

در کنفرانس بین‌المللی «چری ۲۰۲۴» اعلام شد:

جهش صادرات بزرگ‌ترین خودروساز چین در آستانه میلیونی شدن

در سال ۲۰۲۳، چری با صادرات ۹۳۷ هزار دستگاه خودرو، به برترین برند صادرکننده خودرو چین تبدیل شد و اعتماد بیش از ۱۳ میلیون مشتری در سراسر جهان را کسب کرد...
۷ صفحه

بررسی آمار مرتبط با ارزشی صنعت خودرو در ۱۴۰۲
خودروسازان به ازای هر یک
میلیون دلار ارزش تخصیصی
چه تعداد خودرو تولید کردند؟
۱۲ صفحه

دفاع تمام‌قد مدیرعامل شرکت اتوبوسرانی
تهران از قرارداد خرید اتوبوس‌های چینی
نمی‌توانستیم معطل
خودروسازان داخلی شویم!
قرارداد خرید ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس ۱۲ متری منعقد
شده و قرار است بعد از واریز ۲۰ درصد پیش پرداخت...
۹ صفحه

آبی پوشان صنعت خودرو ایران در جایگاه
چهل‌ودوم فروش جهان قرار دارند
«ایران خودرو» در
تعقیب خودروسازان
آسیایی و اروپایی
۴ صفحه



رتبه یک کشوری نمایندگی بهمن موتور شهرک اتومبیل‌گودرزی

ارائه خدمات به محصولات

بهمن موتور؛ از مزدا ۳ نیو

تادپگنیتی، فیدلیتی و ریسپکت

۸ صفحه

استارت Start

علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری

اعمال سلیقه در خدمات پس از فروش!

اگرچه در تمام دنیا همیشه حق با مشتری است اما در کشور ما، چه بسا شرکت‌های خودروساز خارجی نیز حق انتخاب را از مشتری می‌گیرند و به اجبار کالای...
۲ صفحه

تیرهای امروز Titles

با محرک افزایش قیمت محصولات
«زامیاد»؛ برخلاف نمادهای خودرویی
کام‌سهم‌داران خودرا شیرین کرد
۵ صفحه

قطعه‌سازان در انتظار متناسب‌سازی
قیمت کارخانه و بازار خودرو
۳ صفحه

فناوری چینی در «تسلا» تزریق می‌شود
کوله‌بار ایلان ماسک از سفر به پکن
۶ صفحه

برندهای درجه ۳ چینی در حال نابودی
۱۰ صفحه

اصلاح قیمت‌ها یا مالیات گرفتن از دلالت‌ها؟
مسیر پریچ و خم حذف
واسطه‌گران خودرو
۷ صفحه

تماس مستقیم ۰۲۱-۴۵۶۶۷ | ضمانت مادام‌العمر | زیبایی تمام‌عیار | با کاور بدنه خودرو | اتوشناس | حس خوب، خدمات خاص

HEXIS | GRAFOL | KPMF

www.autoshenas.com



جناب آقای مهندس آرش طهرانی

انتخاب شایسته جنابعالی
به‌عنوان مدیر کل بازاریابی و
فروش شرکت‌های آرتاویل
تایر و سبلان تایر رازی را
تبریک عرض نموده و برای
شما و همکارانتان آرزوی
موفقیت و سربلندی دارم.

ایوب جدیدی / شرکت سه‌مند تایر آذربایجان



ادغام شده‌اند، نمای ساده‌تر پیدا کرده است. در عقب نیز شاهد چراغ‌های جدیدی هستیم که نقش راهنما را هم ایفا می‌کنند. اسپلیتر جلو و دیفیوزر عقب جدید، نشان‌های جدید و آینه‌های آلومینیومی هم تکمیل‌کننده تغییرات بیرونی این خودرو هستند. پیشینه مورگان پلاس فور به دهه ۵۰ بازمی‌گردد اما این خودرو طی سال‌ها مورد به‌روزرسانی قرار گرفته و حالا جدیدترین نسخه آن با مدل ۲۰۲۵ معرفی شده است.

مورگان پلاس فور با به‌روزرسانی‌هایی جزئی برای مدل ۲۰۲۵ آماده می‌شود و قرار است برای اولین بار از سال ۲۰۰۶ در بازار آمریکا هم عرضه شود. پیشینه مورگان پلاس فور به دهه ۵۰ بازمی‌گردد اما این خودرو طی سال‌ها مورد به‌روزرسانی قرار گرفته و حالا جدیدترین نسخه آن با مدل ۲۰۲۵ معرفی شده است. هرچند ظاهر پلاس فور کاملاً آشنا به نظر می‌رسد اما با چراغ‌های جلوی بزرگ‌تر که راهنماها هم به‌طور یکبارچه درون آن‌ها



پیش‌رانه «بامو»
برای «مورگان»

ماز یار بیگلو، دبیر انجمن قطعه‌سازان مطرح کرد:

یک دلاورمرد با قلب شجاع قیمت خودرو را به سمت بازار آزاد برد!

اگر مشکلات نقدینگی و ارزی و قیمت‌گذاری در خودرو حل شود، دستیابی به تولید ۱,۷ میلیون دستگاه خودرو و اصلاروی نیست

خریدها دلاری نشده است. وضعیت ارز بر بازار تاثیر گذاشته اما به دلیل آنکه عمده مصرف قطعه‌سازی در سامانه نیماست و در سامانه نیما تغییر محسوسی روی قیمت دلاری انجام نشده است. عملاً همیشه این طور بوده که با تغییر بازار، چند هفته زمان می‌برد که تاثیر آن به‌طور مستقیم معلوم شود. فعلاً بیشتر باعث توقف بازار شده است و دوستانی که مواد اولیه می‌فروشند به دلیل نگرانی در مورد جهش قیمت‌ها از فروش اجتناب می‌کنند یا در صورت فروش به صورت اعتباری کار نمی‌کنند و باید به صورت نقدی باشد. این هم با توجه به مطالبات سنگینی که قطعه‌سازان از خودروسازان دارند، بسیار سخت است.

راهکار بلندمدت این مشکلات SVS یا تامین مالی زنجیره تامین است که این سیستم هم افت و خیزهایی داشته و زمان لازم دارد. اگر از اگر همین امروز کار با این سیستم را آغاز کنیم، تاثیر آن چهارماه زمان می‌برد. بنابراین بحران نقدینگی کماکان وجود دارد. اتفاق خوب این است که همت قطعه‌سازان، حفظ تولید است. کما این که قبلاً هم همین بوده است. قطعه‌سازان با تمام توان و انرژی و هر آنچه در چنته دارند، می‌کوشند تولید خودرو را حفظ کنند. وزیر صمت هم اعلام کرد به تولید ۵ هزار دستگاه در روز رسیده‌ایم اما مهم است بتوانیم این رقم را افزایش دهیم و حفظ کنیم.

امیدواریم تامین مالی زنجیره تامین کمک‌کننده باشد. موارد دیگری مانند شبه پول و اعتبارات مالی هم مطرح هستند. بحث گشایش اعتبارات ریالی هنوز باز و قابل استفاده است. اوراق وام برای برخی قابل استفاده و خریدین برای توسط برخی شرکت‌ها مورد قبول است. با ترکیب نقدینگی و اعتبارات شبه پولی فعلاً قطعه‌سازی نفس می‌کشد اما تولید کار بسیار سختی شده است.

باید در چند بخش مختلف به آن‌ها نگاه کرد. سیاست‌های ریالی که متأسفانه مانند سال قبل است و با همان روال کمبود شدید نقدینگی و دیر پرداخت مطالبات قطعه‌سازان روبه‌رو هستیم و اتفاق خاصی نیفتاده است. تمهیداتی که از سال قبل مطرح بودند به سمت جلو در حرکت است اما هنوز چندان تاثیر نگذاشته‌اند. به‌عنوان مثال سیستم تامین زنجیره مالی قطعه‌سازی هنوز به بهره‌برداری نرسیده و برداشتی از این محل انجام نشده است. در حال حاضر مطالبات قطعه‌سازان از هر خودروساز بالای ۱۰۰ همت است که حدود ۲۰ همت آن سررسید شده که رقم بسیار سنگینی برای این صنعت است. از سوی دیگر سیاست‌های نقدینگی هم شفاف نیستند؛ وعده‌های مثبتی داده می‌شود اما زمان آن که فرامی‌رسد اتفاق خاصی نمی‌افتد. تولید بسیار به سختی انجام می‌شود، صحبت از کاهش و توقف تولید نیست اما به سختی انجام می‌شود.

آخرین پرداختی مربوط به چه زمانی است؟

آخرین در یافتی‌ها پایان اسفندماه سال گذشته بوده که تکفوی نیاز قطعه‌سازان و تجمع مطالبات را نمی‌کرد. در یافتی‌های آخر سال تنها باعث شد آخر سال را بگذرانیم. در سال جدید با توجه به اتفاقات ارزی و نوسانات، خرید مواد اولیه حتی تولید داخل بسیار سخت شده است و فروشنده‌ها عرضه را متوقف کرده‌اند و نگران تغییر قیمت‌ها هستند. فروشندگانی هم که عرضه را ادامه می‌دهند، پول نقد مطالبه می‌کنند که در سیستم خودروسازی مطالبات به سختی و بسیار با حجم پایین انجام می‌شود.

با توجه به شش‌ماهه فعلی، خریدها به صورت دلاری انجام می‌شود؟



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

صنعت خودرو در سال جاری تولید ۱,۷ میلیون دستگاه خودرو را هدف قرار داده است. بعضی دستیابی به این هدف را غیرممکن و برخی دیگر معتقد هستند دستیابی به این هدف ر‌ویان نیست و احتمالاً در پایان سال چیزی در همین حدود رقم تولید خودرو در کشور خواهد بود. با این حال برای دستیابی به این هدف نیاز است برخی مشکلاتی که سال گذشته نیز وجود داشتند، برطرف شوند. کمبود نقدینگی، کمبود ارز و طولانی شدن روند تامین ارز و... از جمله مشکلات اصلی پیش روی تولید این حجم از خودرو است. با این حال در صورتی که قیمت‌گذاری خودرو به خودروساز واگذار شود و مشکل نقدینگی از این طریق از بین برود، شاهد افزایش تولید و البته کمبود مشتری به دلیل افزایش تولید خواهیم بود. در خصوص قیمت‌گذاری باید اتفاقات مثبتی رخ بدهد و یکبار برای همیشه این مشکل حل شده تا صنعت خودرو تبدیل به صنعتی سودده شود. در همین زمینه با ماز یار بیگلو، دبیر انجمن قطعه‌سازان به گفت‌وگو پرداختیم.

وضعیت صنعت قطعه و خودروسازی کشور در سال جاری و همچنین سیاست‌های این صنایع در سال جدید چگونه است؟

اعمال سلیقه

در خدمات پس از فروش!

اگر چه در تمام دنیا همیشه حق با مشتری است اما در کشور ما، چه‌بسا شرکت‌های خودروساز خارجی نیز حق انتخاب را از مشتری می‌گیرند و به اجبار کالای مورد نظر خود را حتی در شبکه خدمات پس از فروش با اجبار به مردم می‌فروشند. برای فعالان صنعت خودرو و این امری جاافتاده و واضح است که خودروساز در اقصی نقاط دنیا برای تامین قطعات و مواد مصرفی خود لیستی از تامین‌کنندگان گوناگون دارد و قطعات را براساس استانداردهای سختگیرانه خود از تامین‌کنندگان متعدد تهیه می‌کند. در اینجا نکته مهم، استاندارد قطعه و مواد مصرفی است

و چندان مهم نیست توسط کدام شرکت تولید شده باشد. حتی مرسدس بنز آلمان برای ارقام مصرفی خود مانند انواع روانکارها سائیتی مجزا به نام پوور را طراحی کرده است که براساس استانداردهای تعیین شده توسط این کمپانی آلمانی می‌توانید روانکارهای موردتایید را از بین ده‌ها تامین‌کننده در سراسر دنیا تهیه کنید. همین اتفاق برای سایر خودروسازان نیز افتاده و هر یک به تامین‌کنندگان خود تاییده داده‌اند. حال اما در بازار خدمات پس از فروش ایران، مشتری تنها حق انتخاب دارد و بس و آن هم محصولی است که توانسته با گذر از لایه‌های مختلف نظارتی خودروساز کمترین قیمت را داشته باشد و به شبکه خدمات راه پیدا کند. تصور کنید شما از یک خودروساز فعال در ایران خودرویی را خریداری کرده‌اید اما اجازه استفاده از برترین برندهای دنیا را که موردتایید بزرگان خودروسازی جهان نیز هستند، ندارید! در حالی که علاقه دارید رسیدگی بیشتری به خودرویتان داشته باشید اما قوانین داخلی خودروسازان و خدمات پس از فروششان دست‌وپای شما را بسته است. این در حالی است که خودروساز می‌تواند در شبکه نمایندگی‌های خود گلچینی از چند برند را قرار دهد تا مشتری مجبور به استفاده از یک برند خاص نشود. داستان برای تغییر سبک تیر و خارج شدن از گارانتی نیز موضوعی مشابه است. هر خودروساز هنگام طراحی خودرو، براساس محاسباتی که انجام می‌دهد، سبک‌های بالاتر و پایین‌تر را به صورت استاندارد برای خودرو تعیین می‌کند که از قضا برخی سایت‌های معتبر خارجی این سبک‌ها را در اختیار مصرف‌کنندگان می‌گذارد. اما متأسفانه خریدار داخلی محق به تغییر سبک تیر خود حتی براساس استانداردهای خودروساز هم نیست و مجبور است در طول دوران گارانتی تنها قوانین یک طرفه خدمات پس از فروش را رعایت کند. به‌همین دلیل جا دارد شرکت‌های خودروساز داخلی و چینی تجدیدنظری در این زمینه داشته باشند و دست مشتری را برای استفاده از قطعات مصرفی باکیفیت‌تر باز بگذارند. آن هم برای مصرف‌کننده‌ای که در شرایط فعلی حق انتخابی غیر از خودروهای تولیدی این شرکت‌ها ندارد.



علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری



NEW ARRIZOS 5

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

آریزو ۵ جدید اسپرت

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرافی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلانتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱



فناوری های نوین برای «آکورا MDX»



این روزها در اکثر خودروهای جدید نمایشگرهای لمسی بزرگی را می بینیم اما برخی خودروسازان مثل آکورا هنوز در برابر این تکنولوژی مقاومت می کنند. این شرکت در خودروهای مثل MDX، به جای نمایشگر لمسی، پد لمسی ارائه می کرد که استفاده از آن دشوار بود و شبیه یادگاری از گذشته به نظر می رسید. حال آکورا سرانجام با معرفی نسخه به روز شده MDX مدل ۲۰۲۳، سیستم اطلاعاتی-سرگرمی کاملاً جدیدی را با نمایشگر لمسی ۱۱.۳ اینچ ارائه کرده است. این نمایشگر جدید علاوه بر پر خورندگی از قابلیت لمسی، به خدمات گوگل و همین طور اندروید اتو و اپل کار پلی

بی سیم هم مجهز است. از جمله دیگر تکنولوژی های MDX مدل ۲۰۲۳ هم می توان به وای فای، به روزرسانی از راه دور و استارت از راه دور اشاره کرد. در همین حال، حذف پد لمسی امکان اصلاح طراحی کنسول مرکزی را هم فراهم کرده است که حالا طراحی منظم تر پیدا کرده و نه تنها محافظه اشیبای بزرگ تری را ارائه می کند بلکه دسترسی شارژر بی سیم گوشی را هم آسان تر کرده است. علاوه بر این، تیپ پایه از دو بلندگوی بیشتر بهره مند شده و تعداد بلندگوهای سیستم صوتی پرمیوم B&O هم به ۱۹ رسیده است.

نداشت اما در همان شرکت در حال حاضر اتوماتیک تولید می شود که گیربکس آن اتوماتیک است و آپشن های الکترونیک آن زیاد شده و ارزشی آن را افزایش داده است. مردم ما شایسته خودروهای بهتری هستند و امیدواریم به سستی برویم که همه بتوانند خودروهایی با آپشن های بالا خریداری کنند.

بزرگواران با افزایش قیمت همراه بود. آیا برای افزایش قیمت سایر خودروها هم صحبتی مطرح است؟

دو خودروساز به طور مستمر با نهادهای قیمت گذار هم شورای رقابت، هم وزارت صمت و هم سازمان حمایت در حال چانه زنی هستند. این انزوی که باید برای توسعه امکانات جدید خودرو، توسعه زنجیره تامین و افزایش تولید، صرف این چانه زنی ها می شود. ۱۲ سال است که صنعت خودرو در این سرایشی افتاده و نتیجه ۱۲ سال چانه زنی این شده است که هم مشتری ناراضی است و هم خودروساز و هم سایر ذی نفعان این صنعت ناراضی هستند. این که کمی قیمت اضافه شود و بعد از چند ماه این قیمت کفاف ندهد، فایده ندارد. بحث ها اینقدر علمی شده که هم سازمان های قیمت گذار و هم خودروساز بتوانند روی مباحث علمی به توافق برسند. در جلسات قبلی دوستان به ویژه آقای توسلی مهر بحث های خوبی را مطرح کردند. با استفاده از الگوهایی که در همه جای دنیا حاکم است، می توان این صنعت را مدیریت کرد. به نحوی که اگر خودروسازان ریخت و پاشی دارند یا برخی قسمت ها بهره بر نیستند، مسئولیت مستقیم با خودروسازان بوده و ناچار باشند برای رسیدن به سودآوری، بهره گیری را درست کنند. متأسفانه این موضوع انرژی صنعتی را می گیرد. راهکار آخرین است که قیمت گذاری در دو خودروساز و سایر خودروسازان مونتاژی آزاد و همچنین واردات به اندازه کافی مدیریت شود. خودروهایی که به گفته وزیر صمت در گمرک مانده اند و گمرکات کشور جا ندارند، به بازار بیایند تا بازار به ثبات برسد و به شرایط سال ۹۴ برگردیم؛ عرضه آن زمان زیاد بود و باید برای فروش خودرو با خودروسازان باید دنبال راهکار جدید می گشتیم. در حال حاضر رانتی که ایجاد شده و اتفاقاتی که افتاده کار را دشوار کرده، حقیقت این است که باید به سمت بازار رقابتی و آزاد حرکت کنیم تا هم مردم و هم خودروسازان و سایر ذی نفعان منتفع شوند.

وزیر صمت برای سال جاری تولید ۱.۷ میلیون دستگاه را برنامهریزی کرده است. به نظر شما با شرایط فعلی امکان رسیدن به این عدد وجود دارد؟ آیا برای این هدف با قطعه سازان مشورت شده است؟

۱.۷ میلیون دستگاه قابل دسترسی است، چرا که قرار است بخش قابل توجهی از آن را خودروسازان مونتاژی بر عهده بگیرند که آمار نشان داده این خودروسازان طی سال ها قبل رشد خوبی در تولید داشته اند. برای این که دو خودروساز بزرگ به سهم خود از نظر ظرفیت چه در سطح قطعه سازی و چه در سطح خودرو سازی دست یابند، از نظر فنی امکان پذیر است. تنها موردی که تاثیر بالایی دارد و باید حل شود، اول بحث کمبود نقدینگی در زنجیره قطعه سازی است و دوم باید متمرکز ارزی که مورد نیاز تولید و خودروساز است، به آن ها تعلق گیرد.

به نظر من باید همان رفتاری که با خودروسازان مونتاژی می شود، با دو خودروساز داخلی کشور هم انجام شود. به عنوان مثال می بینیم یک خودروساز مونتاژی ۱.۷ میلیارد دلار در سال برای تولید ۱۶۰ تا ۱۷۰ هزار خودرو دریافت می کند. اگر به همین نسبت ارز مورد نیاز قطعه ساز و خودروسازان داخلی تامین شود، این عدد قابل دسترسی است. عدد ۱.۷ میلیون دستگاه رؤیایی نیست اما مشروط به تامین نقدینگی و تامین ارز مورد نیاز است.

سال قبل روی عدد ۱.۵ میلیون دستگاه هدف گذاری شد اما در نهایت به ۱.۳ میلیون دستگاه رسیدند. به نظر شما امسال به رقم ۱.۷ دست می یابند یا حتی امکان رسیدن به رقم بالاتری هم وجود دارد؟

اگر هم به ۱.۷ میلیون دستگاه نرسند قطعاً به عدد مشابهی خواهند رسید. پیش بینی نمی شود تفاوت تولید واقعی با آن رقم داشته باشند. اگر بخواهیم خیلی رؤیایی فکر کنیم باید بیشتر از ۱.۷ میلیون دستگاه در نظر می گرفتیم. این رقم معقول است اما باید دو شرط منابع مالی از هر محلی ترجیحاً فروش و دیگری منابع ارزی مورد نیاز برای تولید خودرو و تامین شود. خودروسازان داخلی به دلیل استفاده از آپشن های جدید، با افزایش میزان ارزشی هم راه هستند. زمانی در کشور ۴۰۵ تولید می شد که پیچیدگی الکترونیک یا قطعات وارداتی

تولید روزانه ۵ هزار دستگاه بسیار خوب و قابل قبول است. اما با وجود همه این مشکلات چگونه این آمار به دست آمده است؟ بله آمار خوبی است. برای تعداد زیادی از این محصولات از تولیداتی که در انبارهاست، استفاده می شود. هنوز هم قطعه سازان از کانال های اعتباری و منابع مالی که با اعتبار خود تامین می کنند، کار را پیش می برند. اما این موارد نمی تواند ادامه داشته باشد. اگر فکر اساسی برای تامین نقدینگی برای چند ماه آتی و تا زمان رسیدن شبه پول ها و اعتبارات بانکی به مدار اصلی نشود، تولید افت خواهد کرد. هیچ قطعه سازی دوست ندارد تولید خودروسازان افت پیدا کند.

چه راهکاری برای تامین نقدینگی پاسخگو خواهد بود؟

همیشه شریان اصلی تامین نقدینگی هر شرکت تولیدی، بحث فروش است. چند سالی است که فروش خودروسازان با سیاست هایی پیش می رود که یک بار امتحان شده و جواب آن ها منفی بوده است. بحث سامانه جامع و ایجاد تعهد برای خودروسازان و قیمت گذاری دستوری، خودروسازان را به جایی می رساند که از محل فروش منفعت چندانی نداشته باشد و نتواند خود را مدیریت کند. تا زمانی که بحث فروش چه از لحاظ قیمتی و چه از لحاظ فرآیندی در خودرو سازی ما حل نشود، همین روند ادامه دار خواهد بود. بالاخره یک دلاور مرد با قلب شجاع می خواهد که یک بار برای همیشه در این زمینه تصمیم گیری کند، بازار خودرو را به سمت بازار آزاد ببرد، واردات خودرو را به صورت معقول آزاد بگذارد، تامین کننده ارزی انجام دهد، دامنه انتخاب مشتری را در بازار خودرو باز بگذارد. مشتریان اختیار دارند و بهتر از همه ما درک می کنند و بر اساس توان مالی و خواسته های خود، بهترین خودرو را انتخاب می کنند.

در حال حاضر تولیدات خودروهای مونتاژی هم به اندازه های بالاست که دیگر تولید خودروهای داخلی انحصاری نیست. بهترین راه این است که در بلندمدت و به عنوان یک اقدام شجاعانه تصمیم گرفته شود که فروش و قیمت گذاری برای خودروسازان آزاد و از طرف دیگر به خودروهای مونتاژی و وارداتی نیز امکاناتی داده شود تا در بازار دامنه بزرگی از قیمت ها و کیفیت ها و خودروهای مختلف داشته باشیم و مردم اختیار داشته باشند که خودشان تصمیم بگیرند.



نوربلا

۱۲ سال است که صنعت خودرو در این سرایشی افتاده و نتیجه ۱۲ سال چانه زنی این شده است که هم مشتری ناراضی است و هم خودروساز و هم سایر ذی نفعان این صنعت ناراضی هستند. این که کمی قیمت اضافه شود و بعد از چند ماه این قیمت کفاف ندهد، فایده ندارد.





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



داده است. این خودرو بر اساس **A190** معمولی ساخته شد که از یک پیش‌رانه ۱.۹ لیتری چهار سیلندر با ۱۲۵ اسب بخار قدرت استفاده می‌کرد اما مردان **AMG** در اقدامی عجیب، یک پیش‌رانه دوم را هم در عقب نصب کردند. در حالی که پیش‌رانه استاندارد مثل همیشه به چرخ‌های جلونیرومی داد، موتور چهار سیلندر ۱.۹ لیتری دوم در عقب با فشردن یک دکمه روشن می‌شد. در نتیجه، قوای محرکه‌ای ۳.۸ لیتری با مجموع خروجی ۲۵۰ اسب بخار قدرت و ۳۶۰ نیوتون متر گشتاور شکل می‌گرفت. انتقال نیرو از طریق یک گیربکس پنج سرعته دستی صورت می‌گرفت که دو پیش‌رانه را توسط یک کلاچ اتوماتیک هماهنگ می‌کرد.

اولین بار در سال ۲۰۱۲ و نسل **W176** مرسدس بنز **A** کلاس بود که نسخه اسپرت **AMG** را با نام **A45** دیدیم اما اولین **A** کلاس **AMG** سال‌ها قبل از این ساخته شد. مهندسان **AMG** در سال ۱۹۹۸ اولین نسخه اسپرت را بر اساس نسل اول **A** کلاس توسعه دادند اما از این خودرو تنها چهار نمونه ساخته شد و امروز شاید خیلی‌ها از وجود آن خبر نداشته باشند. این هاچ‌بک اسپرت **AMG A38** نام گرفت، بر پایه ایده دیوانه‌واری ساخته شد. **AMG** در سال ۱۹۹۸ پروژه ساخت یک **A** کلاس بسیار ویژه را آغاز کرد که **A38** نام گرفت. این پروژه که با نام **A190Twin** هم شناخته می‌شود، یکی از عجیب‌ترین پروژه‌هایی است که **AMG** تاکنون انجام



دو پیش‌رانه درون سوز برای هاچ‌بک «بنز»

آبی پوشان صنعت خودرو ایران در جایگاه چهل و دوم فروش جهان قرار دارند «ایران خودرو» در تعقیب خودروسازان آسیایی و اروپایی

در سال گذشته میلادی، ایران خودرو در مجموع ۵۹۰ هزار و ۷۲۹ دستگاه خودرو به فروش رساند

پیگیری يك موضوع

Follow up

شهریار حیدری
نایب رئیس کمیسیون امنیت ملی
و سیاست خارجی مجلس

مهم ترین مانع رشد تولید در صنعت خودرو تشدید خود تحریمی هاست

تولید در صنعت خودرو موانع بسیاری دارد که به عقیده فعالان این حوزه برخی از این عوامل در بیرون از مرز و به واسطه تحریم‌ها شکل گرفته و البته قسمت اعظم آن در داخل مرزها به دلیل ویژه‌خواهی برخی افراد است. شهریار حیدری، نایب رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس در این خصوص گفت: «خودتحریمی‌ها از مهم ترین موانع تولید در کشور هستند و عواملی چون تحریم‌های خارجی تنها بهانه‌ای برای اهمال کاری برخی مدیران دولتی است.»

چشمه موانعی تولید در صنایع مختلف و تولیدکنندگان را با چالش‌های جدی مواجه کرده است؟

متأسفانه صدور مجوزهای کسب و کار برای فعالان اقتصادی بسیار زمان بر شده و حداقل یک سال به طول می‌انجامد. این در حالی است که در کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه دولت حق دخالت در امور تولید را نداشته و تولیدکنندگان و تجار مورد حمایت جدی دولت هستند.

برخی فعالان حمایت‌های دولتی را پشتوانه تولیدکنندگان در کشور می‌دانند، به نظر شما آیا دولت نقش موثری در حمایت از تولید داشته است؟

به رغم تشکیل پنجره واحد به منظور تسهیل امور در حوزه تولید و تجارت اما نبود هماهنگی میان دستگاه‌های دولتی مانع از پیشبرد امور در حوزه تولید و تجارت شده و صنایع کشور را فلج کرده که لازم است در خصوص صدور مجوزهای کسب و کار و تولید بازرگاری شود. متأسفانه حضور مافیای در حوزه خودرو مانع رونق تولید در این صنعت شده و عواملی چون تحریم‌های خارجی تنها بهانه‌ای برای اهمال کاری برخی مدیران دولتی است.

با توجه به شعار سال، راهکار پیشنهادی شما برای حضور حداکثری مردم در حمایت از تولید و سرمایه‌گذاری در این بخش چیست؟

امیدواریم دولت در سال جاری که از سوی مقام معظم رهبری به نام چشم تولید با مشارکت مردم مزین شده است، سرمایه‌گذاران را در جهت تحقق هدف‌گذاری‌های انجام شده در حوزه تولید به ویژه صنعت خودرو کمک کند.



علیرضا جابرتی
ajaberti@autoworld.ir

گزارش سالانه **JATO Dynamics** از ۱۰۰ خودرو ساز پر فروش جهان در سال ۲۰۲۳، نشان می‌دهد که بزرگ‌ترین خودروساز ایرانی یعنی ایران خودرو در این رتبه‌بندی پس از برندهای آسیایی و اروپایی شامل چانگان، جیلی، چری، ماهیندرا، داجیا و **JAC** در رتبه‌های ۴۲ جدول آمار فروش جهانی ایستاده است. جدولی که جایگاه نخست تا دهم آن را تویوتا، فولکس واگن، فورد، هیوندای، هوندا، نیسان، کیا، سوزوکی و **BYD** و شورولت تصاحب کرده‌اند. در سال گذشته میلادی، ایران خودرو در مجموع ۵۹۰ هزار و ۷۲۹ دستگاه خودرو به فروش رساند. این رقم بر اساس رده‌بندی جهانی، ایران خودرو را به جایگاه ۴۲ پر فروش‌ترین برندهای خودرویی در سال ۲۰۲۳ رساند که این خودروساز بزرگ کشورمان را در میان ۵۰ خودروساز پر فروش جهان جای می‌دهد.



رشدی که ادامه دارد مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو در تشریح محور برنامه‌های ترسیم شده برای سال ۱۴۰۳، از هدف گذاری رشد دست کم ۲۰ درصدی شمارگان تولید و کاهش ۱۲ درصدی هزینه‌های تمام شده محصولات در سال جاری خبر داده است. علیرمدان عظیمی با بیان این که کاهش هزینه‌ها در تمامی راسنای کاهش بهای تمام شده محصولات در تمامی بخش‌های زنجیره تولید، از برنامه‌های مهم در سال جاری است، گفت: «با اجرای پروژه‌های مختلف کاهش هزینه تمام شده در زنجیره ارزش تولید، علاوه بر رشد ۲۰ درصدی تولید، میانگین کاهش ۱۲ درصدی هزینه تمام شده هدف گذاری شده و تحقق این هدف تکلیفی برای تمامی ارکان سازمان است.»

از تقای کیفیت عظیمی از تقای کیفیت را ضرورتی پراهمیت دانست و با تاکید بر بهبود کیفیت قطعات در زنجیره تامین، اظهار کرد: «ما به عنوان تولیدکننده محصول نهایی، مسئول کیفیت آن هستیم و باید هر گونه مانع در مسیر از تقای کیفیت محصول شناسایی و برطرف شود؛ از تقای کیفیت باید برای مردم و مشتریان ملموس باشد.»

وی افزود: «خوش بختانه با اقداماتی که در سال گذشته صورت گرفت، نتایج موثری در کیفیت محصولات کسب شد، اما هنوز به نتیجه مطلوب نرسیده‌ایم و باید تعظیبات و اصلاح لازم در فرآیندهای کیفی محصولات و خدمات پس از فروش ایجاد شود تا شاهد بهبود و افزایش رضایت‌مندی مردم باشیم.»

نور بالا

ایران خودرو در این رتبه‌بندی پس از برندهای آسیایی و اروپایی شامل چانگان، جیلی، چری، ماهیندرا، داجیا و **JAC** در رتبه‌های ۴۲ جدول آمار فروش جهانی ایستاده است. جدولی که جایگاه نخست تا دهم آن را تویوتا، فولکس واگن، فورد، هیوندای، هوندا، نیسان، کیا، سوزوکی، **BYD** و شورولت تصاحب کرده‌اند

نگاه View

احمد نعمت بخش
دبیر انجمن خودروسازان ایران

توقف شماره گذاری خودروهای ۱۲ شرکت خودروساز!

در حالی از ابتدای امسال سازمان ملی استاندارد با سرپیچی از دستور ابلاغی رئیس جمهور از شماره گذاری محصولات ۱۲ شرکت خودروساز خودداری می‌کند که مطابق پیشنهاد وزیر صمت و دستور صریح رئیس جمهور، مهلت اجرای استاندارد تعلیقی از استاندارد ۸۵ گانه برای تمام خودروهای سواری تا ۳۱ شهریور و برای خودروهای تجاری تا پایان ۱۴۰۳ تمدید شده است. این مهلت از سوی سازمان ملی استاندارد نقض و این سازمان با عدم تمکین از دستور رئیس جمهور، با پایان دادن به مهلت اجرای استاندارد تعلیقی مانع شماره گذاری محصولات ۱۲ شرکت خودروساز از ابتدای سال ۱۴۰۳ شده است.

در راستای توافق انجام شده، خودروسازان داخلی تمام تلاش خود را برای برآوردن استانداردهای مورد توافق انجام دادند اما با توجه به آنکه توسعه این استانداردها در محصولات نیازمند ارسال خودروها به خارج از کشور و انجام آزمون در مراکز تست خارجی و طبیعتاً انتقال ارز بود، به پیشنهاد وزارت صمت و به منظور آماده سازی قطعه‌سازان و شکل‌دهی زنجیره تامین و اجرای استاندارد روی تمامی محصولات، برای خودروهای سواری تا ۳۱ شهریور و برای خودروهای تجاری تا پایان امسال مهلت اجرای ۹ استاندارد تعلیقی به تعویق افتاد.

البته ۹ استاندارد تعلیقی از منظر ایمنی در خودرو تاثیر کمی دارد به طوری که بیش از ۵۰ درصد خودروهای روز تولیدی در سراسر جهان، فاقد این استانداردها هستند. به عنوان مثال استاندارد چراغ روشنایی در روز یا دی‌لایت که عموماً در جاده‌های پر از مه اروپایی اجباری است و یا اجباری شدن «ششانگر تعویض دنده» به منظور کاهش مصرف سوخت نمی‌تواند تاثیری بیش از استفاده از موتور کم‌مصرف در محصول داشته باشد.

در حال حاضر بسیاری از استانداردهای تعلیقی در کشورهای نظیر چین، برزیل و هند که از منظر تولید خودرو جزو بزرگ‌ترین تولیدکنندگان خودرو دنیا محسوب شده و از سطح کیفیت بسیار بالایی برخوردارند، الزامی نیست. با توجه به سرانته تولید ناخالص داخلی در کشور که کمتر از یک‌دهم یک کشور اروپایی است، باید گفت در چنین شرایطی وضع اجبار و به کارگیری استانداردهای اروپا در صنعت خودرو کشور مسلماً سبب حذف محصولات اقتصادی و عدم پاسخگویی به نیاز بازار خودرو کشور و افزایش قیمت محصولات می‌شود.

مدیریت ارزی محصولات عظیمی مدیریت ارزی محصولات را از رویکردهای اصلی ایران خودرو دانست و گفت: «هیچ شرکتی در گروه صنعتی ایران خودرو حق خرید از منابع خارجی بدون تایید کمیته ضرورت خرید خارجی را ندارد و باید از این طریق مصرف منابع ارزی را به درستی مدیریت کنیم؛ این رویکرد منطبق بر منافع اقتصادی کشور است.»

به گفته وی، یکی از برنامه‌های مهم ایران خودرو که مصوب هیات مدیره است، کاهش بهای تمام شده تولید است که بخشی از آن سال گذشته انجام شده و در سال جاری نیز تا دستیابی به اهداف تعیین شده ادامه خواهد یافت.

مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو، ارتقای کیفیت در محصول و خدمات پس از فروش را از دستاوردهای مهم ایران خودرو در سال ۱۴۰۲ بر شمرد و گفت: «آمار خودروهای متوقف در شبکه خدمات پس از فروش بسیار پایین آمده است که با یکپارچه شدن حوزه‌های کیفیت سایکو و ایران خودرو، برنامه‌هایی باید به اجرا گذاشته شود تا مسائلی که سال‌ها گریبان گیر صنعت خودرو کشور بوده است، حل و فصل شود.»

اعمال استانداردهای ۸۵ گانه مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو ادامه داد: «اعمال استاندارددهای ۸۵ گانه از اقدامات مهم ایران خودرو در سال ۱۴۰۲ بود و در حال حاضر تمام خودروها به جز پارس که پیش از این عدم امکان اجرای استانداردها روی آن اعلام شده است، با استانداردهای ۸۵ گانه به تولید می‌رسند.»

وی افزود: «با این که فروش محصولات در سامانه یکپارچه به دلیل این که بالاتر از ظرفیت تولید بود، فشار زیادی به ایران خودرو وارد کرد، اما در حال حاضر تعهدات معوق کم‌تر از مدت مشابه سال گذشته است و توانستیم این تعهدات را به درستی مدیریت کنیم.»

عظیمی با اشاره به دستیابی به هدف تولید سال گذشته گفت: «خوش بختانه به همت مجموعه کارکنان ایران خودرو و شبکه تامین، خودرو ناقصی از خط تولید خارج نشده و این امر در شرایطی محقق شده که مشکلات کاهش درآمد شرکت، موانع تامین منابع ارزی و نقدینگی به دلیل عدم استفاده از تسهیلات شورای پول و اعتبار بر جای خود باقی بوده است.»

زاپاس Spare Tire

خودروهای مستهلک داخلی عاملی مهم در بروز ناترازی بنزین



بلندمدت مرتفع کند. وی بیان کرد: تمامی خودروهای مونتاژی در کشور در حالی چینی شده‌اند که ۵ سال پیش بخش قابل توجهی از این مونتاژی‌ها خودروهای فرانسوی مثل پژو و رنو و سیتروئن بودند که از کیفیت بسیار بالاتری نسبت به خودروهای کنونی چینی برخوردار بودند، به اضافه اینکه عموم خودروهای مونتاژی چینی موتورهای توربو

بنزین و هم کاهش آلودگی هوا در تمام شهرها درازمدت می‌شود. فرزانه در ادامه با اشاره به اینکه تقویت واردات خودروهای خارجی با کیفیت می‌تواند به ما در رفع معضل ناترازی بنزین کمک کند ادامه داد: تغییر نگاه کلان به بخش صنعت خودرو در بخش مونتاژی یکی از اقداماتی است که می‌توان به وسیله آن تا حدودی این ناترازی را در

مسیح فرزانه، کارشناس صنعت و بازار خودرو، درباره علت بروز ناترازی بنزین در کشور گفت: در بحث بهینه‌سازی مصرف سوخت چند مولفه تاثیرگذار است. یکی از اقدامات موثر در کاهش ناترازی بنزین تقویت صنعت خودروسازی داخلی یعنی بالابردن کیفیت مونتاژ خودرو به ویژه در بحث تولید موتور (پیش‌رانه) و قوای محرکه است که هم باعث کاهش مصرف

بی کیفیتیتی دارند که با کیفیت پایین سوخت در کشور ناسازگارند و هم موتور را زودتر از موعد مستهلک، هم آلودگی را بالاتر و هم مصرف سوخت را بیشتر می‌کند، چنین شرایطی سبب رسیدن به رکورد مصرف سوخت بیش از ۱۵۰ میلیون لیتر در روز در کشور شده است. این کارشناس خودرو بیان کرد: در بحث مونتاژ خودرو عدم تعریف مناسب وجود دارد.



تست‌های نهایی «کوروت» ۹۰۰ اسب بخاری

شورولت سرانجام رسماً زمان معرفی کوروت C8 ZR1 را اعلام کرد. این شرکت با انتشار تیزر کوتاهی در اینستاگرام، خبر از معرفی ZR1 جدید در تابستان امسال داده است. البته این شرکت هنوز هیچ مشخصاتی از نسخه افراطی جدید کوروت اعلام نکرده اما طبق شایعات، ZR1 به نسخه توربو پیشرفته ۵.۵ لیتری V8 میل‌لنگ تخت Z06 کنونی مجهز خواهد شد. همچنین انتظار می‌رود این سوپر کار آمریکایی ۹۰۰ اسب بخار یا حتی بیشتر قدرت داشته باشد. البته شاید تمام این قدرت توسط پیشرفته بنزینی تولید نشود زیرا مینی ادعا کرده است که ZR1 در محور جلو به یک موتور الکتریکی مجهز خواهد

بود که از E-Ray گرفته می‌شود و برای اولین بار، ZR1 چهار چرخ محرک را خلق می‌کند. اگر این شایعات درست باشند، پیش‌ترانه توربو کوروت باید بین ۷۵۰ تا ۸۰۰ اسب بخار قدرت تولید کند و موتور الکتریکی ۱۶۵ اسب بخاری مجموع خروجی را به ۹۰۰ اسب بخار یا بیشتر خواهد رساند. علاوه بر قوای محرکه، انتظار می‌رود ZR1 در آیرودینامیک هم ارتقا پیدا کند و یک گام فراتر از Z06 باشد. با توجه به تصاویری که عکاسان جاسوس سال گذشته از نمونه‌های آزمایشی این خودرو در نوربرگ رینگ گرفتند، احتمالاً شاهد بال و اسپلیتر بزرگ‌تر همراه با کاناردها و ورودی‌های هوای تهاجمی‌تر خواهیم بود.

ویژه‌ها

احتمال عرضه دوباره خودروهای مونتاژی در بورس کالا



با توجه به تجربه عرضه خودرو در بورس کالا، این اقدام به عنوان یک راهکار مناسب برای ساماندهی بازار خودرو مطرح بوده است، اما در این زمینه با نامه شورای رقابت عرضه خودرو در بورس متوقف شد. اما حالا بار دیگر و با توجه به وضعیتی که بازار خودرو این روزها با آن روبه‌رو است، خبرها حکایت از احتمال عرضه دوباره خودروهای مونتاژی در بورس کالا دارد و صحبت‌هایی هم در این زمینه انجام شده است.

دیگه چه خبر؟

معافیت‌های خودرو در طرح مالیات بر عایدی سرمایه



معافیت‌های گسترده و هدفمند دیده‌شده در طرح مالیات بر عایدی سرمایه نشان می‌دهند هدف از آنها مبارزه با فعالیت‌های ضدتولیدی همچون دلالی و سوداگری است و مردم را درگیر نخواهد کرد. از جمله آنها، معافیت‌های خودرویی است. در این رابطه، فروش خودرو سواری با مالکیت بیشتر از یک سال، یک خودرو مازاد برای سرپرست خانوار، تعویض خودرو در کمتر از ۶ ماه و خودروی ارثی از پرداخت مالیات بر عایدی سرمایه معاف است.

توئیتر!

لزوم تاییدیه خودروسازان برای واردات قطعات



کیانوش پورمجیب، مدیرعامل ساپکو در نامه‌ای خطاب به نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی نوشت: «احتراماً، نظر به سیاست‌های اتخاذ شده در وزارت صمت مبنی بر لزوم تاییدیه شرکت‌های خودروساز بر ثبت سفارش‌های خرید خارج زنجیره تامین، خواهشمند است از این پس کلیه سازندگان آن انجمن حداکثر ظرف یک‌ماه آینده اقدامات لازم را در خصوص ثبت سفارت مرتبط با نیاز ایران خودرو در سامانه جامع تجارت صورت دهند.»

با محرک افزایش قیمت محصولات

«زامیاد»: بر خلاف نمادهای خودرویی کام سهام‌داران خود را شیرین کرد



رامتین بیات
r.bayat@autoworld.ir

در دادوستدهای روز گذشته بازار سهام، نمادهای خودرویی روند نزولی را پشت سر گذاشتند و کلیت بازار سهام نیز به رنگ قرمز درآمد. این در حالی است که دیروز فقط نماد زامیاد با توجه به افزایش قیمت محصولات با اینکه کار خود را از تولد آغاز کرد اما در نهایت با مثبت قابل توجهی به کار خود پایان داد.

بورس باز هم قرمز شد

روز سه‌شنبه و در جریان دادوستدهای بازار سهام، شاخص کل بورس با کاهش ۱۲.۲۲۶ واحدی در محدوده دو میلیون و ۲۶۸ هزار واحد قرار گرفت. شاخص کل هم‌وزن نیز با افت ۶.۰۱۸ واحدی در محدوده ۷۵۰ هزار واحد ایستاد. در این بازار نیز ۷.۱ میلیارد ورقه سهم به ارزش بیش از ۵۶.۶ هزار میلیارد تومان معامله شد. شاخص فرابورس هم با کاهش ۱۸۹ واحدی در محدوده ۲۵ هزار واحد قرار گرفت. در فرابورس نیز ۵.۴ میلیارد ورقه اوراق بهادار به ارزش بیش از ۸.۵ هزار میلیارد تومان داد قرار شد. به اعتقاد کارشناسان بازار سرمایه طی سه روز اخیر معاملاتی در بازار سهام، بخشی از معامله‌گران ترجیح دادند سود ذخیره کنند. از سوی دیگر دیروز عرضه بر تقاضا پیشی



گرفت و سرانه فروش حقیقی اختلاف قابل توجهی با سرانه خرید آن داشت. این موضوع نشان می‌دهد سهامداران خرید در معاملات روزهای گذشته بیشتر در نقش فروشنده حاضر شدند و همین موضوع نیز منجر به افت شاخص شده است.

عرضه دوباره خودرو در بورس کالا

بورس کالا اعلام کرد پیرو درخواست شرکت بهمن دیزل در خصوص پذیرش انواع کامیونت فورس جهت عرضه در بورس کالا، شرکت

بورس کالای ایران مجوز عرضه را صادر کرد. در این مرحله از عرضه محصولات در بورس کالا در ۱۸ اردیبهشت، ۳۰ دستگاه کامیونت فورس ۶ تن کابین خواب و ۲۰ دستگاه کامیونت فورس ۶ تن کابین بدون خواب آگهی شدند. این در حالی است که شرکت پارس خودرو طی یک‌ماهه منتهی به فروردین از فروش محصولات خود ۸۱۷ میلیارد تومان درآمد کسب کرد. البته مبلغ فروش این شرکت در مدت یادشده در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۶ درصد کاهش داشته است.

اینفوگرافش

Infography



بیشترین میزان رشد فروش شرکت‌های خودروساز در فروردین ماه



بر اساس آمار منتشر شده در سامانه کدال، چهار شرکت فوق بیشترین میزان رشد فروش را بین شرکت‌های خودروساز در فروردین ماه به ثبت رسانده‌اند

چپ تلند؟

خارجی‌ها؛ مشتری خودرو ایرانی



وزیر صمت درباره صادرات خودرو گفت: هم کشورهای آفریقایی و همسایه و هم برخی کشورهای اروپایی طالب خرید خودرو ایرانی هستند. به گفته عباس علی‌آبادی در حوزه خودرو در آستانه رقابت با دنیا باید قرار بگیریم نه در رقابت با خودمان. اگر خودمان را به این رقابت‌ها نرسانیم، شکست می‌خوریم و آنچه را هم که داریم، از دست می‌دهیم.

چرا؟

قیمت مناسب خودرو ایرانی برای خارجی‌ها



خودروهای ایرانی معمولاً قیمتی کمتر از خودروهای ساخت سایر کشورها دارند. این امر برای کشورهای در حال توسعه از جمله کشورهای آفریقایی و همسایه جذاب است. البته یکی از مواردی که برای خریداران اهمیت دارد، امکان دسترسی به قطعات یدکی و خدمات پس از فروش است.

برای چه؟

احیای بازارهای صادراتی



در چنین شرایطی لزوم احیای بازارهای صادراتی از دست‌رفته خودروسازان از اهمیت بسزایی برخوردار است. در این باره دیپلماتی اقتصادی می‌تواند بسیار مهم باشد، چرا که برخی کشورها از ایران به‌عنوان یک شریک تجاری مهم نام می‌برند پس طبیعتاً در چنین شرایطی از این روابط تجاری می‌توان برای صادرات خودروهای داخلی نیز بهره برد.

تازه پیک

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

رئیس پلیس راهور فراجا بر ممنوعیت استفاده از چراغ زنون، تغییر ارکان خودرو و نصب برچسب و استیکر روی شیشه و بدنه خودروها تأکید کرد. حاضر جواب: یعنی بسا این قیمتی که خودروها پیدا کرده‌اند، اصلاً دیگر کسی دلش می‌آید روی بدنه و شیشه آنها چیز اضافی بچسباند؟!

خودروهای مستهلک داخلی عاملی مهم در بروز ناترازی بنزین.

حاضر جواب: تقصیر صاحبان خودروهای مستهلک داخلی است دیگر... هر چه مسئولان، خودرو تولید و وارد می‌کنند و در بازار می‌ریزند، باز آنها از خودروهای قدیمی دل نمی‌کنند!

معاون عملیات پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ اعلام کرد سه‌زودی دوربین‌های ثبت تخلف رانندگی روی موتور سیکلت‌های پلیس راهور نیز نصب می‌شود و در فاز اول این دوربین‌ها نسبت به ثبت تخلفات ساکن اقدام خواهند کرد.

حاضر جواب: دیگر این شما نیستید که از زیر دوربین‌ها می‌شوید، بلکه این دوربین‌ها هستند که از روی خودرو شمارا می‌شوند!

برچسب زدن روی شیشه‌های خودرو ممنوع است. حاضر جواب: ای کاش برچسب زدن به آدم‌ها هم ممنوع بود!

رضا گلزار ماشین ایلان ماسک را خرید!

حاضر جواب: یعنی اگر در زمینه صادرات تیرهای زرد خودرویی بازاریابی انجام می‌شد، می‌توانستیم روی درآمد دلاری آن، برای واردات خودرو هم حساب کنیم!

طبق ارزیابی‌های فنی سازمان ملی استاندارد ایران و اعلام وزارت نفت، سوخت تحویلی به جایگاه‌های کشور منطبق بر استانداردهای مصوب است و استفاده از مکمل‌های بهبود کیفیت سوخت خودرو مجاز نیست.

حاضر جواب: البته طبیعی است فردی که رفته کلی هزینه کرده و مکمل سوخت خریده و می‌خواهد آنها را در برخی جایگاه‌های سوخت، با چند برابر قیمت خریداری شده به مردم قالب کند، نظر دیگری دارد!

جان‌شیرین فرمانده انتظامی آستان همدان گفت: یک متهم، به سرقت ۲۹ دستگاه خودرو با همراهی همدستانش اعتراف کرد که با راهنمایی وی یکی از خودروهای مسروقه کشف و تحویل مالک شد.

حاضر جواب: احتمالاً حافظه این سارق در حد حافظه ماهی گلی کوتاه است، چون گویا فقط سرقت آخرش را به خاطر دارد!

مقصر جریمه شدن اشتباهی رانندگان کیست؟ حاضر جواب: ای ناقلا! اگر جوابش را بلد هستی، دیگر چرا از ما می‌پرسی؟!

رئیس جمعیت هلال‌احمر کاشان از کشته و زخمی شدن پنج نفر در حادثه برخورد خودرو ۹۰ با گاردیل خبر داد. خستگی و خواب‌آلودگی راننده دلیل این حادثه عنوان شد.

حاضر جواب: عجیب است چرا هنوز بعضی شهروندان وقتی پشت فرمان می‌نشینند، بیان حالت خواب‌آلودگی و آندکی استراحت در کنار جاده، برای‌شان کسر شأن است!



اشتراک دوچرخه، تحویل غذا و لوازم مربوط می‌شود. همه این کسب و کارها در ابتدا با تخفیف‌های زیاد و تبلیغات متنوع به دنبال کسب سهم بیشتر از بازار بوده‌اند. به همین خاطر دو شرکت اوپو و هواوی در چین سهم عمده از بازار دوچرخه‌های اشتراکی را در اختیار داشته‌اند. البته چنین رقابت فشرده‌ای باعث شده سوددهی به کمترین مقدار برسد و دیگر اثری از دو شرکت یاد شده نیست هر چند هنوز هم کمپانی‌های اشتراک خودرویی زیادی در چین فعالیت می‌کنند. ما داستان مشابهی را در بازار خودرو چین مشاهده می‌کنیم یعنی جایی که تخفیف‌های زیادی برای خرید خودروها اعلام شده است.

تسلا به عنوان پیش‌تولید و عرضه خودروهای برقی در سال ۲۰۲۳ فروش یک میلیون و ۸۰۰ هزار دستگاهی و سود خالص ۱۴ هزار و ۹۰۰ میلیارد دلاری داشته که با یک حساب سرانگشتی می‌توان فهمید سود متوسط این خودروساز آمریکایی از تولید و فروش هر خودرو بیش از ۸۲۵۰ دلار بوده است. این تفاوت به خوبی نشان می‌دهد که بی‌وای‌دی بیش از آنکه به سوددهی بیندیشد به فکر کسب سهم بالاتر از بازار است. چنین تاکتیک‌هایی بین کسب و کارهای چینی به وفور دیده می‌شود یعنی جایی که رقابت شدیدی بین شرکت‌ها وجود دارد و برنده‌ها ذهنیت خریداران را تغییر می‌دهند. مثال بارز چنین وضعیتی به طرح‌های



استراتژی نفوذی «بی‌وای‌دی» به جای سودآوری

«موتستانگ جی تی ۳» به سبک نوین



فورد موتستانگ، در زندگی ۶۰ ساله‌اش، موفقیت‌های زیادی را در مسابقات کسب کرده، فورد تصمیم گرفته است برای تجلیل از گذشته این پونی کار، خودرو و مسابقاتی که موتستانگ GT3 IMSA را برای فصل ۲۰۲۴ با لیوری رنگارنگ Champion Spirit ارائه دهد که ادای احترامی به هشت خودرو مسابقه‌ای قبل از آن است. مدیر بخش جهانی فورد موتور اسپرت درباره لیوری جدید موتستانگ GT3 می‌گوید که این رنگ آمیخته‌ای از هنر و تاریخ است که طرح و رنگ آن از هشت خودرو مسابقه‌ای موتستانگ از سال ۱۹۶۴ می‌آید و رنگی جدید و منحصر به فرد ایجاد کرده است. انتخاب هشت طرح و رنگ از لیست طولانی رنگ‌های نمادین، کاری سخت و چالشی

بود. با وجود این چالش‌ها، تیم آن را مدیریت کرده و از همان ابتدا از موتستانگ‌های Tour de France شروع کرده است. این یکی از بزرگ‌ترین رویدادهای موتور اسپرت در جهان است که به برد پنج‌ساله جگوار پایان داد. الهام‌دهنده بعدی، موتستانگ GT350 SCCA B Production با مدل سال ۱۹۶۵ است. این مدل برای سری SCCA آماده شده بود. این خودرو با رانندگی Jerry Titus برنده SCCA Production سال ۱۹۶۵ شد و سه‌عنوان متوالی بدست آورد. سومین مدل، موتستانگ شلی ۱۹۶۶ است که بر اساس موفقیت GT350 ساخته شد.

تلاش‌های «ام‌جی» برای رکوردشکنی



ام‌جی EXE181 به عنوان یک خودرو تک‌ساخت، هرگز وارد خط تولید نخواهد شد. ام‌جی EXE181 به عنوان یک ابرخودرو برقی و تک‌نفره، به خودروهای حاضر در بازی ویزن گرین تورسیمو شباهت دارد. نام ام‌جی EXE181 از یک کانسپت گرفته شده است، که توسط ام‌جی در سال ۱۹۵۹ و با ضریب درگ ۰.۱۲ معرفی شد. بدنه این خودرو کانسپت با فرم خاص و البته فاصله ناچیز تا سطح زمین، ضریب درگ ۱.۱۸۱ را به ثبت رسانده، که از رقم ۰.۱۹۹ مربوط به فولکس‌واگن XL1 هم بهتر است. البته قبل از این، ارقام کمتری توسط خودروهای کانسپت دیگر به ثبت رسید. به یاد داریم مرسدس ویزن EQXX، جنرال موتورز Precept و فیات تورینا که به ترتیب در سال‌های ۲۰۲۲، ۲۰۰۰ و ۱۹۵۴ معرفی شده‌اند. ارقام ۰.۱۸، ۰.۱۶ و ۰.۱۴ را به ثبت رسانده‌اند. گذشته از همه این‌ها، ام‌جی به عنوان برند جهانی‌ترین خودروهای ایرودینامیک جهان می‌داند. این ادعا چندان دور از واقعیت نیست، چرا که ام‌جی EXE181 را یکی از سریع‌ترین خودروهای ایرودینامیک جهان می‌داند. البته ام‌جی EXE181 در این بخش هم نمی‌تواند ادعایی برای رتبه نخست داشته باشد، چرا که لوسیدایر Sapphire و ریماک نورا توانسته‌اند در ۱.۷۷ و ۱.۷۴ ثانیه به سرعت ۹۷ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کنند.

فناوری چینی در «تسلا» تزریق می‌شود

کوله‌بار ایلان ماسک از سفر به پکن



تصادف و ۱۳ مورد مرگ بوده است.

نتیجه‌ای به نفع تسلا

البته در نهایت اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه‌ها (NHTSA) پس از بررسی صدها تصادف، از جمله ۱۳ مورد که منجر به مرگ و صدمات جدی شده بود، تحقیقات طولانی مدت خود در مورد سیستم کمک راننده خودران تسلا را مختومه اعلام کرده است. به گفته NHTSA، استفاده نادرست رانندگان از این سیستم باعث بروز حوادث شده است. دفتر بررسی عیوب NHTSA اعلام کرد «مجموعه تحقیقات گسترده‌ای» را تکمیل کرده است که نشان می‌دهد سیستم خودکار تسلا باعث بروز تصادفات نبوده است. این سازمان ۹۵۳ تصادف گزارش‌شده تا ۳۰ اگوست ۲۰۲۳ را ارزیابی کرده است و می‌گوید در تقریباً نیمی از آن‌ها، «داده‌های کافی برای ارزیابی وجود نداشته»، خودرو دیگر مقصر بوده، سیستم Autopilot فعال نبوده یا تصادف به آن ارتباطی نداشته است. سایر گزارش‌ها نیز در سه وضعیت قرار دارند.

خروج خودرو از جاده است. بر اساس گزارش TechCrunch، تحقیقات جدیدی توسط NHTSA آغاز شده است که در آن ارزیابی خواهد شد آیا تغییرات اعمال شده در ماه دسامبر برای سیستم خودران تسلا (Autopilot) به اندازه کافی موثر است یا خیر. بسته شدن این پرونده که تحقیق روی آن از سال ۲۰۲۱ آغاز شده بود، پایان یکی از آشکارترین تلاش‌های دولتی برای بررسی دقیق سیستم Autopilot تسلاست. البته در حال حاضر وزارت دادگستری در حال بررسی ادعاهای شرکت در مورد این فناوری است و دپارتمان خودروهای موتوروی کالیفرنیا نیز غول خودروسازی را به ارائه تبلیغات نادرست در مورد قابلیت‌های سیستم خودران خود متهم کرده است. تسلا همیشه به رانندگان توصیه می‌کند هنگام استفاده از سیستم خودران، باید به جاده توجه داشت باشند و همچنین دست‌های خود را روی فرمان قرار دهند. اما NHTSA و گروه‌های ایمنی دیگر استدلال کرده‌اند که این هشدارها برای ایمنی رانندگان کافی نیستند.

محصولی که شکست نخورد

از سوی دیگر تسلا در حال حاضر خطر بزرگی را پشت سر گذاشته و آن شکست تجاری پروژه سایبر تراک است؛ بر اساس آمار ارائه‌شده از سوی فروشندگان خودرو در



سهایل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

ایلان ماسک، مدیرعامل تسلا که به تازگی سفر غیرمنتظره‌ای به چین داشته ظاهراً در این سفر درباره فعال کردن قابلیت خودران خودروهای تسلا در این کشور مذاکره کرده است. در واقع ماسک می‌خواهد قابلیت «رانندگی خودکار کامل» یا FSD را در چین فعال کند و داده‌های جمع‌آوری‌شده در این کشور را نیز برای آموزش الگوریتم‌های آن به خارج کشور انتقال دهد. منابع آگاه می‌گویند تسلا د زمین ناوبری و نقشه‌برداری با شرکت چینی بایدو همکاری خواهد کرد. بر اساس گزارش BBC، به نقل از رسانه‌های چین، ایلان ماسک در دیدار با لی کیانگ، نخست‌وزیر چین گفت تسلا مایل به همکاری گسترده با این کشور برای دستیابی به نتایج بر-برد بیشتر است. در پاسخ، نخست‌وزیر چین نیز به ماسک گفت بر اساس گزارش‌ها، بازار چین «همیشه به روی شرکت‌های خارجی باز خواهد بود».

پیچیدگی‌های چینی

هر چند چین دومین بازار بزرگ تسلا محسوب می‌شود، اما قابلیت FSD در آن فعال نیست. دریافت چراغ سبز از چین برای فعال‌سازی FSD ممکن است به دلیل ضبط تصاویر توسط دوربین‌های خودروهای تسلا کمی پیچیده باشد. خودروهای تسلا در گذشته به دلیل نگرانی‌های مربوط به جمع‌آوری داده‌ها از ورود به مجتمع‌های نظامی چین و برخی دیگر از اماکن دولتی منع شده بودند. همچنین به گزارش منابع آگاه بلومبرگ، شرکت تسلا ظاهراً قرار است با همکاری بایدو، یک مانع مهم برای عرضه قابلیت‌های پیشرفته اتوپیلوت تسلا را برطرف کند؛ به احتمال قوی این همکاری در زمینه سیستم نقشه‌برداری و ناوبری خواهد بود. به نظر می‌رسد این شرکت خودروسازی آمریکایی می‌تواند سرویس‌های رانندگی خودکار خود را بر اساس سیستم‌های ناوبری بایدو ارائه دهد. این خبرها در حالی منتشر می‌شوند که به تازگی، اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه‌ها آمریکا (NHTSA) پس از بررسی صدها تصادف اعلام کرد استفاده نادرست از سیستم اتوپیلوت خودروهای تسلا علت ده‌ها

خبر News

تغییرات در کابین DBX707

شرکت استون مارتین، در سال ۲۰۲۰ مدل DBX را به محصولات خود اضافه کرد. اکنون DBX برای سال ۲۰۲۵ با کابین جدید و سایر ارتقاها عرضه شده، نکته مهم درباره مدل جدید این است که تولید نسخه پایه به اتمام رسیده و تنها نسخه ۷۰۷ تولید می‌شود. طراحی جدید کابین DBX، از مدل‌های DB12 و ونتیج الهام گرفته است. یک خط افقی، داشبورد را جدا می‌کند. بنابراین سیستم اطلاعات سرگرمی از پانل ابزار و کنسول میانی جدا شده است. برخلاف سایر خودروهای لوکس جدید، کابین DBX پر از دکمه‌های فیزیکی است. این دکمه‌ها برای تنظیمات HVAC، سیستم تعلیق، حالت‌های رانندگی و... است. در کابین مدل ۲۰۲۵، یک فرمان جدید تعبیه شده که پشت آن،



صفحه‌کیلومتر دیجیتال ۱۲.۳ اینچی قرار گرفته است. در بخش میانی داشبورد نیز نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی با نسل بعدی نرم‌افزار اطلاعات سرگرمی استون مارتین دیده می‌شود. این سیستم از اپل کارپلی و اندروید اتو نیز پشتیبانی می‌کند. برای DBX707 جدید، سه ترمیم ارائه می‌شود؛ Inspire Sport، Inspire Comfort و نوع سفارشی Q.

سیستم صوتی ۸۰۰ وات با ۱۴ اسپیکر به طور استاندارد در نظر گرفته شده است، اما مشتریان می‌توانند نوع ۱۶۰۰ واتی Bowers & Wilkins را نیز با ۲۳ اسپیکر سفارش دهند. نمای بیرونی خودرو، تقریباً دست‌نخورده باقی مانده اما برخی اصلاحات نیز انجام شده است. برای مثال، دستگیره‌های پاپ‌اوت اضافه شده‌اند و آینه‌های جانبی نیز جدید هستند. استون مارتین همچنین ۵ رنگ بدنه جدید را ارائه داده است؛ مشکی اسیلون، زرد Helios، سبز اسپرینت، سبز Malachite، و سبز Aura. رنگ سبز پودیوم نیز به‌طور اختصاصی برای DBX707 ایدیشن است. در بخش پیش‌ران، همچنان همان پیش‌رانه V8 توپین توربوشارژ با حجم ۴ لیتر به حیات خود ادامه می‌دهد. این پیش‌رانه ۶۹۷ اسب‌بخار قدرت دارد. نیروی تولیدشده از طریق گیربکس ۹ سرعته دوکلاچه‌تر به همه چرخ‌ها منتقل می‌شود.

توان بیشتر برای پورشه «کابین GTS»

هم با روکش میکروفایبر Race Tex روی فرمان، پوشش داخلی درها، بخش بالایی داشبورد و قسمت میانی صندلی‌ها مواجه هستیم. با سفارش مشتری، دو تم رنگی Carmine یا خاکستری Slate هم ارائه می‌شود. پورشه کابین GTS مدل ۲۰۲۵ هم به پیش‌رانه V8 توپین توربو با ۴۹۳ اسب‌بخار قدرت و ۶۶۰ نیوتون‌متر گشتاور مجهز شده است، که خروجی آن نسبت به مدل قبل در قدرت و گشتاور، ۴۰ واحد افزایش نشان می‌دهد. شتاب صفر تا صد و حداکثر سرعت این خودرو به ترتیب ۴.۲ ثانیه و ۲۷۵ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. خروجی پیش‌رانه، از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به هر دو محور منتقل می‌شود. بنابر اعلام پورشه، سرعت تعویض دنده این خودرو در هر دو حالت اسپرت یا اسپرت پلاس، افزایش یافته است.

پورشه عادت دارد هر یک از محصولات خود را در چند نسخه مختلف عرضه کند. کابین هم از این رویه مستثنا نیست و نسخه اسپرت آن یعنی GTS اکنون با پیش‌رانه V8 معرفی شده است. همچون گذشته، کابین GTS مدل ۲۰۲۵ در دو نسخه عادی و کوپه عرضه می‌شود. تغییرات ظاهری این مدل نسبت به مدل قبلی در هواکش‌های بزرگ‌تر سپر جلو، کالیبرهای فرمز رنگ و زمینه تیره چراغ‌های جلو و عقب خلاصه می‌شود. البته این‌ها بخشی از یکجاستاندارد اسپرت دیزاین هستند که روکش مشکی را به بخش‌های دیگر شامل هلالی گلگیرها، حاشیه پنجره‌ها و ریل سقفی تعمیم می‌دهند. خروجی افزون هم با برنز تیره روکش شده، در حالی که بدنه خودرو بر رنگ‌های ۱۲ اینچی RS Spyder استوار است. در فضای کابین پورشه کابین GTS مدل ۲۰۲۵





لکسوس جی ایکس جدید ۲۰۲۴؛ زاپنی کاربرد



مجهز است؛ اما به این فهرست باید لوکر عقب را نیز افزود. قبلند تازه نفس لکسوس از سیستم انتخاب چند سطحی توپو تا MTS نیز سود می برد. نکته مهم درباره لکسوس GX جدید ۲۰۲۴ به قلب پهنه آن مربوط می شود؛ چراکه دیگر خبری از پشترانه ۸ سیلندر قدیمی نیست و جای آن را نمونه ۶ سیلندر جدید ۲۰۲۴ به شمار می رود. البته مدل اور تریل پلاس با ویژگی های لوکس بیشتر نیز در دسترس است. همانند تمام نسخه های GX مدل اور تریل به سیستم چهار چرخ محرک فول تایم با گیربکس دنده سنگین و دیفرانسیل مرکزی قفل شونده

توپو تا اخیرا در سست همان چیزی را ارائه کرده که طرقداران می خواهند و زمانی که نسل جدید لکسوس GX مدل ۲۰۲۴ با زیر ساخت لند کروزر و تجهیزات آفرود فراوان معرفی شد، همه آن را تحسین کردند. خودرویی که تصویر آن را مشاهده می کنید، نسخه اور تریل از GX550 به عنوان توانا ترین نسخه از GX جدید ۲۰۲۴ به شمار می رود. البته مدل اور تریل پلاس با ویژگی های لوکس بیشتر نیز در دسترس است. همانند تمام نسخه های GX مدل اور تریل به سیستم چهار چرخ محرک فول تایم با گیربکس دنده سنگین و دیفرانسیل مرکزی قفل شونده

در کنفرانس بین المللی «چری ۲۰۲۴» اعلام شد:

جهش صادرات بزرگ ترین خودروساز چین در آستانه میلیونی شدن

در سال ۲۰۲۳، چری با صادرات ۹۳۷ هزار دستگاه خودرو به برترین برنده صادر کننده خودرو چین تبدیل شد و اعتماد بیش از ۱۳ میلیون مشتری را در سراسر جهان کسب کرد



محمدعلی دیانته زاده

m.dianati@autoworld.ir

روز گذشته شهر ووهو در استان آنهوئی چین شاهد برگزاری رویدادی بزرگ و باشکوه با حضور نمایندگان از ۸۰ کشور جهان بود؛ کنفرانس تجاری بین المللی چری ۲۰۲۴ با استقبال گسترده تر از همیشه برگزار شد. در این رویداد، سرمایه گذاران و فعالان صنعت خودرو از سراسر جهان گرد هم آمدند تا علاوه بر اطلاع از آخرین دستاوردها و برنامه های گروه چری در مسیر جهانی شدن، این خودروساز بزرگ را در این راه همراهی کنند. ژو شائودونگ، مدیر عامل برنده چری در این کنفرانس با ارائه گزارشی با مضمون «کاوش در عصر جدید» با تشریح استراتژی توسعه برنده چری گفت: «هدف چری، همکاری فراگیر با همه فروشندگان و سرمایه گذاران در راستای ایجاد سیستمی است که قادر به پشتیبانی از هدف فروش یک میلیون دستگاه خودرو باشد.»

وی افزود: «در سال ۲۰۲۳، چری با صادرات ۹۳۷ هزار دستگاه خودرو، به نتایج قابل توجهی دست یافت که آن را به برترین برنده صادر کننده خودرو چین تبدیل کرد و منتهی به جلب اعتماد بیش از ۱۳ میلیون مشتری در سراسر جهان شد.»

شائودونگ ادامه داد: «این دستاوردها نتیجه تلاش های بی وقفه نزدیک به ۵۰ هزار فروشنده در سراسر جهان است که ارزش های اصلی چری را از طریق مهارت های حرفه ای و خدمات عالی خود به کاربران جهانی منتقل می کنند.»

۲۷ سال حرکت مستمر در مسیر توسعه در عصر جهانی شدن و رقابت شدید بازار، پنج سال آینده یک دوره حیاتی مرگ و زندگی برای برنده های خودروسازی چینی و همتایان جهانی آن ها خواهد بود. در این چشم انداز چالش برانگیز، رشد پایدار تنها با پرورش قدرت برند قوی و قابلیت های بازاریابی چندوجهی حاصل می شود. چراکه تنها اتکا به «قیمت گذاری رقابتی» در بلندمدت قابل دوام نیست. بنابراین، چری خود را در نقطه ای حساس از تحول می بیند که به کاوش در راه های جدید فراتر از رقابت متعارف برای ایجاد یک سیستم بازاریابی برند در سطح جهانی نیاز دارد.



ساخت نخستین پلت فرم الکترونیکال با چهار حالت رانندگی برای دستیابی به کیفیت خرجه رقابتی تر، چری در حال ساخت نخستین پلت فرم الکترونیکال است که از چهار حالت رانندگی بنزینی، هیبرید، پلاگین-هیبرید و برقی بهره می برد و از پنج گواهینامه ایمنی جهانی یعنی EUCAP و IHS، C-NCAP، NHTSA، JNCAP نیز پیشی خواهد گرفت. بدین ترتیب در آینده، چری حضور خود را در بازارهای بزرگ بین المللی گسترش خواهد داد.

توسعه فعالیت های بشر دوستانه چری که تاکنون در بخش مسئولیت اجتماعی حضور جهانی فعالی داشته، از این پس نیز به اقدامات خود در راستای افزایش رفاه عمومی و توسعه ابتکارات بشر دوستانه اش ادامه خواهد داد که این حرکت نیز خود در تثبیت و ارتقای جایگاه جهانی چری موثر خواهد بود.

هدف فروش میلیونی برای سیستم بازار بای

در این کنفرانس همچنین ژانگ گوئیبنگ، رئیس چری اینترنشنال اظهار داشت: «هدف فروش میلیونی برای سیستم بازار بای، نه تنها چشم اندازی از نقطه عطف مهم دیگری در مسیر توسعه برند چری است، بلکه یک طرح اولیه با انتظارات بالا برای کل تیم فروشندگان است.» وی افزود: «موفقیتهای کامل کنفرانس تجاری بین المللی چری در سال ۲۰۲۴، آغاز یک سفر کاملاً جدید برای چری است؛ چری به دنبال ایجاد شبکه های همکاری قوی تر و کارآمدتر با شرکای فروشنده جهانی خود است.» رئیس چری اینترنشنال در پایان با بیان این که شبکه نمایندگان فروش با هم چالش ها را حل خواهند کرد، در پایان گفت: «آن ها از فرصت استفاده می کنند و مسیر را برای آینده ای موفق برای چری و همه شرکایش هموار خواهند کرد.»

تقدیر از نمایندگی های برتر فروش چری در سراسر جهان

گفتنی است در این کنفرانس تجاری بین المللی، تجزیه و تحلیل عمیقی از آخرین پیشرفت های فناوری چری ارائه و قدرت نوآوری قوی این برند تشریح شد. همچنین در مراسم اهدای جوایز، از نمایندگان فروش برتر چری در سراسر جهان بابت سردمدی و سخت کوشی آن ها تقدیر شد.

اصلاح قیمت ها یا مالیات گرفتن از دلال ها؟

مسیر پرپیچ و خم حذف واسطه گران خودرو



طرح مالیات ستانی از معاملات مسکن، طلا، خودرو و غیره امیدهای زیادی برای حذف دلالان از بسیاری از بازارها ایجاد کرده است. این در شرایطی است که برخی کارشناسان تأکید دارند طرح مذکور بیشتر از آن که بتواند جمع کند، مانعی بر سر راه معاملات عادی خواهد بود

میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳) با ۲۸ میلیون تومان افزایش ۸۵۴ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما تومات ارتقا یافته (۱۴۰۳) با ۲۶ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۲۴ میلیون تومان افزایش ۶۷۶ میلیون تومان و پادرا پلاس (۱۴۰۲) با ۱۹ میلیون تومان افزایش ۷۳۳ میلیون تومان قیمت گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای چینی شاهد افزایش بهای ۵ تا ۴۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت چانگان CS35 تیپ ۳ (۱۴۰۲) با ۴۰ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش به ۱ میلیارد و ۱۲۰ میلیون تومان، دیگنیتی پرستیو (۱۴۰۲) با ۱۵ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۲۹۰ میلیون تومان، لامساری ایما (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان و هایما S7 پلاس (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۶۸۵ میلیون تومان رسید.

همچنین در میان خودروهای خارجی پریمیوم شاهد کاهش بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، توپوتا لوینس هیبرید (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان، جتا V57 (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان و سوزوکی سباز (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان نرخ گذاری شدند. از طرفی در گروه خودروهای خارجی لوکس شاهد کاهش بهای ۳۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش بامو 730Li فول با ۳۰۰ میلیون تومان کاهش به ۲۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان رسید.

سوداگری و سفته بازی که سال هاست در مجلس پیگیری می شود، در نهایت هفته جاری با رفع ایرادات شورای نگهبان تصویب شد. نمایندگان مجلس و دولت امید دارند تصویب این طرح بتواند دست دلالان را از بازار خودرو و دیگر بازارها همچون مسکن و غیره کوتاه کند. طرح مالیات ستانی از معاملات مسکن، طلا، خودرو و غیره امیدهای زیادی برای حذف دلالان از بسیاری از بازارها ایجاد کرده است؛ این در شرایطی است که برخی کارشناسان تأکید دارند طرح مذکور بیشتر از آن که بتواند بساط واسطه گری و دلالی را جمع کند، مانعی بر سر راه معاملات عادی خواهد بود. البته گروهی نیز تأکید دارند به واسطه اجرای این طرح، خرید و فروش کالا صرفاً با هدف کسب سود نامتعارف و نامشروع متوقف خواهد شد و زمینه برای حضور مصرف کننده در بازار فراهم می شود. در این میان برخی نیز معتقدند قانون مذکور می تواند به سر نوشت مالیات ستانی از خودروهای لوکس منجر شود؛ مالیاتی که عایدی چندانی برای دولت نداشت.

واضح است که مسیرهای حذف دلالان از بازاری همچون خودرو مشخص است و با مسیر حذف واسطه گری در بازاری همچون مسکن متفاوت به نظر می رسد. در بازار خودرو، اصلاح قیمت می تواند منجی باشد؛ این در شرایطی است که سیاستگذار خواهان آن است که با حفظ رویه قیمت گذاری، باهرم و ابزارهای قدیمی و تاحدی تا کارآمد به نبرد با واسطه گری برود.

افزایش قیمت ۳۲ میلیون تومانی پژو ۲۰۷ پانوراما خودروهای داخلی در روز گذشته افزایش بهای ۲ تا ۳۲ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۳۲ میلیون تومان افزایش ۸۲۷



احسان ناصر ابایی

e.naseri@autoworld.ir

بررسی طرح مالیات بر سوداگری و سفته بازی همراه با اصلاح ایرادات شورای نگهبان در مجلس خاتمه یافت؛ حال این پرسش مطرح است که آیا قانون مذکور می تواند به آرامش بازار خودرو کمک کند؟

هر چند اجرای این طرح بخشی از بازارهای دلالی و سوداگری همچون خودرو را تحت تأثیر قرار خواهد داد، اما به نظر می رسد واسطه گرانی که طی ۵ سال گذشته توانسته اند از ده ها مانع وزارت صمت برای خرید و فروش سوداگران گذر کنند، حال نیز قادر خواهند بود قانون مالیات عایدی بر سرمایه را به نحوی دور بزنند. در واقع قانون گذار و سیاستگذار باید در سال هایی که سوداگری و دلالی به واسطه فاصله قیمت کارخانه و بازار خودرو در حال شکل گیری بود، مانع گسترش آن می شدند؛ حال آن که دولت و مجلس ترجیح دادند با مانع گذاری و روش های بازدارنده، در مسیر عرضه و تقاضا و همچنین ابلاغ دستورالعمل های دست و پا گیر، دلالی را در بازار خودرو مدیریت کنند.

این که افراد دارای پلاک فعال قادر به ثبت نام برای خرید خودرو صفر نیستند یا حداکثر ۵۰ درصد از مبلغ فروش خودرو باید در حساب بانکی متقاضی موجود باشد و در نهایت ممانعت از انتقال سند حداقل به مدت یک سال، از جمله مسامحه های بازدارنده برای دلالی در بازار خودرو بود؛ مسامحه هایی که به اعتقاد برخی کارشناسان التهاب بازار را آن چنان که باید کاهش نداد.

حال در شرایطی که هیچ یک از عوامل بازدارنده مذکور نتوانست طی سال های گذشته سد واسطه گری در بازار شود، به نظر می رسد قانون «مالیات بر عایدی سرمایه» نیز راه فرار از مالیات دهی را برای سودگران باز خواهد گذاشت. آن چه مشخص است فعالیت های واسطه گری در بازار خودرو با سود بالایی همراه است و همان طور که بارها عنوان شده، خودرو از کالای مصرفی تبدیل به کالای سرمایه ای شده و همین امر زمینه ساز سفته بازی و اختلال در بازار شده است. سیاستگذار با تکیه بر قیمت گذاری دستوری، سعی در کنترل بازار آن هم با اهرم فشار به متقاضیان را داشت. اکنون مجلس مالیات بر عایدی سرمایه را با اصلاح ایرادات شورای نگهبان به سرانجام رسانده تا شاید بازار پراکنش خودرو ساماندهی شود.

این بار قرار است مالیات ستانی در مسیر بازدارندگی سوداگری در بازار خودرو عمل کند. نمایندگان مجلس تأکید دارند عدم دریافت مالیات از خرید و فروش سوداگران سبب شده است فعالیت های دلالی و واسطه گری در اقتصاد با سود زیادی همراه باشد و در بسیاری از موارد کالاهایی که جنبه مصرفی دارند، تبدیل به کالایی سرمایه ای شده و در نظام اقتصادی اختلال ایجاد کنند. از این رو طرح مالیات بر

آلمانی

German

توانایی خاص فولکس آی دی کد کانسپت

فولکس واگن به عنوان یکی از فروشندگان بزرگ خودرو در چین، قصد دارد در نمایشگاه خودرو پکن ۲۰۲۴ نیز حضور پررنگی داشته باشد. این برند با آماده سازی یک مدل مفهومی تازه به نام آی دی کد (ID.Code) دست به آفرینش یک محصول عجیب زده است. اما هیچ ویژگی عیسیبی در طراحی بدنه بیرونی یا حتی کابین آن یافت نمی شود و صرفاً با زبان طراحی جدید این برند طرف هستیم. آن چه این شاسی بلند تازه را که مخصوصاً برای بازار چین توسعه خواهد یافت، عجیب می کند، قدرت ماورایی آن نام «چشمان سه بعدی» است. چشمان



سه بعدی فولکس واگن تعریفی از سیستم تعاملی و ادراکی نورپردازی این خودرو به شمار می رود که به گفته سازنده بخشی از آینده خودروهای خودران این شرکت خواهد بود. نور نوری (چراغ) سفیدرنگی که دو چراغ اصلی را به هم متصل کرده است، «ابر نوری» نام دارد که شامل ۹۶۷ عدد چراغ LED می شود. ابر نوری می تواند با ایجاد تصاویر مختلف یو شکل با عنوان «چشم» حالت نگاه کردن به جهت های مختلف را ایجاد کند. چشمان این فولکس واگن به صورت یکپارچه با سیستم «نمایشگر نور» آن کار می کند. نمایشگر نور در حقیقت فرورفتگی زیر ابر نوری محسوب می شود که در حالت خاموش، تفاوتی با یک صفحه عادی بدنه ندارد؛ اما وقتی روشن شود، می تواند اطلاعاتی مانند وضعیت آب و هوا یا تصاویر شوک های بهاری را به نمایش در بیاورد. این نمایشگر بزرگ می تواند واکنش راننده به رفتار راننده مقابل را هم در قالب اموجی یا شکل نمایش دهد. فولکس واگن یک ویژگی هوشمند دیگر را با نام «پنجره های هوشمند» در شاسی بلند خود گنجانده است.

تکنولوژی

Technology

فناوری خودران تسلا در تاکسی های چین

سهام تسلا طی روزهای اخیر ۱۵ درصد رشد کرده است. طبق گزارش ها، تسلا با شرکت تاکسی اینترنتی بایدو چین برای دسترسی به داده های نقشه برداری و ارائه تکنولوژی کمک راننده به توافق رسیده است. تکنولوژی خودران تسلا که به طور مخفف FSD نامیده می شود، هر چند در آمریکا همچنان تحت نظارت سازمان های مربوطه قرار دارد، اما ظاهراً به زودی در اختیار خریداران چینی قرار خواهد گرفت. طبق گزارش جدیدی، تسلا برای دسترسی به داده های نقشه برداری لازم برای ارائه FSD در چین با بایدو قرارداد منعقد کرده است.



به گزارش «رویترز» بایدو سیستم ناوبری کاملی را در اختیار تسلا قرار خواهد داد. هر خودرو ساز غیر چینی که به دنبال ارائه سیستمی مثل FSD در چین است، باید با یک شرکت چینی همکاری کند تا بتواند مجوزهای لازم را دریافت کند و بایدو یکی از ۱۲ شرکتی است که می تواند این همکاری را داشته باشد. البته اطلاعات بایدو به طور انحصاری در اختیار تسلا قرار داده نمی شود؛ زیرا شرکت چینی غیر از تسلا چندین خودرو ساز دیگر هم همکاری می کند. همچنین گفته شده خودروهای تسلا هنگامی که در حالت خودران قرار داشته باشند، می توانند داده هایی در مورد محیط رانندگی مثل علائم ترافیکی را جمع آوری کنند. ایلان ماسک اخیراً برای دیدار با نخست وزیر چین به این کشور سفر کرده و با مقامات چین خواسته مجوز انتقال داده های جمع آوری شده توسط خودروهای تسلا را در چین به تأسیسات این شرکت در آمریکا صادر کنند. پس از دستیابی تسلا به این نقطه عطف مهم، ارزش سهام این شرکت ۱۵ درصد رشد داشته و به بالاترین میزان از مارس ۲۰۲۱ رسیده است.



البته تست‌های اولیه نسبتاً خوب بوده‌اند؛ به‌گونه‌ای که استفاده از اینتر کولر در تست‌ها بدون وجود نیتروژن سبب ارسال ۱۳۰۰ اسب‌بخار قدرت به چرخ‌ها شده است. تیم ماکزیم PSI سنسین نیتروژن را به قوای محرکه اضافه کرده‌اند و ۷۶ اسب‌بخار قدرت دیگر به چرخ‌ها رسیده است. آن‌ها باز هم تصمیم گرفتند قوای محرکه را بیشتر تحت تأثیر قرار دهند و این جاست که حادثه بدی رخ می‌دهد. پیشتر آنه S58 تیون شده منفجر شده و دود زیادی به‌هوا برمی‌خیزد و در نایه‌های بعد نیز روغن پیشتر آنه به‌گف تاسیسات تست سرازیر می‌شود. این M4 چندان سریع نیست؛ اما با توجه به مشکل بزرگی که برای پیشتر آن ایجاد شد، عملکرد تحسین‌بخش‌تری را نشان می‌دهد.

محصولات با نام M با پیشتر آنه‌های ۶ سیلندر خطی خود محبوبیت بسیار زیادی دارند؛ چرا که نیرو و گاه‌های باور با در عین قابلیت اطمینان مناسب می‌توانند قدرت بسیار زیادی تولید کنند. البتّه به‌نظر می‌رسد یکی از تیونرها در این زمینه زیاد روی کرده و عواقب آن نیز بسیار قابل توجه و خطرناک هستند. اخیراً شرکت ماکزیم PSI نیوجرسی به‌دنبال کسب قدرت بیشتر از خودرو درگ M4 بوده؛ هر چند اوضاع بسیار بد شده و خسارت زیادی به این با نام وارد شده است. M4 مورد بحث قبلاً ۱۱۰۰ اسب‌بخار را راهی چرخ‌ها می‌کرده؛ اما با داغ شدن رقیب‌های درگ به‌نظر می‌رسد این میزان قدرت کافی نباشد. به‌همین خاطر تیم یادشده تصمیم گرفت اینتر کولر جدید، گیربکس ارتقا یافته و نیتروژن را وارد معادله کند.

ناسازگاری پیشتر آنه M4 با سوخت نیتروژن

رتبه یک کشوری نمایندگی بهمن موتور شهرک اتومبیل‌گودرزی

ارائه خدمات به محصولات بهمن موتور؛ از مزدا ۳ نیو تا دیگنیتی، فیدلیتی و ریسپکت

پرداخت هزینه‌ها، مد نظر شرکت‌های بیمه قرار می‌گیرد. از طرفی سه دهه تجربه شخصی من در این صنعت نشان می‌دهد سرعت عمل، کیفیت تعمیرات و دریافت نرخ‌های منصفانه از مواردی هستند که یک مشتری خواهان رعایت آن‌ها توسط مراکز خدمات پس از فروش است. ما در شهرک اتومبیل‌گودرزی حتی برای خودروهایی که برای تعمیرات به ما مراجعه می‌کنند، خدمات کارواش رایگان ارائه می‌کنیم.

برای تسهیل در ارائه خدمات به مالکان خودروهای دیگنیتی، فیدلیتی و ریسپکت که جزو محصولات جدید بهمن موتور هستند چه تمهیداتی در نظر گرفته‌اید؟

یکی از اقدامات بسیار خوب و اثرگذاری که شرکت بهمن موتور انجام می‌دهد، این است که تمام سوابق مراجعه مشتری به نمایندگی در سیستم ثبت می‌شود. بر این اساس بازخوردهای مختلفی از مشتریان گرفته می‌شود. حتی شرکت مادر افرادی را مستقر کرده تا با مشتریان ارتباط نامحسوس برقرار کنند و نظر آن‌ها را در سیستم ثبت کنند. پس از این مراحل، بازخوردهای لازم به نمایندگی‌هایی مانند مجموعه ما منتقل می‌شود و ما موظف به رسیدگی و پیگیری این موارد هستیم تا اگر موردی با سیاست‌های سازمانی مغایرت داشت، آن را برطرف و اصلاح کنیم.

این روزها مزدا ۳ نیو همچنان یک سدان کامپکت محبوب در بازار ایران شناخته می‌شود. در نمایندگی بهمن موتور شهرک اتومبیل‌گودرزی چه خدماتی به این مدل خودرو ارائه می‌شود؟

همان‌طور که اشاره کردم، ما به خودروهای خدمات ارائه می‌کنیم که شرکت مادر اعلام کرده حداکثر تا ۱۰ سال از آن‌ها پشتیبانی می‌کند. البتّه به‌جز این موارد، شاید به‌موارد خاصی هم خدمات ارائه کنیم؛ مثلاً زمانی که یک مسافر با خودرویش به نمایندگی ما مراجعه می‌کند. در این مورد ممکن است خودرو و مراجعه‌کننده از نظر شرکت مادر شرایط دریافت خدمات رانداشته باشد؛ اما شهرک اتومبیل‌گودرزی به‌دلیل این که این خودرو و مسافر و میهمان است، خدماتش را انجام می‌دهد. خدماتی که در این نمایندگی ارائه می‌دهیم، شامل همه موارد مرتبط با خدمات وارتانی ۱۰ ساله بهمن موتور است. به‌عبارت دیگر تمام خدماتی که به‌دیگنیتی، فیدلیتی و ریسپکت تعلق می‌گیرد، به‌مزدا ۳ نیو و محصولات دیگر بهمن موتور نیز تعلق می‌گیرد.

به مالکان دو خودرو کراس‌اور دیگنیتی و فیدلیتی (که این روزها جزو بلندقامتان لوکس بازار ایران هستند) رعایت چه نکاتی را توصیه می‌کنید تا هزینه نگهداری آن‌ها کاهش یابد؟

مادر زمان مراجعه مالکان خودروهای فیدلیتی، دیگنیتی و ریسپکت به نمایندگی، به آن‌ها پیشنهاد می‌کنیم برای سرویس‌های مربوط به خودروهای شان حتماً به نمایندگی‌های مجاز بهمن موتور مراجعه کنند. پیشنهاد ما این است که حتی برای تعویض روغن موتور هم به نمایندگی‌ها مراجعه کنند؛ زیرا نمایندگی‌ها خودروها را در قالب گارانتی پذیرش می‌کنند. در زمان مراجعه به اتوسرویس‌های خارج از نمایندگی، آن‌ها روغن موتور را تعویض می‌کنند و پس از آن هیچ مسئولیتی را برعهده نمی‌گیرند. اما اگر تعویض روغن در نمایندگی انجام شود، مساله متفاوت است. خدمات ارائه شده در نمایندگی‌ها به مدت ۲ یا ۳ هزار کیلومتر و کلیه قطعات غیر مصرفی مطابق فاکتور ارائه شده، به مدت ۶ ماه یا ۱۰ هزار کیلومتر (هر کدام زودتر فرا برسد و با توجه به ضوابط گارانتی) تحت ضمانت هستند (بر اساس دستورالعمل ابلاغی اداره استاندارد ISI). این موضوع ثابت می‌کند که شرکت مادر، به‌قطعانی که استفاده کرده اطمینان دارد. به‌همین دلیل پیشنهاد می‌کنیم تمام مالکان خودروها با توجه به اطلاعات موجود در کتابچه فنی خودرو، خدمات مورد نیاز را در زمان در نظر گرفته شده و در نمایندگی‌های رسمی انجام دهند تا خودروی‌شان دچار مشکلات و ایرادهای فنی نشود. پرسنل مادر زمان ترخیص هر خودرو، به‌مالک آن مشاوره داده و توضیح می‌دهند که چه خدماتی برای خودرویش انجام شده است. به‌عنوان مثال در زمان انجام سرویس دوره‌ای، گیج روغن را از موتور خارج کرده و روغن تعویض شده را به مالک نشان می‌دهیم تا آن‌ها بدانند روندی خودروی‌شان چه اقداماتی صورت گرفته است. رعایت همین مسائل سبب شده است نمایندگی ما رتبه نخست را در سطح کشوری کسب کند.



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

نگهداری صحیح و اصولی و تامین قطعات با کیفیت، مهم‌ترین عامل در کاهش هزینه‌های نگهداری از خودروهاست؛ به‌ویژه اگر مالک خودرو و صفر کیلومتر با سطح فناوری بالایی باشید، خودرویتان نیاز به مهر اقبیت اصولی تر و دقیق‌تری دارد. بر این اساس شهرک اتومبیل‌گودرزی به‌عنوان بزرگ‌ترین مرجع خرید و فروش و ارائه خدمات پس از فروش برندهای مختلف خودرویی، در مجموعه خود خدمات پس از فروش خودروسازی همچون گروه صنعتی ایران خودرو، گروه خودروسازی سایپا، بهمن موتور و مدیران خودرو را به‌بهترین شکل ارائه می‌دهد. در همین زمینه با مهندس محمود معدنی، مدیر خدمات پس از فروش بهمن موتور شهرک اتومبیل‌گودرزی گفت‌وگویی انجام دادیم که در ادامه آن را می‌خوانید:

خدمات پس از فروش بهمن موتور شامل چه بخش‌هایی می‌شود و در شهرک اتومبیل‌گودرزی به کدام یک از محصولات این خودرو ساز خدمات ارائه می‌شود؟

بهمن موتور علاوه بر خودروهای با سابقه‌اش، از سال ۱۳۹۹ خودروهای تازه‌ای را به سبد محصولات خود اضافه کرد و در حال حاضر به‌تمام خودروهای بهمن موتور از جمله دیگنیتی پرایم، دیگنیتی پرستیژ، فیدلیتی پرایم، فیدلیتی پرستیژ، کاپرا ۲، ریسپکت و بسترن بی ۳۰ در مجموعه شهرک اتومبیل‌گودرزی خدمات ارائه می‌شود. ما هر دو دسته خدمات وارتانی و گارانتی را به‌مشتریانمان ارائه می‌کنیم. این خدمات شامل سرویس اولیه و سرویس ادواری به‌صورت کامل و خدمات صافکاری و نقاشی است. جالب است بدانید در شهرک اتومبیل‌گودرزی یک مرکز معاینه فنی خودروهای سبک هم داریم و برای افزایش رفاه مشتریان، آن‌ها می‌توانند در همین مجموعه بر گه معاینه فنی خودروهای‌شان را نیز دریافت کنند.

شاید این سوال برای برخی مخاطبان ایجاد شود که آیا در شهرک اتومبیل‌گودرزی خدمات خودروهای بهمن موتور نیز به‌صورت کامل و استاندارد ارائه می‌شود؟

در بحث خدمات پس از فروش، رتبه‌نمایندگی بهمن موتور شهرک اتومبیل‌گودرزی، رتبه یک کشوری است. نمایندگی بهمن موتور در شهرک اتومبیل‌گودرزی حتی به‌عنوان مرکز ارائه خدمات به خودروهای برقی که از سوی بهمن موتور به‌بازار عرضه می‌شود، در نظر گرفته می‌شود. همچنین باید بگوییم ما در نمایندگی بهمن موتور شهرک اتومبیل‌گودرزی تمام استانداردهایی را که شرکت بهمن موتور اعلام کرده به‌صورت کامل اجرا کرده‌ایم. از طرفی در زمینه تامین قطعات محصولات مختلف بهمن موتور هم هیچ مشکلی نداریم و تامین قطعات ما ۴۸ ساعته انجام می‌شود. به‌عنوان مثال وقتی یک مشتری، خودروی فیدلیتی خود را که دو در آن آسیب دیده به نمایندگی ما می‌آورد، خودرو پس از کارشناسی، ثبت کیلومتر کارکرد و قبلم برداری از بخش‌های آسیب‌دیده پذیرش می‌شود. همان‌طور که بیان شد، قطعات مورد نیاز برای تعمیر این خودرو با توجه به شماره فنی قطعات، طی ۴۸ ساعت به‌ما تحویل داده می‌شود. البتّه زمان مورد نیاز برای تعمیر هر خودرو با توجه به قرارگیری آن در نوبت تعیین می‌شود؛ اما همان‌طور که گفته شد، قطعات ۴۸ ساعته تامین می‌شود. این را هم بگوییم که از نظر پذیرش خودروهای تصادفی بهمن موتور، در سطح بسیار بالایی فعالیت می‌کنیم و سعی داریم تا پایان سال، تمام تعهداتمان را در این زمینه به‌صورت کامل اجرا کنیم.

آیا در این مرکز به خودروهایی از شرکت بهمن موتور که دیگر روی خط تولید قرار ندارند (مثل مزدا ۳ نیو) هم خدمات ارائه می‌شود؟

در حوزه خدمات پس از فروش، شرکت بهمن موتور اعلام کرده‌است به‌محصولاتی خدمات ارائه می‌شود که عمرشان حداکثر تا ۱۰ سال باشد. به‌عبارت دیگر پس از تمام گارانتی هر خودرو، موظف به ارائه خدمات وارتانی به‌این دسته از خودروها هستیم. حتی به‌محصولاتی مثل خودروی که به آن اشاره کردید و از چرخه تولید بهمن موتور خارج شده

شده، ارتباط بسیار خوبمان با مشتریان و مراجعه‌کنندگان به شهرک اتومبیل‌گودرزی است. عامل دوم، سرعت عمل ما و آموزش‌هایی است که به پرسنل مان داده‌ایم تا از نظر کیفیت و سلامت موارد فنی، سطح بالایی داشته باشیم. عامل بعدی رعایت در یافت هزینه‌های مصوب از مشتریان است که نمایندگی ما را در رتبه نخست قرار داده است. به‌عبارت دیگر، هر نرخی که شرکت مادر اعلام کرده است، ما همان نرخ را از مشتریان مان دریافت می‌کنیم. به‌عنوان مثال اگر خودرویی از محصولات بهمن موتور آسیب دیده باشد، برای دریافت هزینه از بیمه، شرکت‌های بیمه تنها فاکتورهای مصوب شرکت مادر را تایید می‌کنند؛ زیرا فاکتورهای صادر شده در خارج از نمایندگی، مورد اعتماد نیستند. در این زمینه فاکتورهای شرکت مادر و نمایندگی‌های تحت پوشش شرکت خودرو ساز برای

قطعاتی که نیاز داشته باشیم، شرکت مادر به‌خوبی از ما پشتیبانی می‌کند. یکی از سیاست‌های بهمن موتور این است که قطعات مصرفی به‌دست مصرف‌کننده برسد و دست دلال‌ها از این بخش کوتاه شود. به‌همین دلیل است که در مکاتبات ما، ارائه مستندات از خودروهای دارای اشکال به نمایندگی برای تامین قطعات مورد نیاز الزامی است. این سیاست به‌خوبی توانسته دست دلالان و افراد سودجو را از این بخش کوتاه کند.

رعایت چه پارامترهایی سبب شده است نمایندگی بهمن موتور شهرک اتومبیل‌گودرزی به رتبه یک کشوری دست پیدا کرده و همچنین به‌عنوان نمایندگی پلوت نیز شناخته شود؟

یکی از مهم‌ترین عواملی که سبب موفقیت مادر در این زمینه

سه دهه تجربه شخصی من در این صنعت نشان می‌دهد سرعت عمل، کیفیت تعمیرات و دریافت نرخ‌های مصوب از مواردی هستند که یک مشتری خواهان رعایت آن‌ها توسط مراکز خدمات اتومبیل‌گودرزی حتی برای خودروهایی که برای تعمیرات به ما مراجعه می‌کنند، خدمات کارواش رایگان هم ارائه می‌کنیم.

مادر زمان مراجعه مالکان خودروهای فیدلیتی، دیگنیتی و ریسپکت به نمایندگی، به آن‌ها پیشنهاد می‌کنیم برای سرویس‌های مربوط به خودروهای شان حتماً به نمایندگی‌های مجاز بهمن موتور مراجعه کنند. پیشنهاد ما این است که حتی برای تعویض روغن موتور هم به نمایندگی‌ها مراجعه کنند؛ زیرا نمایندگی‌ها خودروها را در قالب گارانتی پذیرش می‌کنند. در زمان مراجعه به اتوسرویس‌های خارج از نمایندگی، آن‌ها روغن موتور را تعویض می‌کنند و پس از آن هیچ مسئولیتی را برعهده نمی‌گیرند. اما اگر تعویض روغن در نمایندگی انجام شود، مساله متفاوت است. خدمات ارائه شده در نمایندگی‌ها به مدت ۲ یا ۳ هزار کیلومتر و کلیه قطعات غیر مصرفی مطابق فاکتور ارائه شده، به مدت ۶ ماه یا ۱۰ هزار کیلومتر (هر کدام زودتر فرا برسد و با توجه به ضوابط گارانتی) تحت ضمانت هستند (بر اساس دستورالعمل ابلاغی اداره استاندارد ISI). این موضوع ثابت می‌کند که شرکت مادر، به‌قطعانی که استفاده کرده اطمینان دارد. به‌همین دلیل پیشنهاد می‌کنیم تمام مالکان خودروها با توجه به اطلاعات موجود در کتابچه فنی خودرو، خدمات مورد نیاز را در زمان در نظر گرفته شده و در نمایندگی‌های رسمی انجام دهند تا خودروی‌شان دچار مشکلات و ایرادهای فنی نشود. پرسنل مادر زمان ترخیص هر خودرو، به‌مالک آن مشاوره داده و توضیح می‌دهند که چه خدماتی برای خودرویش انجام شده است. به‌عنوان مثال در زمان انجام سرویس دوره‌ای، گیج روغن را از موتور خارج کرده و روغن تعویض شده را به مالک نشان می‌دهیم تا آن‌ها بدانند روندی خودروی‌شان چه اقداماتی صورت گرفته است. رعایت همین مسائل سبب شده است نمایندگی ما رتبه نخست را در سطح کشوری کسب کند.





بازدید رئیس جمهور از کارخانه ایران خودرو دیزل



رئیس جمهور همزمان با روز کارگر از کارخانه ایران خودرو دیزل بازدید کرد. سید ابراهیم رئیسی صبح دیروز (سه شنبه) همزمان با روز کارگر با حضور در کارخانه ایران خودرو دیزل ضمن بازدید از بخش‌هایی از کارخانه از جمله سالن خط تولید، با تعدادی از کارگران نیز گفت‌وگویی صمیمانه و چهره‌به‌چهره داشت و وضعیت شغلی و معیشتی آنها را جویا شد. این کارخانه در مساحتی بالغ بر ۷۶۰ هزار متر مربع با ۵ هزار و

۵۰۰ نفر پرسنل سالانه ۲۲ هزار دستگاه محصولات باری کشنده شامل کامیون، کشنده و کامیونت و ۱۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه محصولات مسافری شامل ون، اتوبوس و مینی‌بوس تولید می‌کند. کارخانه ایران خودرو دیزل با اهتمام ویژه دولت مردمی به امر تولید، در سال گذشته رشد تولید بیش از ۶۰۰ درصدی را محقق کرده و برای افزایش آن تا سال ۱۴۰۴ نیز هدف گذاری و برنامه‌ریزی شده است.

دفاع تمام‌قد مدیر عامل شرکت اتوبوسرانی تهران از قرارداد خرید اتوبوس‌های چینی

نمی‌توانستیم معطل خودروسازان داخلی شویم!

قرارداد خرید ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس ۱۲ متری منعقد شده و قرار است بعد از واریز ۲۰ درصد پیش پرداخت ظرف مدت ۶ ماه تحویل داده شود



شرایط ناوگان، تقاضا و تولید اتوبوس‌های شهری در دهه اخیر به شدت بحرانی بود و مشکلاتی از جمله عدم

فرانک آقاصفی
faghasafi@autoworld.ir

سفارش گذاری از سوی شهرداری‌ها، به این وضعیت دامن زده بود. تا آنجا که گفته می‌شد طی ۱۰ سال هیچ اتوبوس جدیدی وارد ناوگان اتوبوسرانی کلانشهر تهران نشده است! اما بعد از آن و در دو سال اخیر، اخبار امیدوارکننده‌ای از تمرکز مسئولان بر ناوگان مسافری شنیده شد؛ از سفارش گذاری اتوبوس‌های داخلی تا واردات از کشورهای خارجی. اما تا امروز رقم چشمگیری از این اتوبوس‌ها به ناوگان اضافه نشده و اما و اگرهایی در مسیر ورود این خودروها به اتوبوسرانی تهران وجود دارد که مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی را بر آن داشته تا پاسخی در خصوص روند توسعه ناوگان ارائه دهد. مهدی علیزاده معتقد است که وضعیت خرید اتوبوس برای این ناوگان در دوره مدیریت شهری جدید سروسامان گرفته و قرار دادهای مهم و بزرگی در این دوره منعقد شده است. علیزاده همچنین به دفاع از واردات اتوبوس پرداخته و در پاسخ به این پرسش که چرا از ظرفیت داخلی استفاده نشده، اظهار کرده که قرار دادهای بسیار خوبی نیز با خودروسازان داخلی منعقد شده است. هر چند هنوز نتیجه چشمگیری از این قراردادی که ذکر می‌شود، در شهر تهران دیده نشده است.

ورود ۵ هزار اتوبوس به مدار، خوشایند برخی افراد نیست

کلان شهر تصریح کرد: «در دوره چهار ساله مدیریت قبلی تنها ۱۰۰ دستگاه نوسازی شد؛ اما حالا تعداد نوسازی‌ها هفت برابر شده و این نشان می‌دهد که یک تفکر انقلابی و جهادی پشت کار است و قطعاً طی دو سال قرارداد ۵۰۰۰ دستگاه اتوبوسی که منعقد کردیم، وارد مدار می‌شود ولی یک عده از این رویه خوششان نمی‌آید و می‌گویند فساد شده و با فیلان شرکت قرارداد بستند که ما به دور از هیاهو این مساله را جلو می‌بریم.»

قراردادهای منعقد شده با شرکت‌های خارجی برای واردات اتوبوس و بحث عجله‌ای بودن این اقدام این روزها در فضای رسانه‌ای کشور مورد نقد و بررسی قرار گرفته است. اینکه چرا چنین قراردادی بزرگی به صورت عجله‌ای منعقد شده با انتقاد برخی مسئولان و کارشناسان مواجه شده است.

در این زمینه نیز مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران با انتقاد از مدیران گذشته این

۸۲۶ اتوبوس طی یک سال به ناوگان تهران وارد شد

مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران با اشاره به آخرین وضعیت ورود اتوبوس‌های جدید به پایتخت اظهار کرد در سال گذشته ۸۲۶ اتوبوس نو وارد ناوگان شد و قراردادهای مهم و بزرگی در حوزه تامین اتوبوس‌های نو در این دوره مدیریت شهری منعقد شده است. مهدی علیزاده بیان کرد: «مانی ما مدیریت شهری را از مدیران دوره قبل تحویل گرفتیم که ۱۸۰۰ اتوبوس فعال در کلانشهر تهران بود و از این میان تنها حدود ۸۰۰ اتوبوس فعال بودند.» وی تصریح کرد: «شهر بزرگ تهران با این حجم مسافر و شهروند تنها ۸۰۰ اتوبوس فعال داشت. این در حالی است که از ابتدای دوره مدیریت شهری جدید ۸۲۶ دستگاه اتوبوس نو وارد خطوط کردیم؛ ۵۰۰ دستگاه با اعتبار و تجهیزات شهرداری تهران و ۳۲۶ دستگاه اتوبوس نیز به صورت مشترک با وزارت کشور و سازمان شهرداری‌ها خریداری شد.»

چرا شهرداری با چینی‌ها قرارداد خرید ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس منعقد کرد؟

وی افزود: «به همین دلیل سال گذشته شهردار تهران در سفر به چین قرارداد خرید ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس ۱۲ متری را منعقد کرد و مقرر شده است تا بعد از پرداخت ۲۰ درصد پیش پرداخت ظرف مدت ۶ ماه اتوبوس‌ها تحویل داده شود که اگر اتوبوس‌های داخلی و خارجی به ناوگان تزریق شود، شاهد کاهش سرفاصله حرکت اتوبوس‌ها خواهیم بود.» وی افزود: «طرف چینی متعهد شده است بعد از آنکه ۲۰ درصد از مبلغ قرارداد پرداخت شد ظرف مدت شش ماه اتوبوس‌ها را تحویل دهد و الباقی مبلغ نیز با کمک دولت، بانک مرکزی و بانک شهر به صورت فاینانس خواهد بود و اگر مشکلات و روند اداری در بانک مرکزی حل شود به زودی شاهد ورود اتوبوس‌های جدید خواهیم بود.»

انتقادات به بحث واردات اتوبوس از چین و نوع قرارداد آن باعث شد تا مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی در این مورد هم کمی بودجه‌ای این سازمان و عقب ماندگی خودروسازان داخلی در تولید رادلیلی بر قرارداد مستقیم با خودروساز چینی از سوی شهرداری عنوان کند. وی بیان کرد: «سال گذشته ۲۴۵ دستگاه اتوبوس شهری به حوزه حمل و نقل اختصاص داده شد. از این میان ۷۱۰۰ میلیارد تومان بودجه به شرکت واحد رسید که پنج همت آن نقدی و مابقی غیر نقد بود که با این بودجه می‌توانستیم ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس خریداری کنیم، اما شرایط به گونه‌ای بود که مردم را معطل تولید داخلی و آن هم تولید داخلی که به واسطه گذر زمان دچار عقب‌ماندگی شده بود، نکنیم.»

شهرداری به دنبال انتقال تکنولوژی تولید اتوبوس‌های برقی است

اتوبوس‌ها در چارچوب شهرداری تهران و وزارت کشور بسته شده است. مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران با بیان اینکه باتری اتوبوس‌های برقی بسیار مهم است و نیچی از قیمت اتوبوس برقی به علت وجود باتری است، تصریح کرد: «در نظر داشته باشید که سعی کردیم اتوبوس‌هایی را به تهران بیاوریم که بیشتر پیمایش را داشته باشند و حداقل بالای ۲۷۰ کیلومتر پیمایش داشته باشند.»

علیزاده در مورد خدمات پس از فروش اتوبوس‌های برقی نیز با بیان اینکه هم با طرف چینی و هم تولیدکنندگان داخلی بابت تعمیر و خدمات پس از فروش اتوبوس‌ها مذاکره کردیم، اظهار کرد: «در خصوص انتقال تکنولوژی و خدمات پس از فروش در حال ریزنی هستیم تا این موضوع به یک یادداشت شرکت تولیدکننده داخلی منتقل شود.»

بحث انطباق اتوبوس‌های خریداری شده با شرایط آب‌وهوایی پایتخت و همچنین میزان پیمایش این اتوبوس‌ها که برقی هستند و بحث خدمات پس از فروش آن‌ها موارد دیگری است که بسیاری در مورد آن نقد دارند. موردی که ممکن است با شرایط خیابان‌های تهران هماهنگ نباشد. همچنین بحث سبب خیابان‌ها و ترافیک موجود و قدرت بسته‌های باتری این اتوبوس‌ها هم مطرح است. با این حال مدیر عامل شرکت اتوبوسرانی با قاطعیت از نظرات بر تولید این اتوبوس‌ها صحبت کرده و معتقد است این اتوبوس‌ها با شرایط تهران هماهنگ هستند و حتی قرار است شرکت چینی تکنولوژی تولید را انتقال دهد.

مدیر عامل شرکت اتوبوسرانی تأکید کرد: «تمام مسائل فنی، آب‌وهوایی و جغرافیایی اتوبوس‌ها در نظر گرفته شده و با حساسیت کامل روند تولید اتوبوس‌ها را نظارت می‌کنیم و مشخصات فنی

بازسازی اتوبوس‌ها همچنان در دستور کار است

بحث بازسازی اتوبوس‌ها در سال‌های اخیر مطرح بوده است. بسیاری این اقدام را خیلی مناسب نمی‌دانند چرا که مخالفان آن را هزینه‌بر می‌دانند و در نهایت یک خودرو قدیمی باز هم در خیابان‌های پایتخت رفت و آمد خواهد کرد. با این حال شهرداری و متولیان سازمان اتوبوسرانی معتقد هستند که با هزینه خرید یک اتوبوس، می‌توان دو دستگاه اتوبوس را به طور کامل تجهیز و بازسازی کرد. این روند همچنان ادامه دارد و در این خصوص علیزاده اظهار کرد: «بازسازی اتوبوس‌ها نیز در دستور کار قرار دارد. در سال ۱۴۰۱ تنها ۵۰ دستگاه اتوبوس بازسازی شده بود و سال گذشته ۳۰۰ دستگاه اتوبوس بازسازی شد و این در حالی است که در حال حاضر ۲۰۵۳ دستگاه اتوبوس فعال و حدود ۲۰۵۰ تا ۲۱۰۰ اتوبوس شاغل در خطوط داریم که البته شهر تهران به ۵۰۰ تا ۷۰۰ اتوبوس نیاز دارد.»

سهم خودروسازان داخلی از تامین اتوبوس‌های شهر تهران چقدر است؟

بدهند و خدمات پس از فروش مان با این شرکت همچنان پابرجاست اما بابت تولید اتوبوس‌های جدید باید قراردادی منعقد کنیم.» وی با اشاره به احتمال فسخ قرارداد با یک شرکت داخلی در مورد سرانجام ۵۰ دستگاه اتوبوس برقی در خط بهارستان - جمهوری گفت: «با یک شرکت خصوصی قرارداد بستیم اما به تعهدات خود عمل نکرده و اگر تا پایان این ماه به تعهدات خود عمل نکند، قرارداد فسخ می‌شود.»

علیزاده در مورد روند انعقاد قرارداد با شرکت‌های داخلی گفت: قرارداد ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی با گروه شتاب تا پایان ماه منعقد می‌شود. گروه شتاب قول داده است تا پایان سال ۵۰ دستگاه اتوبوس برقی تحویل دهد و از سال آینده نیز هر ماه ۵۰ اتوبوس برقی تحویل دهد. وی همچنین در باره آخرین وضعیت همکاری با ایران خودرو دیزل اظهار کرد: «ما کار را پیش بردیم و توافق کردیم که ۲۷۰ اتوبوس را ظرف چند ماه آینده

صنعت خودرو و اتوبوس‌سازان داخلی دارای ظرفیت بسیار مناسبی برای تولید هستند. شاید اگر طی یک دهه اخیر به این شرکت‌ها سفارش ساخت داده و روند تولید در آن به صورت رویتین دنبال می‌شد امروز تا این حد حمل و نقل کلان شهرهای کشور با مشکل مواجه نبود. با این حال بخشی از ۷ هزار دستگاه اتوبوس مورد نیاز شهر تهران، قرار است توسط تولیدکنندگان داخلی تولید شود.



به ناپودی هستند. به عنوان مثال در سال های اخیر برندهای درجه ۳ چینی به زغم خوش فروش بودن در بازار کشورمان، ورشکسته شدند و به فعالیت خود پایان دادند.

متأسفانه در بازار کشورمان برخی برندهای درجه ۳ چینی همچنان عرضه می شوند و حتی از آن ها استقبال هم می شود. این در حالی است که در کشور چین از این برندها حمایت چندانی نمی شود و به همین دلیل رو



برندهای درجه ۳ چینی در حال ناپودی

تحلیل
analysis



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

پای یک چینی درجه یک به بازار رسید

لوکس فاو (FAW)، بار دیگر شاهد رونق بازار چینی های لوکس در کشور هستیم و این در حالی است که در سال های قبل برندهای جیلی، ام جی (سایک موتورز) و هاوال در ایران حضور داشتند، اما بعد از برقراری مجدد تحریم ها بازار کشورمان را ترک کردند.

یادشده به رغم محبوبیت بازار ایران برای خودروسازان چینی، نه تنها محصولاتشان را برای مونتاژ در اختیار صنعت خودرو کشورمان نمی گذارند، بلکه از صادرات آن ها نیز به کشورمان خودداری می کنند. البته با ورود سدان سایز بزرگ هونگی به عنوان زیربرند

از جمله مواردی که در ارتباط با خودروهای چینی در بازار کشورمان همچنان مطرح است و به نوعی جای تعجب دارد، عدم عرضه محصولات شرکت های درجه یک چینی همچون بی وای دی، جیلی، گریت وال، هاوال و سایک موتورز است. بر این اساس برندهای

k.talebifard@autoworld.ir

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 (۱۴۰۳)	۷۶۶	۸۴۸	۵	▲
جک S3 (۱۴۰۳)	۹۱۰	یک میلیارد و ۲۲۰	۰	●
جک S5 نیوفیس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۴۷	یک میلیارد و ۶۴۰	۱۰	▲
کی ام سی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۴۰	یک میلیارد و ۷۴۵	۰	●
کی ام سی J7 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۸۲	یک میلیارد و ۷۶۵	۵	▲
ام وی ام X22 پرو دنده (۱۴۰۳)	۷۰۹	۹۷۰	۵	▲
ام وی ام X55 پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۷۴	یک میلیارد و ۶۰۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۰۰	یک میلیارد و ۱۲۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۶۴	یک میلیارد و ۱۲۰	۰	●
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	یک میلیارد و ۲۹۰	۱۰	▲
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۴۲	یک میلیارد و ۶۱۰	۲۰	▲
دیگیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۹۴	یک میلیارد و ۲۹۰	۲۵	▲
فیدلیتی پرایم ۱۰ نفره (رینگ ۱۰) (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۳۱	یک میلیارد و ۲۰۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرایم ۷ نفره (رینگ ۱۰) (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۳۵	یک میلیارد و ۲۵۰	۲۰	▲
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	۹۸۳	یک میلیارد و ۴۸۵	۱۰	▲
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۰	یک میلیارد و ۶۸۵	۱۵	▲
لاماری ایما (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۱۰۰	۲۰	▲
دانگ فنگ شاین مکس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۵۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۱۰	▼
چانگان CS35 تیپ ۲ (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۵۱	یک میلیارد و ۸۰۰	۴۰	▲
هیوندای سانتافه	۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	●
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۲۰	یک میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	●
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	●
کیا K5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۶۷	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
کیا سلستوس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۵	یک میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
کیا سونت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۱۶۶	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	●
کیاسراتو ۲۰۰۰	۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	●
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۷	یک میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۵	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	●
تویوتا پریوس تیپ C	۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	●
جتا V57 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۳۵	یک میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▼
جتا V55 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۱۲۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	●
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	●
سوزوکی سباز (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
نيسان ایکس تریل	۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	●
نيسان سانی	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	●
بامو 730Li فول	۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۳۰۰	▼
بامو X4 2.8	۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	●
بامو سری 3 (330i)	۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	●
مرسدس بنز E200	۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	●
پورشه ماکان	۰	یک میلیارد و ۲۲۰	۰	●
لکسوس NX200fsport فول	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
لکسوس NX300hfsport هیبرید فول	۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
لکسوس NX300h هیبرید فول	۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●
ولوو XC90	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
تیبا صندوقدار	۰	۴۱۵	۲	▲
تیبا ۲	۰	۴۲۲	۴	▲
ساینا S (۱۴۰۳)	۳۲۶	۴۲۹	۷	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۱	۴۴۸	۶	▲
ساینا S دو گانه (۱۴۰۳)	۲۸۳	۴۵۹	۸	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۳۳۱	۵۱۱	۸	▲
کوییک GX (۱۴۰۳)	۲۵۷	۴۳۶	۳	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۲۸۸	۴۴۴	۵	▲
کوییک GXR (سفید-مشکی) (۱۴۰۳)	۳۷۵	۴۵۶	۲	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۲۹۳	۴۳۹	۲	▲
کوییک SR (سفید-مشکی) (۱۴۰۳)	۳۷۰	۴۳۸	۲	▲
کوییک پلاس اتومات (۱۴۰۳)	۳۳۸	۵۳۶	۳	▲
کوییک اتومات (سفید-مشکی) (۱۴۰۳)	۳۳۷	۵۵۰	۲	▲
اطلس (۱۴۰۳)	۴۰۷	۵۸۹	۶	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۳۰	۶۸۱	۸	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۴۳۵	۷۵۸	۱۰	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۶۴۲	۸۵۰	۸	▲
پادرا پلاس (۱۴۰۳)	۶۰۰	۷۳۳	۱۹	▲
پیکاب زاکرس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۹۵	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	●
پارس سال (۱۴۰۳)	۴۹۴	۶۶۴	۷	▲
پارس سال سفارشی (۱۴۰۳)	۳۲۸	۷۰۵	۴	▲
پارس سال سفارشی ELX (۱۴۰۳)	۳۳۴	۷۷۴	۶	▲
پژو پارس TU5 (۱۴۰۳)	۲۷۵	۸۵۶	۸	▲
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۰	۶۲۵	۷	▲
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۳)	۲۵۹	۶۶۴	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۲۴	۶۷۶	۲۴	▲
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۳)	۳۴۹	۶۸۲	۸	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۵۱	۸	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۷۲	۷	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۲۰	۹۱۸	۱۳	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۰۵	۸۲۷	۳۲	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۵۸۵	۸۵۴	۲۸	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۰۲	یک میلیارد و ۷۰	۲۶	▲
سورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۳)	۴۶۵	۶۳۸	۶	▲
سورن پلاس یا مانیاتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۷۲۸	۳	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۶۰	۱۱	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۰	۷۹۷	۱۰	▲
رانا پلاس (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۰	۶۳۲	۱۱	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۴۴	۶۹۴	۳	▲
دنا پلاس (۱۴۰۳)	۴۱۰	۸۲۱	۱۵	▲
دنا پلاس توربو دنده ۶ (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۵۸	۹۳۷	۶	▲
دنا پلاس اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۴۵	یک میلیارد و ۳۸	۱۴	▲
تارا ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۹۴	۸۰۳	۳	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۵۸۷	۸۴۶	۱۴	▲
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۹۱	۹۶۳	۰	●
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۳)	۶۸۹	یک میلیارد و ۱۷۵	۱۰	▲

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

SKZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



FOSSE
German Motor Oil

کاملترین سبد
روانکار و اکسسوری

تنها آزمایشگاه مرجع سازمان استاندارد برای صدور مجوز در جنوب کشور راه اندازی شد

مجهزترین آزمایشگاه خاورمیانه در اختیار روانکار ساز ایرانی



شرکت «روان سازان صنعت» بنیان گذار روانکارهای «باراباز» با بیش از نیم قرن تلاش و تجربه در این زمینه هم اکنون با گروه مشاوران، کارشناسان و مهندسان حرفه‌ای از کشورهای آلمان، ایتالیا، کانادا، کره جنوبی و ایران و با بهره‌مندی از آخرین استانداردهای روز دنیا و استفاده از مرغوبترین روغن پایه‌های معدنی «گروه ۱»، «گروه ۲» و «گروه ۳» موفق شده است روغن پایه تمام سنتتیک را تولید کند که توسط بزرگترین و مدرنترین آزمایشگاه‌های دنیا با بهترین مواد افزودنی پیشرفته اروپایی و مطابق با تکنولوژی روز دنیا فرموله شده است. روانکارهای باراباز برای جلب اعتماد و توجه مصرف کنندگان با بهترین متریاال‌های روز بسته‌بندی و عرضه می‌شوند.



آزمایشگاه مرجع سازمان استاندارد در جنوب کشور این شرکت مجهز به یکی از بهترین آزمایشگاه‌های تولید روانکار در سطح کشور است و با در اختیار داشتن تجهیزات سفارش گذاری شده برای این مجموعه می‌توان «روان سازان صنعت» را تنها آزمایشگاه مرجع برای اخذ تاییدیه سازمان استاندارد در جنوب کشور دانست که به دلیل نزدیک بودن به کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان هاب نفتی منطقه، پتانسیل بالایی برای افزایش بهره‌وری و دقت در اخذ تاییدیه محصولات و مواد اولیه وارداتی به کشور دارد. این آزمایشگاه در حال حاضر نیز با در اختیار داشتن پیشرفته‌ترین تجهیزات از برترین نمونه‌های کشور به حساب می‌آید و بر اساس برنامه‌ریزی قرار است این مجموعه به قطب آزمایشگاهی منطقه خود در استان خوزستان و استان‌های همجوار تبدیل شود. دستگاه‌های تخصصی آنالیز روغن و گریس این مجموعه با هزینه چندمیلیاردی علاوه بر کیفیت بالای محصولات نهایی توانسته است تنوع بسیار بالایی برای برندها باراباز در بخش‌های خودروبی، سنگین، موتور سیکلت، صنعتی، گریس و حتی روانکار توربین ایجاد کند. با اضافه شدن دستگاه ICP آنالیز عنصری (طیف‌سنجی به روش پلاسما جفت شده القایی) این امکان فراهم می‌شود که علاوه بر تجزیه دقیق ساختار و عملکرد نهایی روانکارها، در زمینه CM و آنالیز روغن‌های کار کرده به صنایع و کارخانه‌های همکار این مجموعه نیز خدمات ارائه شود. برای اطمینان بخشی به مجموعه‌های صنعتی همکار با برندها باراباز ایزوهای مدیریت کیفیت ۱۹۰۰۱، ۱۴۰۰۱ و ۱۰۰۰۴ از موسسه TÜV آلمان اخذ شده‌اند و کلیه ادیتوهای استفاده شده بر اساس استانداردها و تاییدیه‌های اعلامی خودروسازان تامین می‌شود.

جرمان یک میلیون لیتری از جنوب کشور بر اساس ادعای این مجموعه ظرفیت اسمی تولید روانکار برای آنها یک میلیون لیتر است، به این ترتیب آنها توان تولید سالانه ۳۰۰ میلیون لیتر دارند. این شرکت با توجه به نیاز بازار سبد کاملی از محصولات بنزینی، دیزلی، موتور سیکلت، روانکار دنده، خودروهای کشاورزی و صنعتی تامین شده است. در زمینه روانکار دنده سعی می‌شود بر اساس استانداردهای اعلامی از سوی تولیدکننده پر فروش‌ترین خودروهای دنده‌تومات کشور، ترکیب ادیتوها تامین شود، که این موضوع موجب می‌شود برخلاف بسیاری از برندهای تولیدکننده روغن اتومات در کشور، محصولات باراباز سازگاری بیشتری با خودروهای موجود در بازار داشته باشند و بنابراین طول عمر بیشتری را برای این قطعه حساس رقم می‌زند.

هماهنگی حجم با بسته‌بندی از سوی دیگر بسیاری از مشتریان در بازار نسبت به حجم بسته‌بندی محصولات گلابه دارند و به همین خاطر باراباز می‌کوشد با در نظر گرفتن نیاز بازار، بسته‌بندی‌های اختصاصی را برای محصولات پر تقاضا در بازار ارائه کند که از جمله آنها می‌توان به توجه به حجم کارتل روغن برای پیشرفته‌های EF7، KM4 (تندر ۹۰) و TU5 (خانواده پژو) برای تولید محصول اختصاصی برای این خودروها اشاره کرد. به این ترتیب دیگر نه‌نیازی به تامین روغن‌های یک‌لیتری برای تکمیل بسته‌بندی‌های ۴ لیتری وجود دارد و نه حجم اضافه هنگام خرید بسته‌بندی‌های ۵ لیتری باقی می‌ماند. با توجه به پوشش سطوح گسترده استانداردها از SJ تا SN و همچنین برنامه تامین روغن‌هایی با سطح کیفی SP در چند ماه آینده، اطمینان از خرید طی چند ماه افزایش پیدا کند. در بحث سطح کیفی حتی برای دیزلی‌ها نیز استانداردها CJ4 و CK4 در برنامه عرضه قرار گرفته است. این موضوع باعث خواهد شد جزو معدود عرضه کنندگان این سطح کیفی در کشور باشند.

تامین نیاز کلیک‌سواران در شرایط فعلی تعداد زیادی از اسکوترهای تازه وارد بازار با مشکل تامین روانکار مواجه هستند و باراباز برای تامین نیاز موتور سیکلت‌سواران به غیر در نظر گرفتن روانکارهای مینرال SC/CC تک‌گرید و ۴ سوپا SL/CF در دو درجه گرانی، برای موتور سیکلت‌های جدید نیز در روانکار

صنایع غذایی و سایر صنایع خرد و بزرگ که بسیاری از آنها صرفاً در خوزستان فعالیت دارند، ارتباط پیدا کرده و اقدام به تامین نیاز آنها می‌کند. نیاز این مجموعه‌های به صورت تخصصی و با توجه به پتانسیل‌های آزمایشگاه این مجموعه تامین می‌شود.

صادرات بین‌المللی علاوه بر کشورهای خاورمیانه حوزه نفوذ باراباز به آفریقای جنوبی و آمریکای جنوبی نیز رسیده که البته فقط محدود به روغن موتور نمی‌شود و برای صادرات گریس‌های کلسیمی و سایر محصولات مرتبط با روانکار نیز توافق صادراتی انجام شده است. این محصولات می‌توانند نیاز صنایع مختلف همچون پتروشیمی، صنایع سنگین و غذایی تحت پوشش را تامین کنند که مورد آخر از سطح فناوری و حساسیت بالایی برخوردار است. اما عمده گریس‌های تولیدی این مجموعه را انواع کلسیمی و لیتیومی چندمنظوره یا «multi-purpose» تشکیل می‌دهد. حضور باراباز در نمایشگاه ایران اکسیو ۲۴ نشان‌دهنده تعهد این مجموعه به ارزش‌آوری و کمک به چرخش اقتصاد و صنعت کشور است.

با استاندارد MA2 (۱۵۰ سی‌سی به بالا) و JMB مجموعه استانداردهای JASO را زاین تامین کرده که گزینه دوم تحت عنوان اکستریم کلیک عرضه می‌شود و به طور اختصاصی برای تامین نیاز اسکوتر سواران مدل بالا در نظر گرفته شده است.

لنج‌سواران راضی از باراباز با توجه به نیاز بازار جنوب کشور به روانکار قایق‌های سبک، نیمه‌سنگین و سنگین، دو محصول با سطح کیفی CF-4 و به صورت مونو گرید و مولتی گرید در نظر گرفته شده که مشخصات این محصول با توجه به نیاز مصرف‌کنندگان منطقه‌ای طراحی شده، البته با توجه به باز خوردها، می‌توان ادعا کرد به خوبی نیاز این مصرف‌کنندگان نیز تامین شده است.

خدمت به صنایع خوزستان با توجه به تنوع در صنایع خوزستان لازم بود برای هر مشتری محصولی اختصاصی تامین شود، به این ترتیب «روان سازان صنعت» با انواع پتروشیمی، حفاری، معادن، مجموعه‌های مرتبط با فولاد، نیشکر،

بسته‌بندی‌های (ظروف) جدید فوکس

همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

سهولت در انتخاب
سهولت در مصرف

fuchs.ir
www.fuchs.ir
۰۲۱-۷۱۱۶۴



آورده است. قوی ترین نسخه مزدا ۳ که با نام جی تی معرفی می شود، از یک پیشرفته ۴ سیلندر خطی ۲.۵ لیتری مزین به سیستم پر خوران توربوشارژر و سیستم پاشش سوخت مستقیم (موسوم به اسکای کتیبو-جی - بی-وی-وی بی-اس) بهره می گیرد که حداکثر ۲۵۰ اسب بخار قدرت و ۴۲۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. این قدرت و گشتاور تولیدی، به کمک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ ترونیک اسکای-درايو به چهار چرخ منتقل می شود. مزدا ۳ نسخه جی تی سدان با قیمتی برابر با ۲۶ هزار و ۴۰۰ دلار به بازار آمریکا شمالی عرضه شده است.

سال ۲۰۰۳ میلادی بود که کمپانی مزدا محصول کامپکت سگمنت C خود را با نام ۳ به بازار عرضه کرد. مزدا ۳ در حقیقت یک خودرو چابک و باکیفیت بود که بسیار سریع توانست در بازار به موفقیت برسد. جدیدترین نسل این خودرو که تا به امروز چهار نسل از آن روی خط تولید کمپانی مزدا قرار گرفته (با همان نسل چهارم موسوم به BP) در نوامبر سال ۲۰۱۸ میلادی به جهان معرفی و در سال ۲۰۱۹ میلادی به بازار عرضه شد. از نظر طراحی، مزدا ۳ به زبان جدید طراحی این خودرو ساز صاحب نام ژاپنی مزین است که استایل اسپرت و زیبایی را برای این خودرو فراهم



مزدا، محصول محبوب خود را حفظ می کند

بررسی آمار مرتبط با ارزیابی صنعت خودرو در سال ۱۴۰۲ خودروسازان به ازای هر یک میلیون دلار ارزش تخصیصی، چه تعداد خودرو تولید کردند؟

ناوگان خودرو و کشور است و این مقدار برای مدیران خودرو برابر با ۷۸ دستگاه، بهمن ۷۶ دستگاه، فراد موتورز ۷۷ دستگاه، آرین پارس موتور ۶۹ دستگاه و ماموت خودرو ۵۸ دستگاه بوده است.

بیان چند نکته مهم

در ادامه ذکر چند نکته در باره آمار ارائه شده ضروری است: ۵.۴۵ میلیارد دلار اختصاص یافته به محصولات خودروسازان داخلی در سال ۱۴۰۲ معادل بیش از ۸۰ میلیون بشکه نفت خام ۷۰ دلاری یا به عبارتی صادرات روزانه بیش از ۲۱۳ هزار بشکه نفت خام است.

صرف ۲۲۴ میلیون دلار برای واردات ۱۱ هزار و ۲۳۶ دستگاه خودرو سواری نو، نشان می دهد که متوسط ارزش گمرکی این خودروها بیش از ۱۹ هزار و ۹۰۰ دلار بوده است؛ به عبارت دیگر، هر یک میلیون دلار ارزش اختصاص یافته به واردات خودرو نو، منجر به افزوده شدن ۵۰ دستگاه خودرو به ناوگان خودرو کشور شده است. بر همین اساس، اگر تمام ۵.۴۵ میلیارد دلار اختصاص یافته به محصولات خودروسازان داخلی، به واردات خودرو نو اختصاص می یافت، واردات ۲۷۴ هزار دستگاه ممکن می شد و برای واردات ۱.۲۰ میلیون دستگاه خودرو (معادل تولیدات خودرو سواری و وانت در سال ۱۴۰۲) به بیش از ۲۲ میلیارد دلار (حدود ۳۱۹ میلیون بشکه نفت خام ۷۰ دلاری) با صادرات روزانه حدود ۸۷۰ هزار بشکه نیاز بود.

سدان رقیب با ابعاد متوسط و مجهز به گیربکس اتوماتیک، یعنی تارا اتوماتیک، شاهین اتوماتیک و جک جی ۴ نشان می دهد ارزیابی خودرو جی ۴ (۴ هزار و ۷۷۲ دلار) کمتر از شاهین اتوماتیک (۴ هزار و ۷۹۲ دلار) و تارا اتوماتیک (۵ هزار و ۱۲۷ دلار) است؛ در حالی که دو خودرو شاهین و تارا، خودروهای طراحی شده توسط خودروسازان ایرانی برای تولید در ایران هستند، اما خودرو جک جی ۴ توسط چینی ها طراحی شده است. این نکته می تواند نشانه ای از خیز کرمان موتور برای ورود به سگمنت های پرتیراژ بازار کشور با تکیه بر پلت فرم اختصاصی اش (که بر پایه جی ۴ است) و زیرساخت داخلی تامین اش باشد؛ سگمنت هایی که به طور سنتی در اختیار دو خودروساز خصوصی، یعنی ایران خودرو و سایپا بوده اند و حالا مدعی جدیدی به سراغ آن ها آمده است.

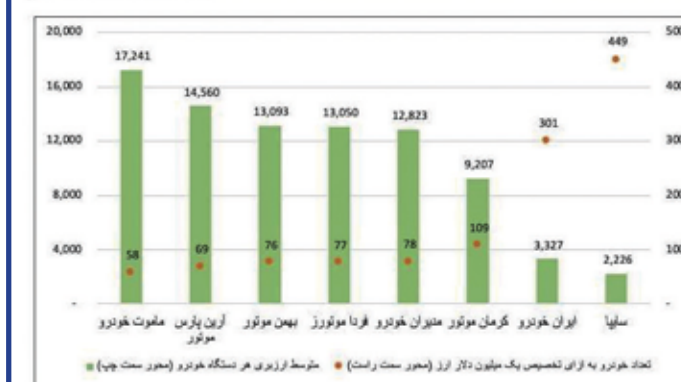
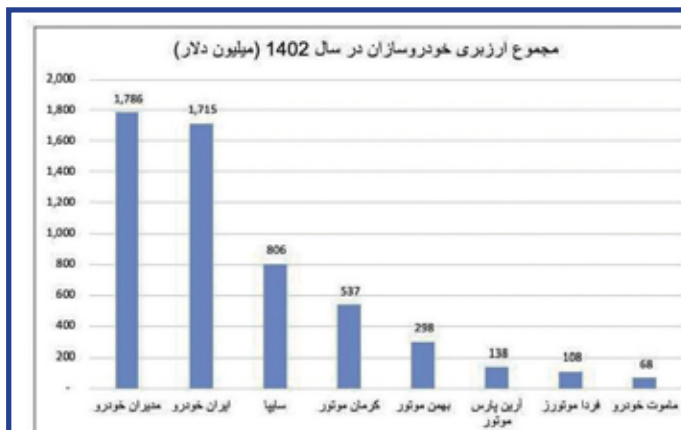
نگاهی به ترکیب هیات مدیره شرکت های کوروش موتور آریا و دنیای قطعات پارتیان صنعت هم نشان می دهد این شرکت ها با مدیران خودرو در ارتباط و وارد کننده بخشی از قطعات مورد نیاز خودروسازان ایرانی در ایران هستند. اگر با استفاده از داده های منتشره توسط گمرک، میزان ارزش واردات این دو شرکت به ارزش واردات صنایع خودروسازی مدیران افزوده شود، ارزش واردات خودروهای چری توسط مدیران خودرو به رقم ۱.۷۹ میلیارد دلار می رسد که معادل معادل ۳۰ درصد از کل ارزش گمرکی واردات مربوط به شرکت های فعال در صنعت خودرو، و موتورسیکلت و قطعه و همچنین معادل بیش از ۲۵ درصد از کل ارزش گمرکی واردات ایران در سال ۱۴۰۲ است. اعداد محاسبه شده بر اساس داده های وزارت صمت نیز نتایج مشابهی دارند. این در حالی است که مدیران خودرو با فروش کمتر از ۱۴۰ هزار دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۲، رقمی حدود ۱۰ درصد از مجموع خودروهای تولید شده در ایران را به خود اختصاص داده است.

در صورتی که فیدلیتهای تولیدی توسط بهمن را به تولیدات چری در ایران اضافه کنیم، سهم ارزیابی خودروهای چری از مجموع ارزیابی خودروهای تولیدی در ایران به ۳۴ درصد نزدیک می شود؛ در حالی که کمتر از ۱۱.۵ درصد مجموع خودروهای تولیدی ایران را محصولات چری تشکیل می دهند. این موضوع از کم بودن میزان داخلی سازی محصولات چری و رویکرد خاص این شرکت چینی به مونتاژ در ایران و به طور کلی بازار ایران خبر می دهد.

حداقل ارزیابی در میان مدل های بررسی شده مربوط به خودرو پراید ۱۵۱ با حدود یک هزار و ۱۰۰ دلار است. توجه به این عدد در کنار این که بازار ۱۵ میلیارد دلاری خودروسازان داخلی نیازمند ۶ میلیارد دلار واردات (معادل ۴۰ درصد از فروش) است، این نکته را بار دیگر گوشزد می کند که صنعت خودرو یک صنعت جهانی است و قدیمی ترین پلت فرم های کشور که سابقه تولید چندین دهه ای دارند، همچنان به تکنولوژی خارج از مرزهای کشور وابسته هستند و کاهش سطح روابط اقتصادی بین المللی به ضرر صنعت و بازار خودرو کشور مان خواهد بود.



در سال ۱۴۰۲، حدود ۵.۴۵ میلیارد دلار ارزش برای تولید ۱.۲۰ میلیون دستگاه خودرو سواری استفاده شده است؛ ارقامی که نشان می دهند هر خودروی تولیدی در ایران در این سال، به طور متوسط به حدود ۴ هزار و ۹۰۰ دلار ارزش نیاز داشته است. از این بین، ۲.۵۲ میلیارد دلار به محصولات خودروسازان خصوصی و ۲.۹۳ میلیارد دلار به محصولات خودروسازان خصوصی اختصاص یافته است. از ۲.۵۲ میلیارد دلار اختصاص یافته به خصوصی ها، ۱.۷۱ میلیارد دلار صرف محصولات ایران خودرو و ۸۱۰ میلیون دلار نیز صرف محصولات سایپا شده است



حداقل ارزیابی در میان مدل های بررسی شده مربوط به خودرو پراید ۱۵۱ با حدود یک هزار و ۱۰۰ دلار است. توجه به این عدد در کنار این که بازار ۱۵ میلیارد دلاری خودروسازان داخلی نیازمند ۶ میلیارد دلار واردات (معادل ۴۰ درصد از فروش) است، این نکته را بار دیگر گوشزد می کند که صنعت خودرو یک صنعت جهانی است و قدیمی ترین پلت فرم های کشور که سابقه تولید چندین دهه ای دارند، همچنان به تکنولوژی خارج از مرزهای کشور وابسته هستند و کاهش سطح روابط اقتصادی بین المللی به ضرر صنعت و بازار خودرو ایران خواهد بود

به ماموت خودرو اختصاص یافته است که اگر متوسط ارزش تخصیص یافته به هر دستگاه محاسبه شود، برای خودروهای مدیران خودرو این رقم معادل ۱۲ هزار و ۸۲۳ دلار، کرمان موتور ۹ هزار و ۲۰۷ دلار، بهمن ۱۳ هزار و ۹۳ دلار، آرین پارس موتور ۱۴ هزار و ۵۶۰ دلار، فراد موتورز ۱۳ هزار و ۵۰ دلار و ماموت خودرو ۱۷ هزار و ۲۴۱ دلار به دست می آید؛ ارقامی که می توان آن ها را به این صورت نیز تفسیر کرد که هر یک میلیون دلار ارزش تخصیص یافته به کرمان موتور، معادل افزوده شدن ۱۰۹ دستگاه خودرو نو به

۴۴۹ دستگاه خودرو نو به ناوگان خودرو کشور بیفزاید. این رقم در مورد ایران خودرو معادل ۳۰۱ دستگاه بوده است.

بررسی کارنامه خصوصی ها

این محاسبات برای خصوصی ها نشان می دهد از ۲.۹۳ میلیارد دلار اختصاص داده شده، ۱.۷۹ میلیارد دلار به مدیران خودرو، ۵۴۰ میلیون دلار به کرمان موتور، ۳۰۰ میلیون دلار به بهمن، ۱۴۰ میلیون دلار به آرین پارس موتور، ۱۱۰ میلیون دلار به فراد موتورز و ۷۰ میلیون دلار

۲.۵۲ میلیارد دلار به محصولات خودروسازان خصوصی و ۲.۹۳ میلیارد دلار به محصولات خودروسازان خصوصی اختصاص یافته است. از ۲.۵۲ میلیارد دلار اختصاص یافته به خصوصی ها، ۱.۷۱ میلیارد دلار صرف محصولات ایران خودرو و ۸۱۰ میلیون دلار نیز صرف محصولات سایپا شده است. بر همین اساس، به طور متوسط، هر دستگاه خودرو ایران خودرو ۳ هزار و ۳۲۷ دلار و هر دستگاه خودرو سایپا ۲ هزار و ۲۳۶ دلار ارزیابی داشته است. به عبارت دیگر، هر یک میلیون دلار تخصیصی ارزش به سایپا، توانسته

بهار هر سال فصل انتشار آمار و ارقام مرتبط با عملکرد اقتصادی و صنعتی کشور است و امسال نیز از این قاعده مستثنی نبود؛ اما انتشار فهرست ۱۰۰ واردکننده نخست کشور از طرف گمرک در اوایل اردیبهشت ۱۴۰۳، بازار تحلیل این آمار را داغ کرده و در این میان، توجهات زیادی به ارزیابی خودروسازان، مخصوصاً خصوصی ها جلب شده است. از دلایل این موضوع می توان به حاشیه های تامین ارز تولید خودرو در پایان سال ۱۴۰۲ و همچنین بازگشایی دوباره مرزهای کشور به روی خودروهای وارداتی اشاره کرد.

فروش خودروهای سواری و وانت؛ ۳.۷ درصد از تولید ناخالص داخلی

صادرات و واردات ایران در سال ۱۴۰۲، به ترتیب معادل ۸۶.۹ و ۶۶.۲ میلیارد دلار بوده است. از میان ۶۶.۲ میلیارد دلار واردات ایران در سال ۱۴۰۲، حدود ۶ میلیارد دلار مربوط به اجزا و قطعات خودرو، ۷۸۲ میلیون دلار مربوط به اجزا و قطعات موتورسیکلت، ۸۵۰ میلیون دلار مربوط به واردات کشنده (کامیون) و ۲۲۴ میلیون دلار نیز مربوط به واردات ۱۱ هزار و ۲۳۶ دستگاه خودرو سواری بوده است. خودروسازان ایرانی در سال ۱۴۰۲ موفق به تولید یک میلیون و ۱۳۲ هزار دستگاه خودرو سواری، ۱۶۶ هزار دستگاه وانت و در مجموع، یک میلیون و ۳۳۹ هزار دستگاه وسیله نقلیه شدند. از این میزان، سهم خودروسازان خصوصی از تولید سواری ۲۵۱ هزار دستگاه، وانت ۳۲ هزار دستگاه و مجموع وسایل نقلیه ۳۰۷ هزار دستگاه بوده است. در صورتی که قیمت کارخانه خودروهای سواری و وانت مبنای محاسبه قرار گیرد، میزان فروش این خودروها در سال گذشته به ۷۶۰ هزار میلیارد تومان می رسد که با در نظر گرفتن ۵۱ هزار و ۵۰۰ تومان به عنوان متوسط قیمت دلار آزاد در این سال، این رقم معادل ۱۴.۷۵ میلیارد دلار خواهد شد. در صورتی که اگر به این مقدار، ارزش خودروهای وارداتی را نیز اضافه کنیم، فروش خودروهای سواری و وانت در سال ۱۴۰۲ در ایران به بیش از ۱۵ میلیارد دلار خواهد رسید که با در نظر گرفتن تولید ناخالص داخلی ۴۰۳.۵ میلیارد دلاری بر اساس گزارش صندوق بین المللی پول، این رقم حدوداً معادل ۳.۷ درصد از تولید ناخالص داخلی ایران می شود. بر همین اساس، متوسط قیمت خودرو در سال ۱۴۰۲ در ایران، رقمی در حدود ۶۰۰ میلیون تومان، معادل تقریباً ۱۱ هزار و ۵۰۰ دلار تخمین زده می شود. همچنین در سال ۱۴۰۲، حدود ۵.۴۵ میلیارد دلار ارزش برای تولید ۱.۲۰ میلیون دستگاه خودرو سواری استفاده شده است؛ ارقامی که نشان می دهند هر خودرو تولیدی در ایران در این سال، به طور متوسط به حدود ۴ هزار و ۹۰۰ دلار ارزش نیاز داشته است.

ارزیابی ۴ هزار و ۹۰۰ دلاری هر خودرو تولیدی

با بررسی فهرست ۱۰۰ واردکننده نخست کشور در سال ۱۴۰۲، نام ۲۱ شرکت فعال در زمینه صنعت خودرو، موتورسیکلت و قطعه به چشم می خورد. این ۲۱ شرکت شامل ۸ شرکت سازنده خودرو سواری (صنایع خودروسازی مدیران، کرمان موتور، بهمن موتور، سایپا، مجتمع صنعتی آرین پارس موتور، ایران خودرو و خراسان، ایران خودرو و صنایع اتومبیل سازی فراد)، ۵ سازنده خودرو تجاری (ایران خودرو دیزل، بهمن دیزل، گروه خودرو سازی مایان، آریا اورست ماشین و مجتمع صنعتی پیلسان)، ۲ سازنده موتورسیکلت (کویر موتور اوراسیا و نیرو موتور سامان) و ۶ شرکت فعال در زمینه تامین قطعات (کوروش موتور آریا، صنایع تولیدی کرو، ایران خودرو سایپا، دنیای قطعات پارتیان صنعت بهمن، گیربکس و اکسل سایپا و گروه صنعتی بارز) است. ارزش واردات این ۲۱ شرکت در سال ۱۴۰۲ معادل ۵.۸۵ میلیارد دلار (۸.۸ درصد از کل ارزش واردات) بوده که از این میزان، ارزش واردات سازندگان خودرو سبک ۳.۳۲ میلیارد دلار، سازندگان خودرو سنگین ۸۸۰ میلیون دلار، سازندگان موتورسیکلت ۱۸۰ میلیون دلار و شرکت های فعال در زمینه تامین قطعات ۱.۴۶ میلیارد دلار بوده است. از طرفی با بررسی اطلاعات منتشر شده از ارزیابی محصولات خودروسازان کشور در کنار آمار تولید سال ۱۴۰۲ و اطلاعات منتشره توسط گمرک، می توان به تخمینی از کل ارزیابی این محصولات دست یافت. بر این اساس، در سال ۱۴۰۲، حدود ۵.۴۵ میلیارد دلار ارزش برای تولید ۱.۲۰ میلیون دستگاه خودرو سواری استفاده شده است؛ ارقامی که نشان می دهند هر خودرو تولیدی در ایران در این سال، به طور متوسط به حدود ۴ هزار و ۹۰۰ دلار ارزش نیاز داشته است. از این بین،



نسل جدید تایر یوکوهاما در نوربرگرینگ



یوکوهاما رابیر (Yokohama Rubber) اعلام کرد بده دنبال پیروزی در مسابقات ۲۴ ساعته نوربرگرینگ و سری لنگستر کن نوربرگرینگ (NLS) با تایرهای Advan است. گریستین هیتون، ۲۴ آوریل در تایر پیو نوشت یوکوهاما قرار داد همکاری با تیم مسابقات اتومبیلرانی هارپیت (HRT) با مرسدس-AMG را امضا کرده است. یوکوهاما رابیر اعلام کرد با تامین تایرهای مسابقه‌ای Advan خود برای مرسدس AMG GT3 - که به واسطه (Haupt Racing Team) HRT در آن مسابقات شرکت می کند، به دنبال پیروزی در مسابقات ۲۴ ساعته نوربرگرینگ و

سری لنگستر کن نوربرگرینگ (NLS) است. در طول سال ها، یوکوهاما از تیم های زیادی که در مسابقه ۲۴ ساعته نوربرگرینگ شرکت کرده اند، حمایت کرده است، خودروهای مجهز به تایرهای یوکوهاما سه بار موفق به کسب عنوان قهرمانی کلی شده اند. در NLS سال گذشته، خودروهای مجهز به تایرهای یوکوهاما در پنج مسابقه از ۹ مسابقه و همچنین جایزه NLS Speed Trophy و NIMEX Team Trophy در بالاترین کلاس NLS SP9 Pro برنده شدند.

دیوید پولینگ، مدیر توسعه محصول و بازاریابی جی تی تایر (آمریکا):

OE ها در حال عبور از الزامات تایر خودروهای برقی هستند

وی این فانگ، مدیر عامل جی تی تایر (ایالات متحده): توسعه خطوط تولید تایرهای EV بستگی به سرعت خروج خودروهای الکتریکی دارد



پس از یک دهه مشکلات تعرفه‌ای و بازسازی ساختار، جی تی تایر ایالات متحده آمریکا می گوید با کمک و همراهی شرکای فروش خود تا پایان سال ۲۰۲۴ و پس از آن رشد خواهد کرد. تعرفه‌ها، بیماری کووید-۱۹ و مشکلات زنجیره تامین زیادی بر این تولیدکننده تایر مستقر در سنگاپور گذاشت. با این حال، افتتاح مرکز تولید و تحقیق و توسعه آمریکای شمالی در سال ۲۰۱۷ ثابت کرد یک داشتن یک زنجیره تامین قوی، راهکاری استراتژیک است. در همین زمینه، هفته گذشته وی بین فانگ، مدیر عامل جی تی تایر (ایالات متحده آمریکا) و دیوید پولینگ، مدیر توسعه محصول و بازاریابی در گفت و گو با مدالین وینر، از چشم انداز و برنامه‌های جی تی در آمریکای شمالی صحبت کردند. مدی وینر، سردبیر ارشد مجله تایر ریویو است. او در سال ۲۰۱۷ به عنوان سردبیر ارشد به تایر ریویو پیوست. وینر فارغ التحصیل لیسانس روزنامه نگاری از دانشگاه ایالتی کنت است.

وی این فانگ، مدیر عامل جی تی تایر (ایالات متحده آمریکا): پیش از هر چیز باید بگویم ما همچنان در حال حرکت هستیم. با توجه به شرایط ساختار جدید خودمان را دوباره اختراع کرده‌ایم و به همین دلیل کاملاً یکبار چه هستیم. اما نکته مهم این است اگر بخواهیم همچنان خودمان را مرتبط با بازار بدانیم باید بتوانیم با تمام شرکای خود کار کنیم.

شما اشاره کردید جی تی به دلیل اعلام تعرفه‌های جدید، شرایط و میزان تولید خود را دوباره بر نامرزی کرد. نتایج این سازماندهی مجدد چگونه بوده است؟

فانگ: به طور خلاصه باید بگویم هر کاری که لازم بود، انجام شد. در حال حاضر، مرکز تولید ما در ریچبورگ، کارولینای جنوبی فعال شده و به تدریج در حال رشد است. بازار ایالات متحده، حتی امروز هم کاملاً متعادل است به این معنا که تولید و واردات داخلی تقریباً ۵۰/۵۰ یا بیشتر است. نسبت ما هم همین است. من معتقدم برای مدتی به همین شکل باقی خواهد ماند، زیرا حتی اگر همه تولیدکنندگان تصمیم بگیرند کاری در مورد آن انجام دهند، این کار باز هم زمان می برد.

می توانید توضیحی درباره روزرسانی تاسیسات ریچبورگ بدهید؟ با وجود چالش های پیش روی عرضه، ظرفیت تولید این مجموعه با سایر تولیدات جی تی در سراسر جهان چگونه است؟

فانگ: همه گیری، میزان تولید را در سراسر جهان را تحت تاثیر قرار داد که همچنان تاثیرات آن ادامه داد. البته با خروج از آن دوران، با برنامهریزی و تثبیت میزان تولید توانستیم حجم مناسبی از عرضه را در بازار محلی در دست بگیریم. اما همان طور که می دانید ساخت تاسیسات زمان بر است. از سوی دیگر چالش های کلی هم وجود دارد از جمله وضعیت نیروی کار در کل کشور ولی خب سفر ما باید ادامه یابد. به راه اندازی کارخانه و فرآیندها باور داریم و با اتخاذ استراتژی های درست مطمئن هستیم که می توانیم به هدف تعیین شده ظرفیت ابرسیم. از روزی که آغاز به کار کردیم، کارخانه به گونه ای طراحی شد که بتواند به تولید ۳۰ هزار حلقه تایر استاندارد در روز برسد. البته این رقم بستگی به ترکیب محصول دارد، ولی طبق برنامه ریزی ها کارخانه قرار است این کار را انجام دهد. این فقط بخشی از تغییرات مداوم در ترکیب برای مرتبط ماندن با بازار است. ممکن است با نصب تجهیزات جدید تغییرات جزئی ایجاد شود. البته یکبار در سال، کارخانه را مطابق با نیازهای تولید بررسی و تنظیم مجدد می کنیم. نکته مهمی که نباید از آن غافل شد، این است که تحت تاثیر کمبود نیروی کار قرار گرفته ایم، البته تیم اصلی ادر کارخانه ا مسقر هستند ولی برای بهبود شرایط و رشد تولید باید به نیروی کار خود اضافه کنیم. به رغم همه این چالش ها در حال پیشرفت هستیم و جهش چشمگیری هم در توسعه محصولات داریم.

صحبت از محصولات شد. در سال ۲۰۱۹، جی تی Maxtour LX و سپس Adventuro HT را عرضه کرد. استقبال بازار از آنها چگونه بود؟ در سال ۲۰۲۴ چه چیز دیگری در راه است؟

پولینگ: به محصولات با استقبال بسیار خوبی در بازار مواجه شدند، هم Maxtour LX و هم Adventuro HT و البته Adventuro ATX همه ما با این لاستیک ها رانندگی می کنیم. اما صادقانه باید بگویم نمی توانیم این تایرها را به اندازه کافی تولید کنیم. نکته ای که نباید آن را فراموش کرد این که در دوران همه گیری، خط تولید کارخانه را تکمیل کردیم و به توسعه خود ادامه داده ایم، با برنامه ریزی دقیق و اتخاذ تصمیمات درست می توان گفت محصولات جدید را آغاز کرد. این موضوع چالش بعدی ما خواهد بود. ما برای تغییرات کاملاً آماده هستیم.

آیا بخش های هم هستند که به طور خاص به آنها توجه داشته باشید؟

پولینگ: بله، در بسیاری از بخش های در حال ظهور و جدید، محصولات خود را توسعه داده ایم. دسته بندی محصولات برای آب و هوا در طول پنج سال گذشته واقعا رشد داشته به خصوص در گروه A/T و M/T، بازار R/T ما در حال آماده شدن برای عرضه محصولاتمان در هر دوی این بازارها «all-weather» و «rugged-terrain» اتمام آب و هوا و زمین ناهموار است. ما همیشه محصولات خود را در تمام کمپانی های جهان از درجه یک تا ۳، آز مایش می کنیم تا بدانیم محصولات ما از نظر عملکرد در برابر آن ها چقدر ایستادگی می کنند. با ارائه محصول درجه یک اما با قیمتی که سطح (بسیار گران) نیست، ارزش زیادی به مصرف کنندگان می دهیم. ولی باید خبر مهمی را همین الان اعلام کنم؛ ما دارای تجهیزات OE با VW هستیم، بنابراین فکر می کنم در آینده خبرهای بیشتری از خط GT Radial با OE و خطوط جایگزین بیشتر خواهید شنید.

بسیاری از تولیدکنندگان لاستیک متوجه شده اند که چگونه کار با OE (طیف سنجی) به آنها کمک کرده است تا یاد بگیرند چگونه تایرهایی را برای آینده طراحی کنند، مانند خودروهای برقی. جی تی چگونه تولید تایرهای خودروهای برقی را مدیریت می کند؟

پولینگ: در حال کار و تعامل با تولیدکنندگان OE در زمینه لاستیک های معمولی سواری و کامیون های سبک و همچنین لاستیک های وسایل نقلیه الکتریکی هستیم. در سطح جهانی، نقشه راه تحقیق و توسعه انحصاری خودمان را در زمینه شیوه برخورد با این مسائل داریم. با این نوع تایرها هم وزن باتری و هم گشتاور افزایش یافته است. این موضوع شایستگی سبک طراحی جدید در لاستیک را دارد.

بسیاری از فناوری های جدید هم در دسترس هستند که باید آن ها را عرضه کنیم. مواد جدیدی را هم تهیه کردیم و به طور مداوم روی آنها کار می کنیم و ناگفته پیداست طرح های جدیدی هم در راه است. فکر می کنم حتی OE ها هم در حال عبور از الزامات تایر ابرای خودروهای برقی هستند. در همین زمینه درباره ویژگی های خطوط اختصاصی تولید تایر برای خودروهای برقی گفت و گوهایی انجام شده و به این نتیجه رسیدیم که باید توسعه بیشتری را با کمک OE ها انجام دهیم.

مرکز تحقیق و توسعه ما در چین، تجربه و مواجهه بیشتری با لاستیک های EV داشته است. البته باید بگویم ما فناوری خود را در سطح جهانی به اشتراک می گذاریم. به رغم آنکه کارهای طراحی را خودمان انجام می دهیم اما از شبکه جهانی تحقیق و توسعه نیز بهره می بریم که این موضوع تا حد زیادی به ما کمک می کند. بنابراین با توجه به آنچه گفته شد ممکن است رانندازی خطوط خاصی را برای این بخش در نظر بگیریم.

هر چند در حال حاضر این خطوط گسترش چندانی ندارد اما توسعه آنها بستگی به سرعت خروج خودروهای الکتریکی دارد. اما افزایش تولید خودروهای برقی با توجه به شرایط کنونی دیوانه کننده است. در اروپا تایرهایی را عرضه می کنیم که تحمل وزن بالا را دارند. البته در آینده

تایرهای LT بیشتری را خواهید دید که برای تحمل وزن کامیون های الکتریکی طراحی شده اند اما این افزایش اندازه فقط شرایط را دشوارتر و بدتر می کند.

در حال حاضر میزان عرضه و تقاضا برای جی تی به چه صورت است؟

فانگ: بازار همان بازار است. ایالات متحده فصل های فروش بسیار مشخصی دارد. چالش همیشگی، برقراری تعادل بین عرضه و تقاضاست به خصوص در جایی که تولید محلی قادر به پاسخگویی به کل نیازهای بازار نیست. حدود یک سال پیش بحث تامین مطرح بود اما در حال حاضر فکر می کنیم سناریوی زنجیره تامین به تدریج بهبود یافته است. چالش اصلی همچنان حمل و نقل محلی و مواردی از این دست خواهد بود.

از سوی دیگر ما در یک بازار بزرگ آمریکای شمالی شرکت می کنیم که از بازیگران اشباع شده و محیط بسیار پراکنده داریم. پس چالش اینجاست، اما اگر دوباره کارخانه و خطوط را تنظیم کنیم، فرصت های جدیدی را هم خواهیم داشت. اگر بپرسید سناریوی بازار چه خواهد بود، هر کسی می تواند پاسخ را حدس بزند.

تحولات جهانی و تورم فراتر از انتظار وجود دارد که همین موضوع بر بازار و اقتصاد محلی تاثیر گذاشته است. تنها چیزی که می توانیم بگویم این است که آماده رویارویی با تغییرات هستیم. فکر می کنیم این آینده همان چیزی است که جهان قرار است باشد.

برنامه های جی تی برای سال ۲۰۲۴ چیست؟

فانگ: جی تی و برند GT Radial در بازار وضعیت بهتری نسبت به دیگر تولیدکنندگان دارند. ما در موقعیت بهتری برای حمایت از فروشندگان و رشد تجارت خود هستیم.

پولینگ: آقای فانگ به شیوه حضور ما به بازار اشاره کرد، بنابراین فکر می کنم به دلیل اینکه بخش تحقیق و توسعه ما در کارخانه قرار دارد، موقعیت منحصر به فردی برای خدمت به بازار و انعطاف پذیری نسبت به شرایط داریم. کارهای طراحی، مهندسی سخت افزار و نرم افزار را همان جا انجام می دهیم. سپس، تولید و بازاریابی محصول را بررسی می کنیم تا سرانجام به بازار برسیم. بررسی نیازهای بازار، سازهای مورد تقاضا و مواردی از این قبیل در دستور کار قرار می گیرد و سپس کار از طریق یک تیم تخصصی پیگیری می شود.

این همان مفهوم «یکبار چه» است که بر آن تاکید دارید...

بله، دقیقاً. چنین سیستمی بسیار یکبار چه است و موقعیت بسیار خاصی را به ما برای فعالیت در بازار می دهد. چنین چیزی طی ۲۵ سال حضور من در صنعت منحصر به فرد است. نکته دیگر انعطاف پذیری است که در صورت نیاز به تغییر محصول از آن حتی لذت می بریم. در پایان باید بگویم برنامه ریزی برای توسعه یک مزیت بزرگ است. این موضوع هم به بهبود کارایی ما کمک می کند و هم هزینه های را کاهش می دهد.





لی ادامه داد: «شیائومی تاریخ تحویل نسخه استاندارد خود را تا ۱۲ روز جلو آورده است». او در پاسخ به سوال کاربران آنلاین در مورد برنامه‌های توسعه آتی افزود: «شیائومی هیچ برنامه‌ای برای ساخت خودروهای آفرود ندارد و در درجه نخست روی SUV تمرکز خواهد کرد.» وی در آخر گفت: «در نرم‌افزار، همچنان بحث به‌روزرسانی مطرح است و اگر در این بخش مشکلی بروز کند، باید در کمترین زمان ممکن برطرف شود.»

بنیانگذار شیائومی گفت: «فروش خودروهای این شرکت ۳ تا ۵ برابر بیشتر از حد انتظار بوده است؛ زیرا این شرکت تحویل نسخه‌های استاندارد به اصطلاح SUV به خریداران را زودتر از موعد مقرر آغاز کرده است.» شیائومی اواخر ماه گذشته خودرو خود را که نشانه‌های استایلی از پورشه می‌گیرد، وارد بازار شلوغ خودروهای برقی چین با برچسب قیمتی قابل توجه زیر ۲۰ هزار دلار برای مدل پایه کرد که ۴ هزار دلار از آن تر از مدل پایه تسلا مدل ۳ چین است.



فروش موفق خودروهای شیائومی

کره جنوبی موفق به تولید باتری های سدیمی شد!

انقلاب در صنعت باتری

نسبت به همتای لیتیوم-یونی اش ظرفیت شارژ و بازدهی بیشتری داشته باشد. تاکنون باتری های سدیم-یونی با محدودیت‌هایی مانند مدت شارژ طولانی و کمبود ظرفیت ذخیره مواجه بوده‌اند که مانع از آن می‌شد در مقیاس قابل توجهی پذیرفته و استفاده شوند. پژوهشگران موسسه علم و فناوری پیشرفته کره (KAIST) توانسته‌اند با طراحی ساخت یک باتری سدیم-یونی بتوان بر انرژی با قابلیت شارژ سریع بر این مشکلات غلبه کنند. آن‌ها این کار را با تلفیق موادی که معمولاً در باتری‌های مناسب آبر خازن‌ها به کار می‌روند، انجام دادند که در همه چیز یافت می‌شوند؛ از سیستم‌های ترمزگیری باز یافتی در خودروهای برقی گرفته تا تنظیم درجه پره‌های پروانه توربین بادی.

این باتری جدید از لحاظ تراکم انرژی از باتری‌های لیتیوم-یونی موجود در بازار پیشی می‌گیرد و از آن می‌توان هم در خودروهای تمام برقی و هم لوازم الکترونیکی مصرفی استفاده کرد.

این دستگاه ذخیره انرژی هیبرید سدیم-یونی قادر است به سرعت شارژ شود و به تراکم انرژی ۲۴۷ وات-ساعت-کیلوگرم و تراکم توان ۳۴ هزار و ۷۴۸ وات-کیلوگرم برسد. این فناوری جدید با بهبود قابل ملاحظه ظرفیت شارژ باتری خودروهای برقی و افزایش بیش از دوبرابر مسافتی که خودروهای برقی در حال حاضر (با هر بار شارژ) طی می‌کنند، احتمالی می‌تواند اضطراب محدوده را برای رانندگان رفع کند.



گروهی از پژوهشگران در کره جنوبی به پیشرفت بزرگی در توسعه باتری‌های سدیمی دست یافته‌اند. این پیشرفت جدید به‌طور خاص مزایای اقتصادی و ایمنی را در مقایسه با باتری‌های لیتیوم-یون موجود در تلفن‌های هوشمند و خودروهای برقی، به‌شکل چشمگیری تضمین می‌کند. هزینه‌های کمتر و اقتصادی شدن و همچنین بهبود ایمنی و شارژ سریع از مزایای این مدل باتری عنوان شده است. به گفته محققان این باتری ظرف تنها چند ثانیه شارژ می‌شود. باتری‌های سدیمی معمولاً از مواد ارزان‌تری تشکیل شده و فرآیند تولید آن‌ها نیز ممکن است ارزان‌تر باشد که می‌تواند به کاهش هزینه تولید و در نتیجه هزینه نهایی خودروهای برقی کمک کند. باتری‌های سدیمی اغلب ایمن‌تر از باتری‌های لیتیوم-یون هستند و کمتر تمایل به انفجار و اشتعال دارند. این ویژگی می‌تواند اعتماد مصرف‌کنندگان را به خودروهای برقی افزایش دهد. سدیم (Na) علاوه بر این ۵۰۰ برابر فراوان‌تر از لیتیوم است و در عین حال این پتانسیل را دارد که



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

تصاویر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	صبا باتری (ایران)
	۳۵,۰۰۰	۳۳,۰۰۰	گارانتی محصولات صبا باتری با توجه به زمان انبارداری ۱۶ ماهه می باشد	VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART-SABA, KHAZAR, KABOOK, NONO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW VERESK, RAYEN, NIRO, RONIZ, SUPER START, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA	سیلد	۵۰ آمپر سیلد L2 با برند KOTRA	باتری خانواده پراید	
	۳۵,۰۰۰	۳۳,۰۰۰			سیلد	۵۵ آمپر سیلد واریان	باتری خانواده تیبیا	
	۳۵,۰۰۰	۳۳,۰۰۰			سیلد	۶۶ آمپر سیلد واریان	باتری ساینا	
	۳۵,۰۰۰	۳۳,۰۰۰			سیلد	۷۰ آمپر سیلد بلند واریان	باتری کوئیک	
	۳۵,۰۰۰	۳۳,۰۰۰			سیلد	۷۴ آمپر سیلد (V) با برند واریان	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	
	۳۵,۰۰۰	۳۳,۰۰۰			سیلد	۹۰ آمپر سیلدهای تک	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	
	۳۵,۰۰۰	۳۳,۰۰۰			سیلد	۶۰-۶۶-۷۴	باتری تندرو وساندرو	
	۳۵,۰۰۰	۳۳,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده دنا	

تصاویر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	آذر باتری (ایران)
	۳۸,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری ۱۲ ماهه می باشد	آذر باتری با برندهای ویگور، آذر، سولیفان، بزئوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می شود.	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید	
	۳۸,۰۰۰	۳۵,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده تیبیا	
	۳۸,۰۰۰	۳۵,۰۰۰			سیلد	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فابیک کارخانه)	باتری ساینا	
	۳۸,۰۰۰	۳۵,۰۰۰			سیلد	۶۶-۷۴	باتری کوئیک	
	۳۸,۰۰۰	۳۵,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	
	۳۸,۰۰۰	۳۵,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	
	۳۸,۰۰۰	۳۵,۰۰۰			سیلد	۶۰-۶۶-۷۴	باتری تندرو وساندرو	
	۳۸,۰۰۰	۳۵,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده دنا	

تصاویر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	نیروگستران خراسان (ایران)
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰	گارانتی کلیه محصولات نیروگستران خراسان ۱۵ ماهه می باشد	نیروگستران خراسان با برندهای VOLTA, CENE, SHARK, VOLGA, CENE, SHARK, TURBO و SILVER به بازار عرضه می شود.	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید	
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده تیبیا	
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰			سیلد	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فابیک کارخانه)	باتری ساینا	
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰			سیلد	۶۶-۷۴	باتری کوئیک	
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰			سیلد	۶۰-۶۶-۷۴	باتری تندرو وساندرو	
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده دنا	

تصاویر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	سپاهان باتری (ایران)
	۴۵,۰۰۰	۴۳,۰۰۰	گارانتی محصولات سپاهان باتری بعضی از محصولات این شرکت هستند اورینتال EFB با گارانتی ۳۰ ماهه، سوزوکی ۱۵ ماهه و اورینتال به‌صورت ۲۷ ماهه و باقی محصولات ۱۵ ماهه می باشد	سپاهان باتری با برندهای بار کاس، پاور ایکس، سوزوکی، سوپو، بر جیس، اورینتال، اوراتوس، نیپولکس و یاشا، ویا پوشش آمپر از ۱۵۰ تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می شود.	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید	
	۴۵,۰۰۰	۴۳,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده تیبیا	
	۴۵,۰۰۰	۴۳,۰۰۰			سیلد	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فابیک کارخانه)	باتری ساینا	
	۴۵,۰۰۰	۴۳,۰۰۰			سیلد	۶۶-۷۴	باتری کوئیک	
	۴۵,۰۰۰	۴۳,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	
	۴۵,۰۰۰	۴۳,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	
	۴۵,۰۰۰	۴۳,۰۰۰			سیلد	۶۰-۶۶-۷۴	باتری تندرو وساندرو	
	۴۵,۰۰۰	۴۳,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده دنا	

تصاویر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	پاسارگاد باتری (ایران)
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰	گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می باشد	پاسارگاد باتری با برندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرغ، عقاب، دتیز، هندل، لیدر، تایگون، باتریکس، کینگ پاور به بازار عرضه می شود.	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید	
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده تیبیا	
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰			سیلد	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فابیک کارخانه)	باتری ساینا	
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰			سیلد	۶۶-۷۴	باتری کوئیک	
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰			سیلد	۶۰-۶۶-۷۴	باتری تندرو وساندرو	
	۴۲,۵۰۰	۳۹,۰۰۰			سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده دنا	



تاکید پلیس بر نصب دوربین در اتوبوس‌های پایتخت



بنابراین برقراری امنیت و نظارت بر این وسایل بسیار اهمیت دارند. وی افزود: در چنین وسیله نقلیه‌ای، که هر لحظه ممکن است حادثه‌ای رخ دهد، بهتر است تجهیزات به‌روز به کار گرفته شود تا در صورت نیاز مورد استفاده قرار گیرد. از این رو نصب دوربین‌های مدار بسته در اتوبوس‌های بی‌آرتی، بسیار ضرورت دارد. فرمانده انتظامی تهران بزرگ گفت: وجود سیستم مدار بسته، هم بازدارنده خواهد بود و هم می‌توان از آن در شناسایی و کشف جرم استفاده کرد. پلیس نیز نصب دوربین‌های مدار بسته در اتوبوس‌های درون‌شهری را پیگیری می‌کند و این اتفاق می‌افتد.

ایستا: چندی پیش ویدیویی در فضای مجازی منتشر شد که در آن یک متهم با زنجیر به یک مسافر اتوبوس حمله و او را زخمی کرد. ویدیویی که فیلمبرداری به‌موقع یکی از شهروندان از صحنه این حادثه منجر به شناسایی و دستگیری ضارب شد. علاوه بر آن هر از چندگاه نیز خبرهایی در خصوص جیب‌بری در اتوبوس‌های درون‌شهری یا سرقت از شهروندان در این فضا مخابره می‌شود. سردار عباسعلی محمدیان، رئیس پلیس پایتخت با اشاره به اهمیت برخورد با مجرمان و اشراف اطلاعاتی پلیس در این حوزه گفت: هر اتوبوس درون‌شهری و به‌خصوص اتوبوس‌های بی‌آرتی می‌تواند تا ۲۰۰ نفر مسافر را در خود جای دهد:

استفاده از موتورسیکلت‌های مجهز به دوربین برای ثبت تخلفات ساکن

سال گذشته ۱۲ میلیون تخلف ساکن در پایتخت اعمال قانون شد

ساکن، دسته‌های مختلف و متنوع از انواع توقف‌ها را شامل می‌شوند؛ از جمله توقف‌های کوتاه یا طولانی مدتی که رانندگان در سطح معابر عمومی و در سطح پیاده‌روها و یا قسمت‌های مختلفی از معابر شهری انجام می‌دهند.

جوانبخت در خصوص ضرورت برخورد با اینگونه تخلفات گفت: اهمیت برخورد با اینگونه تخلفات به‌خاطر این است که وقتی شما یک تخلف ساکن را انجام می‌دهید، معمولاً بخشی از ظرفیت آن معبر گرفته شده و آن محدوده دارای گره‌های ترافیکی سنگین می‌شود و ترافیک‌های پر حجمی را در آن قسمت می‌بینیم. وی افزود: در مورد توقف‌های دوبله شاهد هستیم چون بخشی از معبر اشغال شده، رانندگان مجبور می‌شوند برای تردد خود، تغییر مسیر ناگهانی داشته باشند و این اقدام باعث انحراف و زمینه‌ساز بسیاری از تصادفات خسارتی و ... خواهد شد که این موارد نیز مجدداً می‌توانند به تشدید ترافیک کمک کنند. وی همچنین گفت: نکته مهم‌تری که می‌توان به آن اشاره کرد، این است که از جهت زیبایی‌شناسی تخلفات ساکن می‌توانند چهره شهر ما را زشت و بدون نظم جلوه دهند و شما شاهد یک ترافیک روان و زیبا در شهر نیستید؛ به همین دلیل برای ما به عنوان پلیس این نوع تخلفات خیلی حائز اهمیت است و برخورد جدی در این زمینه انجام می‌دهیم.

معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ نیز با اشاره به تشدید برخورد با تخلفات ساکن خودروها گفت: ماده ۱۶۳ آیین‌نامه راهنمایی‌وراندگی به صراحت به موضوع تخلفات ساکن پرداخته و در آن تأکید شده است توقف در فاصله ۱۵ متری چراغ‌های راهنمایی‌وراندگی، شیرهای آتش‌نشانی، ورود و خروجی مراکز آتش‌نشانی، پلیس و بیمارستان‌ها و مراکز امداد و نجات، کلا ممنوع است. سرهنگ فیروز کشیر در پایان تأکید کرد: توقف دوبله و تخلفات ساکن باعث سد معبر و ایجاد ترافیک می‌شود و پلیس حتماً با آن برخورد خواهد کرد. ما اجازه نخواهیم داد ساعت‌ها وقت مردم و سوخت خودرویشان به خاطر تخلف یک نفر هدر برود.



برای مالک ارسال خواهد شد. معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ تأکید کرد: همچنین در جاهایی که عرض معابر کم است و توقف‌های دوبله داریم، برای نخستین بار موتورسیکلت را در همین خصوص به دوربین مجهز می‌کنیم. این موتورها در ۶ طرف دوربین دارند و تخلفات ساکن: اعم از پارک در پیاده‌رو، توقف دوبله و زیر تابلویی را اعمال قانون می‌کنند.

تخلفات ساکن، منشأ ایجاد گره‌های ترافیکی چندی پیش سرهنگ رابعه جوانبخت، رئیس اداره تصادفات پلیس پایتخت در خصوص تخلفات ساکن از دید پلیس و اهمیت برخورد با این نوع تخلفات گفت: تخلفات ساکن به تخلفاتی گفته می‌شود که در حالت حرکت نیستند. این نوع تخلفات مانند تخلفات دیگر (از جمله تخلفات حادثه‌ساز که معمولاً توسط خودروهای در حال حرکت و با سرعت و سبقت همراه است)، رخ نمی‌دهند. وی ادامه داد: تخلفات

۵۰۳ هزار مورد بوده است که روزی یک هزار و ۴۰۰ وسیله نقلیه‌ای که در پیاده‌روهای سطح شهر تهران پارک کرده بودند، توسط تیم‌های پلیس راهور تهران بزرگ اعمال قانون شدند. سرهنگ مومنی افزود: این اعمال قانون‌ها و برخوردها در خواست شهروندان است و مردم از پلیس مطالبه‌گری داشتند که چرا این وسایل نقلیه در پیاده‌روها پارک شده‌اند. وی اضافه کرد: همچنین همکارانم در مرکز کنترل ترافیک هوشمند پلیس راهور تهران بزرگ از طریق دوربین‌های سطح شهر هر کجا که تخلف ساکن یا پارک در پیاده‌رو را ببینند، خودرو را اعمال قانون و برای آن جریمه صادر می‌کنند. سرهنگ مومنی این را هم گفت که به منظور روان‌سازی ترافیک و ایجاد نظم بیشتر، خودروهای مجهز به دوربین پلیس، وسایل نقلیه‌ای را که مرتکب تخلف ساکن شوند، جریمه می‌کنند. وی افزود: تردد خودروهای مجهز به دوربین در مناطق یک، چهار و پنج پایتخت بیشتر است و هر کجا که تخلفات ساکن انجام شود، همان‌جا به صورت برخط اعمال قانون انجام و پیامک



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

روز گذشته، رئیس پلیس راهور تهران اعلام کرد تمامی تخلفات ساکن رانندگان از این پس به صورت هوشمند ثبت خواهند شد. سرهنگ سیدابوالفضل موسوی پور در این باره گفت: سامانه نظارتی دوربین‌های هوشمند از این پس تمام تخلفات ساکن را در محدوده‌های مشخص شده شهر تهران به صورت هوشمند ثبت خواهند کرد. به گفته او این سامانه به صورت برخط و در کسری از ثانیه، پیامک تخلف را برای راننده یا مالک خودرو ارسال خواهد کرد. رئیس پلیس راهور تهران بزرگ در ادامه گفت: تا پایان خردادماه دوربین‌های نظارتی ترافیکی به کمک هوش مصنوعی تمام فرآیند ثبت تخلفات و رسیدگی به آن را نیز در استان به صورت برخط اجرایی خواهند کرد. پارک در محل ممنوعه، پارک دوبله و توقف در پیاده‌رو جزو تخلفات ساکن محسوب می‌شوند. اما سال گذشته نیز پلیس، طرح اعمال قانون بر تخلفات ساکن رانندگان را در دستور کار داشت. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

امکان جریمه تخلفات ساکن به کمک دوربین‌های سطح شهر اواخر فروردین‌ماه، معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ با بیان اینکه مأموران راهور با هر گونه تخلفات ساکن در شهر به سرعت و با قاطعیت برخورد می‌کنند، گفت: سال گذشته در مجموع ۱۲ میلیون تخلف ساکن در پایتخت اعمال قانون شد. سرهنگ احسان مومنی در این خصوص افزود: سال گذشته به‌طور میانگین روزانه ۳۳ هزار وسیله نقلیه که مرتکب تخلف ساکن شده بودند، اعمال قانون شدند. وی ادامه داد: اعمال قانون تخلف توقف در پیاده‌رو در سال ۱۴۰۲ حدود

صنایع خودرو سازی ایلیا

DAYUN Y7

SUV شاسی مستقل 4x4
پیش‌رانه ۲.۴ لیتری
میتسوبیشی

۱۴۸۸

www.ilia-auto.com

لنت پیارس
PARS LENT
www.parslent.com

یک لحظه هم مهم است

لنت ترمز را فقط با نام **لنت پیارس** میشناسیم!



Autoworld.ir

چهارشنبه ۱۲ اردیبهشت ۱۴۰۳. سال نهم. شماره ۲۰۹۰

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۱

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

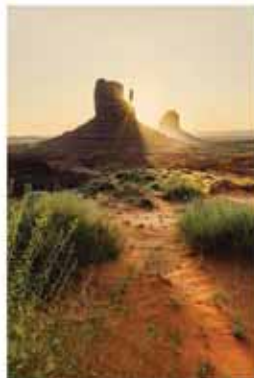
تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ اهواز ۴۴ ۲۷ شهرکرد ۲۹ ۶ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیل‌بورد

Billboard

«اعمال نفوذ»

«خودروهای جیب به استحکام و ایمنی معروفند؛ زیرا می‌توانند در هر زمان و مکان در جاده‌های هموار و ناهموار پیش بروند و به اصطلاح در مسیر پیش رو اعمال نفوذ کنند؛ به همین منظور کمپانی جیب برای بهره‌کشیدن این ویژگی در ماه دسامبر کمیته‌ای را با عنوان «اعمال نفوذ در رانندگی» در مصر منتشر کرد.



خط و نشان پلیس برای به اصطلاح «ماشین‌بازها»!

رئیس پلیس راهور فراجا بر ممنوعیت استفاده از چراغ زنون، تغییر ارکان خودرو و نصب برچسب و استیکر روی شیشه و بدنه خودروها تاکید کرد. البته به رغم این که بر چنین مواردی در سال‌های اخیر بارها تاکید شده، اما همچنان در معابر درون شهری و برون شهری کشور خودروهایی به چشم می‌خورند که گویا مالکانشان به دستورالعمل‌های پلیس راهنمایی و رانندگی در این رابطه بی‌توجه هستند. آن چه در این میان فراوانی بیشتری دارد، تجهیز برخی خودروها به چراغ‌های زنون است که استفاده از آن در تاریکی شب، چشم رانندگان دیگر را به شدت آزار می‌دهد. اما همان‌طور که گفته شد، استفاده از چراغ زنون برای خودروها مطلقاً ممنوع است و ماموران پلیس در صورت مشاهده با راننده متخلف برخورد خواهند کرد. بر اساس گفته‌های تیمور حسینی، نور چراغ جلو خودرو باید تلفیقی از رنگ زرد و سفید باشد. بر این اساس استفاده از چراغ بانور مطلقاً سفید نیز ممنوع است و باید از همان چراغ‌های استاندارد استفاده شود. با این همه متأسفانه برخی مالکان خودروها که از آن‌ها به عنوان «ماشین‌باز» نیز یاد می‌شود، همچنان به قوانین راهنمایی و رانندگی بی‌توجه هستند و مدام سیستم‌های نوری صوتی خودروی‌شان را تغییر می‌دهند و بسیاری از این تغییرات صرفاً سبب آزار و اذیت رانندگان دیگر و حتی عابران پیاده و به‌طور کلی شهروندان می‌شود. در این میان تغییر صدای خروجی از آگزوز خودرو نیز از جمله مواردی است که متأسفانه از آن استقبال زیادی می‌شود و به‌خودی‌خود به‌لودگی صوتی در شهرهای بزرگ و پرجمعیت کشور دامن می‌زند.

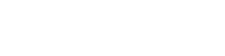
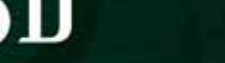
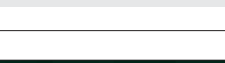
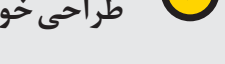
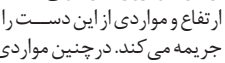
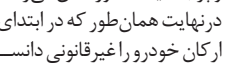
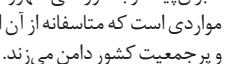
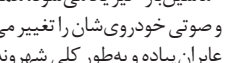
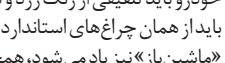
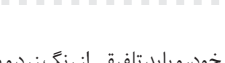
در نهایت همان‌طور که در ابتدای مطلب نیز به آن اشاره شد، پلیس راهور فراجا هرگونه تغییر غیر اصولی در ارکان خودرو را غیرقانونی دانسته و با آن دسته از مالکان که ارکان اصلی خودروی‌شان همچون چرخ، چراغ، ارتفاع و مواردی از این دست را به شکل غیر اصولی تغییر می‌دهند، در صورت مشاهده برخورد کرده و آن‌ها را جریمه می‌کند. در چنین مواردی مالک خودرو موظف است ضمن پرداخت جریمه، وضعیت خودرویش را نیز به‌گونه‌ای تغییر دهد که شکل استاندارد آن به‌خود بگردد.

حرف آخر

Last Word

فرانک آقاصنی

روزنامه‌نگار



هنر خودرویی



جامد و طراحی خودرو سخن به‌میان می‌آید، این نرم‌افزار اولویت مهندسان مکانیک و صنعتی است؛ چراکه می‌توان در آن قطعات پیچیده را طراحی کرد. دیگر نرم‌افزاری که می‌توان به آن اشاره کرد، «بلندر» (Blender) است که یک ابزار طراحی سه‌بعدی منبع‌باز و بسیار قدرتمند محسوب می‌شود. البته کمی پیچیده است.

یکی از سوالاتی که ذهن مهندسان و طراحان خودرو را درگیر خود می‌کند، این است که بهترین نرم‌افزار طراحی خودرو یا طراحی مبلمان یا به‌طور کلی بهترین نرم‌افزار طراحی صنعتی چیست و کدام نرم‌افزارها قابلیت بیشتری در زمینه سه‌بعدی‌سازی و مدلینگ دارد؟ از جمله این نرم‌افزارها می‌توان به «کتیا» (CATIA V6) اشاره کرد؛ زیرا زمانی که از مدل‌سازی

نرم‌افزارهای برتر طراحی خودرو



مدیران خودرو

اطلاعیه شماره یک شرکت مدیران خودرو در خصوص حادثه خودرو ایکس ۵۵ پرو

شرکت مدیران خودرو به محض اطلاع از حادثه واژگونی خودروی ایکس ۵۵ پرو که در مسیر قم به کاشان دچار سانحه گردید با تشکیل تیم فنی متشکل از واحدهای مختلف برای بررسی صحت و سقم موضوع و اطلاع از اوضاع مصدومین اقدامات لازم را معمول و تیم مذکور را به محل حادثه برای بازدید از خودرو و دلجویی از سرنشینان خودرو به محل گسیل داشته و در کوتاهترین فرصت ممکن اطلاعات جامعی از کم و کیف این اتفاق را در راستای تنویر افکار عمومی و قاطبه مشتریان محترم که سرمایه اصلی و ماندگار شرکت هستند اطلاع‌رسانی خواهد کرد.

لذا این شرکت هرگونه حاشیه‌پردازی و تخریب اعتبار معنوی این شرکت را برنتابیده و به موازات بررسی اتفاق و جلب رضایت مشتری در فرض ثبوت قصور احتمالی در فرایند تولید با جبران مافات همزمان نسبت به پیگیری حقوقی عوامل آشکار و نهان در بزرگ‌نمایی آنچه اتفاق افتاده را نیز معمول خواهد داشت.

لاماری ایما

مسیر در جستجوی تو



EAMA 1.5T



آرین پارس

ARIAN PARS



LAMARI

WWW.LAMARI.IR