دلار افزایش یافت. در پی آن ارزش دلار از ۱۹،۷۰ لیتر به ۳۰،۸۰ لیتر جهش کرد. در نهایت مالیات سوخت، به دستور دولت افزایش یافت. حزب حاکم در کمپین انتخاباتی خود، به مردم وعده ای داد که پوچ از آب درآمد. حتی بسیاری محتمل است که پس از این انتخابات محلی، قیمت برق حداقل ۹۰ درصد افزایش یابد. حالا شما بگویید چه کسانی در دوره ریاست جمهوری اردوغان پیروز شدند و چه کسانی شکست خوردند. از توزیع سهم درآمد در دوره ۲۰۲۳-۲۰۱۴ می توان دریافت تنها ۵ درصد ثروتمندترین افراد در دوره ریاست جمهوری اردوغان سرمایه کلانی به دست آورده اند، بقیه افراد جامعه همیشه ضرر می کنند. ولی اردوغان تسلط بسیار خوبی بر روانشناسی عامه جامعه دارد و آنها را به خوبی مدیریت می کند. یکی از سوالات مهم درباره قیمت بالای سوخت و انرژی در ترکیه این است: چرا دولت حاضر نیست با پرداخت پاران، قیمت سوخت را پایین بیاورد. پاسخ روشن است، نخست آنکه ترکیه منابع سوخت ندارد و نفت و گاز را با صرف هزینه کلان یکصد میلیارد دلاری در سال، از خارج وارد می کند. دوم اینکه، دولت ترکیه بر اساس درآمد های مالیاتی اداره می شود و پولی ندارد تا بین مردم توزیع کند. با این حال در بخش عرضه گاز طبیعی، یارانه ناچیزی از سوی دولت خرج می شود که قیمت تمام شده گاز را در حد ۲۰ تا ۲۵ درصد پایین می آورد. اما در هر حال، قیمت تمام شده برق و گاز طبیعی در ترکیه، نرخ بسیار بالایی است و میانگین قیمت برق و گاز در هر دو بخش مسکونی و تجاری دهها برابر ایران است.

انتخاباتی ۲۴ اردیبهشت، قیمت بنزین ۱۰۸ درصد و گازوئیل ۱۲۹ درصد افزایش یافت و تکرار سناریوی ترسناک تورم ناگهانی، در مورد محصولات سوختی وجود دارد. تنها در ۵ روز، قیمت یک لیتر گازوئیل ۲ لیتر و ۵۷ قوروش افزایش یافت و از ۴۵ لیتر گذشت. قیمت بنزین هم یک لیتر و ۸۰ قوروش افزایش یافت و از ۴۱ لیتر گذشت. از آنجا که نفت کوره، یکی از محصولات است که قیمت آن مستقیماً با کسری حساب جاری مرتبط است، این افزایش ها ناگزیر به صورت خود کار خواهد بود و کار چندانی از دست دولت اردوغان ساخته نیست. همچنین زکی جیهان، نویسنده روزنامه ملی گاز، تهر در یک مقاله به بررسی افزایش قیمت سوخت پرداخت و نوشت: «قیمت گازوئیل همچنان در حال افزایش است. شاهد این هستیم که بهای سوخت دیزلی تقریباً یک روز در میان بالا می رود. اما باید بدانیم افزایش بهای گازوئیل مانند رشد قیمت سایر محصولات نیست و از آنجا که کل صنعت حمل و نقل و زنجیره تدارک و عرضه وابسته به کامیون های حمل بار است، گرانی گازوئیل بر تمام کالاها اثر می گذارد، پس در چنین شرایطی جلوگیری از تورم غیرممکن است. تیم اقتصادی دولت اردوغان از یک سو به دنبال ثبات قیمت است تا از تورم جلوگیری کند اما از سوی دیگر به افزایش قیمت گازوئیل ادامه می دهد.

ابراهیم قهوهچی از تحلیلگران اقتصادی ترکیه نیز معتقد است بالا رفتن ناگهانی قیمت بنزین در این کشور، اگر چه یک شوک ناگهانی است، اما دلایل عجیب و مبهمی ندارد. او درباره دلایل این وضعیت بحرانی چنین نوشت: «در جریان کمپین انتخاباتی اردیبهشت ماه گذشته، قیمت هر لیتر

در جریان کمپین انتخاباتی اردیبهشت ماه ریاست جمهوری ترکیه، قیمت هر لیتر بنزین ۱۹،۳۰ لیتر بود. اما حالا با افزایشی شگرف، این رقم به ۴۱،۲ لیتر رسیده است. به گزارش گروه بین الملل خبرگزاری تسنیم، یک ماه پیش کاهش چند قوروشی بنزین در ترکیه، شهروندان را خوشحال کرد و زمانی که بنزین اندکی از ۳۱ لیتر پایین آمد، همه ابراز خوشحالی کردند. اما این شادی گذرا به پایان رسید و بهای بنزین، قوروش به قوروش بالا رفت و حالا به ۴۱ لیتر رسیده است. یعنی حدود یک دلار و ۳۵ سنت آمریکا فقط برای یک لیتر بنزین! گرانی سرسام آور سوخت، فقط مختص به خودروهای سواری و میلیون ها موتورسیکلت در حال تردد در ترکیه نیست زیرا شرایط برای کامیون ها و اتوبوس ها بسیار بدتر است.

قیمت هر یک لیتر گازوئیل به ۴۵ لیتر رسیده که در تاریخ ترکیه چنین چیزی سابقه نداشته است. رجب طیب اردوغان، رهبر حزب عدالت و توسعه و رئیس جمهور این کشور در کمپین انتخاباتی خود وعده داده بود نرخ تمام شده سوخت و انرژی در کشور به زودی پایین خواهد آمد. اما این وعده عملی نشد و از زمان انتخابات تاکنون، افزایش قیمت بنزین، ۱۰۸ درصد و گازوئیل ۱۲۹ درصد بوده است. بحران اقتصادی به موازات تحولاتی که در منطقه روی داده، بر بازار انرژی اثر گذاشته و کار را برای کنترل تورم در ترکیه دشوار کرده است. پیش بینی تحلیلگران حاکی از آن است که در سال ۲۰۲۴ میلادی، قیمت بنزین از ۶۰ لیتر خواهد گذشت.

به گفته شسرف اوغوز، اقتصاددان مشهور ترکیه ای این احتمال وجود دارد در فرآیند انتخابات پیش روی ترکیه، قیمت هر لیتر گازوئیل به ۶۰ لیتر هم برسد. اوغوز یادآوری می کند پس از کمپین

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت تویوتا
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	یاریس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	پرادو	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	کرولا	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	کمری	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	لندکروزر	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	رافور	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN	CH-R	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	هایلوکس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	هایلوکس	

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	IS250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN	NX200	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN	NX300h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN	CT200h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	ES250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	LX570	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	LX570	

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5w40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5w40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5w40SN/5W30SN	گلف	

بسته بندی های (ظروف) جدید فوکس

همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا



سهولت در انتخاب
سهولت در مصرف

fuchs.ir
www.fuchs.ir
021-71164





بهرغم مراجعه به ایستگاه‌های شارژ به دلایل مختلفی از جمله آفلاین بودن شارژر و صف انتظار طولانی، جایگاه‌ها را بی‌هیچ نتیجه مطلوبی ترک کرده‌اند. همچنین لازم به ذکر است که هم شارژرهای سریع DC و هم دک‌های سطح ۲ مانند شارژرهای مقصد (که در رستوران‌ها، هتل‌ها و مراکز خرید یافت می‌شوند) در جریان یک نظرسنجی جمع‌آوری شده‌اند و به نظر می‌رسد این دومین مورد است که بیشترین آسیب‌رادیه است. طبق داده‌های وزارت انرژی آمریکا، سال گذشته در کنار افزایش ۱۳ درصدی پورت‌های شارژ عمومی سطح ۲، تعداد پورت‌های شارژ سریع DC نیز ۳۱ درصد افزایش یافت.

کیفیت خدمات‌رسانی ایستگاه‌های شارژ عمومی خودروهای الکتریکی در ایالات متحده رو به رشد است. با این حال، زیرساخت شارژ خودروهای الکتریکی آمریکایی همچنان نیاز به توجه ویژه دارد. بر این اساس در طول سه‌ماهه چهارم سال گذشته، ۱۸ درصد از تلاش‌ها برای بالا بردن کیفیت ارائه شارژ عمومی در این کشور یا شکست مواجه شد و در عین حال این مساله در مقایسه با ۹ ماه نخست سال ۲۰۲۲ در حد سه امتیاز بهبود داشته است. با این همه، خرابی‌ها و قطعی‌ها همچنان بزرگ‌ترین دردسر برای دارندگان خودروهای برقی در آمریکا به‌شمار می‌رود. در این راستا گزارش‌های بسیاری وجود دارد که مالکان خودروهای برقی



رشد کیفیت ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی در آمریکا

ظرفیت فروش KMC T9 به فاصله کوتاهی از باز شدن سایت فروش کرمان موتور تکمیل شد

استقبال بالا از پرچمدار پیکاپ‌های مونتاژی ایران در نخستین عرضه

این محصول جدید کرمان موتور، قوی‌ترین و لوکس‌ترین پیکاپ بازار ایران محسوب می‌شود

قدرتمند عبور از مرزها، راحت برای لمس آرامش

پیکاپ KMC T9 به دلیل بهره‌مندی از موتور قدرتمند ۲ لیتری توربوشارژر به همراه سامانه GDI (پاشش مستقیم سوخت به داخل سیلندر) می‌تواند ۲۲۱ اسب‌بخار قدرت و ۳۹۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. فناوری‌های به‌کاررفته در این موتور در بخش‌های خنک‌کاری و روغن‌کاری از جمله پیش‌فشرته‌ترین‌ها در نوع خود است. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک KMC T9 توسط کمپانی معتبر DAE ساخته شده که تامین‌کننده گیربکس بسیاری از خودروسازان معتبر جهان است. این گیربکس دارای ۳ حالت رانندگی 2H (دیفرانسیل عقب)، 4H (چهار چرخ سبک) و 4L (چهار چرخ سنگین) است و قابلیت انتخاب ۴ حالت رانندگی اقتصادی، اسپرت، نرمال و برقی بسته به شرایط مورد نیاز رانندگی را دارد. پیکاپ KMC T9 به‌فصل دیفرانسیل در محور عقب مجهز است که سبب افزایش قابلیت‌های حرکت در مسیرهای ناهموار می‌شود. سیستم تعلیق جلو از نوع جناغی با فتر مارپیچ است و در عقب سیستم تعلیق غیرمستقل فنر تخت را داریم. استفاده از این نوع سیستم تعلیق در عقب سبب می‌شود ظرفیت بار مجاز این خودرو تا حد ۱۱۳۰ کیلوگرم افزایش پیدا کند که از این لحاظ نیز رتبه نخست را در میان پیکاپ‌های اتوماتیک بازار در اختیار دارد.

امکانات ایمنی و رفاهی



پیکاپ KMC T9 از امکانات رفاهی چون سانروف با قابلیت تشخیص مانع، کنسول میانی مجهز به Cool Box، آینه‌های جانبی تاشونده برقی به همراه گرم‌مکن، تنظیم برقی صندلی راننده و سرنشین جلو، گرم‌کن صندلی‌های ردیف جلو، تهویه مطبوع اتوماتیک به همراه درجه‌های تهویه مطبوع مختص سرنشین عقب، شارژر وایرلس و آینه میانی الکترو کرومیک بهره‌می‌برد. در بخش امکانات ایمنی نیز این خودرو به ۶ ایربگ، سنسورهای پارک جلو، دوربین ۳۶۰ درجه، ترمز پارک برقی به همراه اتوهلد و فرمان برقی مجهز شده است. از جمله دیگر امکانات رفاهی و ایمنی KMC T9 می‌توان به سیستم‌های کنترل پایداری الکترونیکی، کنترل ایستایی در سر بالایی، کنترل کشش و کنترل دینامیک، ترمزهای دیسکی جلو و عقب به همراه ABS و EBD، سیستم‌های ترمز کمکی هیدرولیک و کمکی ترمز اضطراری، سیستم فشار باد تایرها، کروزر کنترل تطبیقی، سیستم هشدار بر خورد از جلو، رادار بین خطوط، رادار نقطه کور، سنسور و دوربین پارک عقب و جلو، سیستم سرگرمی به همراه نمایشگر، سیستم ورود و استارت بدون کلید، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، باز شدن تمام شیشه‌ها به صورت تک‌لمسی با قابلیت تشخیص مانع، سنسورهای نور و باران، ترمز پارک برقی، اتوهلد، فرمان برقی و دی‌کات، کلاستر دیجیتال ۱۷ اینچی با ۲ حالت نمایش گرافیکی، نمایشگر لمسی ۱۰.۴ اینچی، جک بادی نگهدارنده در موتور و نور محیطی داخل کابین با قابلیت تغییر در چند رنگ اشاره کرد.



برخورداری KMC T9 از توان حمل بار ۱۱۳۰ کیلوگرمی و سانروف و همچنین جانمایی چراغ‌های اصلی آن در قسمت زیرین چراغ‌های روشنایی روز مطابق شاخص‌های روز طراحی خودرو، این پیکاپ اتوماتیک را در میان پیکاپ‌های موجود در بازار ایران به یک محصول منحصر به فرد تبدیل کرده است



شرکت کرمان موتور در روز پنجشنبه ۲۶ بهمن ماه ۱۴۰۲، برای نخستین بار پیکاپ KMC T9 را از طریق سایت خود به فروش



رسانند. این خودرو که پرچمدار پیکاپ‌های مونتاژی در ایران محسوب می‌شود، از روز دهم ماه جاری به مدت پنج روز در اتو اکسپو تهران برای عموم مردم به نمایش در آمد و با استقبال گسترده بازدیدکنندگانی مواجه شد که جوایز قیمتی و زمان عرضه آن بودند. طبق نخستین شرایط فروش KMC T9، متقاضیان این پیکاپ خرید خود را با قیمت مصوب و قطعی یک میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان انجام دادند تا پس از ۹۰ روز کاری خودرو خود را از شرکت تحویل بگیرند. فروش KMC T9 با رنگ‌های سفید، مشکی، قرمز، آبی و خاکستری، ساعت ۸ صبح روز پنجشنبه هفته گذشته از طریق سایت فروش شرکت کرمان موتور به نشانی customer.kermanmotor.ir کلید خورد که به فاصله کوتاهی از باز شدن صفحه مربوط به عرضه تی ۹ در این سایت، ظرفیت فروش آن تکمیل شد.

زبان طراحی جدید

طراحی KMC T9 با الگوبرداری از شاخص‌های روز طراحی خودرو در جهان انجام شده است و در آن فناوری چراغ‌های ED، نورپردازی کابین با قابلیت تغییر رنگ، فرمان D-Cut، نمایشگر مرکزی ۱۰.۴ اینچی و پشت آمپر دیجیتال ۷ اینچی وجود دارد. دسته‌دهنده این خودرو از نوع خلبانی یا الکترونیکی است و شاهد استفاده از اهرم تعویض دنده با عملکرد الکترونیکی به جای اهرم دنده مکانیکی هستیم.

دکمه‌های تنظیم حالت انتقال قدرت و رانندگی KMC T9 نیز در کنار دسته‌دهنده است. این پیکاپ، سانروف هم دارد که در هیچ‌یک از رقبای این خودرو دیده نمی‌شود. KMC T9 همچنین نخستین پیکاپ موجود در بازار ایران است که چراغ‌های روز در آن به صورت باریک طراحی شده و چراغ‌های اصلی در قسمت زیرین چراغ‌های روز قرار گرفته‌اند.

این پیکاپ به دلیل بهره‌مندی از طول ۵۳۳۰، عرض ۱۹۶۵ و ارتفاع ۱۸۸۰ و فاصله محوری ۳۱۱۰ میلی‌متری یکی از بزرگ‌ترین کابین‌ها در مقایسه با رقبای خود دارد. حداقل فاصله بدنه KMC T9 نیز از زمین ۲۰۹ میلی‌متر است. وزن خالص این پیکاپ ۱۹۷۰ کیلوگرم، حجم مخزن سوخت آن ۷۴ لیتر و حداکثر قابلیت شیب‌پیمایی آن ۳۰ درجه است.





تشویق رانندگان تاکسی برای دریافت الکترونیک کرایه



باشگاه خبرنگاران: سرپرست سازمان تاکسیرانی شهر تهران گفت: در موضوع دریافت کرایه به صورت الکترونیکی، به ۴۰۰ راننده‌ای که بیشترین تراکتش و دریافت مبلغ کرایه از مسافران را در نرم‌افزار شهرداد داشته باشند، طی مراسمی که به مناسبت نیمه مبارک شعبان برگزار می‌شود، لاستیک رایگان اهدا خواهد شد. شادی مالکی در خصوص جزئیات این طرح افزود: یکی از مشکلات عمده‌ای که رانندگان تاکسی و مسافران با آن مواجه هستند، پرداخت کرایه نقدی است. سرپرست سازمان تاکسیرانی شهر تهران ادامه داد: در این اساس با تدبیری که شهرداری تهران اندیشید، از طریق نرم‌افزار کاربردی شهرداد پرداخت الکترونیکی امکان‌پذیر شده است. مالکی بیان کرد:

مسافران بعد از اینکه نرم‌افزار کاربردی شهرداد را روی تلفن همراه خود نصب کردند، می‌توانند با اسکن رمزینته (کیو آر کد) که روی شیشه تاکسی‌ها نصب شده است، پیامک کرایه خود را پرداخت کنند. شادی مالکی گفت: بلافاصله بعد از واریز کرایه، پیامک پرداخت کرایه مانند تراکتش‌های باتکی برای رانندگان ارسال می‌شود. وی به رانندگان تاکسی درباره بازگشت کرایه مسافران در قالب پرداخت الکترونیکی به حساب آن‌ها اطمینان خاطر داد و گفت: با مسئولان سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران (فاوا) نشستیم و مقرر شد در ۲۴ ساعت دومرتبه واریز کرایه به حساب راننده اتفاق بیفتد و تراکتی رانندگان درباره دریافت نکردن به موقع کرایه برطرف شود.

آیا قیمت‌های نجومی آموزشگاه‌های رانندگی کشور شایعه است؟

آموزش موسیقی ساعتی ۵۰۰ هزار تومان، رانندگی ۱۵۳ هزار تومان!

را صادر نمی‌کند. حقیقی بیان کرد: صدور کارت مربیگری و مدیریت برعهده پلیس است پس اگر شرایط احراز نشود کارت مربیگری و مدیریت هم صادر نخواهد شد. در این زمینه با وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت کشور و اتاق اصناف جلسات متعددی برگزار و اصلاحات را تقدیم دولت هم کردیم، اما با مخالفت پلیس راهور مواجه شدیم. رئیس اتحادیه آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی استان تهران افزود: مدرک دیپلم هیچ تأثیری در کیفیت آموزشی ندارد و مربیانی که ۱۵ سال سابقه کار دارند، به اجبار باید مدرک دیپلم دریافت کنند و برای مدیریت در آموزش رانندگی باید لیسانس چه رشته‌ای اخذ شود؟



اتحادیه آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی استان تهران داده نشده و لوازم خودرو را هم به سختی تهیه می‌کنیم، این در حالی است که باید خودروها را هفت سال یک‌بار از گردونه خارج کنیم. رئیس اتحادیه آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی استان تهران در ادامه توضیح داد: مصرف‌کننده در تمام عمر تنها یکبار تعلیم رانندگی می‌بیند و یک‌بار هم گواهینامه دریافت خواهد کرد، در حالی که نرخ‌گذاری خدمات آموزشگاه‌های رانندگی در اولویت نخست کالاهای خدمات است، بنابراین بسیار سختگیرانه رفتار می‌شود. حقیقی تشریح کرد: به عنوان مثال، ابتدای هر سال بیمه تأمین اجتماعی، دستمزد و... روند افزایشی دارد، اما اعلام نرخ خدمات ما گاه تا آبان ماه هم طول می‌کشد. وی ادامه داد: در صورتی که این شروط عجیب نباشد، می‌توانیم ۱۰ هزار مربی تعلیم رانندگی جذب کنیم. اکثر نیروهای کار که به ما مراجعه می‌کنند، مدعی هستند مجرد بوده یا مدرک دیپلم ندارند و در صورت جذب این نفرات دچار تخلف خواهیم شد، چرا که کار جذب از فیلتر پلیس عبور می‌کند و در صورت بروز مشکل، پلیس کارت مربی تعلیم رانندگی

آموزش رانندگی از طریق فضای مجازی: ساعتی ۶۰۰ هزار تومان!

رئیس اتحادیه آموزشگاه‌های رانندگی تهران همچنین با بیان اینکه قیمت نجومی در صنف آموزشگاه‌های رانندگی کشور فقط یک شایعه است، گفت: مربیان آموزش رانندگی روزانه با افراد نابلد سرو کار دارند اما قطعات، سهمیه خودرو و بنزین و لاستیک دریافت نمی‌کنند و بیمه هم نیستند. فرهاد حقیقی افزود: رکود کاری در این صنف به اندازه‌ای زیاد شده که در حال حاضر حدود ۱۰ هزار نفر از مربیان و نیروهای زنده ما قطع همکاری کرده و در تاکسی‌های اینترنتی مشغول به کار شدند. رئیس اتحادیه آموزشگاه‌های رانندگی تهران با بیان اینکه در کشور، سالانه ۲۰ هزار کشته در اثر حوادث رانندگی داریم، اظهار کرد: آموزش موسیقی در کشور ساعتی ۵۰۰ هزار تومان است؛ اما آموزش یک ساعت رانندگی در تهران که ریسک بالایی دارد و بسیار مهم است فقط ۱۵۳ هزار تومان است. حقیقی با بیان اینکه هیچ حمایتی از مربیان آموزش رانندگی نمی‌شود، تصریح کرد: ۴۰ ساعت آموزش می‌دهیم که فقط ۲۴ ساعت آن آموزش عملی رانندگی و ساعتی ۱۵۳ هزار تومان است؛ اما هزینه ۱۶ ساعت بقیه ۲۸ هزار تومان و مربوط به آموزش قوانین رانندگی است. میزان ساعت آموزش رانندگی در سه سال گذشته ۴۴ ساعت بود اما به دلیل وضعیت اقتصادی و معیشت مردم، پلیس متأسفانه بدون نظر کارشناسی این مدت را به ۲۴ ساعت کاهش داد. رئیس اتحادیه آموزشگاه‌های رانندگی تهران با بیان اینکه رانندگان جدید به دلیل کاهش ساعات آموزش رانندگی، درکی از مفهوم خطر و تابلو ندارند، گفت: کارشناس پلیس حقوق دریافت می‌کند، بنابراین این طور نیست که به خاطر درآمد بیشتر، افراد را رد کند. حقیقی همچنین عنوان کرد: اخیراً هم‌وطنان به جای اینکه آژانس بگیرند، خودرو و آموزشگاه را می‌گیرند؛ چون خیلی ارزان تر تمام می‌شود. برخی مربیان هم در فضای مجازی ساعتی ۶۰۰ هزار تومان بابت آموزش رانندگی می‌گیرند؛ اما متأسفانه مسئولان همکاری نمی‌کنند و گرانه آمادگی استخدام جدید و همچنین ارائه خدمات بهتر و قیمت کمتر را داریم.

سابقه آموزش رانندگی در ایران به سال ۱۳۰۸ برمی‌گردد و البته تاسیس نخستین آموزشگاه‌ها نیز در این سال انجام شد. امروزه بیش از دو هزار



علی زاندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

و ۲۰۰ واحد آموزشگاهی فعال در کشور وجود دارد. این تعداد واحد آموزشگاه رانندگی برای حدود ۶۰ هزار سرپرست خانوار ایجاد اشتغال کرده است. اما این آموزشگاه‌ها که نقش مهمی در آموزش رانندگان آینده کشور دارند، این روزها با چه مشکلاتی دست و پنجه نرم می‌کنند؟

چرا وضعیت کسب و کار آموزشگاه‌های رانندگی نابسامان است؟ به گفته فعالان این صنف، بیش از ۴۰ درصد مربیان تعلیم رانندگی در استان تهران از کار بیکار شده یا به مشاغل دیگری روی آورده‌اند؛ از سویی دولت اصرار دارد در میان متاهل و حداقل مدرک دیپلم داشته باشند، خودرو و آنها با کارکرد زیر هفت سال بوده و با حق‌الزحمه ۱۵۰ هزار تومان در ساعت فعالیت کنند. مسئولان آموزشگاه‌های رانندگی می‌گویند این قوانین موجب شده است آموزشگاه‌های رانندگی روبه‌روزرگی بیابورند و اغلب مربیان تعلیم رانندگی را هم افراد مسن و سن بالا تشکیل می‌دهند و با این قوانین و حق‌الزحمه پایین، اعضای اتحادیه آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی تهران، عطای کار در آموزشگاه‌های رانندگی را به لقاییش بخشیده و به کار در تاکسی‌های اینترنتی روی می‌آورند یا بیکار می‌شوند. چندی پیش رئیس اتحادیه آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی استان تهران با بیان اینکه اتحادیه آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی استان تهران دارای ۲۷۰ عضو بوده و با هیات‌مدیره جدید که از سال ۱۴۰۰ فعال است، به کار خود ادامه می‌دهد؛ اظهار کرد: متأسفانه وضعیت کسب و کار این اتحادیه بسیار نابسامان و روبه‌رو شکستگی بوده و آن هم به دلیل دخالت‌های برخی مدیران دولتی است. فرهاد حقیقی اضافه کرد: یکی از آیین‌نامه‌های دولت، مربوط به ضرورت داشتن تاهل مربیان تعلیم رانندگی است. شرط تاهل نه در قانون تجارت وجود دارد و نه نظام صنفی اما در قانون آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی استان تهران یکی از شرایط جذب مربیان تعلیم رانندگی، داشتن تاهل است. حقیقی همچنین گفت: به تازگی قانونی وضع شده که براساس آن، حداکثر سن مربیان تعلیم رانندگی باید ۶۵ سال باشد اما مربی که ۲۵ تا ۳۰ سال سابقه کار داشته و از کارنامه بسیار خوبی برخوردار است، با این قوانین از آموزشگاه‌ها منگف می‌شود. وی متذکر شد: تسهیلات لازم مانند خودرو جایگزین به





نمایندگی مجاز مدیران خودرو کد ۷۷۷

رتبه ۱ فروش مدیران خودرو در کشور

- ثبت نام بدون نیاز به مراجعه حضوری
- خدمات پس از فروش اختصاصی

- ۴ شعبه فعال در تهران و کرج
- اداره تحویل اختصاصی

کرج - مهرشهر - نیش بلوار افشار
۰۲۶ - ۳۴۰۵۸۸۰۰

کرج - عظیمیه - میدان مهران
۰۲۶ - ۳۴۰۵۷۷۰۰

تهران - سعادت آباد - بلوار دریا
۰۲۱ - ۴۸۰۰۰۷۸۱

تهران - ارگ تجاری تجریش
۰۲۱ - ۴۸۰۰۰۴۴۴

www.mvmchery.com

mvmchery777

mvm_777

شماره تماس: ۰۲۱-۴۹۷۸۱

اداره تحویل: کیلومتر ۱۴ جاده مخصوص



Autoworld.ir

شنبه ۲۸ بهمن ۱۴۰۲، سال نهم، شماره ۲۰۵۱

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱

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

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱



بیل‌بورد

Billboard

بزرگ‌تر از واقعیت!

«کادیلاک «اسکالید» ESV» بزرگ‌ترین شاسی‌بلند در حال تولید است؛ با این حال تصاویر معمولی اندازه واقعی خودرو را نشان نمی‌دهند. به همین منظور برند کادیلاک در کمپین معرفی «اسکالید» ESV تصاویر را در مقیاس ۱:۱ به نمایش می‌گذارد تا ابهام این خودرو را به رخ بکشد.

THIS IS A 1 TO 1 SCALE PICTURE OF THE LARGEST SUV EVER BUILT.

THE NEW 2023 ESCALADE CADILLAC

لزوم توسعه استفاده از خودروهای برقی در کشور

توسعه استفاده از خودروهای برقی در کشور می‌تواند تا حد زیادی به کاهش آلودگی هوا کمک کند. بر اساس تحقیقات به عمل آمده، ساختار فنی خودروهای برقی به گونه‌ای است که در مقایسه با خودروهای درون‌سوز، استفاده از آن‌ها در طولانی‌مدت آسیب کمتری به محیط زیست وارد می‌کند. همچنین استفاده از این مدل خودروها می‌تواند به کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی و واردات آن‌ها نیز کمک کند که در بلندمدت موجب کاهش وابستگی به منابع خارجی و تامین انرژی در این بخش به شکل پایدار و مناسب می‌شود. این در حالی است که برای تشویق افراد به استفاده از خودروهای برقی، می‌توان برنامه‌های تشویقی مانند تخفیف در مالیات‌ها، ارائه تسهیلات مالی برای خرید خودروهای برقی، ایجاد شبکه شارژ قوی و گسترده و ارائه تسهیلات برای نصب شارژرهای خانگی در خانه‌ها را اجرا کرد. در همین راستا توسعه زیرساخت‌های لازم برای ایجاد شبکه شارژ و تامین انرژی پایدار با هدف شارژ سریع‌تر و راحت‌تر خودروهای برقی نیز از اهمیت زیادی برخوردار است.

همان‌طور که گفته شد این موضوع به خودی خود سبب بهبود کیفیت هوای کلان‌شهرها و کاهش اثرات منفی بر سلامت افراد می‌شود. در عین حال باید به این نکته توجه داشت که توسعه خودروهای برقی نیازمند تحول در فناوری و نوآوری است. در واقع این تحولات به بهبود کارایی و کاهش هزینه‌های تولید خودروهای برقی منجر خواهد شد. همچنین توسعه صنعت خودرو با تمرکز روی خودروهای برقی منجر به ایجاد فرصت‌های شغلی جدید در بخش‌های فنی، مهندسی، تولید و فروش می‌شود.

حرف آخر

The Last Word



رامین بیات

روزنامه‌نگار



نکته آموزشی

به‌طور جدی تحت تاثیر قرار داده و آن را کاهش دهد. اما از جمله مواردی که در صورت بی‌توجهی به این مساله می‌تواند سبب وارد آمدن آسیب به خودرو شود، نرم یا شل شدن بیش از حد پدال ترمز یا قفل کردن ترمز خودرو است. بنابراین با استفاده درست از پدال ترمز و قرار ندادن پا روی آن (هنگامی که قصد توقف یا کاهش سرعت خودرو را نداریم) می‌توانیم از وارد آمدن آسیب جدی به خودرو جلوگیری کنیم.

قرار دادن پا روی پدال ترمز، هنگامی که قصد ندارید سرعت خودرویتان را کاهش دهید یا آن را متوقف کنید، از جمله اشتباه‌های رایج در میان بسیاری از رانندگان است. این رفتار نادرست علاوه بر آسیب رساندن به لنت‌های ترمز، رانندگان دیگر را نیز سردرگم می‌کند. این در حالی است که بسیاری از رانندگان با ترمز گرفتن بی‌دلیل در بلندمدت زمینه را برای وارد آمدن آسیب به خودرویشان فراهم می‌کنند و این امر به‌خودی خود می‌تواند ایمنی وسیله نقلیه را

ترمز گرفتن بی‌دلیل!



لنت‌پارس
PARS LENT

پارس

لنت ترمز را فقط با نام میشناسیم

www.PARSLENT.com

Goodarzi Moto Car

شهرک اتومبیل‌گودرزی

بزرگترین مجموعه فروش و خدمات پس از فروش خودرویی و موتورسیکلتی کشور

XTRIM POWNIX

۰۲۱-۳۷۸۶۱

کیلومتره ۲ جاده قدیم تهران کرج
نرسیده به سه راهی شهرقدس