



عضو هیات مدیره خانه
صنعت، معدن و تجارت ایران:
منشأ ارز واردات خودروهای
دست دوم باید خارجی باشد

۴ صفحه



کانسپت «آودی»
بعد از ۹۰ سال تولید شد

استارت
Start



امید محمدی

مهندس و کارشناس خودرو
الزامات و گذاری
سهام و مدیریت

شرایط صنعت خودرو کشور به گونه ای است که اگر
در سیاستگذاری دولت چهاردهم اشتباهی رخ دهد،
آسیب جدی به این صنعت وارد می شود...

۶ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

در معاملات هفته گذشته بازار سهام رقم خورد:

خروج سنگین پول از نمادهای
خودروساز بورسی

۵ صفحه

نوبت آنه های وارداتی نیازمند فروش اقساطی

تنوع خودروهای وارداتی
رو به افزایش است

۱۰ صفحه

راهکارهای سبز جدید
در صنعت نایر

۱۳ صفحه

«هوند»؛ جایگزین «رنو»

در اتحاد «نیسان» و «میتسوبیسی»
وقتی اعتماد به فرانسوی ها
جواب نمی دهد!

۶ صفحه

از «شیوهنامه ارزی» تا «دستورالعمل فنی» و «نظامنامه گمرکی» سه دستورالعمل لازم برای اجرای آیین نامه واردات خودروهای کارکرده

آیین نامه واردات خودروهای کارکرده نه تنها در خصوص شیوهنامه ارزی، بلکه در خصوص مسائل فنی و موارد گمرکی هم نیازمند دستورالعمل و نظامنامه است. در خرید خودروهای...

۳۲ صفحات

فرار ۲۰ درصد مسافران
از ارائه بلیت در خطوط تندر
علت خرابی دستگاه های
کار تخوان برخی ایستگاه های
اتوبوس چیست؟

۱۵ صفحه

از آمریکا تا چین
سه بازار بزرگ
کامیون در جهان

در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۴، بازارهای «آمریکای شمالی»،
«اروپا» و «آسیا و اقیانوسیه» بزرگ ترین بازارهای تولید و ...

۹ صفحه

نارنجی پوشان جاده مخصوص اعلام کردند:
عدم افزایش قیمت
محصولات «سایپا»
از ابتدای سال تاکنون

۴ صفحه



بررسی روند قیمت خودرو در یک ماه گذشته

روی خوش بازار خودرو به دولت جدید

۷ صفحه

PRO TEC High Performance Engine Oil

دارای تاییدیه از
معتبرترین خودروسازان جهان

www.bluechemgroup.com
proteciranofficial
www.aryachemi.com
021 79406

5W-30 SN MB229.5
5W-40 SN MB 229.5/226.5

ENGINEERED AND MADE IN GERMANY

مزایای استفاده از اکتان بوستر «پرشیا ساین» در بهبود عملکرد موتور خودرو

در دنیای امروز با پیشرفت تکنولوژی و تغییر نسل خودروها، نیاز به مراقبت و نگهداری مناسب از موتور خودروها بیش از پیش احساس می شود. یکی از راهکارهای موثر در این زمینه، استفاده از اکتان بوستر پرشیا ساین است که مزایای متعددی را برای انواع خودروها به همراه می دهد.

این محصول که بر اساس جدیدترین فرمولاسیون روز دنیا تولید شده، قابلیت استفاده در تمام خودروهای وارداتی و داخلی، اعم از موتورهای توربو یا اتمسفر را دارد. یکی از مهم ترین ویژگی های اکتان بوستر پرشیا ساین، افزایش عدد اکتان بنزین تا ۴ واحد است که می تواند مشکلات ناشی از مصرف سوخت با اکتان پایین را برطرف کند.

استفاده از این محصول می تواند منجر به خاموش شدن چراغ چک ناشی از مصرف سوخت با اکتان پایین و رفع ناک موتور شود. همچنین با بهبود فرآیند احتراق، به کاهش گازهای آلاینده در خروجی اگزوز کمک می کند که این امر از منظر زیست محیطی حائز اهمیت است.

یکی دیگر از مزایای قابل توجه اکتان بوستر پرشیا ساین، نرم سوزی در موتور و کاهش مصرف سوخت است. این ویژگی نه تنها به صرفه جویی اقتصادی کمک می کند، بلکه سبب افزایش عمر موتور نیز می شود.

از نظر سازگاری، این محصول با انواع کیفیت های بنزین موجود در کشور ایران سازگار است. نکته مهم دیگر این که اکتان بوستر پرشیا ساین فاقد عناصر فلزی مخرب همچون MMT، فرس و سرب است که می تواند به سلامت موتور آسیب برساند.

استفاده از این محصول شرایط بهینه ای را برای استفاده از بالاترین حد توان خروجی موتور فراهم می کند. همچنین به متعادل کردن دمای کارکرد موتور کمک می کند که این امر می تواند سبب افزایش عمر و بهبود عملکرد دروغن موتور نیز بشود.

یکی از مشکلات رایج در موتورهای خودرو، سایش فیزیکی و ایجاد رسوب روی قطعات حساس مانند سوپاپ ها، شمع، کاتالیزور و سنسورهای اکسیژن است. اکتان بوستر پرشیا ساین با جلوگیری از این مشکلات، به افزایش طول عمر این قطعات کمک می کند.

نکته قابل توجه دیگر در باره این محصول، پایداری آن است. اکتان بوستر پرشیا ساین بر پایه عناصر هیدروکربنی و همبافت با بنزین است، بنابراین در صورت ماندگاری در باک خودرو، تاثیر خود را از دست نمی دهد. این محصول همچنین از سیستم سوخت رسانی محافظت می کند و سبب ایجاد خوردگی در قطعات لاستیکی، پلاستیکی و فلزی نمی شود.

این ویژگی به افزایش عمر مفید موتور کمک شایانی می کند. ترکیبات اکتان بوستر پرشیا ساین با توجه به فرمولاسیون پیشرفته آن، از ایجاد رسوب در باک و مسیر سوخت رسانی خودرو جلوگیری می کند. این ویژگی به حفظ سلامت سیستم سوخت رسانی در درازمدت کمک



هزینه های گزاف تعمیرات در آینده نیز جلوگیری کند. متقاضیان جهت خرید اکتان بوستر پرشیا ساین در سراسر کشور می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره ۰۲۱۴۵۹۱۰۲ داخلی ۱۲۰۱ (فروش دفتر مرکزی پرشیا خودرو) تماس حاصل کنند.

استفاده از اکتان بوستر پرشیا ساین، با توجه به مزایای متعدد آن، می تواند گامی موثر در جهت مراقبت از خودرو و افزایش طول عمر موتور باشد. این محصول با بهبود کیفیت سوخت مصرفی، نه تنها به عملکرد بهتر موتور کمک می کند، بلکه می تواند از

می کند. در نهایت، باید توجه داشت که با اضافه کردن اکتان بوستر پرشیا ساین به باک کامل، از سایر افزودنی های نیاز می شوید. این امر نه تنها به صرفه جویی اقتصادی کمک می کند، بلکه از تداخل احتمالی افزودنی های مختلف نیز جلوگیری می کند.

کارشناسان این مجموعه برای خرید این محصول از نزدیک ترین نمایندگی رسمی پرشیا خودرو و شماره راهنمایی کرده و همچنین امکان خرید آنلاین اکتان بوستر پرشیا ساین از فروشگاه آنلاین پرشیا خودرو به آدرس <https://shop.persiakhdro.ir/Product/ProductDetail/۹۰۲۷> فراهم است.



خواهند کرد و وزن ۲۰۹۸ کیلوگرمی خواهند داشت. این نسخه‌ها به رنگ‌های ۱۹ اینچی مجهز هستند و شعاع حرکتی ۶۰۲ کیلومتری دارند. مدل پایه تنها نسخه از Z10 است که با باتری ۷۱ کیلووات ساعتی عرضه می‌شود. اما مدل‌های رده میانی با موتور برقی ۲۶۸ اسب بخاری و باتری ۷۱ کیلووات ساعتی در دسترس خواهند بود. وزن این مدل‌ها به ۲۲۷۵ کیلوگرم می‌رسد و خریداران می‌توانند رنگ‌های ۱۹ و ۲۱ اینچی را انتخاب کنند. یک پله بالاتر مدل‌های فول تر قرار می‌گیرند که به یک موتور برقی با ۴۱۶ اسب بخار قدرت مجهز هستند و وزن ۲۳۱۸ کیلوگرمی دارند.

وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین برخی جزئیات لینک‌اند کو Z10 را منتشر کرد. این خودرو بسته به نوع باتری و بشیرانه با شعاع حرکتی ۶۰۲، ۷۶۶، ۷۰۲ و ۸۰۶ کیلومتری در دسترس خواهد بود. همان‌طور که گفته شد؛ دو عامل اصلی بر توان پیمایش این خودرو تأثیر دارند که یکی ظرفیت باتری و دیگری تعداد موتور برقی است. سدان برقی مورد بحث با دو نوع باتری ۷۱ و ۹۵ کیلووات ساعتی قابل انتخاب خواهد بود. بر اساس اطلاعات موجود و دانسته‌های قبلی می‌توان پیش‌بینی‌هایی درباره نسخه‌های مختلف Z10 داشت. مدل‌های پایه از یک موتور برقی با قدرت ۲۶۸ اسب بخار استفاده

پیمایش ۸۰۰ کیلومتری با «لینک‌اند کو Z10»



از «شیوه‌نامه ارزی» تا «دستورالعمل فنی» و «نظام‌نامه گمرکی» سه دستورالعمل لازم برای اجرای آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده

آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده نه تنها در خصوص شیوه‌نامه ارزی، بلکه در خصوص مسائل فنی و موارد گمرکی هم نیازمند دستورالعمل و نظام‌نامه است

کند. اما این آیین‌نامه ناقص و ناقض است؛ یعنی ناقض آیین‌نامه و قوانین دیگر است. اصولاً تمام این بحث‌ها در مورد وزارت اقتصاد و بانک مرکزی است. از سال ۹۶ در مورد خودروهای نو این مباحث مطرح شد. یک سری مباحث در بانک مرکزی و سیاست‌های آن هنوز حل نشده است. هم‌اکنون در کشور برای جابه‌جایی بیش از ۲۰۰ میلیون تومان یا بیشتر باید به بانک مرکزی مراجعه کنیم. وقتی جابه‌جایی ریال این قدر سخت است، قطعاً جابه‌جایی ارز و دلار به مراتب سخت‌تر و با چالش بیشتری همراه خواهد بود بنابراین بدیهی است جزو نخستین آیین‌نامه‌هایی که باید تکلیف آن مشخص شود، این است که منشأ ارز کجاست و من چگونه باید منشأ ارز را اثبات کنم؟ حالا در مورد خرید خودروهای دست‌دوم این مشکل به شکل جدی‌تری وجود دارد.

خرید خودرو دست‌دوم نسبت به نو چه تفاوتی دارد؟

در خرید خودروهای نو باید به یک شرکت یا Trader (معامله‌گر) رسمی، مراجعه و تعدادی خودرو خریداری کنید. به‌هرحال در این نوع خرید شفافیت بیشتری وجود دارد. اما در خرید خودروهای دست‌دوم، افراد می‌توانند با مراجعه به یک نماینده‌دار در دوی خرید کنند. باید این موارد تعیین تکلیف شود؛ اگر کسی یک فاکتور یا پیش‌فاکتور داد، آیا می‌توان به آن استناد کرد؟ گمرک قرار است چه روالی داشته باشد؟ تعرفه چقدر است و بر چه مبنایی محاسبه می‌شود؟ تعرفه‌های ماه‌نوز بر مبنای ارز ۲۸۵۰۰ تومانی است. سوالات بسیاری در این خصوص باقی مانده است. در مجموع به نظر من اتفاقی خاصی جز بازی با افکار عمومی طی یک ماه گذشته رخ نداده است.

برخی معتقدند واردات خودروهای دست‌دوم برای صنعت خودرو کشور سم است و برخی نیز معتقدند که باید واردات انجام شود. اما تجربه نشان داده است؛ هر وقت بحث واردات پیش آمد، خیلی نمی‌شده روی قیمت پایین آن حساب کرد و در نهایت مشتری نهایی یا قیمت بسیار بالاتری محصول را خریده است. به نظر شما این مساله در واردات

واردات خودروهای

دست‌دوم به ایران به‌رغم اما و اگرهایی که پس از تصویب و اعلام آیین‌نامه آن از سوی

هیات وزیران دولت سیزدهم؛ توسط بانک مرکزی مطرح شد همچنان یکی از مباحث داغ و جنجالی در حوزه اقتصاد کشور است که سرنوشت آن در ماه‌های آتی ابهام قرار دارد. چالش‌های مرتبط با جابه‌جایی ارز، قوانین ناقص و ناکافی و تأثیرات منفی احتمالی بر صنعت خودرو داخلی از جمله موانع عمده‌ای هستند که در مسیر واردات خودروهای دست‌دوم قرار دارند. جزئیات و پیچیدگی‌های موجود در این حوزه و مشکلات بانکی و ارزی، تعرفه‌های گمرکی و تأثیرات اقتصادی واردات خودروهای دست‌دوم جزو مواردی است که باید بررسی شود. با توجه به تجربه‌های گذشته، سوالات زیادی در مورد توانایی دولت در مدیریت و اجرای این قوانین وجود دارد. آیا واردات خودروهای دست‌دوم می‌تواند به کاهش قیمت‌ها و رقابتی شدن بازار منتهی شود یا همچنان با قیمت‌های بالاتر و رانت خواری همراه خواهد بود؟ در گفت‌وگو با امیرحسین کاکایی، کارشناس صنعت خودرو به بررسی این موضوعات پرداختیم.

واردات خودروهای دست‌دوم را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ فزونی‌های بسیاری در این خصوص دیده می‌شود و با وجود ابلاغ آیین‌نامه باز هم واردات این خودروها قطعی به نظر نمی‌رسد.

بیش از یک‌سال است که قانون واردات تصویب شده و چندماه هم روی آیین‌نامه آن کار کردند تا سرانجام توسط دولت سیزدهم ابلاغ شد. البته باید تأکید کنم ابلاغ این آیین‌نامه در بدترین زمان ممکن انجام شد. چون دولت جدید قرار است روی کار بیاید و طبق قاعده و عرف، دولت قبلی نباید مسئولیت جدید و بار مالی برای دولت بعدی ایجاد

الزامات و آگذاری سهام و مدیریت

شرایط صنعت خودرو کشور به گونه‌ای است که اگر در سیاست‌گذاری دولت چهاردهم اشتباهی رخ دهد، آسیب جدی به این صنعت وارد می‌شود.

می‌دانیم که در اواسط دهه ۴۰ خورشیدی این صنعت توسط بخش خصوصی ایجاد شد و پس از پیروزی انقلاب اسلامی بنا به ضرورت انقلاب و طبق بند «ب» قانون حفاظت و توسعه صنایع ایران مدیریت آن به دولت واگذار شد و تا آغاز دهه ۸۰ به خوبی به حیات خود ادامه داد ولی از همین دهه به دلیل سیاست‌گذاری‌های نامطلوب گرفتار انواع مشکلات ماند. دخالت ۲۳ نهاد، تورم بیش از حد نیروی انسانی، زبان انباشته کلان، قیمت‌گذاری دستوری و... شد که مجموع آنها مانع توسعه آن گردید.

در آخرین اقدام بخش سیاست‌گذاری قرار بود باقیمانده سهام دولت در دو

شهرکت ایران خودرو و سایپا به بخش خصوصی واگذار شود که این مهم تاکنون انجام نشد و به جای آن صحبت از واگذاری مدیریت به بخش خصوصی است. به‌خوبی معلوم است که واگذاری مدیریت هم به سرنوشت انتقال سهام دچار خواهد شد. چرا؟ چون لازمه واگذاری مدیریت منوط به سه اصل آزادسازی قیمت، تسهیل در تأمین

مواد اولیه و تخصیص به‌موقع ارز می‌باشد که امکان چنین تمهیداتی فعلاً مقدور نیست.

با عنایت به این که بیش از ۹۰ درصد سهام ایران خودرو و بیشتر از ۸۰ درصد سهام سایپا به بخش خصوصی واگذار شده است اما اعضای هیات‌مدیره آنها منتصب سهام‌داران نیستند. دولت در واگذاری سهام باقیمانده متوسل به واژه مبهم «اهلیت» است که هیچ‌گونه توضیحی در باره «اهلیت» نمی‌دهد! در حالی که واژه «اهلیت» به‌وضوح و آشکارا معنی خود را دارد به این معنا که فرد حقیقی یا حقوقی متقاضی سهام و مدیریت باید توانمندی‌های مالی و درک و شناخت و تجربه مدیریت در خودروسازی را داشته باشد. به عبارت دیگر اگر شخصیت حقیقی یا حقوقی یکی از این دو شرط را نداشته باشد، انتقال سهام یا مدیریت نباید به وی انجام شود و در صورت وجود شرایط لازم دولت هم باید از تصدی‌گری دست بردارد و فقط به نظارت بر برنامه‌های خودروسازان بپردازد و از دخالت در تغییر مدیریت و قیمت‌گذاری دستوری خارج شود. مجموعه این نظارت‌ها را بر اساس یک سند جامع بالادستی به نام «استراتژی یا راهبرد» انجام دهد.

این راهبرد یا استراتژی باید به گونه‌ای تدوین و اجرا شود تا مانع از دخالت ۲۳ نهاد هم باشد. نبود استراتژی و یا راهبرد طی بیش از ۴ دهه وضعیت این صنعت بزرگ و اشتغال‌زار را به جایی رسانده که امروز شاهد آن هستیم و یکی از مهم‌ترین ناهادهای آن زبان انباشته ۲۴۸ هزار میلیارد تومانی است.

بنابراین به وزیر صمت آینده که سکان‌دار بخش سیاست‌گذاری صنعتی خواهد بود، توصیه می‌شود که پیش از انتقال سهام باقیمانده و یا مدیریت به بخش خصوصی قیمت‌گذاری دستوری را لغو نموده تا بتواند امید به کاهش زبان‌های انباشته را زنده کند. چنانچه زبان انباشته کاهش یابد؛ سرمایه‌گذاران با فراغت خاطر و اطمینان بیشتر به این صنعت ورود کرده و باعث توسعه و ارتقای آن خواهند شد.



Amid Mohammadi
مهندس و کارشناس خودرو

تیگو ۷ پرو پلاگین هیبرید

آرزوی موفقیت

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات ۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
FOWNIX.NEV

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



پیشرانه جنرال موتورز برای «اینیوس گر نادیر»



اینیوس در فستیوال سرعت گودوود امسال مجموعه‌ای از نسخه‌های اصلاح شده گر نادیر را به نمایش در آورده است. این مجموعه شامل پیکاپ کوارتر مستر با اکسل‌های پور تال، یک پیکاپ دیگر با اتاق بار کوتاه، یک شاسی بلند با پیشرانه V8، یک نسخه مسافری هشت نفره و یک مدل مسابقه‌ای رالی با تایید فیا می‌شود. اینیوس با نمایش این پروتوتایپ‌ها، قصد دارد تطبیق پذیری پلت فرم گر نادیر را نشان دهد و علاقه خریداران را برای ساخت نسخه‌های سفارشی توسط بخش شخصی سازی شرکت یعنی Arcane Works جلب کند. چشمگیرترین مدل‌ها در این مجموعه،

نسخه‌های پیکاپ و شاسی بلند با اکسل‌های پور تال و لاستیک‌های بزرگ تر آفرود ساخت شرکت آلمانی LeTech هستند. این دو مدل فاصله بسیار زیاد ۵۱۴ میلی‌متری از زمین دارند که افزایش ۲۵۰ میلی‌متری را نسبت به نسخه استاندارد نشان می‌دهد و ما را به یاد مرسدس G63 4x4 می‌اندازد. به لطف این اکسل‌ها و افزایش ارتفاع، حالا عمق حرکت در آب خودرو به ۱۰۵۰ میلی‌متر رسیده است. کشیده‌ترین مدل در این مجموعه، نسخه مسافری است که توسط شرکت اینیوس کاوانگو در بوئنوس آیرس ساخته شده است.

این جاست که اقتصاد ما هماهنگ نیست، بنابراین دولت‌ها چاره‌ای ندارند که یا تعرفه را بالا ببرند یا ممنوعیت ایجاد کنند.

نتیجه این روند چه خواهد بود؟ یعنی این وضعیت در نهایت منجر به چه مشکلاتی می‌شود؟

نتیجه این است افراد و شرکت‌هایی که موفق به واردات شده‌اند، یک رانت در اختیار دارند و در صورت ممنوعیت یا افزایش تعرفه، خودرو را چندبرابر قیمت در بازار به فروش می‌رسانند و هیچ وقت این مساله باعث رقابتی شدن در بازار خودرو نخواهد شد. این اتفاقی است که شما اسم آن را تجربه گذاشته‌اید. در حالی که تئوری‌ها و مدعیان این قانون نظر دیگری داشتند. حالا هم در مورد خودروهای وارداتی گفته می‌شود که قرار است موجب رقابتی شدن بازار خودرو شوند، اما کسی امیدی به تحقق این هدف نیست است.

یعنی رقابتی ایجاد نخواهد شد؟

رقابت یک مفهوم مشخصی دارد و باید این خودروها بر اساس رقابت شکل گرفته قیمت گذاری شوند، اما دولت قیمت گذاری دستوری انجام می‌دهد. یعنی خودرو به قیمت ۲،۵ میلیارد تومان وارد می‌شود، اما در بازار تا ۴ میلیارد تومان به

فروش می‌رسد. در حالی که باید قیمت این خودرو از ابتدا ۴ میلیارد تومان باشد. اگر رقابت واقعی باشد، این ۴ میلیارد تومان سود بسیار بالایی دارد و دولت باید در این بخش مالیات بگیرد و سایرین هم واردات انجام دهند تا عرضه زیاد شود و رقابت شکل بگیرد. اما برعکس، این وضعیتی که دولت پیش می‌برد، شورای رقابت طبق ماده ۲ دستورالعمل خود، خودرو وارداتی را هم مشمول انحصار می‌بیند، پس قیمت گذاری را دستوری می‌کند و منجر به قیمت گذاری رانتی می‌شود و چون رانت افزایش می‌یابد، هیچ وقت به رقابت نمی‌انجامد. در مورد خودروهای دست دوم هم همین طور است. مدتی زمان خواهد برد. این موضوعات در دولت قبل به عنوان گفتار درمانی استفاده می‌شد تا با خاطره خوش بروند. اما بعید می‌دانم دولت جدید بتواند این قانون را اجرا کند. چرا که این قانون در همه موارد، مساله دارد. آیین نامه واردات خودروهای کارکرده نه تنها در خصوص ششپه‌نامه ارزی، بلکه در خصوص مسائل فنی و موارد گمرکی هم نیازمند دستورالعمل و نظام نامه است.

خودروهای دست دوم هم دیده خواهد شد و قیمت‌ها چندبرابر خواهد شد و تأثیری بر صنعت خودرو نخواهد داشت؟

ابتدا باید ببینیم چرا خیلی از قواعد بین المللی در ایران نتیجه برعکس می‌دهد؟ در اقتصاد خواننده ایم وقتی قیمت کالایی در جهان پایین می‌آید، تقاضا بالا می‌رود. این قاعده ابتدایی اقتصاد است. اما در ایران در مورد خودرو و مسکن این مساله برعکس است. یعنی وقتی قیمت پایین می‌آید، بازار به شدت راکد می‌شود و خریدار هم کم می‌شود چرا که مادر این جا با یک بازار مصرفی و یک اقتصاد شفاف روبه‌رو نیستیم. در این جا ما با سرمایه گذاری در یک فضای ابر تورمی مواجه هستیم. البته از نظر اقتصاددان‌ها احتمالاً «ابر تورم» اصطلاح صحیحی نیست، طی دهه‌های گذشته کشور همواره درگیر یک تورم بوده است. همواره تورم بین ۱۰ تا ۲۰ بوده و ما به تورم ۲۰ درصدی عادت داشتیم. اما حالا چند سالی است بالاتر از ۲۰ و بیش از ۳۰ تا ۴۰ بوده است. در حال حاضر در یک اقتصاد ناسالم قرار داریم که اعداد آن هم اشکال و انحراف دارد. مثلاً می‌گوییم برای واردات تعرفه این مقدار است، اما بعد می‌بینیم قیمت دلار واقعی نیست. اگر تئوری‌ها به نتیجه برسند و آن چیزی که از ابتدا موافقان قانون واردات خودرو مطرح کردند، یعنی واردات یک میلیون دستگاه انجام شود، آن اختلاف قیمت به وجود نمی‌آید. اما چه اتفاقی رخ می‌دهد؟ در این حالت قطعاً صنعت

خودرو و به تبع آن برخی دیگر از صنایع قطعاً زمین خواهند خورد. مورد دوم این است که تقاضا برای دلار بالا می‌رود و یک صنعت که ۵ درصد تولید ناخالص داخلی (GDP) است، از بین می‌رود و یک ابر توازن تجاری ایجاد می‌شود. این روند به شدت ارزش ریال را پایین و قیمت دلار بالا می‌رود. در این حالت همه متضرر خواهند شد. حالا چرا تجربه شما می‌گوید خودرو با قیمت مناسب به مشتری نمی‌رسد؟ برای این که دولت در این مواقع دخالت می‌کند. یعنی در صورتی که تقاضا برای واردات بالا برود، دولت جلوی واردات را می‌گیرد و آن را تنظیم می‌کند. در سال ۱۳۹۶ و مرادماه آن سال، بانک مرکزی پیش‌بینی کرد ثبت سفارش‌هایی که در شش ماهه دوم انجام شده، خیلی بیش از ظرفیت کشور است. بنابراین جلوی آن را گرفت. در آن زمان، ۱۹ هزار خودرو در گمرکات باقی ماند. در نتیجه تجربه می‌گوید درست است که بازار آزاد می‌شود، اما چون ظرفیت وجود ندارد، واردات ناقص انجام می‌شود. یعنی اگر وارداتی همیشگی و کاملاً رقابتی بود، خودروها با قیمت مناسب و عادلانه به مشتری می‌رسید. اما مشکل



نوبت

در خرید خودروهای نواز یک شرکت رسمی، شفافیت بیشتری وجود دارد. اما در خرید خودروهای دست دوم، افراد می‌توانند با مراجعه به یک نمایشگاه‌دار در دویبی خرید کنند. حال اگر کسی یک فاکتور یا پیش فاکتور ارائه داد، آیا می‌توان به آن استناد کرد؟ روال گمرک چیست و ارزش مبنای محاسبه تعرفه‌ها با چه قیمتی در نظر گرفته می‌شود؟

مدیران خودرو ۷۷۷ رتبه ۱ فروش کشور

شرایط فروش

MVMCHERY.COM

MVMCHERY777

MVM_777

۰۲۱-۴۹۷۸۱

هدف گذاری برای سرعت ۷هزار کیلومتر بر ساعت در پرواز!



چند سالی است در محافل تخصصی هوافضا صحبت از توسعه یک هواپیمای مرموز با نام SR-72 دارک استار (نام مستعار SOB به معنی فرزند بلک برد) وجود دارد. این هواپیما به رغم شایعات فراوان هنوز به صورت رسمی معرفی نشده و اگران فیلم سینمایی تاپ گان؛ ماوریک هم بر آتش شایعات درباره آن دمیده است. گفته می شود لاکهیدمارتین به دنبال انجام اولین پرواز آزمایشی SR-72 دارک استار در سال آینده است هر چند این خبر هم تأیید نشده اما با توجه به سابقه تکنولوژی های آزمایشی وزارت دفاع آمریکا، چارچوب زمانی

انجام اولین تست پرواز برای محصولی که حتی به صورت رسمی تأیید نشده خیلی خوشبینانه به نظر می رسد. اما به رغم چنین مسائلی می خواهیم به موانع بالقوه توسعه SR-72 و تفاوت های احتمالی آن با SR-71 بلک برد بپردازیم. اولین موضوع این است آیا هواپیمای مورد بحث می تواند گرما را تحمل کرده یا اینکه نیازمند تجهیزات ویژه ای خواهد بود؟ ظاهراً SR-72 قادر خواهد بود به حداکثر سرعت ۶۴۲۳ تا ۷۴۰۸ کیلومتر در ساعت دست یابد. واضح است در چنین سرعتی گرمای بسیار زیادی تولید می شود.

نارنجی پوشان جاده مخصوص اعلام کردند:

عدم افزایش قیمت محصولات «سایپا» از ابتدای سال تاکنون

سایپا بدون اخذ مصوبه، هیچ گونه افزایش قیمتی را برای محصولات خود اعمال نخواهد کرد



کرده ایم و این سازمان در حال بررسی آن هاست.» وی حتی در خصوص قیمت محصولات جدید سایپا مانند شاهین پلاس نیز گفت: «گروه خودروسازی سایپا علاقه ای به فروش محصولات خود با قیمت های بالا و نجومی ندارد و به دنبال آن است که قیمت با توجه به وضعیت بازار و قیمت تمام شده مشخص و عرضه شود و از قیمتی که در کلینیک قیمت گذاری خودرو شاهین پلاس مشخص شود و در نهایت سازمان حمایت اعلام کند، تبعیت خواهد کرد.»

محصولات سایپا کمترین نوسان قیمت را در بازار دارند از آن جاکه سایپا که طرح های فروش متعدد و متنوعی را ابتدای سال جاری تاکنون برگزار کرده، محصولات این گروه خودروسازی نوسان کمتری را نسبت به دیگر محصولات موجود در بازار اعم از داخلی، مونتاژی و وارداتی داشته اند. در همین خصوص، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در اواخر خردادماه امسال اظهار کرد: «سعی بر این است که طرح های فروش و متنوع تری برای ماه های پیش رو برگزار شود. بر این اساس، به مردم و خریداران خودرو و اطمینان می دهیم که بازار محصولات سایپا، با نوسان قیمت روبه روی نمی شود.»

تلاش برای جبران بخشی از زیان قیمت گذاری دستوری با کاهش هزینه ها

یکی از راه هایی که مدیرعامل سایپا برای جبران بخشی از

نوربالا

در سه ماه گذشته میزان فروش گروه خودروسازی سایپا از لحاظ ارزشی ۴۳ درصد رشد داشته که دلیل اصلی آن تغییر سبد محصولات بوده است. این در شرایطی است که هیچ افزایش قیمتی برای محصولات اعمال نشده است. جواد توسلی مهر، مدیرعامل در عین حال با بیان این که قیمت گذاری دستوری همواره باعث زیان در صنعت خودرو شده است، گفت: «در کمیته خودرو در بحث خودروهای جدید گروه سایپا، اقدامات مناسبی صورت گرفته و در حوزه محصولات قدیمی تر هم مقرر شده است تا پایان سال و با دریافت مجوزهای لازم، اصلاح قیمت داشته باشیم.» در همین زمینه، مهدی آقاظهران، معاون فروش و بازاریابی گروه خودروسازی سایپا نیز در خصوص وضعیت قیمت گذاری محصولات که از قبل در حال تولید بوده اند، گفت: «همان طور که مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در مجمع عمومی شرکت اعلام کرد؛ بخشی از مشکلات مالی در صنعت خودرو به دلیل قیمت گذاری دستوری محصولات است. بر این اساس و در راستای واقعی سازی قیمت ها، ما صورت های مالی حسابرسی شده سال ۱۴۰۲ مربوط به محصولات قبلی را به سازمان حمایت اعلام

پیگیری يك موضوع

Follow up



آرمان خالقی

عضو هیات مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت ایران

منشأ ارز واردات خودروهای دست دوم باید خارجی باشد

افزایش میزان عرضه در بازار خودرو یکی از راهکارهایی است که فعالان این بازار برای کاهش التهابات پیشنهاد می کنند. از این رو کارشناسان دولتی برای پاسخگویی به نیاز متقاضیان طرح واردات خودرو دست دوم را مطرح کردند. البته به عقیده کارشناسان بازار تعیین منشأ ارزی واردات خودروهای کار کرده، ورود این خودروها به کشور را تسهیل خواهد کرد. هر چند طبق دستورالعمل اعلام شده باید منشأ ارز واردات خودروهای دست دوم؛ کشور خارجی و از محل ارزش خاص خارج کشور یا ارز حاصل از صادرات باشد. اما بسیاری از فعالان بازارهای مالی کشور بر این باورند واردات خودروهای دست دوم قششارهای مضاعفی را بر نرخ ارز وارد خواهد کرد. در ادامه آرمان خالقی، عضو هیات مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت ایران به بیان نظرات خود می پردازد.

با توجه به اینکه دستورالعمل

واردات؛ منشأ ارز واردات خودرو را

از منابع ایرانیان خارج کشور یا حاصل از صادرات تعیین کرده است، نظر شما درباره تعیین منشأ ارزی واردات خودروهای دست دوم چیست؟

همان طور که محدودیت منابع ارزی کشور، تأمین ارز برای قطعه سازان و خودروسازان داخلی را دچار چالش کرده است قاعدتاً برای واردات خودروهای کار کرده نیز تأمین بهبود شرایط ارزی کشور نباید از منابع ارزی داخلی استفاده کنیم. تعیین منشأ خارجی ارز برای واردات خودروهای کار کرده، ورود این خودروها را به کشور را تسهیل خواهد کرد. البته این سیاست ارزی در خصوص واردات خودروهای دست دوم به منظور جلوگیری از تهدید منابع ارزی کشور باید خارجی و از محل ارزش خاص خارج کشور و یا از حاصل از صادرات باشد.

یکی از دلایل مخالفت برخی فعالان

صنعت خودرو با واردات خودروهای دست دوم عدم تعیین تکلیف خدمات

پس از فروش این محصولات عنوان می شود، برای جلوگیری از سردرگمی

متقاضیان این قبیل خودروها همچنین

تأمین قطعات یدکی مورد نیاز بازار لوازم یدکی چه اقداماتی را موثر می دانید؟

واردات خودروهای دست دوم توسط هر شخص حقیقی و حقوقی و با استفاده از ارز آزاد به منابع ارزی کشور فشار وارد کرده و موجب افزایش تقاضای ارز و رشد نرخ ارز خواهد شد. نکته مهم در حوزه خودروهای دست دوم خارجی، تأمین قطعات و خدمات پس از فروش آنهاست چرا که واردات خودرو با مدل و برندهای مختلف معضلاتی را برای مصرف کننده در حوزه خدمات پس از فروش ایجاد خواهد کرد.

نگاه

View

احمد آقایی

معاون صنایع حمل و نقل

وزارت صنعت، معدن و تجارت

تأمین ارز با منشأ خارجی مانع دخالت بانک مرکزی در واردات خودرو می شود

سیاست وزارت صمت برای رقابتی سازی صنعت خودرو و بازار آن، طی یکی دو ساله گذشته و پس از ابلاغ قانون ساماندهی صنعت خودرو، به شدت به این سمت رفت که واردات خودروها، در دستور کار داشته باشد.

طبق قانون، به وزارت صمت تکلیف شده بود در بحث واردات خودرو در وهله اول با خودروهای نو و سپس خودروهای کار کرده، آیین نامه های مربوطه تدوین و ابلاغ شود. خوشبختانه واردات خودروهای نو که طبق روال در حال انجام است و از ابتدای امسال تا پایان تیر طبق آمار گمرک، حدود ۱۰ هزار دستگاه خودرو وارداتی، ترخیص شده که نسبت به عدد مجموع سال گذشته که حدود ۱۱ هزار دستگاه بوده، میزان واردات

این چهار ماهه تقریباً برابری می کند. از ابتدای سال بالغ بر ۱۸ میلیارد دلار ثبت سفارش رسمی انجام شده است.

البته میزان واردات در شرایط ملاحظه ای پیدا می کند و فرآیند تسریع می شود. با توجه به اینکه چند سال فرآیند محدود و متوقف بوده است، به جریان افتادن دوباره آن، در ابتدا با سرعت کمی اتفاق می افتد اما اکنون به نظر می رسد سرعت خوبی گرفته است.

از سوی دیگر هماهنگی های لازم با دستگاه های مختلف نظیر سازمان استاندارد، محیط زیست و بانک مرکزی در حال اجراء است تا بتوانیم در دستورالعمل اجرایی، تگرانی هایی را که پیرامون تأمین ارز، تأمین قطعات، خدمات پس از فروش و با توجه به اینکه خودرو دست دوم وارد کشور می شود و بحث تأییدیه های استاندارد مطرح است، رفع کنیم.

واقعیت این است ابتدای سال توقعات لازم را با بانک مرکزی داشتیم و سهمیه ارزی وزارت صمت نیز در دفاتر تخصصی و دستگاه ها در

حوزه های مختلف وزارت صمت مشخص شده و طبق دستورالعمل آن، به بازرگانان و شرکت های تولیدی، سهمیه ارز تخصیص می دهیم. با توجه به توافق با بانک مرکزی، این تخصیص ارز برای واردات خودروهای نو به صورت مستمر و هفتگی در حال انجام است و بر اساس آن هم ثبت سفارش ها صورت می گیرد و مشکل خاصی وجود ندارد.

در مورد ارز واردات خودروهای کار کرده هم با توجه به اینکه مقرر شده است منشأ ارز خارجی مورد استفاده قرار بگیرد و افراد خود تأمین کننده ارز واردات باشند، اساساً بانک مرکزی نمی تواند مانع از واردات خودروها باشد یا بخواهد آن جلوگیری کند. شیوه نامه ارز بانک مرکزی نیز به نوعی در قالب هشدار به مردم است که برای انجام امور واردات دقت بیشتری داشته باشند و دچار زیان یا سوءاستفاده دلالت نشوند.

رشد صدرصدی را در این حوزه در یک سال گذشته

شاهد هستیم. دبیر انجمن مراکز اسقاط و بازیافت کل کشور یادآور شدند: پیش بینی ما این است رکورد خروج خودروهای فرسوده در سال ۹۳ که حدود ۳۵۰ هزار دستگاه بود تا پایان سال ۱۴۰۳ شکسته می شود و از این آمار عبور خواهیم کرد. احمدی در پایان تأکید کرد:



امیر اکبری

رویای خروج خودروهای فرسوده به واقعیت تبدیل شد

زپاس

Spare Tire

سیل تحویل خودروهای فرسوده به مراکز اسقاط هستیم. وی ادامه داد: خوشبختانه تصویب آیین نامه جدید اسقاط خودروهای فرسوده در قالب ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو و تدوین جدول معادل سازی جدید تأثیر مثبتی در ترغیب مالکان خودروهای فرسوده به تحویل و اسقاط خودروها داشته است، به طوری که می توان گفت

دبیر انجمن مراکز اسقاط و بازیافت کل کشور از رشد صدرصدی اسقاط خودروهای فرسوده در یک سال گذشته خبر داد. سیدامیر احمدی در خصوص درباره آخرین وضعیت اسقاط خودروهای فرسوده گفت: خروج خودروهای فرسوده که در سال های گذشته افسانه به نظر می رسید اکنون به واقعیت تبدیل شده و شاهد

در کنار فعالیت انجمن صنایع مراکز اسقاط و بازیافت در این حوزه، بیشترین تلاش و هماهنگی در این بخش مربوط به ستاد نوسازی حمل و نقل و سوخت بوده است و با تلاش های شبانه روزی زمینه اجرای این طرح ملی بزرگ را فراهم کردند که البته نیازمند نگاه ویژه ای از سوی سازمان گسترش و نوسازی است.



نسخه سقف ثابت ام جی «سایبر استر»

ام جی به مناسبت صدمین سالگرد تأسیس خود، در فستیوال سرعت گودوود کانسپتی با نام سایبر GTS را رونمایی کرد که در اصل نسخه کوپه از رودستر تمام الکتریکی سایبر استر محسوب می شود. این خودرو در بیرون به جز بر خورداری از سقف ثابت تفاوت دیگری با همتای روبات خود ندارد. سقف فستتیک خودرو خیلی خوب با بخش عقبی سایبر GTS ترکیب و به یک اسپویلر دم‌اردکی ختم شده که بالای چراغ‌های آشنای سایبر استر قرار گرفته است. سایبر GTS همچنین از دیفیوزر تهاجمی تر به همراه باله‌هایی در طرفین سپر جلو بهره می برد که نشان می دهد ام جی نسخه کوپه را بیشتر

به عنوان مدلی هیجان انگیز تر برای بیست در نظر گرفته است. این کانسپت در بیرون بارنگ سبز مسابقه‌ای پررنگ آمیزی شده که ادای احترامی به مدل مسابقه‌ای MGCCTS سپرینگ اواخر دهه ۶۰ محسوب می شود. سایبر GTS در داخل هم از ترکیب صندلی ۲+۲ بهره می برد در حالی که نسخه رودستر دوفره است. مشخصات فنی این کانسپت اعلام نشده و صرفاً می دانیم که محرک عقب است. این یعنی احتمالاً سایبر GTS به همان یک موتور الکتریکی سایبر استر با ۳۴۰ اسب بخار قدرت در عقب مجهز است در حالی که در نسخه دو موتوره این رودستر شاهد ۵۴۴ اسب بخار قدرت هستیم.

ویژه‌ها

۱۹ هزار خودرو در گمرکات موجود است



مدیر کل دفتر صنایع خودرو وزارت صمت گفت: بعد از ایلغیه مصوبه واردات خودرو که به وزارت صمت صورت گرفت، زیرساخت‌های لازم را ایجاد کردیم. باتوجه به ثبت سفارشات که بیش از ۹۰ هزار دستگاه بوده، در سال ۱۴۰۲ واردات حدود ۱۱ هزار و ۱۲۲ دستگاه خودرو انجام شد. در چهارماهه امسال نیز حدوداً ۱۰ هزار دستگاه وارد کشور شده است. مهر داد خسروی افزود: ۱۹ هزار دستگاه خودرو در گمرکات و ۴۳ هزار دستگاه در مناطق و در حال حمل داریم.

دیگه چه خبر؟

وزیر صمت: آماده واگذاری مدیریت خودرو سازان هستیم



وزیر صمت گفت: آمادگی داریم مدیریت در خودرو سازان را واگذار کنیم اما این واگذاری باید در راستای افزایش تولید باشد. عباس علی آبادی افزود: در صنعت خودرو بعد از اینکه به یک ثبات مناسب برسیم امکان اینکه واگذاری‌ها را انجام دهیم، وجود دارد. اکنون آماده هستیم مدیریت در خودرو سازان را واگذار کنیم به شرط اینکه واگذاری به نحو صحیح انجام شود. البته خصوصی شدن به تنهایی نمی تواند خوب باشد. اگر مدیریت خصوصی از ظرفیت‌های مناسب برخوردار نباشد، ممکن است مانند مدیریت در دست دولتی هم نباشد.

توئیتر!

ضرر به مهلک به صنعت اتوبوس در ایران!



سیدصادق حسینی، فعال شبکه‌های اجتماعی در پلت فرم ایکس نوشت: «یونس اکبر پور پایدار، رئیس کمیته خودرو اتاق ایران گفته است در حالی که ۵ شرکت داخلی امکان تامین نیاز اتوبوس کشور را دارند، تخصیص ۲ میلیارد یورو برای واردات ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس از چین ضرر به مهلکی به تولید داخل وارد کرد.»

در معاملات هفته گذشته بازار سهام رقم خورد:

خروج سنگین پول از نمادهای خودروساز بوری



رامتین بیات
r.bayat@autoworld.ir

در دادوستدهای روز چهارشنبه بازار سهام نمادهای خودرویی روند نزولی را پیمودند. شاخص کل بورس نیز منفی شد. بر این اساس: نمادهای ایران خودرو، سایپا، گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو، گروه بهمن، کرمان خودرو، ایران خودرو دیزل، سایپا دیزل، زامیاد، بهمن دیزل و پارس خودرو منفی شدند. همچنین روز چهارشنبه در گروه خودرویی طی ۳۴ هزار نوبت معاملاتی ۱.۵ میلیارد سهم به ارزش ۴۴۸ میلیارد تومان مورد معامله قرار گرفت که نسبت به روز سه‌شنبه با رشد روبه‌رو شد. همچنین ارزش بازار گروه خودرویی تا پایان معاملات روز چهارشنبه بالغ بر ۲۱۳ هزار میلیارد تومان شد.

بورس باز هم ریخت

روز چهارشنبه و در جریان معاملات بازار سهام شاخص کل بورس با ریزش ۵۸، ۵۲۰ واحدی در محدوده ۲ میلیون و ۶۸ هزار واحد قرار گرفت. شاخص کل هم‌وزن نیز با افت ۲۱، ۱۰۲ واحدی در محدوده ۶۵۷ هزار واحد ایستاد. در این بازار نیز ۱۱۴ میلیارد و ۹۰۰ سهم به ارزش بیش از ۶، ۲ هزار میلیارد تومان معامله شد. شاخص فرابورس نیز با افت ۵۸۸ واحدی در محدوده ۱۲ هزار واحد قرار گرفت. در فرابورس نیز ۶۶ میلیارد و ۹۰۰ ورقه اوراق بهادار به ارزش بیش از ۷، ۲ هزار میلیارد تومان دادوستد شد. این در حالی است که بورس برای پنجمین روز متوالی ریزش کرد و به نظر می‌رسد چشم‌انداز بازار برای معامله‌گران مثبت نیست. به همین منظور، محمدرضا عارف، معاون اول رئیس جمهور دستوری مبنی بر حمایت از



بازار سرمایه از طریق واریز وجه توسط صندوق توسعه ملی به صندوق تثبیت بازار واریز وجه توسط شبکه بانکی به صندوق توسعه بازار صادر کرد. در همین رابطه مهدی غضنفری، رئیس هیات‌عامل صندوق توسعه ملی در خصوص واریز منابع مالی به بازار سرمایه گفت: حمایت صندوق توسعه ملی از بازار سرمایه همچنان ادامه دارد. در راستای حمایت از بازار سرمایه روز چهارشنبه مبلغ ۱۰۰ میلیارد تومان و امروز هم مبلغ ۵۰۰ میلیارد تومان به حساب صندوق تثبیت بازار سرمایه واریز خواهد شد. بررسی روند ورود و خروج پول حقیقی در بازار سرمایه و بازار ارز

نشان می‌دهد میزان خروج پول حقیقی از بازار سهام و حق تقدم روند صعودی بوده است. میزان خروج پول حقیقی از بازار سرمایه در روزهای گذشته به بالاترین سطح در سال جاری رسیده است. بر این اساس، در معاملات روز چهارشنبه نمادهای ایران خودرو، زامیاد، بانک ملت، سایپا و فولاد مبارک که سپاهان بیشترین خروج پول حقیقی را داشتند. در نقطه مقابل در همین مدت خروج پول حقیقی از صندوق‌های طلا متوقف شده و ورود پول حقیقی به صندوق‌های طلا صعودی شده است که نشان می‌دهد معامله‌گران نسبت به بازار طلا امیدوارتر بوده‌اند.

اینفوگرافش

بالاترین میزان رشد فروش شرکت‌های قطعه‌ساز در تیرماه

محورسازان ایران خودرو
۵۸ درصد



موتورسازان تراکتورسازی ایران
۷۶ درصد



سازه پویش
۹۳ درصد



فنر سازی زر
۱۸۷ درصد



چهار شرکت «فنر سازی زر»، «سازه پویش»، «موتورسازان تراکتورسازی ایران» و «محورسازان ایران خودرو» بالاترین میزان رشد فروش را در بین شرکت‌های قطعه‌ساز بوری در تیرماه کسب کردند

چین تلند؟

شورای رقابت به دنبال بهبود وضعیت صنعت خودرو

سپهر دادجو توکلی، سخنگوی شورای رقابت گفت: یکی از ندهایی که به شدت تاکید داشت صنعت خودرو برای رقابت پذیر شدن و رشد بهتر باید واردات را به مجموعه سید خود اضافه کند؛ شورای رقابت بود. همچنین در آبان ماه سال گذشته به منظور تسهیل و رفع بوروکراسی واردات خودرو به کشور، قیمت گذاری خودروهای وارداتی موضوع را به سازمان حمایت سپرد.

چرا؟

واردات؛ راهکار رقابت پذیر تر شدن صنعت خودرو

سخنگوی شورای رقابت با انتقاد از وضعیت موجود واردات خودرو گفت: اگر چه اقدامات خوبی انجام شده است و نمی توان آنها انکار کرد اما به هر ترتیب این مقدار واردات، جوابگوی نیاز بازار نیست پس قطعاً واردات باید به سال‌های قبل از ۱۳۹۷ برگردد، چرا که واردات خودرو به میزان کافی، بازار را متعادل می‌کند و به صنعت خودروداخلی نیز کمک خواهد کرد.

برای چند؟

شورای رقابت دخالتی ندارد

دادجو توکلی در پاسخ به این پرسش که آیا شورای رقابت در قیمت گذاری دخالت می‌کند یا خیر؛ عنوان کرد: در قیمت گذاری خودرو سازی باید طبق دستورالعمل هیات تعیین قیمت کالا مربوط به سال گذشته عمل کنیم. در حقیقت، سازمان حمایت از مصرف کننده برای کمپانی‌ها و افراد دکننده این کار انجام می‌دهد و هیچ معنی هم برای این قضیه از طرف شورای رقابت وجود ندارد.

توده یک

First gear



علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

مدیر کل دفتر صنایع خودرو وزارت صمت گفت: هم‌اکنون ۱۹ هزار دستگاه خودرو در گمرکات موجود است و ۴۳ هزار دستگاه خودروی در حال حمل داریم. حاضر جواب: خودروهای وارداتی همه جا فراوان است، به جز در کف بازار خودرو!

در بازار روز گذشته، «کوییک دنده‌ای S» بیشترین رشد قیمت را تجربه کرد و ۷ میلیون تومان گران شد و پس از آن «ساینا S» هم رشد ۶ میلیون تومانی داشت. حاضر جواب: فعلاً زور خودروهای خارجی به گران شدن نمی‌رسد، کوییک و ساینا در حال تلاش هستند که عادت گران شدن، از سر بازار خودرو نیفتند!

معامله‌ها در بازار خودرو به پایین ترین سطح خود رسیده و خریداران به ناظران بازار بدل شده‌اند.

حاضر جواب: آن هم با شکستن تخمه و تماشای نمودار رو به کاهش قیمت بیشتر خودروها!

به اعتقاد فعالان بازار خودرو، با توجه به اینکه کابینه دولت چهاردهم هنوز تشکیل نشده پیش‌بینی می‌شود که قیمت خودرو تا پایان تابستان دچار رکود سنگین شود و تعداد فروشندگان از خریداران بیشتر باشد.

حاضر جواب: ولی خودمانیم، حتی اگر در نظام سیاسی کشور، وزارت خودرو هم داشتیم تعیین وزیرش نباید این قدر بر بازار تأثیر می‌گذاشت!

بازار، چه در بخش خودروهای داخلی و مونتاژی و چه در بخش خودروهای وارداتی، در حال ریزش؛ البته به صورت قطره چکانی است.

حاضر جواب: درست مثل عرضه خودروهای داخلی در بازار خودرو!

ایران خودرو قصد دارد بژو ۲۰۷ صندوق دار را دوباره به خط تولید بازگرداند.

حاضر جواب: نخیر... مثل این که فقط تولید پراید صندوق دار بیچاره، جای بقیه خودروها را تنگ کرده بود!

تنش‌ها بازار خودرو را به سمت صعود می‌برد یا سقوط؟ حاضر جواب: همه چیز به حال بازار خودرو بستگی دارد که البته این بازار هم در این روزها، با یک نخودچی سردی و با یک کشمش گرمی اش می‌کند!

سخنگوی شورای رقابت گفت: یکی از نهادهایی که به شدت تاکید داشت خودرو سازی برای رقابت پذیر شدن و رشد بهتر باید واردات را به مجموعه سید خود اضافه کند شورای رقابت بود این مقدار واردات، نیاز بازار ما را جوابگو نیست.

حاضر جواب: وقتی همه مسئولان مربوطه معتقدند واردات خودرو در تیراز وسیع خیلی هم خوب است، عجیب است چرا خودروهای خارجی خود را با سرعت و تیراز بیشتری به کشورمان صادر نمی‌کنند!

منشأ ارز، بهانه بانک مرکزی برای قفل زدن بر ورود خودرو کار کرده است؟

حاضر جواب: البته در قضاوت نباید عجله کرد، مگر این که در آینده معلوم شود، می‌شد در قضاوت کمی هم عجله کرد!

چگونه خودرو وارداتی کار کرده را ترخیص کنیم؟

حاضر جواب: حالا شما اجازه بدهید حداقل یک عدد خودرو کار کرده وارد گمرک شود، بعد حل المسائل ترخیصش را منتشر کنید!



متاسفانه این سوپراسپرت شگفت‌انگیز هیچ‌گاه از مرحله طراحی فراتر نرفت و پروژه او یونینون تایپ ۵۲ در سال ۱۹۲۵ قبل از جنگ جهانی دوم لغو شد. نزدیک به ۹۰ سال بعد اما آتودی تصمیم گرفت سراغ طرح‌های تایپ ۵۲ برود و این خودرو فوق‌العاده را برای فستیوال سرعت گوودوود ۲۰۲۴ زنده کند. بدین‌منظور، آتودی از Crosthwaite & Gardner که شرکتی تاریخی در زمینه تولید خودروهای مسابقه‌ای است درخواست کرد تا او یونینون تایپ ۵۲ را از ابتدا بسازد. با استفاده از اسکچ‌ها و طرح‌های اولیه، همه‌چیز از شاسی و پانل‌های بدنه گرفته تا پیدرانه به‌صورت اختصاصی برای این خودرو ساخته شد.

اوتو یونینون تایپ ۵۲ سوپراسپرتی بود که دهه ۱۹۳۰ توسط فردیناند پورشه طراحی شد، اما هیچ‌گاه به تولید نهایی نرسید. حالا آتودی توانسته است این پروژه را زنده کند. این خودرو که اشنل‌اشپرت‌واگن (Schneilsportwagen) به معنای خودرو اسپرت سریع نام داشت و در داخل شرکت با نام تایپ ۵۲ شناخته می‌شد، قرار بود نسخه‌ای جاده‌ای از خودرو مسابقه‌ای گرند پری تایپ ۲۲ اوتو یونینون در دهه ۲۰ باشد. تایپ ۵۲ به یک پیش‌رانه ۱۶ سیلندر با بیش از ۲۰۰ اسب‌بخار قدرت مجهز بود و می‌توانست به حداکثر سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند که آن را به یکی از سریع‌ترین خودروهای زمان خود تبدیل می‌کرد.



کانسپت «آتودی» بعد از ۹۰ سال تولید شد

ایده جدید طراح «شیرون»



ساشا سلیمانوف به‌عنوان یکی از مشهورترین طراحان صنعت خودرو شناخته می‌شود. این طراح متولد گرجستان پس از سپری کردن دوران ابتدایی در روسیه، در رشته طراحی خودرو در روسیه و ایالات متحده تحصیل کرد و پس از همکاری با شرکت‌های فولکس واگن، لامبورگینی، بوگاتی، جنسیس و کونیگزگ، سال گذشته دفتر طراحی خود را به نام Hardline27 تاسیس کرد. این استودیو در لس‌آنجلس و برلین شعبه دارد. نخستین نتیجه این استودیو، یک خودرو سوپراسپرت میان‌سایز به نام «نیلو ۲۷» (Niliu27) است. عدد ۲۷ در نام این خودرو و البته استودیو طراحی، به شماره خودرو رانندگان مشهور فرمول یک مثل آیرتون سنا و آلن پروست اشاره دارد. نیلو هم از بخش اول اسامی فرزندان آقای سلیمانوف یعنی نیکا و لوسیا گرفته شده است. نخستین تصویر نیلو ۲۷ در می ۲۰۲۴ منتشر شد اما هر چه به رونمایی رسمی این خودرو نزدیک‌تر می‌شویم، تصاویر و جزئیات بیشتری در اختیار مخاطبان قرار می‌گیرد. در نخستین نمونه نیلو ۲۷ می‌توان اجزای سازه و نحوه باز شدن درهای خودرو را مشاهده کرد. طبق اعلام سازنده، این سوپراسپرت براساس شاسی مونوکوک فیبر کربن شکل گرفته است. این خودرو به پیش‌رانه ۱۲ سیلندر تنفس طبیعی با حجم ۶.۵ لیتر مجهز شده است که بیش از هزار اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند.

قطعات پرفرومنس برای بامو و «M5»



نسل جدید بامو M5 به واسطه طراحی بدنه، وزن بالا و عملکرد سامانه پلاگین-هیبرید، مورد برخی انتقادات قرار گرفته است. اکنون بامو قصد دارد با اضافه کردن قطعات M پرفورمنس و برخی تغییرات دیگر، G90 را به چیزی بهتر از آنچه هست، تبدیل کند. از زیرسپری جلو گرفته تا دافینوز عقب، بدنه بامو M5 به مجموعه‌ای از قطعات فیبر کربن مجهز شده است. البته باید این واقعیت را بپذیریم مجموعه این قطعات شامل در باک و رکاب‌های جانبی، نمی‌تواند تأثیر زیادی بر وزن این سدان بزرگ داشته باشد. به هر حال اکنون وزن بامو M5 به ۲۴۴۴ کیلوگرم رسیده است. خریدار بامو M5 می‌تواند سقف فیبر کربن و ترمزهای کربن سرامیک را سفارش بدهد که به ترتیب ۳۰ و ۲۵ کیلوگرم از وزن خودرو کم می‌کند. در نهایت به‌نظر می‌رسد برای کاهش بیشتر وزن این سدان بزرگ احتمالاً باید منتظر نسخه جدید M5 CS بمانیم. نسخه قبلی این خودرو، ۱۰۵ کیلوگرم از M5 سبک‌تر بود. آنتن کوسه‌ای و لوگوهای مشکی مات نیز قابل سفارش است. در آینده نزدیک، رنگ‌های آلیاژی سبک‌وزن هم به این مجموعه اضافه خواهد شد. حتی بیچ تنظیم‌باین در رنگ‌ها نیز نشان M دارد. از دیگر تغییرات این خودرو می‌توان به نشان M5 بر خروجی‌های اگزوز اشاره کرد، قطعاتی که از ترکیب تیتانیوم و فیبر کربن ساخته شده‌اند.

«هوندا»؛ جایگزین «رنو» در اتحاد «نیسان» و «میتسوبیسی»

وقتی اعتماد به فرانسوی‌ها جواب نمی‌دهد!

هم‌رده دیگر، تلاش می‌کنند تا این موتور محبوب را زنده نگه دارند. بر نامه سه شرکت یادشده حفظ پیش‌رانه‌های درون‌سوز با استفاده از هیبریداسیون و سوخت‌های پاک است.

در حالی که برند تویوتا روی فناوری هیدروژن و موتورهای ۴ سیلندر کار می‌کند، مزدا بر توسعه پیش‌رانه چرخشی خود تمرکز کرده و سوپارو هم برای پاک‌تر کردن موتور با کسر خود تلاش می‌کند. براساس گزارش شعبه آسیایی رسانه Nikkei، میتسوبیسی برای پیوستن به قرارداد هوندا و نیسان ابراز علاقه کرده است.

طبق توافق اولیه هوندا و نیسان در ماه مارس، این دو شرکت تصمیم گرفته‌اند در زمینه پلت‌فرم‌های نرم‌افزاری خودرو، اجزای اصلی خودروهای برقی و اجزای مکمل آن‌ها با یکدیگر همکاری کنند. نیسان ۳۴ درصد از سهام میتسوبیسی را در اختیار دارد، بنابراین پیوستن میتسوبیسی به این اتحاد کاملاً منطقی است.

خبرگزاری رویترز در گزارشی دیگر، ادعا می‌کند میتسوبیسی قرارداد همکاری و عدم افشای اطلاعات محرمانه را با هوندا و نیسان امضا کرده است. انتشار خبر اتحاد جدید در صنعت خودرو ژاپن باعث شده است ارزش سهام هر سه شرکت افزایش یابد. سهام میتسوبیسی ۲.۳ درصد، نیسان ۲.۸ درصد و هوندا ۲.۶ درصد طی روزهای اخیر رشد کرده‌اند.

همکاری هوندا، نیسان و میتسوبیسی باعث کاهش هزینه‌های تحقیق و توسعه در سه شرکت خواهد شد. همچنین این اتحاد افزایش سرعت توسعه محصولات جدید آن‌ها را در پی خواهد داشت.

هدف از ایجاد اتحاد جدید در صنعت خودرو ژاپن، مقابله با رقبای چینی است. البته باید به این موضوع اشاره کنیم نیسان و میتسوبیسی از سال ۱۹۹۹ میلادی با شرکت فرانسوی رنو نیز همکاری دارند.

همکاری هوندا، نیسان و میتسوبیسی نخستین اتحاد در صنعت خودرو ژاپن نیست. چندماه پیش تویوتا، مزدا و سوپارو برای توسعه نسل جدید موتورهای درون‌سوز قرارداد همکاری امضا کردند.

همکاری خودروسازان ژاپنی با یکدیگر باعث می‌شود خودروهای اسپرت ژاپنی همچنان زنده بمانند؛ خودروهایی که محبوب افراد بسیاری در سراسر جهان هستند.



مستقیم بر فرآیند مذاکرات و تصمیم‌گیری‌ها خواهد داشت. با توجه به این مهم که سرعت تولید خودروهای برقی در کشور همجوار ژاپن یعنی چین، با نرخ زیادی در حال افزایش است، سه شرکت نیسان، هوندا و میتسوبیسی تصمیم گرفته‌اند به‌جای طی کردن راه جداگانه، گران و طاقت‌فرسا با یکدیگر همکاری کنند تا سرعت رشد خود را افزایش دهند.

از آنجا که قیمت خودروهای تولیدشده در چین کمتر از مدل‌های گوناگون این سه برند مطرح است، رقابت آن‌ها تنگ‌گن خواهد بود.

هر چند برنامه آینده تا حد قابل توجهی اعلام شده اما هنوز خبری از نام مدلی خاص به میان نیامده است پس نمی‌توان روی تولید مدل‌های به‌خصوص جدید حساب باز کرد یا منتظر یک کوبه‌مانند تویوتا ۸۶/سوپارو BRZ ماند. حقیقت این است که تولید مدل‌های پر فروش‌تر می‌تواند برای این برندها به‌صرفه‌تر تمام شود و این این‌حیث ممکن است تمرکز خود را روی این کار قرار دهند.

اختلاف‌نظر در برندهای ژاپنی

چندماه پیش برندهای مزدا، تویوتا و سوپارو در یک کنفرانس رسمی اعلام کردند هنوز به پیش‌رانه‌های درون‌سوز متعهد هستند و برخلاف برخی شرکت‌های

مانند برقی‌سازی و هوش مصنوعی با سرعت زیادی تغییر می‌کند. باور داریم با همکاری سه‌جانبه توانایی کشف احتمالات تازه در زمینه‌های مختلف را خواهیم داشت.» شرکت‌های نیسان و هوندا در خبرهای مرتبط با این رویداد، کنفرانس‌های مطبوعاتی مجزایی را برگزار و در آن اعلام کرده‌اند برای ساخت خودروهای متکی به نرم‌افزار (SDV) با هم همکاری خواهند کرد. دو شرکت یادشده برای بهبود و توسعه فناوری خودروان، ارتباطات و هوش مصنوعی سرمایه‌های مشترک را تدارک خواهند دید و سپس کار خود را به توسعه باتری‌های تازه و محورهای الکترونیکی توسعه خواهند داد.

اشتراک‌گذاری محصولات آینده

هر دو شرکت نیسان و هوندا توافق کرده‌اند که برای تکمیل سید خرید خود به فکر اشتراک‌گذاری مدل‌های مختلف هم هستند؛ پروژه‌ای که می‌تواند شامل خودروهای برقی و بنزینی این دو مجموعه شود و احتمالاً بر تولید نیسان سیلوپا در آینده تأثیرگذار خواهند بود. از آنجا که برند میتسوبیسی هنوز تنها پیش‌نویس را امضا کرده بنابراین کمی زود است که درباره همراهی آن در برنامه نیسان-هوندا با نام «متمم مشترک خودرو» اظهار نظر کرد. البته که سهم ۳۴ درصدی نیسان در برند میتسوبیسی تأثیر



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

ظاهراً تفاوت در نگرش مدیران فرانسوی رنو برای تولید خودروهای برقی باعث شده است نیسان و میتسوبیسی به دنبال همکاری جایگزین و البته وطنی برای نفوذ بیشتر در دنیای الکترونیک‌ها باشند. گزارش رسانه‌های آسیایی، از احتمال ایجاد یک اتحاد جدید در صنعت خودرو ژاپن خبر می‌دهد. براساس این گزارش، اتحاد هوندا، نیسان و میتسوبیسی را در آینده نزدیک شاهد خواهیم بود. هم‌اکنون هوندا و نیسان با یکدیگر کار می‌کنند و به زودی میتسوبیسی نیز به آن‌ها خواهد پیوست. رقابت بین خودروسازان از هر زمان دیگری چالش برانگیزتر شده است. ظهور خودروسازان چینی که در زمینه خودروهای برقی پیشرو هستند، سهم بازار سایر شرکت‌ها را به مخاطره انداخته است. از سوی دیگر مقررات محیط‌زیستی و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای روز به روز سخت‌گیرانه‌تر می‌شوند. خودروسازان چاره حل مشکل خود را در اتحاد می‌بینند. اتحاد هوندا نیسان اخیراً تشکیل شده است و به زودی میتسوبیسی نیز به جمع خودروسازان ژاپنی اضافه خواهد شد.

از شایعه تا واقعیت

چندی پیش شایعاتی مبنی بر همکاری سه برند ژاپنی بنام در خبرگزاری‌های جهان منتشر شد تا اینکه مجموعه مشترک هوندا-نیسان دپروز به‌طور رسمی اعلام کرد خودروسازی میتسوبیسی را هم به‌عنوان عضو سوم به گروه خود اضافه خواهد کرد. این سه شرکت یک پیش‌نویس رسمی را امضا کرده‌اند تا بهترین راه برای کار روی خودروهای برقی و نرم‌افزار آن‌ها را مورد بحث قرار دهند. مدیرعامل و مستخف‌گوی شرکت میتسوبیسی، «تاکائو کاتو» درباره این رویداد مهم می‌گوید: «مذاکرات نیسان و هوندا برای یک همکاری محتمل، پیشرفت کرده است و ما هم تصمیم گرفته‌ایم در این قالب همکاری کنیم. امروزه در صنعت خودرو، همکاری با شرکای امری حیاتی به شمار می‌رود که به‌خاطر اختراعات و پیشرفت‌های فناوری

«سوزوکی» برای افزایش تنوع در سگمنت «Kei» به سراغ اسپاسیارت

زمان نوسازی سوزوکی اسپاسیارت Gear فرارسیده است. این خودرو که در دسته‌بندی Kei قرار می‌گیرد، تأثیرات و نشانه‌های سبک کراس‌اور مدل قبلی خود را حفظ کرده و فناوری بیشتری به آن اضافه کرده است. سوزوکی اسپاسیارت Gear جدید بسیار شبیه کنسپت سوزوکی Kitchen Papa Boku Spacia است، که در نمایشگاه اتومبیل توکیو ۲۰۲۴ نمایش داده شد. با وجود شباهت به مدل قبلی خود، بدنه به‌طور کامل بازطراحی شده است. در مقایسه با مدل‌های ساده و Custom، اسپاسیارت Gear دارای چهارهای منحصر به‌فرد با چراغ‌های LED گرد، ششکاف‌های عمودی روی جلوپنجره و صفحات محافظ است که آن را شبیه به یک جیپ کوچک می‌کند. علاوه‌بر پوزه (نوز کات) جدید و ورودی‌های سپری در زیرین شده، اسپاسیارت Gear دارای پوشش‌های محافظ در پروفیل،



خبر News

اصلاحات «سیویک Si»

هوندا سیویک Si مدل ۲۰۲۵ که رونمایی شده، با اصلاحات و به روزرسانی‌های مختصری همراه است. شاسی خودرو تیزتر و فضای داخلی نیز بهبود یافته است. مهم‌ترین ویژگی نسل جدید این است که گیربکس شش سرعته دستی آن حفظ شده است. قیمت خودرو با احتساب هزینه مقصد، به ۳۱,۰۴۵ دلار می‌رسند. هوندا سیویک Si مدل ۲۰۲۵ اوایل ماه آگوست عرضه می‌شود. سیویک Si تنها خودرو دنده‌دستی موجود در کلاس خود محسوب می‌شود و برای علاقمندان آن ساخته شده است. بنابراین، افزایش خروجی پیش‌رانه در نسخه فیس‌لیفت، اولویت هوندا نبوده است. گیربکس دستی سیویک Si با تطبیق دور موتور می‌تواند عملکرد



را بهبود دهد. در واقع همان پیش‌رانه ۵.۱ لیتری توربوشارژر حفظ شده است، که ۲۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۶۰ نیوتون‌متر گشتاور دارد. اما نکته مهم در این مدل، هندلینگ خودرو است. هوندا قول داده سیویک Si جدید، بیشترین لذت رانندگی را برای مشتریان به‌ارمغان آورد. این نسخه جدید، شاسی سخت‌تری دارد که شامل پایه‌های ستون RB و قسمت پایینی و رکاب درهای عقب است. دیمپ‌های سیستم تعلیق نیز بر همین اساس دوباره کالیبره شده‌اند. هوندا می‌گوید که این تغییرات سفتی پیچشی را افزایش داده‌اند. تغییرات ظاهری خودرو شبیه همان چیزی است که قبلاً در سیویک فیس‌لیفت که در ماه می رونمایی شد، دیده بودیم. سپر جلو اصلاح شده و جلوپنجره پایینی نیز ظاهر متفاوتی دارد و شش ضلعی است. برای اطراف چراغ‌های مه‌شکن نیز پلاستیک سیاه کمتری استفاده شده است. رینگ‌های Si طراحی جدید و پره‌های دوپل دارند. این طراحی و رنگ مشکی مات، ظاهر خودرو را اسپرت‌تر نشان می‌دهد. تارهای تابستانی با عملکرد بالا نیز در دسترس هستند که ۳۰۰ دلار قیمت دارند. فضای داخلی خودرو، به روزرسانی کمتری دارد و ویژگی‌هایی مانند پورت‌های USB-C، اندروید اتو، اپل کار پلی و نمایشگر لمسی ۱۹ اینچی دارد.



نسل جدید آئودی ای ۶

آئودی A6 جدید که به خودرویی الکتریکی تبدیل شده است، با قدرتی از ۲۸۶ تا ۵۵۰ اسب بخار و قیمت پایه ۷۵ هزار و ۶۰۰ یورو راهی بازار خواهد شد. تلاش‌های اولیه آئودی در زمینه ساخت خودروهای الکتریکی روی کراس‌اورها متمرکز بود؛ اما این برند لوکس آلمانی حالا به دنبال تنوع بخشیدن به مدل‌های الکتریکی خود است. در همین راستا، نسل جدید A6 به خودرویی الکتریکی تبدیل شده است که در نسخه‌های اسپرتیک و آوانت (استیشن) تولید خواهد شد. این خودرو روی پلت‌فرم PPE ساخته شده که در Q6 E-Tron و پورشه ماکان جدید نیز به کار رفته است. با

توجه به این که A6 جدید پسوند اسپرتیک دارد، از لحاظ فنی یک خودرو لیفت‌بک بادر صندوق کاربردی تر است. آئودی برای این خودرو ضرب‌بند Cd0.21 را اعلام کرده که آن را به ایرودینامیک ترین خودرو تاریخ این شرکت تبدیل می‌کند. قیمت آئودی A6 E-Tron در اروپا در نسخه محرک عقب ۳۶۷ اسب بخاری از ۷۵ هزار و ۶۰۰ یورو آغاز می‌شود و ۱۰۱ هزار و ۱۵۰ یورو برای S6 E-Tron می‌رسد. فروش این خودرو در قاره سبز از سپتامبر امسال آغاز خواهد شد. معرفی A6 الکتریکی به معنای پایان کامل ۱۶ درون‌سوز نخواهد بود.

محدصول Product

معرفی شاسی بلند ارزان قیمت تاتا کورو



تاتا نسخه تولید کورو (Curv) را رونمایی کرده است. این کراس‌اور کوپه است که در نسخه‌های الکتریکی و درون‌سوز از ماه آینده در هندوستان عرضه خواهد شد. این خودرو ابتدا در آوریل ۲۰۲۲ در قالب یک کانسپت الکتریکی معرفی شد و حدود یک سال بعد نیز نسخه درون‌سوز آن به نمایش درآمد. ویژگی برجسته این کراس‌اور هندی سقف شیب‌دار و کوپه‌مانند است که آن را شبیه یک بام X6 از آن قیمت جلوه می‌دهد. در جلو کورو شاهد چراغ‌های باریک تمام LED هستیم که بالای جلو پنجره‌های کوچک قرار گرفته و نمایی هماهنگ با دیگر محصولات تاتا ایجاد کرده است. نسخه الکتریکی کورو صرفاً از طریق دماغه بدون جلو پنجره، در گاه‌شاز روی سپر و نشان‌های EV متمایز می‌شود. شرکت هندی فعلاً حرفی در این رابطه نکرده؛ اما به احتمال زیاد، کورو با یک پیش‌راننده ۱.۲ لیتری بنزینی توربو و احتمالاً یک نمونه ۱.۵ لیتری دیزلی راهی بازار خواهد شد. نسخه الکتریکی این خودرو هم با دو گزینه باتری قابل خریداری خواهد بود که حداکثر برد ۵۰۰ کیلومتری را ارائه می‌کند.

تویونیک Tuning

پکیج پیست برای کادیلاک سی تی ۵-وی



CT5-V پلک‌توینگ، خودرویی عالی برای پیست است؛ با این وجود، کادیلاک معتقد است فضا برای کار در این خودرو همچنان فراهم است و به همین دلیل، برای نسخه فیس لیفت ۲۰۲۵ این سدان اسپرت پکیجی به نام پریسیژن ارائه کرده که تغییراتی را در شاسی خودرو به دنبال دارد. مهم‌ترین ویژگی‌های این پکیج، ارائه فن‌های سفید تر و آنتی‌رول بار سفت‌تر جلو است. علاوه بر این، کادیلاک سگ‌دست جدیدی را هم برای CT5-V تدارک دیده است. سیستم‌های الکتریکی سدان V8 کادیلاک مثل کمک‌فترهای مگنه‌اید، فرمان برقی و دیفرانسیل لغزش محدود الکتریکی عقب هم برای هماهنگی با این قطعات جدید، حالا کالیبراسیون جدیدی پیدا کرده‌اند. این سدان اسپرت آمریکایی از لاستیک‌های میشلن پیلوت اسپرت کاب R۲ استفاده می‌کند و وظیفه مهار کردن آن بر عهده ترمزهای کرین سرامیکی است. به گفته کادیلاک، این تغییرات سبب بهبود رفتار فرمان خودرو هنگام پیچیدن، ثبات در هنگام خروج از پیچ‌ها و به‌طور کلی، احساس بهتری می‌شود.

امریکایی American

معرفی فورد ماوریک مدل ۲۰۲۵



نسخه فیس لیفت فورد ماوریک با طراحی جدید جلو، نمایشگر بزرگ‌تر در داخل و نسخه هیبرید چهار چرخ محرک جدید با قیمت پایه ۲۸ هزار دلار عرضه خواهد شد. هر چند محبوبیت ماوریک در بازار بی‌پایان به نظر می‌رسد، با این وجود، فورد این پیکاپ کامپکت را برای مدل ۲۰۲۵ مورد به‌روزرسانی بزرگی قرار داده است. نسخه هیبرید چهار چرخ محرک چیزی بود که خریداران می‌خواستند و فورد حالا ارائه کرده است. با این حال، قوای محرکه این نسخه تغییری نکرده و مثل قبل از همان پیش‌راننده ۲.۵ لیتری تنفس طبیعی ۴ سیلندر به‌همراه یک موتور الکتریکی تشکیل شده است که در مجموع ۱۹۱ اسب بخار قدرت و ۲۱۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. انتقال نیرو و هم مثل قبل توسط یک گیربکس CVT صورت می‌گیرد. انتقال نیرو و به‌رخ‌های عقب همراه با پکیج سفارشی پدک کشی، ظرفیت بکسل ماوریک هیبرید را با ۹۰۰ کیلوگرم افزایش به ۱۸۱۵ کیلوگرم می‌رساند که هم‌اندازه نسخه ۲ لیتری توربوشارژر آکوبوست است. ظرفیت بار ماوریک هیبرید چهار چرخ محرک نیز ۶۳۵ کیلوگرم است.

ژاپنی Japanese

شراکت هوندا، میتسوبیشی و نیسان

میتسوبیشی و نیسان

شرکت هوندا برای بازگشت سودآوری به نیسان و میتسوبیشی کمک خواهد کرد. این سه خودروساز ژاپنی برای توسعه خودروهای برقی و نرم‌افزارها با یکدیگر همکاری خواهند کرد. چندی پیش شایعاتی مبنی بر همکاری سه برند ژاپنی به‌نام در خبرگزاری‌های جهان منتشر شد؛ تا این که مجموعه مشترک هوندا-نیسان به‌طور رسمی اعلام کرد خودروسازی میتسوبیشی را هم به‌عنوان عضو سوم به‌گروه خود اضافه خواهد کرد. این سه شرکت یک پیش‌نویس رسمی را امضا کرده‌اند تا بهترین راه برای کار روی خودروهای برقی و نرم‌افزار آن‌ها را مورد



بحث قرار دهند. مدیر عامل و سخنگوی شرکت میتسوبیشی، «تاکانو کاتو» درباره این رویداد مهم می‌گوید: «مذاکرات نیسان و هوندا برای یک همکاری محتمل، پیش‌رفت کرده است و ما هم تصمیم گرفتیم در این قالب همکاری کنیم. در صنعت خودرو امروز، همکاری با شرکای امری حیاتی به‌شمار می‌رود که به‌خاطر اختراعات و پیشرفت‌های فناوری مانند برقی‌سازی و هوش مصنوعی با سرعت زیادی تغییر می‌کند. ما باور داریم که با همکاری سه‌جانبه توانایی کشف احتمالات تازه در زمینه‌های مختلف را داریم.» شرکت‌های نیسان و هوندا در خبرهای مرتبط با این رویداد، کنفرانس‌های مطبوعاتی مجزایی را برگزار و در آن اعلام کرده‌اند که برای ساخت خودروهای متکی به نرم‌افزار (SDV) با هم همکاری خواهند کرد. دو شرکت یادشده برای بهبود و توسعه فناوری خودرو، از تباطات و هوش مصنوعی سرمایه‌های مشترک را تدارک خواهند دید و سپس کار خود را به توسعه باتری‌های تازه و محورهای الکتریکی توسعه خواهند داد. نکته جالب آن است که هر دو شرکت نیسان و هوندا توافق کرده‌اند.

بررسی روند قیمت خودرو در یک ماه گذشته

روی خوش بازار خودرو به دولت جدید



احسان ناصر ابایی

e.naser@autoworld.ir

در هفته‌ای که مسعود پزشکیان، نهمین رئیس جمهور کشور حکم تنفیذ خود را دریافت کرد و مراسم تحلیف وی نیز در مجلس شورای اسلامی برگزار شد، بازار خودرو روزهای نسبتاً آرامی را پشت سر گذاشت. دولت چهاردهم در اواسط هفته گذشته رسماً کار خود را آغاز کرده؛ دولتی که بسیاری از شهروندان ایرانی انتظار گشایش‌های اقتصادی را از آن دارند و انجام اقدامات اصلاحی در بخش خودرو بخشی از این انتظارات است. با در نظر گرفتن شرایط بازار خودرو پس از اعلام نتیجه‌نهایی انتخابات ریاست جمهوری و انتخاب پزشکیان، بازارها از جمله خودرو روی خوش به‌این اتفاق نشان دادند؛ به‌نحوی که با کاهش قیمت ارز و سسکه (واقف انتظار تورمی) منحنی قیمت در بازار خودرو هم نزولی شد. مرور روند بازار خودرو در حدود یک ماه گذشته (پس از اعلام نتیجه انتخابات) نشان از سیر نسبتاً نزولی قیمت‌ها دارد. در واقع در این مدت اتفاق غالب در بازار خودرو، کاهش قیمت بوده؛ هر چند این رویه مطلق نبوده و برخی خودروها نیز نوسان جزئی داشتند.

جداز این که اتفاقات سیاسی اخیر چه تاثیری بر انتظارات تورمی و بازارهای داخلی از جمله خودرو خواهد داشت، بازار خودرو فعلاً روزهای آرامی را سپری می‌کند؛ آرامشی که پس از انتخاب پزشکیان به‌عنوان رئیس دولت چهاردهم ایجاد شده است. البته در این دوران اتفاق مهم دیگری به‌نام ابلاغ آیین‌نامه واردات خودروهای کار کرده نیز رخ داده که نمی‌توان تاثیر آن بر بازار را انکار کرد. دولت سیزدهم در روزهای آخر فعالیت خود، آیین‌نامه واردات کار کرده‌ها را ابلاغ و اعلام کرد ورود این خودروها برای همه ایرانیان آزاد است. با توجه به‌تصور عمومی مبنی بر این که با آمدن خودروهای کار کرده خارجی، قیمت در بازار می‌شکند، صرف اعلام خبر آزادسازی واردات این خودروها نیز اثر

کاهشی در منحنی قیمت داشت. این در حالی است که تریدهای زیادی بابت واردات خودروهای کار کرده وجود دارد. برخی کارشناسان تاکید می‌کنند در صورت تخصیص ارز و رفع چالش‌هایی مانند خدمات پس از فروش، می‌توان خودروهای کار کرده وارد و به‌تنظیم بازار کمک کرد؛ اما با آیین‌نامه‌ای که ابهامات آن بر طرف شده باشد. به‌ر حال، بازار خودرو در حال حاضر آرام‌نسی را تجربه می‌کند و حتی طی حدود یک ماه گذشته، روند نزولی هم داشته است؛ اما تضمینی بابت ادامه این روند وجود ندارد. مسائل مختلفی می‌تواند بازار خودرو را در آینده از ثبات نسبی فعلی دور کرده و حتی به سمت رشد قیمت برسد.

مساله دیگر، ضعف شدن احتمال اجرایی شدن واردات کار کرده‌هاست. باید منتظر ماند و دید دولت چهاردهم واردات خودروهای کار کرده را به‌سرعت اجرا خواهد کرد؟ اجرایی شدن این قانون کمک بزرگی به‌عافیت قیمت در بازار خودرو می‌کند.

در کنار کار کرده‌ها، واردات خودروهای نونیز جزو فاکتورهای اثرگذار بر آینده بازار خودرو است. هر چند روند ورود خودرو به‌کشور در سال جاری نسبت به‌پارسال بهبود پیدا کرده، اما همچنان کند و کم‌اثر (بر بازار) است. رشد واردات می‌تواند به‌کنترل قیمت خودرو در بازار و حتی نزولی شدن آن به‌خصوص در بخش مونتاژی‌ها کمک کند.

علاوه‌بر این، افزایش رسمی قیمت خودرو (قیمت کارخانه‌ای) نیز می‌تواند منجر به‌رشد بهای خودرو در بازار شود. در نهایت مساله عرضه نیز در آینده قیمتی بازار خودرو اثرگذار است؛ آن هم در شرایطی که تولید فعلاً روندی نزولی دارد. هر چه تولید بالاتر برود، عرضه بیشتر می‌شود و این موضوع به‌تعداد قیمتی در بازار خودرو کمک می‌کند و از آن سوافت تیراژ سبب کاهش عرضه شده و منحنی قیمت‌ها را بالا خواهد برد.

خودروسازان در چهار ماه امسال روندی نزولی در تولید داشته‌اند و اگر چالش‌هایی مانند کمبود نقدینگی و ارز حل نشود، روند فعلی ادامه‌دار خواهد بود و این موضوع اثر افزایشی بر قیمت خودرو در بازار خواهد گذاشت.

افزایش قیمت ۴۰ میلیون تومانی فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم
بهای یک ۲۲ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که پژو ۲۰۷ پانوراما، توماتا، تارا یافته (۱۴۰۳) با ۲۲ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۴۰ میلیون تومان، سسون پلاس با مانتور بدون رینگ (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان افزایش ۲۲۵ میلیون تومان، تارا، اتومات (۱۷۴ آل ایکس (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان افزایش ۹۸۷ میلیون تومان، سسون پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۱۴ میلیون تومان افزایش ۷۴۰ میلیون تومان، تارا، اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۱۲ میلیون تومان افزایش ۹۲۲ میلیون تومان و شاهین اتومات (۱۴۰۳) با ۱۱ میلیون تومان افزایش ۸۱۲ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای چینی شاهد رشد بهای ۵ تا ۴۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳) با ۴۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۴۰ میلیون تومان، هامیا S7 پلاس (۱۴۰۳) با ۳۵ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۶۵۵ میلیون تومان، فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳) با ۲۵ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۶۵۵ میلیون تومان و لاماری ایما (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان رسید. همچنین در گروه خودروهای خارجی پریمیوم شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم.

جایی که هیوندای کونا (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، تویوتا پرئوس تیپ C با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان، سوزوکی سسیاز (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد تومان و نیسان ایکس‌تریل با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند. از طرفی در میان خودروهای خارجی لوکس شاهد تغییرات قیمت چشمگیری نبودیم و این گروه از خودروها با ثبات قیمت به‌کار خود پایان دادند.

آلمانی German

سوپر استیشن بامو ام ۵ تورینگ

تا چند روز دیگر سوپر استیشن جدید بامو M5 تورینگ با قدرت ۷۱۷ اسب بخار رونمایی خواهد شد. ژرمن‌ها به‌صورت رسمی تایید کردند این خودرو ۲۵ مرداد ۱۴۰۳ معرفی خواهد شد. سوپر استیشن جدید باواریایی یکی از محصولات جدید بامو در هفته خودرویی مونتری کالیفرنیا خواهد بود. با این که بامو جزئیات زیادی را منتشر نکرده، اما به‌صورت رسمی تایید کرده M5 تورینگ از همان قوای محرکه M5 سدان که ترکیبی از یک پیش‌راننده ۸ سیلندر ۴.۴ لیتری تونین توربو و موتور برقی نصب‌شده در گیربکس است، استفاده می‌کند. این نیروگاه درون‌سوز



۵۷۷ اسب بخار قدرت دارد؛ در حالی که خروجی موتور برقی به ۱۹۶ اسب بخار می‌رسد. البته قدرت ترکیبی این مجموعه پلاگین هیبرید ۷۱۷ اسب بخار و گشتاور آن نیز ۱۰۰۰ نیوتون متر اعلام شده است. در دل M5 سدان یک باتری ۱۸۶ کیلووات-ساعتی قرار دارد که در حالت برقی شعاع حرکتی ۷۵ کیلومتری را می‌پیماید. سازد البته امکان دارد این رقم در مدل استیشن کمی کاهش یابد؛ چراکه خط سقف بالاتر خودرو می‌تواند روی رانندگی ایرودینامیکی آن تاثیر منفی داشته باشد. همان‌طور که می‌دانید بامو M5 سدان وزن ۲.۴ تنی دارد و شاید وزن مدل استیشن بیشتر هم باشد که نتیجه آن کندتر شدن خودرو خواهد بود. شایان ذکر است نسخه سدان این خودرو ظرف ۳.۵ ثانیه به‌حالت سکون به‌سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. شاید برخی افراد مشکلی با این موارد نداشته باشند؛ چراکه M5 تورینگ می‌تواند فضای بار و کابین بیشتری داشته‌باشد و در مدل تورینگ نیز دیده‌ایم که ۸۰ لیتر به‌فضای بار اضافه شده است. اگر همین موضوع درباره مدل M نیز صدق کند، بنابراین M5 تورینگ می‌تواند فضای بار حدود ۵۴۰ لیتری ارائه کند.



کاپوت، نمایی بسیار زیبا و اسپرت را به نمایش می‌گذارند. در نمای عقب، تنها شاهد به روزسانی گرافیک چراغ‌های عقب هستیم که زیبایی این خودرو را دوچندان می‌کند. کابین فورد ماوریک نسبت به نسخه‌های فعلی کمی به‌روز تر شده است. نمایشگر میانی این خودرو ۱۲.۲ اینچی بوده و یک نمایشگر ۱۸ اینچی نیز برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) در نظر گرفته شده است. غربیل فرمان دسته‌دنده روتاری سبک جدید فورد و درجه‌های مستطیل شکل سبک شده است در این خودرو حس محصولات دهه‌های ۸۰ و ۹۰ میلادی فورد برای مخاطب تداعی شود.

ماوریک به عنوان پیکاپ کامیوت موفق کمپانی فورد برای نخستین بار سال ۲۰۲۱ میلادی به جهان معرفی شد. در حقیقت سبک جدید طراحی کمپانی فورد سبب شد این پیکاپ استایل تونمند و اسپرتی داشته باشد. ۲۱ جولای سال جاری میلادی بود که نسخه فیس لیفت این خودرو به جهان معرفی شد. ماوریک جدید با المان‌های زبان جدید طراحی فورد توانست نمایی اسپرت و جسور را به نمایش بگذارد. در نمای جلو، چراغ‌های C-شکل جمع‌وجور تر شده و به شکل حرف L درآمده‌اند. همچنین جلوینجره مشبک نسل جدید فورد و خطوط تیز روی



طراحی زیبای فورد ماوریک

اس ۶ اسپرت بک ای - ترون؛ زیباترین خودرو برقی

کانسپت جذاب آئودی

به خط تولید رسید



الکترا؛ کانسپت خارق العاده بیوک

بیوک به عنوان یکی از برندهای آمریکایی زیر مجموعه جنرال موتورز حدود پنج سال است نسبت به سایر خودروسازان آمریکایی فلسفه طراحی و تولید متفاوتی را در بر گرفته و مشابه کمپانی‌های اروپایی عمل می‌کند. شوتینگ بریک‌ها دسته‌ای از خودروهای اسپرت هستند که بسیار مورد توجه اسپرت‌دوستان هستند. بر این اساس کمپانی بیوک، الکترا را برای جذب مشتریان اسپرت‌پسند در نظر گرفته است. الکترا در مرکز طراحی سایک جی ام طراحی شده که استایل آن به واسطه استفاده از خطوط نرم و بر خرداری از تقاطع‌ها و سطوح منحنی، کاملاً اسپرت و هیجان‌انگیز است. به واسطه طول ۵۰۳۶ میلی‌متری، عرض ۱۹۵۰ میلی‌متری و فاصله محوری ۳۰۰۰ میلی‌متری و با وجود رینگ‌های ۲۱ اینچی، این خودرو استایل پهن پیکر و عضلانی دارد. هدف طراحی بیوک از الکترا، ورود به دنیای اسپرت‌ها به واسطه یک خودرو شوتینگ بریک است. چراغ‌های اشکل در جلو با دو سطح تورفته روی کاپوت، مشابه محصولات ایتالیایی فراری و لامبورگینی بوده که بسیار هیجان‌انگیز است. نمای عقب این خودرو نیز مشابه محصولات بامو و لکسوس بوده که به لطف پیوستگی چراغ‌ها و حجم خاصی که ایجاد شده، کاملاً زیبا و چشم‌نواز است. نکته بسیار مهم این که یک بار بند آیرودینامیکی برای این خودرو طراحی شده تا فضای کاملاً جاداری برای سر نشینان فراهم شود و حالت اسپرت‌تری نیز برای این خودرو به وجود آید.

به نسخه ۸۶ اسپرت بک ای - ترون، در نصب قطعات الحاقی آیرودینامیکی مانند لپ سبر جلو، ورودی هوای عمودی درون سپر جلو، دیفیوزر عقب، نصب اسپویلر روی در صندوق عقب و آینه‌های آیرودینامیکی است. آن چه پروفیل این خودرو را بسیار جذاب جلوه می‌دهد، طراحی رینگ‌های ۲۱، ۲۰، ۱۹ و ۱۲ اینچی است که در نسخه کانسپت نیز شاهد رینگ‌های ۲۲ اینچی هستیم. در کابین آئودی S6 اسپرت بک ای - ترون شاهد فضای کاملاً مدرن و متفاوت آئودی هستیم.

یک نمایشگر منحنی یکپارچه در کابین این خودرو مشاهده می‌شود که شامل یک نمایشگر ۱۱.۹ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و یک نمایشگر ۱۴.۵ اینچی برای سیستم اطلاعات - سرگرمی است. این نمایشگرها فضای کاملاً مدرن و خلوتی را در کابین ایجاد کرده‌اند. ناگفته نماند که یک نمایشگر ۱۰.۹ اینچی افقی نیز برای سر نشین جلو تعبیه شده تا مدرن بودن این فضا به اوج خود برسد. کلیت داشبورد بسیار خاص و مدرن بوده که طراحی درجه‌های مستطیل شکل در طرفین با نور کروم و طراحی درجه‌های دوزنقه‌ای در بخش میانی داشبورد، هارمونی خوبی با طراحی داخلی این خودرو دارند.

طراحی غربیل فرمان دی - کات نسل جدید آئودی، طراحی صندلی‌های اسپرت برای راننده و سر نشین جلو و طراحی دسته دنده نسل جدید آئودی، رانندگی با این سدان اسپرت تمام‌الکتریکی را بسیار جذاب جلوه می‌دهند. طراحی LED های نواری در سراسر کابین و در بخش بالای کابین سبب شده است فضای کاملاً دلنشین و متفاوتی در این خودرو ایجاد شود.

از سوی دیگر در نسخه ۸۶ اسپرت بک ای - ترون دو نمایشگر ۱۸ اینچی در طرفین داشبورد طراحی شده تا نمای اطراف خودرو را به راننده نمایش دهند. از مهم‌ترین امکانات - فاهی و ایمنی آئودی S6 اسپرت بک ای - ترون می‌توان به ۱۰ ایربگ، کروز کنترل هوشمند، سیستم ترمز اضطراری خود کار، سیستم پایش نقاط کور، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم هشدار پیشگیری از برخورد از جلو و عقب، سیستم پایش ترافیک، سیستم شناسایی علائم و تابلوهای راهنمایی و رانندگی، سیستم کمکی رانندگی پیشرفته، دوربین ۳۶۰ درجه، دوربین دید عقب، سیستم ترمز الکتر و تکی پایداری، سیستم کنترل کشش، سیستم هشدار خواب‌آلودگی راننده، سیستم کنترل فواصل، سیستم ارتباط خودرو با خودرو آئودی Car-to-X و سیستم تهویه مطبوع دوگانه اتوماتیک با کاتال‌های مجزا برای سر نشینان عقب و سیستم هشدار نقاط ایمن برای سر نشینان و شارژر و ایرلس و استارت و حرکت هوشمند خودرو روی گوشی تلفن همراه و... اشاره کرد. آئودی ۸۶ اسپرت بک ای - ترون دارای دو موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم است که به لطف باتری ۸۵ کیلووات - ساعتی لیتیوم - یونی می‌تواند حداکثر ۴۲۸ اسب بخار قدرت تولید کند. این خودرو با یک بار شارژ کامل مسافتی برابر با ۷۵۶ کیلومتر را طی می‌کند.

این نسخه شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۵.۴ ثانیه‌ای دارد و حداکثر سرعت آن به ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. نسخه اسپرت و پر فور منسی این خودرو که همان S6 اسپرت بک ای - ترون است، دارای دو موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم است که با یک باتری‌های ۹۴.۹ کیلووات - ساعتی لیتیوم - یونی به تولید رسیده است. این خودرو حداکثر ۵۰۳ اسب بخار قدرت را فراهم می‌کند و با یک بار شارژ کامل می‌تواند مسافتی برابر با ۶۷۵ کیلومتر را طی کند. شتاب حالت سکون تا سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این خودرو ۳.۹ ثانیه بوده و حداکثر سرعت رسمی آن به ۲۴۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. جالب است بدانید که با شارژرهای سریع DC ۲۷۰ کیلوواتی می‌توان در ۲۱ دقیقه از ۱۰ تا ۸۰ درصد باتری‌های این خودرو را شارژ کرد. تنها با اتصال ۱۰ دقیقه‌ای این شارژر می‌توان نیروی برای طی مسافت ۳۱۰ کیلومتری را ذخیره‌سازی کرد. قیمت نهایی آئودی S6 اسپرت بک ای - ترون در زادگاهش ۹۹ هزار و ۵۰۰ یورو است.

ای - ترون نام سری محصولات الکتریکی اسپرت آئودی است. این کمپانی صاحب‌نام آلمانی که در زمینه طراحی و تولید خودروهای اسپرت پرآوازه است، چهار



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

روز قبل از جدیدترین محصول خود که پیش‌تر کانسپت بود، به صورت رسمی رونمایی کرد. این خودرو که در دو مدل سدان و اسپرت تولید رسیده، برای نخستین بار در اتونوی شانگهای سال ۲۰۲۱ میلادی در قالب یک خودرو سدان کانسپت با نام A6 e-tron معرفی شد. حال پس از گذشت سه سال، کمپانی آئودی این کانسپت را با تغییراتی در بدنه به نمونه تولید بدل و آن را به جهان معرفی کرده است.

A6 سدان و اسپرت مشابه نمونه کانسپت بوده که البته تناسب پخته‌تری پیدا کرده و به تولید انبوه رسیده است. این سدان و اسپرت در حقیقت روی پلت فرم نوین آئودی یعنی PPE (مخفف Premium Platform Electric) شکل گرفته است. در این مطلب نسخه پر فور منسی اسپرت این خودرو یعنی S6 اسپرت بک ای - ترون معرفی می‌شود. این خودرو از نظر طراحی با نسخه استانداردش یعنی A6 اسپرت بک ای - ترون تفاوت چندانی ندارد. با نگاهی به پروفیل این سدان اسپرت الکتریکی شاهد سبک طراحی بسیار جذاب و چشم‌نوازی از آئودی هستیم.

پوز کشیده و پشت کوتاه با رینگ‌های ۲۱، ۲۰، ۱۹ و ۲۱ اینچی (که در تمام سدان‌های اسپرت آئودی مشاهده شده و به عنوان بخشی از DNA طراحی آئودی است)، در S6 اسپرت بک ای - ترون نیز به چشم می‌آید. خطوط منقطع تیزی که شکل بدنه را شکل داده، اورهنگ‌های نسبتاً بلند، فرمت خمیده سقف و ستون D زاویه‌دار سبب شده است استایل جذاب و جسورانه‌ای برای S6 اسپرت بک ای - ترون فراهم شود. نکته بسیار مهم این که به دلیل استفاده از خطوط تیز و کاهش شرایط بحرانی آیرودینامیکی بدنه، نسخه کانسپت این



خودرو با ضریب درگ ۰.۲۱ - جزو آیرودینامیک‌ترین خودروهای سال ۲۰۲۱ میلادی بود. البته نسخه تولیدی سدان با ضریب ۰.۲۴ و نسخه اسپرت با ضریب ۰.۲۶ نیز جزو آیرودینامیک‌ترین خودروهای سال شناخته می‌شوند. دستگیره‌های اشکل مخفی و طراحی آینه‌های آیرودینامیکی در نسخه S6 اسپرت بک ای - ترون چنین ضریب درگ خوبی را به وجود آورده است. لازم به ذکر است نسخه استاندارد A6 اسپرت بک ای - ترون مجهز به دوربین‌های نسل جدید هستند که جایگزین آینه‌های فیزیکی شدند. چهره S6 اسپرت بک ای - ترون تونمند و اسپرت به نظر می‌رسد. همچنین چراغ‌های دابل نیز به این خودرو سدان اسپرت تمام‌الکتریکی ورود کرده است.

طراحی سبک چراغ‌های جلو دقیقاً مشابه نمونه کانسپت بوده؛ با این تفاوت که ابعاد و اندازه آن‌ها سبب شده است شکل نهایی یک خودرو تولیدی را داشته باشند. چراغ‌های باریک LED در قسمت بالایی سپر و چراغ‌های مستطیل شکل اصلی در قسمت زیر آن به چشم می‌خورند. یک جلوینجره فاقد منافذ ورودی هوای ۶ ضلعی ۳ بعدی حجیم به سبک آئودی چهره این سدان را بسیار اسپرت و جسورانه کرده است. بیشترین تغییرات در طراحی S6 اسپرت بک ای - ترون به‌نامی عقب مربوط می‌شود. نسخه کانسپت A6 e-tron دارای یک چراغ پیوسته باریک با گرافیک OLED آئودی است که با حجم اغراق شده در بخش عقب کاملاً زیبا و منحصر به فرد است. البته در نسخه تولیدی، حجم اغراق شده عقب به‌ویژه روی در صندوق عقب حفظ شده؛ با این تفاوت که چراغ‌های نسخه تولیدی کشیده و مشابه سایر سدان‌های اسپرت آئودی است که با نور باریک LED حالت پیوستگی دارد. بر این اساس شاهد نمایی زیبایی از یک سدان تمام‌الکتریکی آلمانی هستیم. تنها تفاوت نسخه S6 اسپرت بک ای - ترون نسبت



خودرا ۴۲۲.۴۰۵ دستگاه اعلام کرده است. در این گزارش، مدل S، مدل X و سایر تراک تحت عنوان «مدل های دیگر» ذکر شده اند. مجموع تولید این سه مدل در سه ماهه دوم ۲۴.۲۵۵ دستگاه و مجموع تحویل آن ها ۲۱.۵۵۱ دستگاه بوده است. گزارشی از داده های ثبت خودروهای جدید در ایالات متحده نشان می دهد تسلا در سه ماهه دوم امسال ۸.۷۵۵ دستگاه سایبر تراک فروخته، این در حالی است که فورد F-150 ۷.۹۰۲ دستگاه در همین مدت ۲۰۲۴ فروخته و مدل ۷ را مجموعاً ۳۸۶.۵۷۶ دستگاه و کل فروش

سایبر تراک در سه ماهه دوم سال جاری ۸.۷۵۵ دستگاه فروخته و با عبور از فورد F-150 ۷.۹۰۲ دستگاه، به پر فروش ترین پیکاپ الکتریکی بازار آمریکا تبدیل شده است. این خودرو فقط در ماه ژوئن بیش از ۳.۲۰۰ دستگاه فروخته و به پر فروش ترین خودرو بالای ۱۰ هزار دلار در آمریکا تبدیل شد. البته تسلا آمار فروش دقیق سایبر تراک را اعلام نکرده است و این اعداد تخمینی هستند. این شرکت در گزارش فروش سه ماهه دوم ۲۰۲۴ خود، آمار فروش مدل ۳ و مدل ۷ را مجموعاً ۳۸۶.۵۷۶ دستگاه و کل فروش



سایبر تراک؛ پر فروش ترین پیکاپ آمریکادر سه ماه دوم



از آمریکا تا چین

سه بازار بزرگ کامیون در جهان

در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۴، بازارهای «آمریکای شمالی»، «اروپا» و «آسیا و اقیانوسیه» بزرگ ترین بازارهای تولید و فروش خودروهای باری سنگین بوده اند

بازارهای اصلی خودروهای تجاری در آمریکای لاتین

آمریکای لاتین با توجه به اقتصادهای در حال توسعه و نیاز به توسعه زیرساخت ها، بازار مهمی برای خودروهای تجاری محسوب می شود. برزیل و مکزیک به عنوان بزرگ ترین بازارهای خودروهای تجاری در این منطقه، نقش مهمی در تامین نیازهای حمل و نقل داخلی و بین المللی دارند. در آمریکای لاتین، فروش کامیون ها نسبت به سال های گذشته رشد ملایمی را تجربه کرده است. برزیل و مکزیک از بزرگ ترین بازارهای این منطقه هستند. در سال ۲۰۲۴، فروش کامیون ها در این منطقه به بیش از ۰.۸ میلیون دستگاه رسید. توسعه بخش های صنعتی و افزایش تقاضا برای حمل و نقل کالاها صنعتی از عوامل مهم در رشد این بازار بوده اند.

مسیر رو به رشد بازار خودروهای تجاری در خاورمیانه

همچنین بازار خودروهای تجاری در خاورمیانه و آفریقای جنوبی در حال رشد است. افزایش پروژه های ساخت و ساز و توسعه زیرساخت ها در کشورهای حاشیه خلیج فارس و همچنین نیاز به حمل و نقل درون شهری و بیرون شهری در کشورهای آفریقایی، از عوامل اصلی رشد این بازار محسوب می شود. با این حال، نوسانات اقتصادی و چالش های سیاسی می توانند بر پایداری و رشد این بازار تاثیر گذار باشند. بازار کامیون های آفریقا هنوز در مراحل اولیه توسعه قرار دارد، اما با این حال، رشد قابل توجهی را نشان می دهد. در سال ۲۰۲۴، فروش کامیون ها در این منطقه به حدود ۰.۵ میلیون واحد رسید. افزایش پروژه های زیرساختی و توسعه بازارهای محلی از عوامل کلیدی در رشد بازار کامیون های آفریقا هستند.



بازار خودروهای تجاری از جمله کامیون ها و کشنده ها نقش بسیار مهمی در اقتصاد جهانی ایفا می کند. این بخش از صنعت خودرو و مسئول حمل و نقل کالاها و مواد اولیه بین شهرها، کشورها و حتی قاره ها است. با توجه به اهمیت این صنعت، پرسرعتی روندها، چالش ها و فرصت های موجود در بازار خودروهای تجاری در قاره های مختلف جهان ضروری به نظر می رسد. ورود تکنولوژی و فناوری های اساسی به صنعت این خودرو طی سال های اخیر، گرچه توانسته این صنعت را متحول سازد اما در بعضی کشورها به عنوان یک چالش بزرگ مطرح شده و برخی خودروسازان هم نتوانسته اند خود را با این فناوری ها همگام سازند. با این حال، بسیاری از کشورهای مناطق پیشرفته مانند آمریکای شمالی و کشورهای اروپایی، پذیرای توسعه این صنعت بوده اند و همچنان به عنوان بزرگ ترین بازارهای خودروهای تجاری شناخته می شوند.



فرانک آقاصفی

f.ghasafi@autoworld.ir

چالش ها و فرصت های پیش روی بازارهای جهانی خودروهای تجاری

اقتصادی و نوسانات ارزی می تواند تقاضا برای خودروهای تجاری در تحت تأثیر قرار دهد. در کنار چالش ها و موانع در مسیر تولید و عرضه خودروهای تجاری، در سال های اخیر فرصت های بسیاری هم پیش آمده که به بازارهای جهانی تنوع بسیاری بخشیده است. به عنوان مثال، پیشرفت در زمینه تکنولوژی های برقی و خودران فرصت های جدیدی برای بازار خودروهای تجاری ایجاد کرده است. همچنین بازارهای در حال توسعه مانند چین و آفریقا فرصت های جدیدی برای رشد و توسعه بازار خودروهای تجاری فراهم کرده اند. از سوی دیگر، پروژه های بزرگ زیرساختی در کشورهای مختلف نیاز به خودروهای تجاری را افزایش داده و فرصت های جدیدی برای صنعت خودرو ایجاد کرده است.

در مسیر تولید و عرضه خودروهای تجاری، چالش های بسیاری وجود دارد که راه را برای تولید کنندگان و متقاضیان این خودروها نامنوار می سازد. بازار خودروهای تجاری به شدت رقابتی است و شرکت های مختلف برای حفظ سهم بازار خود، مجبور به نوآوری و ارائه محصولات با کیفیت و قیمت مناسب هستند که همین موضوع به یک چالش برای بعضی تولید کنندگان و البته برخی بازارهای جهانی تبدیل شده است. از سوی دیگر، اجرای مقررات سختگیرانه در زمینه انتشار آلاینده ها و تغییرات اقلیمی، شرکت های خودروسازی را مجبور به سرمایه گذاری در فناوری های جدید کرده که این موضوع می تواند هزینه های تولید را افزایش دهد و با بالا رفتن قیمت نهایی موجب کوچک شدن برخی بازارها شود. همچنین در برخی مناطق بحران های

تخفیف ۱۶ هزار دلاری «سیلورادو» الکتریکی به دلیل عدم استقبال



به دلیل استقبال سرد خریداران از سیلورادو EV، شورولت تخفیفی ۲۰ درصدی برای این پیکاپ در نظر گرفته است تا بهتر بتواند با رقبا رقابت کند. در حالی که فروش شورولت سیلورادو درون سوز در نیمه نخست امسال رشد ۲۸ درصدی را تجربه کرده و به ۲۷۵ هزار دستگاه رسیده، استقبال از همتای الکتریکی آن ناامیدکننده بوده است. به همین دلیل، نمایندگی ها برای این پیکاپ الکتریکی تخفیفی ۱۶ هزار دلاری را در نظر گرفته اند. سیلورادو EV هم اکنون فقط در یک مدل عرضه می شود. این مدل، فرستادیشن RST است که قیمت پایه ۹۶.۴۹۵ دلاری دارد و به جز رنگ مشکی یاسفید، آپشن دیگری برای آن قابل انتخاب نیست. البته قیمت ارزان ترین تیپ این پیکاپ الکتریکی یعنی WT از ۶۸.۹۰۰ دلار آغاز می شود، اما این مدل فقط برای خریداران ناوگانی در نظر گرفته شده است. در حال حاضر، شورولت اکونکس EV، شورولت بلیزر EV و کادیلک لیریک تنها خودروهای الکتریکی جنرال موتورز هستند که واجد شرایط دریافت ۷.۵۰۰ دلار اعتبار مالیاتی فدرال خواهند بود بنابراین، سیلورادو EV از این مشوق هم بی بهره است. برای جبران این موضوع، جنرال موتورز تصمیم گرفته است برابر با مبلغ اعتبار مالیاتی فدرال، برای این پیکاپ تخفیف ارائه کند. تیپ های WT3 و WT4 سیلورادو ۵۱۰ اسب بخار قدرت و ۱۱۳۰ نیوتن متر گشتاور دارند و با هر بار شارژ می توانند تا ۶۷۵ کیلومتر راحلی کنند. این یعنی برد این مدل ها از فورد F-150 ۷.۹۰۲ کیلومتر بیشتر است اما قدرت کمتری نسبت به ۵۸۰ اسب بخار فورد دارند. نسخه RST اما با ۷۵۴ اسب بخار قدرت و ۱۰۶۵ نیوتن متر گشتاور، این کاستی را جبران می کند. این نسخه مثل همتایان ضعیف تر خود ظرفیت حمل ۶۸۰ کیلوگرم بار را دارد و می تواند تا ۴۵۰ کیلوگرم را بدک بکشد. جنرال موتورز امیدوار است با این تخفیف ها، سیلورادو EV بهتر بتواند با رقیب مستقیمی مثل فورد F-150 ۷.۹۰۲ کیلومتر و ریبون RTT رقابت کند. این در حالی است که پیکاپ فورد همچنان واجد شرایط دریافت اعتبار مالیاتی فدرال است. به گزارش پدال، با این حال، تنها زمان نشان خواهد داد آیا تخفیف های شورولت برای جذب خریداران به سمت سیلورادو EV کافی خواهد بود یا نه.

اروپا؛ موفق ترین قاره در مسیر استفاده از ناوگان سبز

اروپا نیز به عنوان یکی از بازارهای کلیدی خودروهای تجاری شناخته می شود. کشورهای اروپایی با تمرکز بر توسعه حمل و نقل پایدار و محیط زیستی، به سمت استفاده از فناوری های جدید مانند خودروهای برقی و سلول های سوختی حرکت کرده اند. اتحادیه اروپا با اعمال مقررات سخت گیرانه در زمینه آلاینده ها، شرکت های خودروسازی را مجبور به نوآوری و استفاده از تکنولوژی های پاک کرده است. اروپا در مسیر استفاده از خودروهای پاک گام های مهمی را برداشته و قوانین بسیاری را وضع کرده است. در همین راستا، به نظر می رسد، اروپا، پیشگام ترین قاره در مسیر استفاده از ناوگان سبز باشد. بازار کامیون های اروپا در سسال های اخیر با رشد مثبت همراه بوده است. کشورهایی مانند آلمان، فرانسه، و بریتانیا نقش کلیدی در این بازار دارند.

آمریکای شمالی؛ بزرگ ترین بازار خودروهای تجاری

آمریکای شمالی به ویژه ایالات متحده و کانادا یکی از بزرگ ترین بازارهای خودروهای تجاری در جهان است. به دلیل تقاضای بالای داخلی و زیرساخت های حمل و نقل پیشرفته، این منطقه به عنوان یکی از قطب های تولید و مصرف خودروهای تجاری شناخته می شود. در سال های اخیر، تمرکز بر فناوری های سبز و کاهش انتشار گازهای گلخانه ای باعث شده است که شرکت های بزرگ خودروسازی به سمت تولید کامیون ها و کشنده های برقی و هیبریدی روی بیاورند. در سال ۲۰۲۴، این منطقه به تنهایی میزبان تولید و فروش بیش از ۱۳.۳ میلیون دستگاهی وسایل نقلیه تجاری بود که شامل کامیون های سنگین و نیمه سنگین نیز می شود. بازار آمریکا و کانادا بیشترین سهم را در این منطقه دارند و در رشد مداومی را در فروش کامیون های سبز و سنگین نشان می دهند

رشد بازار تجاری های آسیا و اقیانوسیه در گرو توسعه چین و هند

بزرگترین بازار کامیون های سنگین در جهان شناخته می شود. در سال ۲۰۲۴، این منطقه بیش از ۵۰ درصد از کل فروش جهانی را به خود اختصاص داد. کشورهایی مانند چین، ژاپن، و هند بیشترین سهم را در این منطقه دارند. چین به تنهایی بیش از ۴۰ میلیون دستگاه کامیون سنگین را در سال ۲۰۲۴ فروخت که نشان دهنده تسلط این کشور بر بازار جهانی است. افزایش نیاز به حمل و نقل کالا و توسعه زیرساخت های لجستیکی از عوامل اصلی این رشد بوده است.

بازار خودروهای تجاری در آسیا و اقیانوسیه به سرعت در حال رشد است. چین و هند به عنوان دو کشور بزرگ این منطقه، تقاضای بالایی برای خودروهای تجاری دارند. رشد اقتصادی سریع، توسعه زیرساخت ها و افزایش تجارت بین المللی عواملی هستند که باعث افزایش نیاز به خودروهای تجاری در این منطقه شده اند. همچنین، شرکت های چینی با تولید محصولات با قیمت مناسب، توانسته اند سهم قابل توجهی از بازار جهانی را به خود اختصاص دهند. آسیا و اقیانوسیه به عنوان



که نوبت بوده و از شبکه خدمات پس از فروش گسترده‌ای برخوردار نیستند، برای شکستن طلسم فروش ضعیف آن‌ها باید مشتریان را از این طریق جذب خود کنند.

با توجه به عدم استقبال مورد انتظار از بسیاری مدل‌های خودروهای وارداتی، ضرورت باز شدن شرایط فروش اقساطی برای آن‌ها ضروری به نظر می‌رسد و شرکت‌های واردکننده به‌ویژه آن‌ها



نوبت‌های وارداتی نیازمند فروش اقساطی

تحلیل
analysis



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

تنوع خودروهای وارداتی رو به افزایش است

مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، تا به امروز غیر از یکی دو مدل از خودروهای وارداتی، بقیه مدل‌ها به تیراژ اقتصادی وارد کشور نشده‌اند. به همین دلیل همچنان بازار خودروهای وارداتی رونق چندانی ندارد.

پاشنه‌اشیل واردات محسوب می‌شود. در واقع تا زمانی که از هر مدل خودرو به تعداد قابل توجه و اقتصادی وارد کشور نشود، هزینه‌های واردات سرشکن نمی‌شود و در نتیجه خودرو با قیمت رقابتی به دست مصرف‌کننده نمی‌رسد. بر این اساس

مطابق با گزارش‌های رسمی و غیر رسمی، این روزها تنوع در مدل‌های وارداتی رشد محسوسی داشته است. به خصوص با اضافه شدن خودروهای مختص جانبازان و مدل‌های برقی این مساله نمود زیادی دارد. با این حال تیراژ کم، همچنان

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های 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)	۷۹۱	۷۸۹	۵	▲
جک S3 (۱۴۰۳)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۷۵	۵	▲
جک S5 نیوفیس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۴۷	یک میلیارد و ۶۰۰	۱۰	▲
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۸۷	یک میلیارد و ۶۵۵	۲۵	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۴۲	یک میلیارد و ۶۳۵	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X22 پرو دنده (۱۴۰۳)	۸۵۹	۹۵۲	۰	●
ام‌وی‌ام X55 پرو (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۴۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۹۸	یک میلیارد و ۷۳۰	۱۰	▲
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۶۷	یک میلیارد و ۲۸۰	۳۰	▲
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۷	یک میلیارد و ۶۵۰	۱۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۸۲	یک میلیارد و ۳۳۵	۰	●
فیدلیتی پرایم ۱۰ نفره (رینگ ۱۰) (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۰۹	یک میلیارد و ۹۳۰	۱۰	▲
فیدلیتی پرایم ۷ نفره (رینگ ۱۰) (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۱۴	یک میلیارد و ۹۶۰	۱۰	▲
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۵۲۵	۲۰	▲
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۶۵۵	۳۵	▲
لاماری ایما (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۱۵۰	۲۰	▲
دانگ‌فنگ شاین مکس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۶۸	یک میلیارد و ۷۷۰	۳۰	▼
چانگان CS35 تیپ (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۰۰	یک میلیارد و ۶۶۵	۱۵	▼
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۵۴۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۲۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	●
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	●
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●
کیا K5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۹۸	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۵۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	●
کیا سنتوس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۵	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	●
کیاسونت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۱۶۶	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۳۷	یک میلیارد و ۴۵۰	۰	●
تویوتا کرولا ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۵	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	●
تویوتا پریوس تیپ C	۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
جتا VS7 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۳۵	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
جتا VS5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۱۲۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	●
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	●
سوزوکی سباز (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
نيسان ایکس تریل	۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
نيسان سانئ (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۵۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	●
بامو ۲.۸X4	۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	●
بامو سری ۳ (330i)	۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	●
بامو series 2 active tourer 218i	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
مرسدس بنز E200	۰	یک میلیارد و ۱۶۰	۰	●
پورشه ماکان	۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	●
لکسوس RX200fsport توربو	۰	یک میلیارد و ۱۸۰	۰	●
لکسوس NX200fsport فول	۰	یک میلیارد و ۱۱۰	۰	●
لکسوس NX300hfsport هیبرید فول	۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●
لکسوس NX300h	۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
تیبا صندوقدار (۱۴۰۱)	۰	۳۹۷	۵	▲
تیبا ۲ (۱۴۰۱)	۰	۴۰۲	۶	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۵	۴۳۲	۶	▲
ساینا S دو گانه (۱۴۰۳)	۲۸۳	۴۴۰	۴	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۱	۵۱۷	۰	●
کوییک GXH (۱۴۰۳)	۳۴۰	۴۶۰	۰	●
کوییک GX-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۲۸۸	۴۶۳	۰	●
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۵	۴۲۲	۵	▲
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۲۹۳	۴۳۳	۴	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۰	۴۲۰	۵	▲
کوییک SR (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۸۰	۴۲۱	۷	▲
کوییک پلاس اتومات (۱۴۰۳)	۳۵۲	۵۲۷	۳	▲
کوییک اتومات (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۳۸	۵۵۸	۲	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۰۵	۵۴۰	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۶۸۲	۵	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۴۳۵	۷۲۳	۸	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۶۴۹	۸۱۲	۱۱	▲
نيسان آپشال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۵۹۰	۲	▲
پادرا پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۶۶۳	۷۶۲	۰	●
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۶۷۰	۵	▲
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۵۲۴	۶۵۵	۳	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۰۰	۷۱۲	۸	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	۸۶۸	۱۰	▲
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۱)	۰	۶۰۴	۸	▲
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۲)	۳۴۰	۶۶۰	۶	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۲۴	۶۶۶	۱۴	▲
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۲)	۳۴۹	۶۷۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۳۷	۳	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۳۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۱۰	۹۰۲	۹	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۰۵	۷۹۵	۹	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۵۸۵	۸۰۴	۱۱	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۰۲	یک میلیارد و ۴۰	۲۲	▲
سورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۳)	۴۶۵	۶۲۲	۸	▲
سورن پلاس با مانیفتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۷۲۵	۱۵	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۴۰	۱۴	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۰	۷۷۳	۵	▲
رانا پلاس (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۵۷	۶۱۴	۳	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۴۴۵	۶۷۵	۲	▲
دنا پلاس (دنده ۵) (۱۴۰۳)	۵۵۱	۷۹۵	۱۱	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۵۸	۹۲۵	۱۰	▲
دنا پلاس اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۴۵	۹۷۰	۸	▲
تارا ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۹۴	۷۷۴	۱۰	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۵۸۷	۷۹۹	۱۴	▲
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۹۱	۹۲۲	۱۲	▲
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۳)	۶۸۹	۹۸۷	۱۵	▲

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



www.petrosharlub.com
petrosharlubricants
0 2 1 - 8 8 7 6 2 6 5 0



کاملترین سبد
روانکار و اکسسوری

اولویت دولت سابق تولید بنزین نبود

معاون پیشین وزارت نفت از طرح سوخت متانول گفت

متانول در کشور، گفت: برای ظرفیت متانول تولیدی کشور باید از ۲ دهه قبل برنامه ریزی می کردیم ولی متأسفانه این کار صورت نگرفته و ما ناچار به صادرات این محصول با قیمت های ناچیز به بازارهای هدف خود هستیم. حتی در برخی موارد در بعضی بازارها همچون چین نیز تقاضایی برای متانول ما وجود ندارد و این مساله واحدهای تولیدی ما را با مشکل مواجه می کند چراکه ظرفیت مخازن آنها تکمیل شده و در عمل امکان فروش آنها وجود ندارد. او ادامه داد: بر اساس هدف گذاری های صورت گرفته تا ۱۰ سال آینده عرضه خودروهایی بنزینی در بسیاری از کشورهای دنیا متوقف خواهد شد و توسعه حمل و نقل مبتنی بر خودروهایی غیرالاینده و تجدیدپذیر صورت خواهد گرفت. باین تفصیلات ما به عنوان یک کشور نفتی قرار است چگونه از این منبع خدادادی استفاده کنیم. به همین دلیل باید به سمت توسعه و تولید محصولات پتروشیمی با ظرفیت حداکثری حرکت کنیم چون چند سال دیگر امکان صادرات نفت خام مانند امروز فراهم نخواهد بود.



با ارزش افزوده بالاتر هستیم. اما با توجه به بحرانی که در زمینه سوخت وجود دارد، قرار شد به این حوزه ورود کنیم. مدیرعامل شرکت صنایع ملی پتروشیمی ایران با اشاره به این نکته که نیاز به بنزین در شرایط فعلی و ناترازی سوخت امری انکارناپذیر است، ادامه داد: البته این اقدام سبب نمی شود توسعه زنجیره های دیگر این صنعت را که ارزش افزوده بالایی هم دارند، متوقف کنیم و تنها به دنبال تولید بنزین باشیم. او با اشاره به این نکته که متانول یکی از محصولات پتروشیمی است که قرار است به عنوان خوراک در واحدهای دیگر مورد استفاده قرار گیرد، اظهار کرد: در یک فرآیند از متانول به تولید بنزین می رسیم. پس طبیعی است ارزش افزوده بالایی ندارد. ضمن اینکه این تولید قرار است به عنوان سوخت خودروهای داخلی مصرف شود. بدون شک این راهبرد درستی نیست اما در کوتاه مدت با توجه به حجم بالای تولید متانول در کشور این طرح در دستور کار مجتمع های متانول ساز قرار گرفته است. معاون وزیر نفت در ادامه سخنان خود با اشاره به حجم بالای تولید

مرتی ششامیرزایی، معاون وزیر نفت در دولت سیزدهم از اعلام آمادگی ۴ تا ۵ متانول ساز برای تولید بنزین صحبت کرد و گفت: اولویت ما تولید بنزین نیست چراکه این محصول ارزش افزوده بالایی ندارد و به طور موقت به این حوزه ورود کردیم. به گزارش خبرگزاری بازار اردیبهشت امسال جواد اوجی، وزیر نفت از ورود پتروشیمی ها به حوزه تولید بنزین خبر داد. در آن زمان مسئولان وزارت نفت درباره این طرح صحبت کردند و انتظار می رفت مشکل ناترازی بنزین حل شود. اما اکنون به رغم سبزی شدن چند ماه از این اعلام این خبر اما همچنان نه خبری از جزییات دقیق این طرح شنیده می شوند و نه از واحدهایی که قرار است آن را اجرایی کنند. البته آن گونه که مرتضی ششامیرزایی گفت است ۴ تا ۵ متانول ساز آمادگی خود را برای ورود به این حوزه اعلام کرده اند اما نامی از این مجتمع ها برده نشده و به نظر می رسد که این موضوع همچنان در حد طرح است. البته او حالا در گفت و گو با بازار بیان کرد: اولویت ما تولید بنزین نبوده زیرا به دنبال تولید محصولات

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

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

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

بسته بندی های (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
021-71164



در ژاپن، ما به لطف حمایت همه سهامداران خود به افزایش سود دست یافتیم. خرده‌فروشی خودروهای تویوتا و برندهای لوکس لکسوس در سه ماهه نخست دو درصد کاهش یافت و سهم خودروهای هیبرید در فروش به حدود دو پنجم رسید. چالش‌های این خودروساز شامل بازار سخت در چین و پیامد رسوایی صدور گواهینامه است که خودروهای با برند تویوتا و لکسوس را نیز درگیر کرده و فروش در ژاپن را تحت تأثیر قرار داده است.

شرکت خودروسازی تویوتا موتور اعلام کرد افزایش ۱۷ درصدی در سود عملیاتی سه‌ماهه نخست را به ثبت رسانده است؛ در واقع کاهش هزینه‌ها به‌دلیل فروش و پایین آمدن حجم تولید در داخل کمک کرده است. بر فروش‌ترین خودروساز جهان گفت سود عملیاتی برای سه‌ماهه منتهی به‌زودن بالغ بر ۱.۲ تریلیون ین (۸.۷ میلیارد دلار) بوده است؛ اما این رشد ضعیف‌ترین میزان در هفت فصل گذشته بود. تویوتا در بیانیه‌ای اعلام کرد با وجود ناتوانی در حفظ پایداری تولید



افزایش ۱۷ درصدی سود عملیاتی شرکت تویوتا

سخنان غافل‌گیرکننده رئیس جمهور سابق آمریکا در کنوانسیون ملی جمهوری خواهان

چراغ سبز ترامپ به چینی‌ها برای ساخت خودروهای برقی در آمریکا

در آن جا ساخته شود. ترامپ اما با ساخت این خودروها در مکزیک مشکل دارد. احتمالاً خودروسازان چینی از اظهارات ترامپ خوشحال شده‌اند. چرا که پیامدها و منافع بالقوه این سیاست برای چینی‌ها، با توجه به تسخیر بازار خودرو ایالات متحده توسط خودروسازان ژاپنی با ساخت کارخانه‌های محلی در دهه ۱۹۸۰ چشمگیر و قابل توجه است.

نخستین هوندا، تویوتا و نیسان ساخت ایالات متحده چندین دهه پیش عرضه شد و در پی آن فرآیندهای تولید به‌طور کلی تا حد زیادی کار آمد شد و به تناسب، ضمن پایین آمدن میزان خطا در خطوط مونتاژ، کیفیت محصولات تا حد زیادی افزایش یافت. این مدل خودروهای ژاپنی همچنان در ایالات متحده مورد استفاده قرار می‌گیرند. بر این اساس تویوتا یکی از پرفروش‌ترین برندهای آمریکایی در چندین مدل بوده است و تقریباً تمام خودروهای هوندا که در آمریکا فروخته می‌شوند نیز در این کشور ساخته می‌شوند. به‌طور فرضی، خودروسازان چینی نیز تخصص قابل توجهی در ساخت خودروهای الکتریکی در خاک آمریکا خواهند داشت. از این گذشته، خودروسازان و باتری‌سازان چینی بهتر از هر کشور دیگری توانسته‌اند خودروهای الکتریکی را تجاری کنند. آن‌ها تسلط آهنینی بر کارخانه‌های پردازش و پالایش باتری دارند و برخی از بزرگ‌ترین سازندگان باتری در جهان، از کشور چین هستند. با این حال، ترامپ در همان سخنرانی متعهد شد که در صورت انتخاب مجدد، در روز اول به «طراحی و تولید خودروهای الکتریکی» پایان دهد. در حالی که این واقعیت همچنان وجود دارد که «جباری» وجود ندارد، و به معیارهای انتشار آلاینده‌های چندگانه EPA اشاره کرد که در اوایل سال جاری نهای شد. مقررات EPA خودروسازان را ملزم می‌کند مدل‌های پلاکین بیشتری بفروشند تا به اهداف جلوگیری از میلیاردها تن آلاینده دست یابند. با تمام این اوصاف می‌توان باطمینان گفت خودروسازان آمریکایی از گروه قدرتمندی از لابی‌ها بهره می‌برند و اگر ترامپ به خودروسازان چینی چراغ سبز نشان دهد، برندهای داخلی ساکت نخواهند نشست. آن‌ها به احتمال زیاد تمام توان خود را برای جلوگیری از این اتفاق به کار خواهند گرفت.

او گفت برای اصلاح توافقنامه تجارت آزاد ایالات متحده مکزیک کانادا (USMCA) و اعمال مالیات تا سقف ۲۰۰ درصد بر خودروهای ساخت مکزیک برای جلوگیری از ورود آن‌ها به ایالات متحده تلاش خواهد کرد. البته با توجه به تعداد خودروهای موجود در بازار ایالات متحده - برقی و غیره - که توسط جنرال موتورز، فورد، مزدا، نیسان، بامو و تعداد بی‌شماری دیگر در مکزیک ساخته شده‌اند، این یک تغییر بزرگ برای کل صنعت خودرو است.



دولت بایدن قبلاً تعرفه صد درصدی سنگینی را بر واردات خودروهای چینی وضع کرده و عملاً آن‌ها را از فروش در ایالات متحده با قیمت‌های ارزان منع کرده است. اما چندین مدل فروخته‌شده در ایالات متحده در سمت در آن سوی مرز، در مکزیک تولید می‌شوند. این شامل مدل‌های جدید Chevy Equinox EV و Blazer EV است که در کارخانه جنرال موتورز راموز آریزپ ساخته شده‌اند. بی‌وای‌دی و تسلا هر دو برنامه‌هایی برای ساخت کارخانه در مکزیک دارند. این احتمال وجود دارد که کیا EV3 نیز

ترامپ از خودروهای الکتریکی متنفر است؛ اما از حضور چین در آمریکا برای ساخت خودرو استقبال می‌کند. رئیس جمهور سابق آمریکا در کنوانسیون ملی جمهوری خواهان در مورد برندهای چینی سخنان غافلگیرکننده‌ای را بر زبان آورد. مخالفت دونالد ترامپ، رئیس جمهور سابق آمریکا با خودروهای برقی چیز جدیدی نیست. نامزد رسمی جمهوری خواه و معاون او، جی دی ونس جنگی را علیه خودروهای الکتریکی به‌راه انداخته‌اند. به گفته این دو، خودروهای برقی به اندازه کافی بردنارند و بسیار گران هستند. ترامپ اخیراً به بلومبرگ گفت اگر او دوباره انتخاب نشود، صنعت خودرو با «حمام خون» رقابت‌های چینی مواجه خواهد شد. اما در کنوانسیون ملی جمهوری خواهان این هفته در میلواکی، ترامپ به‌طور غافلگیرکننده‌ای به خودروسازان چینی که در ایالات متحده کارخانه می‌سازند روی خوش نشان داد.

ترامپ گفت: «در حال حاضر که ما صحبت می‌کنیم، کارخانه‌های بزرگ در آن سوی مرز مکزیک در حال ساخت هستند.» وی افزود: «آن نیروگاه‌ها قرار است در ایالات متحده ساخته شوند و مردم ما به این نیروگاه‌ها رونق خواهند داد.» بر اساس گزارش بلومبرگ، طراحی و تولید خودروهای الکتریکی در ایالات متحده به شدت سیاسی شده است. خودروسازان برقی موضوع داغ انتخابات ریاست جمهوری آینده است. دولت بایدن صدها میلیارد دلار برای تسریع پذیرش خودروهای الکتریکی هزینه کرده است. اما ترامپ می‌خواهد به «طراحی و تولید خودروهای برقی پایان دهد»؛ در حالی که هیچ چیزی برای شروع وجود ندارد. این اظهارات برای گروه‌های بی‌شماری تعجب‌آور است؛ از مقامات صنعت خودرو آمریکا که از رقابت خودروهای الکتریکی پیشرفته چین می‌ترسند تا قانون‌گذاران جمهوری خواه که به شدت نسبت به این کشور و دولت حاکم چین سخت‌گیر بوده‌اند.



فرشید سلگی
f.solgi@autoworld.ir

صبا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف‌کننده (تومان) هر آمپر (تک‌فروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۰ آمپر سیلد L2 با برند KOTRA	سیلد	صبا باتری برندهای مختلف با نام‌های: VARIAN, ARMO, SABASCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART SABA, KHAZAR, KABOOK, MONO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW VERESK, RAYEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NIRO, SOULAL, HITECH, KOTRA. به‌عنوان عرضه می‌شود.	گارانتی محصولات صبا باتری با توجه به زمان انبارداری ۱۶ ماهه می‌باشد	۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	۵۵ آمپر سیلد واریان	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری ساینا	۶۶ آمپر سیلد واریان	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری کوئیک	۷۰ آمپر سیلد بلند واریان	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۷۴ آمپر سیلد (V) با برند راین	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۹۰ آمپر سیلدهای تک	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری تندرو و ساندرلو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰				
آخر باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف‌کننده (تومان) هر آمپر (تک‌فروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	آذر باتری برندهای ویکتور، آذر، سولیفان، زئوس، الوند، روشن، ماموت و آیدانا به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری ۱۲ ماهه می‌باشند	۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری ساینا	۵۵ - ۶۰ - ۶۶ (فاریک کارخانه)	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری تندرو و ساندرلو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰				
نیروگستران خراسان (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف‌کننده (تومان) هر آمپر (تک‌فروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	نیروگستران خراسان برندهای مختلف با نام‌های: VOLTA, VOLGA, CENE, SHARK, SILVER و TURBO به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات نیروگستران خراسان ۱۵ ماهه می‌باشند	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری ساینا	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری تندرو و ساندرلو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰				
سپاهان باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف‌کننده (تومان) هر آمپر (تک‌فروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	سپاهان باتری برندهای بارکس، پاور ایکس، سوزوکی، سوپو، پوجیس، اوربیتال، اورانوس، سیوولکس و یاشا، ویا پوشش آمپراز ۱۵۰ تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می‌شود.	گارانتی محصولات سپاهان باتری این شرکت هستند اوربیتال EFB با گارانتی ۳۰ ماهه، سوزوکی ۱۵ ماهه، اوربیتال برنیموم ۲۷ ماهه و باقی محصولات ۱۵ ماهه می‌باشند	۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری ساینا	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری تندرو و ساندرلو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (تال کوچک)، 50L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰				



سقف خلافی توقیف خودرو به ۵ میلیون تومان افزایش یافت



انتخاب: رئیس پلیس راهور فراجا گفت: با توجه به افزایش جرایم رانندگی، سقف خلافی که منجر به توقیف خودرو می‌شود از ۲ میلیون به ۵ میلیون تومان رسید. سردار تیمور حسینی در این باره گفت: در گذشته مبلغی که باعث توقیف خودرو می‌شد رقم ۲ میلیون تومان بود که در زمان کرونا این رقم موقتاً به ۳ میلیون تومان رسید. رئیس پلیس راهور فراجا بیان کرد: اگر رقم جریمه یک خودرو به ۵ میلیون تومان برسد، منجر به شکایت پلیس و در نهایت توقیف و انتقال به پارکینگ می‌شود. جرایم رانندگی از ۲۳ تیرماه با درخواست پلیس راهور و تصویب دولت

افزایش یافته است و اگر خودرویی مرتکب تخلف شود با اعداد و ارقام جدید جریمه می‌شود. بر این اساس، نرخ جدید جریمه «توقف در محل ممنوع» یا همان «پارک ممنوع» که جزو تخلفات ساکن محسوب می‌شود، در سه مبلغ بر اساس محل ارتکاب جریمه متفاوت است. مبلغ این جریمه در کلاشهرها، مراکز استانها، جاده‌های بین شهری و مناطق آزاد تجاری-صنعتی ۵۰ هزار تومان پیش‌بینی شده است. در سایر شهرها ۴۰ هزار تومان و در روستاها و راه‌های روستایی نیز ۳۰ هزار تومان جریمه برای ارتکاب این تخلف در نظر گرفته شده است.

فرار بلیتی ۲۰ درصد مسافران در خطوط تندرو!

علت خرابی دستگاه‌های کارتخوان برخی ایستگاه‌های اتوبوس چیست؟

راز مشکلات عمده دستگاه‌های کارتخوان عنوان کرد. وی در مورد میزان فرار بلیت مسافران نیز با تاکید بر اینکه فرار بلیت در ایستگاه‌های خطوط تندرو حدود ۲۰ درصد است، گفت: شاید یکی از دلایل عمده فرار بلیتی، ایزوله نبودن سازه ایستگاه‌های اتوبوس باشد که باید این مساله حل و فصل شود. علیرضا همچنین تصریح کرد: تا زمانی که مساله جذب نیرو و نصب دستگاه‌ها به نتیجه برسد، شهروندانی که دغدغه پرداخت هزینه کارت بلیت را در ایستگاه‌های فاقد دستگاه کارتخوان دارند، می‌توانند با سامانه ۱۳۷ تماس بگیرند و شماره حساب شرکت واحد اتوبوسرانی را جهت واریز وجوه مورد نظر خود دریافت کنند.

و عده نصب کارتخوان‌های مجهز به فناوری‌های جدید اواخر اسفند سال گذشته، مدیر کل فناوری اطلاعات و ارتباطات شرکت واحد از نصب نسل جدید کارتخوان بلیت الکترونیک در اتوبوس‌های بخش خصوصی تهران خبر داده بود. عقیل منصوری در این باره اظهار کرده بود: از آنجا که کارتخوان‌های قدیمی موجود، عمری بیش از یک‌دهه دارند، استفاده از برخی فناوری‌های جدید مانند NFC روی آن‌ها ممکن نبود، به همین دلیل از زمانی که پروژه ABT شهرداری تهران کلید خورد، اتوبوسرانی استفاده از تجهیزات کارآمد و به‌روز را در دستور قرار داد. وی در ادامه با اشاره به سایر قابلیت‌های این تجهیزات گفت: اتصال این تجهیزات به سامانه کارت بلیت و حساب شهروندی از جمله مزایای شاخص این طرح بوده و بر این اساس شهروندان می‌توانند از مزایای همچون شارژ و اتصال حساب شهروندی خود در نرم‌افزار شهرداری برای همین منظور استفاده کنند. به گفته منصوری در این کلان پروژه که طی آن مقرر است بیش از ۲ هزار اتوبوس بخش خصوصی به این طرح بپیوندند، تعداد ۵۰۰ اتوبوس دیگر در حال تجهیز به این دستگاه‌ها هستند. منصوری در پایان با بیان اینکه پیش از این، تجهیزات مذکور در تمامی خطوط اتوبوس‌های تندرو نصب شده‌اند، گفته بود پس از تجهیز ۱۴۸۰ ایستگاه اتوبوس و ۱۷۰ اتوبوس جدید، نصب ۵۰۰ کارتخوان فعلی در دست اقدام، تعداد این تجهیزات به حدود ۱۰۰۰ مورد خواهد رسید.



در ۵۰ ایستگاه که دستگاه جدید نصب شده است، عامل کنترل بلیت استقرار یافت. وی با بیان اینکه در حال حاضر در حدود ۱۸۰ ایستگاه به دلیل مشکل برق و... دستگاه کارتخوان مستقر نشده که این موضوع در دست پیگیری است، اظهار کرد: هزینه خرید هر دستگاه کارتخوان نسل جدید با احتساب هزینه نصب و راه‌اندازی حدود ۳۶۰ میلیون ریال است. مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران همچنین در مورد علل عمده فقدان یا خرابی دستگاه‌های کارتخوان در برخی ایستگاه‌های اتوبوس با تاکید بر اینکه شرکت واحد اتوبوسرانی صرفاً بهره‌بردار تجهیزات مذکور بوده و کلیه مسئولیت‌های فنی و اجرایی پروژه کارت بلیت اعم از تأیید تجهیزات و نرم‌افزارهای سطح تجهیز و... با سازمان فناوری اطلاعات شهرداری تهران ادامه داد: با احتساب این موضوع برخی مشکلاتی که در بهره‌برداری دستگاه‌ها مشاهده می‌شود، در حال رفع هستند و می‌تواند هنگ کردن دستگاه‌های در معرض تابش نور خورشید و حرارت بالا با توجه به شرایط ایستگاه و طولانی شدن زمان فراتر برخی کارت بلیت‌ها

جهت تجهیز ایستگاه‌ها خریداری و تحویل مناطق اتوبوسرانی شده است. مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران با بیان اینکه از آغاز پروژه در سال ۱۴۰۲ تاکنون ۲۲۲ ایستگاه تندرو و ۱۲۴۵ اتوبوس در سطح شهر با کارتخوان‌های جدید تجهیز شده است، افزود: این دستگاه‌ها با صفحه نمایش لمسی، مجهز به سیستم عامل اندروید، قابلیت خوانش QR و کارت بلیت‌های الکترونیک شهروندی و پرداخت از طریق بلیت‌های دو بعدی تهیه شده از نرم‌افزار شهرداری دارد. در آمد اتوبوسرانی از بخش بلیت در سال ۱۴۰۲ برابر ۲۴۹ میلیارد تومان بود.

۱۸۰ ایستگاه هنوز دستگاه کارتخوان ندارد! علیرضا در پاسخ به این سوال که چرا در برخی ایستگاه‌ها عامل کنترل بلیت حضور ندارد، اضافه کرد: با توجه به نصب دستگاه‌های کارتخوان در ایستگاه‌ها که در حال انجام است، پس از تجهیز هر ایستگاه عامل نظارت بر ثبت کارت نیز استقرار می‌یابد. در همین خصوص، ماه گذشته

نصب دستگاه‌های کارتخوان در اتوبوس‌ها سابقه‌ای چندساله دارد و قرار بود برای همیشه به بحث‌های تکراری رانندگان و مسافران مبنی بر نداشتن پول خرد، تعیین و اخذ کرایه‌های سلیقه‌ای و عدم دریافت نقدی کرایه‌ها خاتمه دهد ولی این روزها خرابی این دستگاه‌ها علاوه بر اینکه مشکلاتی برای مسافران ایجاد کرده، سبب فرار بلیتی نیز شده است. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

بلیت‌فروشی اتوبوسرانی در سال گذشته ۲۴۹ میلیارد تومان این روزها بحث خرابی دستگاه‌های کارتخوان ایستگاه‌های اتوبوس داغ‌تر شده و حتی این مساله در صحن علنی شورای شهر تهران نیز مطرح شد و ناصر امانی، عضو شورای شهر به تماس‌های زیادی که درباره فعالیت اتوبوس‌های خطوط تندرو صورت گرفته شده اشاره کرد و گفت: دستگاه‌های کارتخوان در برخی ایستگاه‌ها با وجود نداشتن قابلیت نمی‌کنند و مردم نمی‌توانند با کارت بلیت هزینه را پرداخت کنند و این در حالی است که در خطوط اصلی تندرو مثل میدان راه‌آهن تا تجریش که یکی از مهم‌ترین خطوط است و بیشترین حجم مسافران را دارد، این خرابی دیده می‌شود و شرکت واحد اتوبوسرانی باید دستگاه‌ها را نصب کند و گزارش آن را سریع‌تر تهیه و ارائه دهد. ضمن اینکه فاوا و شرکت واحد نیز از هم در این مورد گلایه داشتند. از طرفی مهدی علیرضا، مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران در مورد آخرین وضعیت نصب دستگاه‌های کارتخوان بلیت الکترونیک ایستگاه‌های اتوبوس توضیحاتی ارائه کرد. وی در این باره گفت: با توجه به راه‌اندازی پروژه ABT (سیستم حساب کاربری مبتنی بر اعتبار شهروندی) در سطح شهر تهران تاکنون ۴۸۵ دستگاه کارتخوان

علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

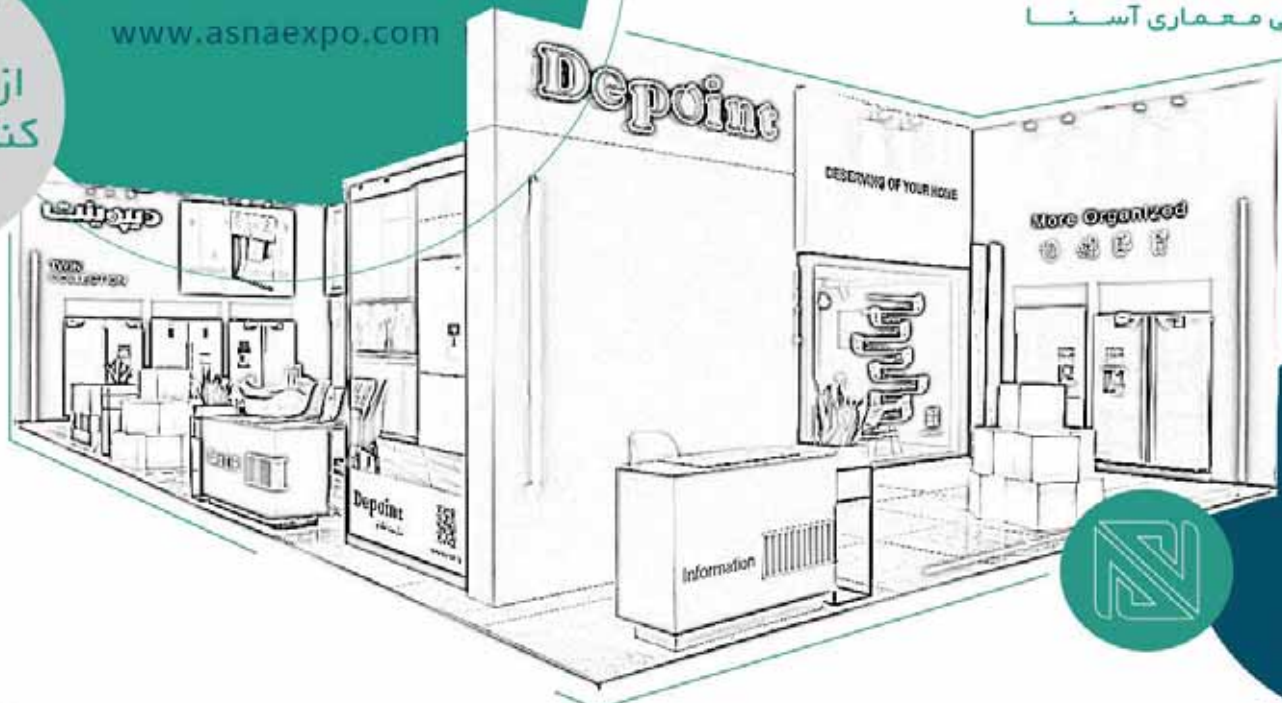
گروه مهندسی معماری آسنا

گرفه سازی نمایشگاهی
و دکوراسیون داخلی

www.asnaexpo.com

از ایده تا اجرا
کنارتان هستیم

Asna Engineering And Architecture Department



دارای گواهینامه
مدیریت کیفیت
ISO 10004
ISO 10002
رضایتمندی مشتری
و رسیدگی به شکایات

asnaexpo

۰۹۱۲۵۴۰۹۰۶۹

۰۲۱) ۲۲۵۹۹۳۶۷

دفتر مرکزی: تهران، خیابان دولت، چهار راه کاوه، ابتدای وارسته، پلاک ۴۹ واحد ۹
کارخانه: منطقه صنعتی کمرد، خیابان صنعت غربی، کوچه شقایق، پلاک ۲۸



Autoworld.ir

شنبه ۱۳ مرداد ۱۴۰۲. سال نهم. شماره ۲۱۴۳

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱صاحب 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 شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱



بیلبورد

Billboard

RENAULT

Passion for life

«جریان زندگی»

«همه ما دلایلی برای صدها کیلومتر تردد با خودرو داریم. اما آن چه در این میان مهم است، اهمیت دادن به زندگی و ایمنی خودرو هنگام رانندگی است. به همین منظور کمیته‌ای رنسو در کمپین خود با عنوان «جریان زندگی» که ماه مارس در کلمبیا آغاز شد، بر اهمیت و توجه به بررسی دورهای خودرو تأکید داشت.

معضل کمبود جای پارک خودرو

از جمله چالش‌های ترافیکی در مراکز شهرهای بزرگ، کمبود جای پارک و به تبع آن توقف دوبله و پارک خودروها در محل‌های پارک ممنوع است. این موضوع به خودی خود به حجم ترافیک دامن می‌زند. البته مطابق با بررسی‌های میدانی، این معضل در اطراف مراکز تجاری و درمانی بیش از دیگر نقاط شهرها به چشم می‌خورد.

البته در این باره باید به این نکته توجه داشت که معمولاً شهروندان برای خرید روزانه از مراکز تجاری و در عین حال انتقال فرد بیمار به مراکز درمانی، راهی جز استفاده از خودرو شخصی ندارند و به همین دلیل ازدحام خودرو در اطراف این گونه مراکز اجتناب‌ناپذیر است. اما آن چه در این میان سبب سبک شدن ترافیک و تسهیل عبور و مرور شهروندان می‌شود، توجه مسئولان مربوطه به جای پارک خودرو و تعیین محل‌هایی برای توقف خودرو در اطراف مراکز تجاری و درمانی در کلانشهرهای کشور است.

در عین حال بالا بردن مبلغ جریمه پارک دوبل و توقف در محل‌های پارک ممنوع تا ۹۰۰ هزار ریال و انتقال خودرو راننده متخلف توسط پدک کش به پارکینگ پلیس راهنمایی و رانندگی از جمله تدابیری است که با هدف کاهش این گونه تخلفات مدنظر قرار گرفته است. اما همان طور که گفته شد، تاثیر چنین مواردی به تنهایی در کاهش تخلفاتی از این دست ناچیز است و بی‌تردید تعیین محل مناسبی برای پارک خودرو می‌تواند تا حد زیادی از تشکیل ترافیک در مراکز شهرهای بزرگ بکاهد. در پایان شایسته است مسئولان مربوطه به چنین مواردی توجه بیشتری داشته باشند و با ایجاد پارکینگ‌های بزرگ و طبقاتی، زمینه را برای کاهش بار ترافیک و تسهیل عبور و مرور در مراکز شهرها هر چه بیشتر فراهم کنند.

حرف آخر

Last Word

نهاد

علی بیگ زاده

روزنامه‌نگار

مسابقات



در این مسابقه باید از مسیرهای معدن کاری عبور کنند. هر سال حدود ۱۵۰۰ نفر متقاضی شرکت در این مسابقه هستند که تنها صلاحیت ۵۰۰ نفر از آن‌ها برای شرکت در مسابقه تأیید می‌شود. در نهایت تعداد کسانی که به خط پایان می‌رسند، کمتر از انگشتان دودست است. البته باید گفت این مسابقه توسط ردبول پشتیبانی مالی می‌شود.

ارزبرگ رودئو (ERZBERG RODEO) به عنوان یکی از دشوارترین چالش‌ها در میان علاقه‌مندان به مسابقات موتورسواری شناخته می‌شود. به عنوان مثال در سال ۲۰۱۱، ۵۰۰ نفر در آن شرکت کردند؛ اما تنها ۹ نفر به نقطه پایان رسیدند. این مسابقه موتورسواری از سال ۱۹۹۵ هر سال در ماه ژوئن در کوهستان آلپ واقع در اتریش برگزار می‌شود. شرکت کنندگان

ارزبرگ رودئو»



اتوشناس

حس خوب، خدمات خاص



AUTOSHENAS.TUNING

زیبایی تمام عیار

HEXIS CORSAFOL PPF

باکاور بدنه خودرو



مرکز تماس اتوشناس با پشتیبانی ۲۴ ساعته

تلفن مستقیم ۰۲۱-۶۵۶۷۷۷

autoshenas.com

مرکز جامع خدمات خودرویی اتوشناس

ضمانت مادام‌العمر و شرایط پرداخت اقساط

PARS LENT
www.parslent.com

لنت پارس



لنت ترمز را فقط با نام پارس می‌شناسیم!