



عضو کمیسیون عمران مجلس:
حذف قیمت گذاری
دستوری خواسته اصلی
صنایع بوری است

زیبایی نسل جدید گلف

صفحه ۱۲



استارت
Start



حسین نظریان

رئیس شورای سیاستگذاری

تصمیم راهبردی
لازم است

این روزها بحث واردات خودرو و اعم از
کسار کرده و صفر کیلومتر یا اختصاص ارز
از سوی نظام بانکی و احتمالا...

صفحه ۲

تیتراهای امروز
Titles

در پایان معاملات هفته گذشته
بازار سهام رقم خورد:

سقوط ارزش دلاری بورس
به ۱۰۸ میلیارد دلار

صفحه ۵

سامانه خودروهای وارداتی
میزبان دو محصول آری موتور بویا

صفحه ۷

دومین رویداد «فرصت‌های
فناوری کرمان موتور» برگزار شد

صفحه ۱۵

چرا همه به «JDM» علاقه دارند؟

شهرت جهانی تیونینگ خودرو در ژاپن

صفحه ۶

بیکاری ۱۷ هزار نیروی انسانی متخصص طی پنج سال ممنوعیت ورود خودروهای خارجی

واردات خودرو و هنوز در حد جذب نیروهای تعدیل شده از این بخش نیست

این موج بیکاری در بخش واردات، نه تنها بر زندگی افراد تاثیر گذاشت، بلکه به کاهش تخصص و تجربه در این حوزه نیز منجر شد. از دست دادن این نیروهای متخصص حتی ...

صفحات ۳۲

اتوبوسرانی پیگیر واردات بدون تاخیر الکتروباس‌ها از چین است

۱۰ اتوبوس برقی چینی در گمرک ایران



۱۵ جریمه‌های ۲ برابری شده بخشیده نمی‌شود

۵ واردات بیش از ۲۵ هزار دستگاه خودرو در هفت ماه امسال

۵ شرایط واردات خودرو توسط جانبازان در بودجه ۱۴۰۴ مشخص شد

۲ تکلیف جدید وزارت صمت در قبال ساز و کار اسقاط و تحویل خودرو جا بگزین

صفحه ۹

تحويل «شاهین پلاس»
سه ماه زودتر از موعد انجام شد
ظرفیت تولید «شاهین پلاس»
۲۰ دستگاه در ساعت

مراسم آغاز تولید انبوه و تحويل اولین سری از خودرو
شاهین پلاس به مشتری با حضور ...

صفحه ۴

مجلس بر اجرای قانون
سامان‌دهی خودرو اصرار دارد
تامین ارز و خدمات پس از
فروش؛ چالش‌های واردات
خودروهای کار کرده

صفحه ۷

تبعات استراتژی‌های ناکارآمد
چرا سوددهی صنعت خودرو
در حال کاهش است؟

خودروسازی در سطح جهان هم‌اکنون در حال عبور از
یک دوره بسیار پیچیده است که یکی از مشخصه‌های
آن، عدم قطعیت در برنامه‌ریزی‌های ...

صفحه ۸



شهرک اتومبیل گودرزی

بزرگترین مجموعه خودرویی و موتوری تهران و البرز

شماره تماس
۰۲۱ - ۳۷۲۶۱



SKYWELL ET5



NEBKA
خودرو برقی نیکا



ایندی ۵۰۰ بود اما از تصمیم کرایسلر اصلا خوشحال نشد و از طریق ارتباطات متعددی که در صنعت خودرو سازی داشت، موفق شد حقوق این کانسپت را از کرایسلر بخرد تا خودش آن را تولید کند. بدین منظور، وی شرکتی به نام دوال موتورز را در دیترویت تأسیس کرد و با همکاری شرکت ایتالیایی گیانسخه کمی با طراحی شده فایر آر و TV راه تولید رساند و با نام دوال گیاه بازار عرضه کرد. هر چند دوال گیاه خودرو بسیار گرانی بود ولی فروش خوبی را تجربه کرد و ۱۱۷ دستگاه از آن بین سال‌های ۱۹۵۶ تا ۱۹۵۸ تولید شد. دوال موتورز به دلیل مشکلات مالی، مجبور به توقف فعالیت خود شد و در نتیجه، گیاه به طور مستقل به تولید ۲.۱۶ پرداخت تا این کوبه جذاب به اولین خودروی تولیدی گیاه تبدیل شود.

در دهه ۵۰ و ۶۰ میلادی، همکاری‌هایی بین خودروسازان ایتالیایی و آمریکایی باعث خلق خودروهای نمادینی شد. از جمله این خودروها می‌توان به دو توماسو پانتر او ایرو گر یفو یا جواهرات فراموش شده‌ای مثل گیاه ۲.۱۶ اشاره کرد که در ادامه به آن خواهیم پرداخت. این خودرو یک اثر هنری خالص بود که با وجود گذشت بیش از ۶ دهه هنوز هم جذاب به نظر می‌رسد. داستان این کوبه زیبای ایتالیایی به کانسپت دوچ فایر آر و TV بازمی‌گردد که در سال ۱۹۵۴ معرفی شد. این یک کانور تیبیل زیبا بود که قصد رقابت با بهترین مدل‌های اروپایی را داشت ولی به رغم استقبال بسیار مثبت مردم و رسانه‌ها، کرایسلر به دلیل مسائل مالی اجازه تولید آن را نداد. یک تاجر تروتمند به نام یوجین کاسرول که مالک تیم مسابقه‌ای



کوبه ایتالیایی تاریخ ساز با پیشرانه آمریکایی

بیکاری ۱۷ هزار نیروی انسانی متخصص طی پنج سال ممنوعیت ورود خودروهای خارجی

واردات خودرو هنوز در حد جذب نیروهای تعدیل شده از این بخش نیست

این موج بیکاری در بخش واردات، نه تنها بر زندگی افراد تأثیر گذاشت، بلکه بر کاهش تخصص و تجربه در این حوزه نیز منجر شد. از دست دادن این نیروهای متخصص حتی می‌تواند در بلندمدت به تضعیف صنعت خودرو بینجامد

نشان دهنده تأثیرات منفی این سیاست‌ها بر اشتغال و نیروی کار است. این موضوع نه تنها بر زندگی افراد تأثیر گذاشت، بلکه به کاهش تخصص و تجربه در صنعت خودرو نیز منجر شد. اما واردات خودرو هنوز به حدی نرسیده است که بتواند ۱۷ هزار نیروی انسانی متخصص تعدیل شده از این حوزه را دوباره به آن جذب کند. در همین راستا، علیرضا دشتانی، کارشناس اقتصاد و تجارت و ناظر سابق گمرکات استان هرمزگان که سابقه مدیر کلی گمرک شهیدر جایی بندرعباس را نیز در کارنامه خود دارد، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» عنوان کرد: «برای بهبود وضعیت بازار خودرو، نیاز به سیاست‌گذاری‌های دقیق و پایدار، ایجاد زیرساخت‌های لازم و حمایت از تولید داخلی وجود دارد. همچنین، شفافیت در قوانین و مقررات می‌تواند به جذب سرمایه‌گذاران خارجی کمک کند.» وی بیان این که با اتخاذ راهکارهای مناسب، می‌توان به بهبود وضعیت بازار و افزایش رضایت مشتریان کمک کرد، افزود: «واردات خودرو در ایران نیازمند یک رویکرد جامع و هماهنگ است که ضمن توجه به نیازهای بازار، به مسائل اقتصادی و اجتماعی نیز بپردازد.»

با توجه به تحریم‌های بین‌المللی و تأثیرات آن بر صنعت خودرو در کشور، چه چالش‌هایی برای واردکنندگان خودرو وجود دارد و چگونه این مسائل بر قیمت‌ها و انتخاب‌های مصرف‌کنندگان تأثیر می‌گذارد؟
ممنوعیت واردات خودرو در ایران باعث کاهش شدید عرضه خودروهای خارجی و در



نهاد علی بیکزاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

واردات خودرو در ایران طی چهار دهه اخیر همواره موضوعی پیچیده و چالش‌برانگیز بوده است. عوامل مختلفی مانند ممنوعیت‌های طولانی مدت، تحریم‌های بین‌المللی و تغییرات سیاست‌های داخلی، تأثیر زیادی بر بازار خودرو داشته‌اند. قانون ممنوعیت واردات خودرو طی پنج سال باعث کاهش عرضه خودروهای خارجی و افزایش قیمت‌ها در بازار داخلی شد. بدین ترتیب، متقاضیان داخلی به شدت تحت تأثیر قرار گرفتند و بسیاری از آن‌ها خرید خودروهای با کیفیت محروم شدند. متأسفانه تحریم‌های تخصصی خودرو که به دلیل مسائل سیاسی و اقتصادی به وجود آمد، دسترسی به برندهای معتبر جهانی را برای واردکنندگان محدود کرد. این موضوع به کاهش رقابت و تنوع در بازار منجر شد. آزادسازی واردات خودرو، اگرچه امیدهایی را برای بهبود وضعیت بازار ایجاد کرد، اما هم‌زمان با چالش‌های جدیدی روبه‌رو بود. فعلاً این حوزه با مشکلاتی مانند تأمین ارز و قطعات و ایجاد روابط با تأمین‌کنندگان خارجی مواجه شدند. از سوی دیگر، تعدیل نزدیک به ۱۷ هزار کارشناس و متخصص در این حوزه طی سال‌های ممنوعیت واردات خودرو،

تصمیم راهبردی لازم است

در بحث اخیر واردات انواع خودرو دو موضوع بسیار با اهمیت است، اولی؛ تأمین ارز مورد نیاز از محل صادرات و دومی؛ تعیین میزان تعرفه واردات و یا همان حقوق و عوارض گمرکی است. در مورد اول، ظاهراً مشکلی وجود ندارد و همین تسهیل در تأمین ارز شائبه قصد دولت از واردات کمک به تأمین کسری بودجه را متبادر به ذهن می‌کند. موضوع دوم، یعنی میزان تعرفه واردات هم ظاهر در همین راستاست.

بر اساس شنیده‌ها میزان تعرفه واردات انواع خودرو بین ۱۰۰ تا ۱۵۰ درصد است و کاملاً معلوم است که در تعیین این ارقام کار کارشناسی صورت نگرفت زیرا اگر کمک به تأمین کسری بودجه باشد، از طرف دیگر بازار را به هم خواهد ریخت و آن را متلاطم خواهد کرد.

دولت چهاردهم در نظر دارد سال آینده ۲ میلیارد دلار ارز حاصل از صادرات را به واردات انواع خودرو اختصاص دهد. اگر این سیاست عملی شود، باید تبعات افزایش صد درصدی قیمت خودروهای وارداتی را هم بپذیرد یا اینکه از هم‌اکنون درباره آن چاره‌اندیشی کند.

به نظر می‌آید این تصمیمات مقطعی باشد چون در دولت سیزدهم هم قرار بود سالانه ۱۰۰ هزار دستگاه انواع خودرو وارد شود اما از تاریخ تصویب آن تاکنون این رقم از ۲۵ هزار و ۷۰۰ دستگاه فراتر نرفته است. معلوم نیست چرا دولت در این مورد تصمیم راهبردی نمی‌گیرد و مقرراتی را وضع و تصویب نمی‌کند تا واردات خودرو به هر منظوری که باشد، بسامان شده و تحت ضوابط مشخصی درآید؟

فرجام سخن اینکه: در کار واردات خودرو چنانچه تصمیم راهبردی گرفته نشده و تمامی جزئیات آن مورد بررسی دقیق کارشناسی قرار نگیرد، ضررش بیش از نفعش خواهد بود و اگر از تجارب گذشته نیاموزیم که متأسفانه در این زمینه ید طولایی داریم، اهداف ترسیم شده غیرقابل دسترس خواهد بود.

این روزها

بحث واردات خودرو اعم از کار کرده و صفر کیلومتر با اختصاص ارز از سوی نظام بانکی و احتمالاً با ارز منشأ خارجی یا همان واردات بدون انتقال ارز و با هدف پاسخگویی به نیاز بازار داخلی و تنظیم بازار مطرح و نظرات گوناگونی بر آن می‌شود.

اگر در اوایل پیروزی انقلاب اسلامی و بنا به ضرورت انقلاب در زمینه واردات خودرو تصمیمات خلق الساعه گرفته و تعرفه آنچنانی تعریف و تصویب می‌شد شاید قابل توجیه بود اما در حال حاضر نیز همچنان بر طبل سردرگمی می‌کوبیم و از اتخاذ تصمیم قاطع و راهبردی ناتوان بوده، طرفدار و طالب اداره امور، بدون برنامه و راهبرد هستیم. در اوایل پیروزی انقلاب اسلامی یکی از دیدگاه‌هایی که مطرح می‌شد، ندادن بهای لازم به بخش سواری‌سازی و رویکرد آنچنانی به تولید خودروهای کاروتجاری با همگانی بود. در این سال‌ها ثابت کردیم که در این بخش هنوز حرفی برای گفتن نداریم زیرا عملکردها اصلاً قابل دفاع نیست، ریشه تمامی این مشکلات در صنعت و بازار خودرو ایران پس از دهه‌ها، نبود استراتژی و راهبرد و انجام کار به صورت سلیقه‌ای و بدون برنامه است و لاغیر!

اندر این صنعت عقب‌مانده

نیست فرقی میان سرو و بید با تلسکوپ چوبنگری هرگز
راهبردی در آن نخواهی دید!



حسین نظریان
رئیس شورای سیاست‌گذاری



XTRIM



TXL | بالذت برانید

کهن‌فیل



حفظ پیشرانه ۵ لیتری «لکسوس LC»



◀ مدل LC از سال ۲۰۱۷ به روزرسانی خاصی را به خود ندیده است؛ حتی مدل‌های خاص و تولید محدود آن هم به جز چند المان سفارشی ظاهری، چیز خاص دیگری به آن اضافه نکرده‌اند. شاید بپرسید چرا؟ دلیل آن هم یختگی بیش از اندازه این کوپه و آینده‌نگری برند سازنده در زمان معرفی آن محسوب می‌شود. از آنجا که لکسوس LC هنوز جذابیت‌هایش را به عنوان یکی از زیباترین گرین توورهای بازار خودرو حفظ کرده است، سازندگان تصمیم گرفته‌اند تا آن را یک‌بار دیگر به‌روزرسانی کنند تا برای رقابت در بازار پر تلاطم آماده باشند. نسخه ۲۰۲۵ این کوپه شامل LC500 و

LC500 کوپه می‌شود. بخش زیرین سستون‌های هر دو مدل رودستر و کوپه مستحکم‌تر شده و تاثیر مثبتی بر رانندگی خواهد داشت. متأسفانه تغییرات فنی همینجا تمام می‌شود و باقی به‌روزسانی‌ها، ظاهری خواهند بود. لکسوس به مستسزبان تازه این خودرو امکان انتخاب از میان ۹ رنگ را می‌دهد که حال شامل رنگ تازه «پریدیوم» هم می‌شود. صندلی‌های LC500 از این پس با چرم آلکانترا پوشیده خواهند شد. کابین مدل‌های مجهز به پکیج اسپرت به قطعات و پلاک‌های فیبر کربنی هم تجهیز می‌شود تا با یکی از رنگ‌های کابین مانند سیاه، کاراملی و سرخ هماهنگ شود.

بله، دولت می‌تواند با ایجاد محیط مناسب برای سرمایه‌گذاری و تسهیل فرآیندهای قانونی، به بهبود وضعیت بازار کمک کند. همچنین، همکاری با بخش خصوصی و شنیدن نظرات کارشناسان می‌تواند به ایجاد سیاست‌های مؤثر و پایدار منتهی شود. اگر دولت به سیاست‌گذاری‌های درست و حمایت از تولید داخلی ادامه دهد، می‌توانیم شاهد بهبود وضعیت بازار و افزایش تنوع و رقابت در این صنعت باشیم. البته این امر نیازمند زمان و تلاش مستمر است، اما در نهایت می‌تواند به نفع مصرف‌کنندگان و اقتصاد کشور باشد. آزادسازی واردات خودرو می‌تواند امیدهایی را برای بهبود وضعیت بازار ایجاد کند، اما برای دستیابی به نتایج مثبت، نیاز به یک رویکرد جامع و هماهنگ وجود دارد. دولت و فعالان صنعت باید همکاری کنند تا چالش‌ها را شناسایی و برطرف کرده و از این فرصت برای تقویت صنعت خودرو و بهبود شرایط مصرف‌کنندگان بهره‌برداری کنند.

باتوجه به جهش نرخ ارز و نیازهای مصرف‌کنندگان، چگونه می‌توان سیاست‌های موثری را تدوین کرد که به بهبود کیفیت و تنوع محصولات خودرویی کمک کرده و در عین حال حمایت‌های لازم از تولیدکنندگان داخلی را فراهم کند، به طوری که فرآیندهای قانونی و اداری تسهیل شده و همکاری موثری بین مسئولان، فعالان صنعت و مصرف‌کنندگان برقرار شود؟

باتوجه به جهش نرخ ارز و نیازهای مصرف‌کنندگان، تدوین سیاست‌های موثر برای بهبود کیفیت و تنوع محصولات خودرویی ضروری است. این سیاست‌ها باید شامل حمایت‌های لازم از تولیدکنندگان داخلی باشد تا آن‌ها بتوانند در رقابت با برندهای خارجی موفق عمل کنند. برای این منظور، لازم است فرآیندهای قانونی و اداری تسهیل شوند تا واردکنندگان و تولیدکنندگان بتوانند به راحتی فعالیت کنند و خدمات بهتری به بازار ارائه دهند. همکاری مؤثر با فعالان صنعت و کارشناسان نیز اهمیت دارد؛ نظرات آن‌ها باید در تصمیم‌گیری‌ها لحاظ شود تا سیاست‌های اتخاذ شده با واقعیت‌های بازار همخوانی داشته باشد. همچنین، متقاضیان خرید محصولات خودرویی باید قبل از خرید، تحقیقات لازم را انجام دهند و گزینه‌های مختلف را بررسی کنند تا بهترین انتخاب را داشته باشند. آن‌ها باید نیازها و اولویت‌های خود را مشخص کرده و بر اساس آن خودرو مناسب را انتخاب کنند. آگاهی از حقوق خود به عنوان مصرف‌کننده و استفاده از راه‌های قانونی برای پیگیری مشکلات نیز از اهمیت بالایی برخوردار است. در نهایت، حمایت از محصولات داخلی می‌تواند به تقویت اقتصاد و اشتغال در کشور کمک کند. با همکاری و همفکری بین مسئولان و مصرف‌کنندگان، می‌توان به بهبود وضعیت بازار خودرو و ارتقای کیفیت زندگی مصرف‌کنندگان دست یافت.

متخصص حتی می‌تواند در بلندمدت به تضعیف صنعت خودرو بینجامد. برای بهبود وضعیت بازار خودرو، نیاز به سیاست‌گذاری‌های دقیق و پایدار، ایجاد زیرساخت‌های لازم و حمایت از تولید داخلی وجود دارد. همچنین، شفافیت در قوانین و مقررات می‌تواند به جذب سرمایه‌گذاران خارجی کمک کند. این اقدامات می‌تواند به بهبود کیفیت محصولات و افزایش رضایت مشتریان منتج شود. عده‌ای می‌گویند، آزادسازی واردات ممکن است بر اشتغال در صنعت خودرو تاثیر بگذارد. اما در عین حال برخی مشاغل جدید نیز در این راستا ایجاد می‌شوند. البته طبیعی است برخی مشاغل به دلیل رقابت شدید از بین می‌روند یا شکل جدیدی پیدا می‌کنند. بنابراین، برنامه‌ریزی برای آموزش و به‌کارگیری مجدد نیروی کار ضروری است. با ورود برندهای جدید و افزایش رقابت، انتظار می‌رود که قیمت‌ها کاهش یابد و کیفیت محصولات بهبود یابد. این امر می‌تواند به نفع مصرف‌کنندگان باشد و قدرت خرید آن‌ها را افزایش دهد.

آیا دولت می‌تواند با ایجاد محیط مناسب برای سرمایه‌گذاری و همکاری با بخش خصوصی، در بهبود وضعیت بازار خودرو و تقویت صنعت نقش مؤثری ایفا کند؟ چگونه حمایت از تولید داخلی می‌تواند به نفع مصرف‌کنندگان و اقتصاد کشور باشد؟

لوربالا

آزادسازی واردات ممکن است بر اشتغال در صنعت خودرو تاثیر بگذارد. اما در عین حال برخی مشاغل جدید نیز در این راستا ایجاد می‌شوند. البته طبیعی است که برخی مشاغل به دلیل رقابت شدید از بین می‌روند یا شکل جدیدی پیدا می‌کنند. بنابراین، برنامه‌ریزی برای آموزش و به‌کارگیری مجدد نیروی کار ضروری است.

نتیجه افزایش قیمت‌ها در بازار داخلی شد. متقاضیان به شدت تحت تاثیر این موضوع قرار گرفتند و بسیاری از آن‌ها از خرید خودروهای با کیفیت محروم شدند. این موضوع به نارضایتی عمومی و کاهش اعتماد به بازار خودرو منجر شد. تحریم‌های تخصصی خودرو، دسترسی به برندهای معتبر جهانی را برای واردکنندگان محدود کرده است. این موضوع نه تنها به کاهش تنوع در بازار منجر شده، بلکه رقابت را هم کاهش داده و به افزایش قیمت‌ها دامن زده است. در چنین شرایطی، مصرف‌کنندگان گزینه‌های کمتری برای انتخاب دارند.

در شرایطی که این تحریم‌ها دسترسی به برندهای معتبر جهانی را محدود کرده و به کاهش رقابت و تنوع در بازار منجر شده است، آزادسازی واردات خودرو چه تاثیری بر بازار خواهد داشت و آیا می‌تواند مشکلات فعلی را حل کند؟ آزادسازی واردات خودرو می‌تواند موجب افزایش رقابت در بازار شود. با ورود برندهای جدید و محصولات متنوع، مصرف‌کنندگان گزینه‌های بیشتری برای انتخاب خواهند داشت. این امر می‌تواند به کاهش قیمت‌ها و بهبود کیفیت محصولات کمک کند. با آزادسازی واردات، تنوع خودروهای موجود در بازار افزایش خواهد یافت. این تنوع می‌تواند نیازهای مختلف مصرف‌کنندگان را بهتر پاسخ دهد و به ارتقای سلیقه و انتخاب‌های مشتریان کمک کند. با وجود مزایای آزادسازی، فعالان صنعت خودرو با چالش‌هایی نظیر تامین قطعات و ایجاد روابط با تامین‌کنندگان خارجی مواجه خواهند شد. این چالش‌ها ممکن است به تاخیر در عرضه خودروها و افزایش هزینه‌ها منجر شود. از این رو، آزادسازی واردات به تنهایی کافی نیست و نیاز به یک رویکرد جامع و هماهنگ دارد. دولت باید سیاست‌های حمایتی برای تولیدکنندگان داخلی و تامین‌کنندگان ایجاد کند تا از تضعیف صنعت داخلی جلوگیری شود. این سیاست‌ها می‌تواند شامل تسهیلات مالی، کاهش تعرفه‌ها برای قطعات و حمایت از تحقیق و توسعه باشند.

با توجه به تاثیرات منفی سیاست‌های خودرویی در دولت‌های پیشین، چه تدابیری باید اندیشیده شود تا از کاهش تخصص و تجربه در شرکت‌های واردات خودرو جلوگیری شود و به تقویت آن در بلندمدت کمک کند؟

تعدیل نزدیک به ۱۷ هزار نیروی متخصص فعال در شرکت‌های واردات خودرو نشان‌دهنده تاثیرات منفی سیاست‌های کلی دولت‌های پیشین بر اشتغال و نیروی کار است. این موضوع نه تنها بر زندگی افراد تاثیر گذاشت، بلکه به کاهش تخصص و تجربه در صنعت خودرو منجر شد. از دست دادن این نیروهای



PARS LENT
www.parslent.com



لنت ترمز را فقط با نام پارس می‌شناسیم!

FOWNIX



ARRIZO 8
WHERE BUSINESS MEETS ELEGANCE



۰۲۱-۴۹۷۸۸

MVM_777

MVMCHERY777

MVMCHERY.COM



صفحه محصول آریزو ۸



از ۵ هزار دلار را خریداری نماید. این موتورسیکلت از پیش‌ران ۲۹۶ سی‌سی آب‌خنک، اگر زوی با صدای جذاب و طراحی برگرفته از هارلی دیویدسون بهره می‌برد. نهایتاً اینکه سازنده آن شرکتی چینی است که به تازگی در بازار آمریکا حضور دارد. قوی‌ترین موتورسیکلت کروزر ۲۰۲۴ که قیمتی کمتر از ۵ هزار دلار دارد با نام **QJ** موتور **SRV 300** شناخته می‌شود. معمولاً موتورسیکلت‌هایی با حجم موتور کمتر از ۳۰۰ سی‌سی به پیش‌رانهای تک‌سیلندر مجهز هستند اما **QJ** موتور **SRV 300** این‌طور نیست و از نیروگاه ۲ سیلندر با قدرت بیش از ۳۰ اسب‌بخار استفاده می‌کند.

معمولاً موتورسیکلت‌های کروزر پر قدرت با پسوند عضلانی شناخته می‌شوند. این محصولات ترکیب جذابی از طراحی و پرفورمنس هستند و شاخص‌ترین آن‌ها را می‌توان موتورسیکلت‌هایی همچون باماهای مکس و دوکاتی دیابلو دانست که هر دو محصول از نظر عملکرد در حد و اندازه ایروموتورسیکلت‌ها ظاهر می‌شوند؛ اما شاید انتظار قدرت زیاد از موتورسیکلتی با قیمت زیر ۵ هزار دلار در دست نباشد چه رسد به اینکه بخواهیم در این بازه قیمتی یک موتورسیکلت کروزر را انتخاب کنیم. اما اگر انتظارات خود را در حد واقعی نگه دارید می‌توانید یک موتورسیکلت کروزر دو سیلندر با قیمت کمتر



تحول در موتورسیکلت‌های «کروزر» به واسطه چینی‌ها

تحویل «شاهین پلاس» سه‌ماه زودتر از موعد انجام شد

ظرفیت تولید «شاهین پلاس»؛ ۲۰ دستگاه در ساعت

جواد توسلی مهر، مدیر عامل گروه سایپا: در مهر ماه سال جاری رکورد ماهانه تولید طی دو سال گذشته شکسته شد و اواسط آبان ماه سال جاری نیز از تولید سال قبل عبور خواهیم کرد



گروه سایپا گفت: «متأسفانه یکی از مشکلات عمده برای دو خودروساز بزرگ کشور تغییر قیمت در نهادهای تولید است. در حالی که باید به‌نحوی قیمت تمام‌شده مواد و قطعات کنترل شود. زیرا با شرایط موجود قیمت تمام‌شده بسیار بالا خواهد بود و خودروسازان محصولات خود را با زیان عرضه می‌کنند و امیدواریم مسئولان مربوطه در دولت و مجلس با تصمیم‌سازی در دست به پایداری و شکوفایی صنعت خودرو کشور کمک کنند.» وی با بیان این که مجموع نیاز بازار و حوزه صادراتی، حدود ۱،۵ میلیون دستگاه خودرو در سال است، گفت: «برنامه گروه سایپا تا سال ۱۴۰۷، تولید ۹۵۰ هزار دستگاه محصول خواهد بود که بخشی از این تعداد در حوزه صادرات است.» توسلی مهر افزود: «در خصوص صادرات محصول، بازارهای صادراتی نیاز به زیرساخت‌های صادراتی دارد تا بتوانیم به کشورهای منطقه، کشورهای آفریقایی و کشورهای آمریکای جنوبی محصول صادر کنیم.» وی در خصوص ارائه خدمات در شبکه نمایندگی‌ها گفت: «به لحاظ کیفی، سایپایدک رتبه اول شرکت ارائه‌دهنده خدمات خودرویی را از طرف سازمان بیرونی دریافت کرده که دلیل آن افزایش تأمین قطعات و کیفیت خدمات در شبکه نمایندگی‌های سایپا است. خوشبختانه کمبود قطعات در نمایندگی‌ها هم در سال جاری به نسبت سال قبل صدرصد کاهش یافته و نتیجه این تأمین، ماندگاری کمتر خودرو در نمایندگی‌ها است.» مدیر عامل گروه سایپا در خصوص تولید خودرو نوسان زامیاد در سال جاری گفت: «برای این خودرو تا پایان سال مجوز تولید دریافت کرده‌ایم و بعد از آن محصول جدید جایگزین و به تولید انبوه خواهد رسید که پیش‌بینی می‌شود تا اردیبهشت‌ماه سال آینده به بازار عرضه خواهد شد و از آن پس، تولید نوسان زامیاد صرفاً برای بازارهای صادراتی خواهد بود.» وی با بیان این که محصولات جدیدی در دستور کار شرکت‌های گروه سایپا قرار دارد، در پایان داشت: «محصول جدید C۲XR سیترون به‌زودی در سایپاکاشان تولید خواهد شد. همچنین محصولات شرکت سایک که از معتبرترین شرکت‌های خودروساز جهانی است، به‌زودی در پارس خودرو تولید و عرضه خواهد شد. در حوزه خودروهای تجاری نیز در شرکت سایپادیزل چند محصول جدید به‌تازگی تولید و در هفته گذشته به بازار عرضه شد. در شرکت زامیاد نیز محصولات جدید تجاری، سواری و مسافری، طراحی و به‌زودی رونمایی خواهد شد.»

قبل نیز عبور خواهیم کرد.» مدیر عامل گروه سایپا در خصوص مشکلات موجود که باعث کاهش تولید شده است، افزود: «بخش عمده افت تولید به دلیل تصمیماتی است که از طرف متولیان این حوزه انجام شده، چرا که تخصیص ارز با مشکل روبه‌رو است و در دو ماه تابستان، مشکلات قطعی برق باعث کاهش روند تولید شد. علاوه بر این، مشکلات کمبود نقدینگی هم تأثیر زیادی داشته است و در تولید روزانه حدود ۳۰ درصد نسبت به سال قبل عقب‌تر هستیم. اما تا اواسط آبان‌ماه از تولید سال گذشته عبور خواهیم کرد و تا پایان سال رشد تولید متناسبی نسبت به سال قبل خواهیم داشت.» وی با بیان این که در سال گذشته حدود ۴۷۵ هزار دستگاه تولید شده و برنامه هدف‌گذاری شده تولید ۵۶۰ هزار دستگاه است، گفت: «تاکنون حدود ۲۷۵ هزار دستگاه تولید شده و در مهر ماه سال جاری رکورد ماهانه تولید طی دو سال اخیر با تولید ۴۷ هزار و ۴۳۷ دستگاه شکسته شده است.»

تولید سالانه ۹۵۰ هزار دستگاه محصول در سال ۱۴۰۷ مدیر عامل گروه سایپا در خصوص تغییر قیمت محصولات

نوربالا

باتوجه به دریافت نظرات مشتریان در خصوص قوای محرکه «شاهین»، این موضوع در دستور کار متخصصان گروه سایپا قرار گرفت و در حال حاضر شاهد تولید «شاهین پلاس» با قوای محرکه «ME16» با آپشن‌های جدید همچون صندلی برقی و گرم‌کن صندلی و ارسال آن به بازار هستیم که مطمئناً باعث افزایش رضایت مشتریان خواهد شد



علیرضا جابیتی
ajabeti@autoworld.ir

مراسم آغاز تولید انبوه و تحویل اولین سری از خودرو شاهین پلاس به مشتری با حضور مدیر عامل گروه خودروسازی و جمعی از معاونان و مدیران گروه سایپا برگزار شد. جواد توسلی مهر، مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا در حاشیه مراسم تولید انبوه و تحویل خودرو شاهین پلاس به مشتریان، در جمع خبرنگاران گفت: «خودرو شاهین گروه سایپا جزو محصولات باکیفیت بازار است و با توجه به دریافت نظرات مشتریان در خصوص قوای محرکه شاهین، این موضوع در دستور کار متخصصان گروه سایپا قرار گرفت و در حال حاضر شاهد تولید شاهین پلاس با قوای محرکه ME16 با آپشن‌های جدید و ارسال آن به بازار هستیم که مطمئناً باعث افزایش رضایت مشتریان خواهد شد. این محصول دارای آپشن‌های جدیدی همچون صندلی برقی، گرم‌کن صندلی و... است و پیش‌بینی می‌کنیم باعث افزایش رضایت‌مندی برای این خودرو باشیم.» وی تصریح کرد: «خوشبختانه امروز تولید انبوه شاهین پلاس با ظرفیت تولید ساعتی ۲۰ دستگاه آغاز شده است و تحویل آن نیز سه‌ماه زودتر از موعد انجام شد و تحویل بعدی این محصول نیز قطعا زودتر از موعد خواهد بود.» در این مراسم، به‌صورت نمادین به ۱۰ مشتری توسط مدیر عامل گروه سایپا خودرو شاهین پلاس تحویل داده شد.

کاهش تعهدات معوق از ۴۵ هزار به ۱۳ هزار دستگاه توسلی مهر در خصوص تعهدات سایر محصولات گروه سایپا گفت: «ابتدای امسال حدود ۴۵ هزار دستگاه تعهدات معوق داشتیم که در حال حاضر به ۱۳ هزار دستگاه کاهش یافته و این کاهش، با وجود تمام مشکلات پیچیده‌ای که در صنعت خودرو وجود دارد، محقق شده است.» وی افزود: «کمبود نقدینگی و تحریم‌های بین‌المللی شرایط را بسیار سخت کرده است. با این حال، گروه سایپا موفق شد همچون سال گذشته تولید را انجام دهد و تا اواسط آبان ماه از تولید سال

پیکری يك موضوع



علیرضا نثاری
عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی

حذف قیمت‌گذاری دستوری خواسته اصلی صنایع بورسی است

طی چند سال اخیر یکی از مهم‌ترین مسائلی که در صنعت خودرو مطرح شد، حذف قیمت‌گذاری دستوری بوده اما در این رابطه هنوز اقدام عملی از سوی دولت صورت نگرفته است. در این رابطه علیرضا نثاری، عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی به تشریح آخرین وضعیت این موضوع پرداخته است.

در حال حاضر مهم‌ترین خواسته شرکت‌های بازار سرمایه از جمله خودروساز چیست؟

حذف قیمت‌گذاری دستوری یکی از درخواست‌های مهم و اصلی شرکت‌ها، صنایع و بخش‌های مختلف اقتصادی از جمله خودروسازان و قطعه‌سازان از دولت است. انتظار می‌رود با حذف قیمت‌گذاری دستوری شاهد شفافیت و کارایی بیشتر بازار سرمایه باشیم. البته مجلس شورای اسلامی نظرات‌های لازم را برای اجرای این بند از برنامه هفتم توسعه انجام خواهد داد.

چرا با وجود تصویب مجلس در رابطه با ممنوعیت‌گذاری دستوری توسط دولت، باز هم شاهد این موضوع توسط شورای رقابت هستیم؟

حذف قیمت‌گذاری دستوری در ماده ۴۸ قانون برنامه هفتم توسعه آمده است. در این رابطه وجود برخی موانع در روند صادرات و همچنین نبود امکان رقابت با تولیدات خارجی از قیمت‌گذاری دستوری نشأت می‌گیرد. برای رفع این موانع و کاهش ضرر و زیان مصرف‌کننده داخلی و رونق تولید نیاز است دولت نقش خود را در فرآیند اجرای کامل قانون برنامه هفتم و لغو قیمت‌گذاری دستوری بیش از پیش پررنگ کند. بر این اساس، دولت علاوه بر حذف موانع موجود در حوزه کسب‌وکار، باید اقدامات لازم را به منظور کاهش دخالت در فرآیند تولید و قیمت‌گذاری انجام دهد.

آیا در این رابطه اقدام مشتری‌کی بین دولت و مجلس برای اجرای ماده ۴۸ قانون برنامه هفتم توسعه صورت گرفته است؟

در این رابطه باید به این نکته اشاره کرد که اجرای در دست ماده ۴۸ قانون برنامه هفتم توسعه تکلیف مهم دولت و مجلس است. از سال‌های گذشته تاکنون قیمت‌گذاری دستوری جز رانت، فساد و ضرر و زیان برای تولیدکننده و مصرف‌کننده ارغمان دیگری برای صنایع به‌خصوص برای صنعت خودرو به همراه نداشته است.

نگاه View



حمید مرتضی کوشکی
کارشناس بازار سرمایه

عرضه قطره چکانی خودرو در بورس اشتباه است

در رابطه با احتمال عرضه خودرو در بورس کالا باید گفت برای اینکه یک بازار واقعی شکل بگیرد باید خودرو در مقیاس و حجم مناسبی در بورس کالا عرضه شود و عرضه قطره‌چکانی در این بازار سیاست مناسبی نیست. این در حالی است که موضوع مربوط به بورس کالا، به‌ویژه در زمینه خودرو، مساله‌ای است که حاشیه‌های بسیار زیادی را هم در صنعت خودرو و هم بازار سرمایه ایجاد کرده است. خیلی از مساعقدیم چرا باید شیوه قیمت‌گذاری خودرو به نوعی باشد که منافع آن برای عمده جامعه و مردم نباشد.

اینکه امروز مدعی باشیم مدل قیمت‌گذاری فعلی می‌تواند به رفاه مردم کمک کند، در حالی که اگر از یک خیابان عبور کنیم و از مردم بپرسیم که خودرویشان را با چه نرخی خریداری می‌کنند، خیلی کم پیش می‌آید که به مبانی قیمت‌های کارخانه رجوع کنند. این مساله نشان می‌دهد عمده سودی که در این میان از تفاوت میان قیمت کارخانه و بازار خلق می‌شود، در نهایت به سود منافع مردم منتهی نمی‌شود و حتی در برخی مواقع سود واسطه‌ها از سود شرکت‌های خودروساز بیشتر است و بخش تاسف بار مساله در این است که شرکت‌های خودروساز تا امروز حدود ۲۰۰ همت زیان انباشته دارند.

با این حال، اینکه تصور شود آزادسازی قیمت خودرو منجر به بهبود وضعیت صنعت می‌شود، به این صورت هم نیست که برخی تصور می‌کنند. چرا که در کنار آزادسازی باید سیستم مدیریتی و بهره‌وری تولید نیز اصلاح شود چرا که امروز شاهد برخی اعتراض‌ها به ارقام و صورت‌های مالی هستیم اما در شرایطی که وضعیت مناسب نیست چرا باید هزینه‌ها تا این حد بالا باشد؟ از سوی دیگر، واقعیت بازار مشخص است و بازار کار خود را انجام می‌دهد پس اینکه سیگنال‌هایی برای افزایش قیمت در بازار آزاد خودرو داده می‌شود، درست نیست. اتفاقاً عرضه خودرو در بورس کالا به‌بازار آزاد این پیام را می‌کند که در موضوع قیمت‌ها باید منطقی‌تر رفتار کند.

در این زمینه می‌توانیم موضوع را از روی دیگر سکه بررسی کنیم. به عبارتی اینکه یک سیستم معاملاتی شفاف در بورس کالا و به صورت توافقی شکل بگیرد که در آن قیمت خودرو به شکلی رسمی و توافقی حتی بیشتر از ۲۰ درصد کمتر از قیمت بازار آزاد معامله شود، یعنی بازار آزاد باید محتاط‌تر و منطقی‌تر رفتار کند.

کسری تخصیص خودرو به دارندگان خودروهای فرسوده اعلام کند. همچنین وزارت صمت باید به متقاضیانی که خودروهای آنها اسقاط شده، زمان بندی تحویل خودرو جایگزین را اعلام کرده و برنامه زمان‌بندی میزان اسقاط انواع خودرو فرسوده را در پنج سال آتی ارائه کند. نماینده مردم قائمشهر و سوادکوه در مجلس تأکید کرد: بر اساس مطالب بیان شده در این جلسه، وزارت صمت باید زیرساخت‌های مورد نیاز برای تولید



در خصوص مشکلات موجود در حوزه اسقاط خودرو و طرح جایگزینی خودروهای فرسوده مطرح شد. در این جلسات مقرر شده بود وزارت صمت مدل قیمت‌گذاری منصفانه و گواهی اسقاط ارائه کرده و آیین‌نامه اسقاط خودرو فرسوده را مطابق آن بازنگری کند. کشوری یادآور شد: وزارت صمت باید میزان خودروهای فروخته‌شده را در قالب سامانه یکپارچه و میزان تخصیص آن به خودروهای فرسوده و برنامه زمان‌بندی جبران

سختگویی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس در توضیح نشست کمیسیون اصل ۹۰ قانون اساسی مجلس شورای اسلامی با وزیر صمت گفت: این نشست با حضور سیدمحمد اتابک؛ وزیر صنعت، معدن و تجارت با موضوع بررسی مشکلات صنعت خودرو کشور، سامانه جامع تجارت و اخذ مابه‌التفاوت از واردکنندگان پس از حذف ارز ترجیحی برگزار شد. علی کشوری افزود: در سال ۱۴۰۲ شکوایه‌های متعددی

زاپاس

Spare Tire

تکلیف جدید وزارت صمت در قبال سازوکار اسقاط و تحویل خودرو جایگزین

پلتفرم‌های جدید از جمله تولید ورقه‌های استحکام بالا و ایجاد خطوط پرس گرم ارائه کرده و گزارش‌های کیفیت بدنه خودروهای تولیدی برای ارتقای ایمنی ارائه کند. سختگویی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس اضافه کرد: هدف‌گذاری برنامه هفتم توسعه اسقاط ۵۰۰ هزار دستگاه، خودرو فرسوده است که مقرر شد وزارت صمت برنامه مربوط به اسقاط خودرو را به نحوی بازنگری کند که این اهداف قابل دستیابی باشند.



هشدار ماسک نسبت به ورشکستگی دولت



پس دیدار رئیس جمهور مدافع بیت کوین السالوادور، نجیب بقیله با مدیر عامل و بنیانگذار برند تسلا، ایلان ماسک این کار آفرین آمریکایی به دولت فدرال کشور خود هشدار داده که ممکن است وارد فاز ورشکستگی شوند. این افت قیمت شدید باعث شده است ایالات متحده در عرض یک روز با افزایش ۲۰۴ میلیارد دلاری بدهی مواجه شود. ماسک با انتشار پستی در رسانه X نوشت: «آمریکا به سوی ورشکستگی می رود». «ایلان ماسک پیش از این در سال ۲۰۲۱ باعث رشد بسیار زیاد قیمت ارز دیجیتال بیت کوین شد که نهایتاً در داج کوین و... را هم با خود بالا کشید.

از آنجا که تسلا به پنهان پیشگیری از گرمايش جهانی و آسیب های زیست محیطی از پیشرانته های برقی رونمایی کرده بود، پیش از آغاز ۲۰۲۲ مجبور شد تصمیم خود را برای استفاده از بیت کوین تغییر دهد؛ چرا که آسیب های زیست محیطی تولید اصطلاحاً «ماینینگ» بیت کوین بیشتر از حد تصور بود. همین مساله باعث افت ارزش این ارز شد. هر چند برخی اقدامات او در دنیای ارزهای دیجیتال باعث رشد ارزش آن ها شده اما بسیاری این حرکات اقتصادی را فریب کارانه می دانند. حال که قیمت بیت کوین دوباره به ۶۰ هزار دلار رسیده و عملاً تمام رشد اخیرش را از دست داده است. در پی این اتفاق و

ویژه ها

واردات بیش از ۲۵ هزار دستگاه خودرو در هفت ماه امسال



معاون وزیر اقتصاد و رئیس کل گمرک ایران گفت: در هفت ماهه سال جاری ۲۵ هزار و ۴۴۸ دستگاه خودرو سواری نواز گمرکات کشور ترخیص قطعی و وارد کشور شد. محمد رضوانی فرافزود: ارزش این تعداد واردات خودرو سواری نو به کشور ۵۲۵ میلیون و ۴۲ هزار دلار است، در حالی طی هفت ماه سال ۱۴۰۲ تعداد ۲ هزار و ۹۹۹ دستگاه خودرو سواری نو به ارزش ۶۰ میلیون و ۴۹۸ هزار دلار وارد کشور شده بود.

دیگه چه خبر؟

تامین ۵.۳ میلیارد دلار ارزش صنایع حمل و نقل و خودرو



از ابتدای امسال تا دوم آبان ماه، بانک مرکزی در مجموع ۲۹ میلیارد و ۹۱۷ میلیون دلار ارزش صنایع را تامین کرده است. در این مدت ۵ میلیارد و ۳۶۲ میلیون دلار از صنایع حمل و نقل و خودرو تامین شده است که از این میزان ۳ میلیارد و ۴۶۰ میلیون دلار ارزش نیما و یک میلیارد و ۹۰۲ میلیون دلار ارزش واردات در مقابل صادرات بوده است.

توئیتر!

شرایط واردات خودرو توسط جانبازان در بودجه ۱۴۰۴ مشخص شد



بر اساس لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف است با معرفی بنیاد شهید و امور ایثارگران به جانبازان ۵۰ درصد بالاتر که در سنوات گذشته از تسهیلات موضوع ماده ۴۵ قانون جامع خدمات رسانی به ایثارگران استفاده کرده اند، مجوز واردات یک دستگاه خودرو متناسب با وضعیت جانبازی ایثارگر با رعایت قوانین و مقررات ارائه کند. در خصوص سایر مشمولان قانون مذکور از محل تسهیلات قرض الحسنه این بند برای خرید خودرو داخلی اقدام می شود.

در پایان معاملات هفته گذشته بازار سهام رقم خورد:

سقوط ارزش دلاری بورس به ۱۰۸ میلیارد دلار



رامتین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بورس روز چهارشنبه و در جریان دادوستدهای بازار سهام، نمادهای صنعت خودرو و ساخت قطعات یکدست قرمز پوش شدند. بر این اساس نمادهای ایران خودرو، گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو، سایپا، گروه بهمن، سایپادیزل، زامیاد، پارس خودرو، بهمن دیزل و کرمان خودرو منفی خوردند. همچنین روز چهارشنبه در گروه خودرویی طی ۸ هزار نوبت معاملاتی، ۱۶ میلیون سهم به ارزش ۱۱۳ میلیارد تومان معامله شد که نسبت به روز سه شنبه با افت روبه رو بود. ارزش بازار گروه خودرویی تا پایان معاملات روز چهارشنبه بالغ بر ۱۹۰ هزار میلیارد تومان شد.

بورس باز هم منفی شد

همچنین روز چهارشنبه و در خلال معاملات بازار سهام شاخص کل بورس با افت ۲۲۸۵۴ واحدی در محدوده یک میلیون و ۹۷۰ هزار واحد قرار گرفت. شاخص کل هم وزن نیز با نزول ۶۰۵۶ واحدی در محدوده ۶۵۵ هزار واحد ایستاد. در این بازار هم ۱۵ میلیارد ورقه سهم به ارزش بیش از ۷۹ هزار میلیارد تومان معامله شد. شاخص فرابورس نیز با کاهش ۱۰۳ واحدی در محدوده ۲۱ هزار واحد قرار گرفت. در فرابورس نیز ۴۸ میلیارد ورقه اوراق بهادار به ارزش بیش از ۱۱ هزار میلیارد تومان مورد دادوستد قرار گرفت. این در حالی است که بازار سرمایه آخرین روز معاملاتی هفته را با افت شدید شاخص ها، خروج سرمایه و سقوط ارزش دلاری به اتمام رساند. در این رابطه ارزش



دلاری بازار در حال سقوط است و به ۱۰۸ میلیارد دلار رسیده این عدد از سال ۱۳۹۷ تاکنون بی سابقه بوده و یک رکورد منفی برای بازار محسوب می شود. کارشناسان بازار سهام معتقدند بورس وضعیت بحرانی دارد و نیازمند شوک درمانی، تزریق نقدینگی و جمع شدن صف های فروش توسط حقوقی هاست. ریزش ۹۶ درصد نمادهای نشان می دهد کار نه تنها با خیردرمانی پیش که نمی رود چه بسا شرایط سخت تر هم شود. سازمان بورس باید هر چه سریع تر با هماهنگی حقوقی ها نقدینگی وارد بازار کند تا وضعیت بازار از این بدتر نشود. به اعتقاد این تحلیلگران، در تمام دنیا بازارهای سرمایه و بازارهای

مالی از آسیب پذیرترین بازارها به شمار می آیند و همواره تحت تاثیر شرایط حساس، واکنش های ریسکی زیادی از خود نشان می دهند در این وضعیت نباید بازار به حال خود رها شود و به ریزش های بی دریبی تفاوت ماند. بنابراین می طلبد دولت برای سرزشت آینده این بازار از همین امروز دست به کار شود. اقتصاد کشور وابسته به تقویت بازارهای مهم و تاثیر گذاری مانند بازار سرمایه بوده پس نباید به این راحتی وضعیت این بازار دستخوش تحولات غیر قابل جبران شود. حال باید دید آیا بورس در هفته پیش رو می تواند به مسیر نزولی خود خاتمه دهد، یا اینکه همچنان روند ریزشی بازار ادامه خواهد یافت.

اینفوگراف

Infography

بزرگترین واردکنندگان خودرو در هفت ماه سال جاری



بهمن موتور
۲۵ هزار و ۵۲۰ دستگاه



سایپا
۴۴ هزار و ۶۰۰ دستگاه



معین خودرو و ایرانیان
۵۰ هزار و ۹۰۰ دستگاه

در هفت ماه سال جاری «معین خودرو و ایرانیان» ۶ هزار و ۵۰۹ دستگاه، «سایپا» ۵ هزار و ۴۴۶ دستگاه و «بهمن موتور» ۲ هزار و ۵۲۰ دستگاه خودرو سواری نو وارد کشور کرده اند.

چین تلند؟

عرضه خودرو در بورس نقش واسطه ها را کم رنگ می کند

عرضه خودرو در بورس کالا در مقیاس اثر گذار بی شک نقش واسطه ها در بازار خودرو را کم رنگ تر کرده و به توسعه شرکت ها کمک شایانی می کند، اما در این شرایط باید حتما مدیریت شرکتی و حاکمیت شرکتی مطلوبی وجود داشته باشد تا با افزایش درآمد شرکت ها هزینه ها نیز افزایش پیدا نکند.

چرا؟

باید منابع و مصارف شرکت های خودروساز مدیریت شود

در صورت تحقق عرضه خودرو در بورس کالا در مقیاسی که بازار تامین شده و موجبات بازسازی مناسب و واقعی را فراهم آورد در آن سو باید منابع و مصارف شرکت ها مدیریت شود تا شکاف نقدینگی و زیان انباشته شرکت ها به حداقل برسد. در چنین شرایطی به مرور از حجم زیان شرکت های جاده مخصوص کاهش خواهد یافت.

برای چند؟

در کوتاه مدت عرضه خودرو در بورس معجزه نخواهد کرد

به نظر می رسد عرضه خودرو در بورس کالا، بیش از اینکه تحولی در بازار سهام ایجاد کند، دست واسطه ها را از بازار کوتاه می کند و به شرکت های خودروساز کمک می کند تا بتوانند خودرو را به صورت غیردستوری در بازار عرضه کنند و نباید در کوتاه مدت انتظار داشت نقش آن در بازار سهام باعث ایجاد تحول خاصی شود.

تذکره یک

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

خبرداران بازار خودرو کجا رفتند؟

حاضر جواب: در بازارهای موازی سرمایه، سودهای چندبرابری می برند.

دلان و واسطه گران، عمده خبرداران خودرو در بازار را تشکیل می دهند.

حاضر جواب: البته دلان و واسطه گران خوش بین به افزایش قیمت خودرو در آینده نزدیک.

به گفته رئیس اتحادیه نمایشگاه داران خودرو، قیمت خودروهای داخلی از یکماه گذشته ثابت مانده است و رکود در بازار وجود دارد.

حاضر جواب: حالا باید دید این فنر قیمت خودرو را تا کی می توان ثابت نگه داشت.

قابل توجه رانندگان: اعمال جریمه پلکانی در صورت عدم پرداخت عوارض آزادراهها.

حاضر جواب: این هم از عوارض نپرداختن عوارض است!

تصرف ۱۰۰ درصدی، تخصیص ۲ میلیارد یورو به واردات خودرو، عرضه در بورس و در نهایت کسب درآمد ۱۱۰ همتی از ورود خارجی ها توسط دولت، نکات مهم خودرویی لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ است.

حاضر جواب: که هر کدام هم محقق نشود، بند آخر دیگر باید بشود.

بندهای خودرویی لایحه بودجه: کیف پول خودرویی دولت.

حاضر جواب: با توجه به این که استفاده از پول کاغذی و بالطبع کیف پول منسوخ شده، استفاده از عبارت کارت بانکی در خبر فوق بهتر و شایسته تر نبود؟

خبر اول: جدایی بازار خودرو از ارز؛ بررسی بازار خودرو در مهرماه نشان از آن دارد که با وجود روند روبه رشد نرخ ارز، قیمت خودرو چندان تحت تاثیر قرار نگرفته است.

خبر دوم: سرانجام شوک نرخ دلار به بازار خودرو...
حاضر جواب: پس معلوم می شود حتی بی خیالی بازار خودرو نسبت به افزایش قیمت ارز هم حد و حدودی دارد.

تولید گروه صنعتی ایران خودرو در مهرماه امسال با افزایش ۲۵ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته روبه رو بوده است. علاوه بر این، زیان خالص ناشی از تولید نیز روند کاهش قابل توجهی را در پیش گرفته است.

حاضر جواب: جالب آنکه همه این تلاش ها اگر در ماه ها و سال های آینده به نتیجه برسد، تازه روند زیان خودرو سازان دولتی صفر می شود.

لوکس ترین عسل های جهان با ملک و خودرو معامله می شوند.

حاضر جواب: حالا شما تصور کنید زنبورهایی که این عسل ها را تولید می کنند با چه چیزهایی معاوضه می شوند!

مدیر عامل فورد، عاشق شیائومی SU7 است.

حاضر جواب: بفرمایید... پس اینکه مدیران خودروسازی ها به خودروهایی که خودشان می سازند چندان علاقه ندارند، یک امر فرآگیر و بین المللی است.

خودرو وارداتی را زودتر از خودروهای داخلی تحویل می دهند؟

حاضر جواب: تحویل زود هنگام خودرو وارداتی چندان توفیقی در مصرف کننده ایجاد نمی کند اما اوای به روزی که چند خودرو تولید داخل به موقع تحویل شوند.



ماه آگوست اعلام کرد چهارمین قدم از روند ۵ مرحله‌ای دریافت تاییدیه رسمی پرواز به تکمیل شدن نزدیک شده. این هفتمین سالی است که توپوتا و جایی با یکدیگر همکاری می‌کنند. آخرین دور سرمایه‌گذاری توپوتا، حجم سرمایه آن را در جایی به بیش از ۸۹۴ میلیون دلار می‌رساند. این هزینه صرف تبلیغات و طی کردن مراحل لازم برای دریافت تاییدیه‌های پرواز رسمی خواهد شد. توپوتا با آرا از این هم فراتر گذاشته و مهندسانش را در این شرکت مشغول به کار کرده؛ این مجموعه با امضای یک قرارداد بلندمدت به دنبال تأمین پیشروانه‌های برقی و قطعات لازم برای تاکسی‌های هوایی است.

خودروسازی توپوتا برای بار دوم مبلغی هنگفت را در تاکسی‌های هوایی کشور آمریکا سرمایه‌گذاری کرده است. این برند با صرف هزینه‌ای ۵۰۰ میلیون دلاری در شرکت «Joby Aviation» در تلاش است تا به روند توسعه تاکسی‌های برقی برنده کمک کند. برند آمریکایی یادشده کار خود را در سال ۲۰۰۹ و با تولید پرنده‌های عمودپرواز برقی موسوم به «eVTOL» آغاز کرد. پروتوتایپ‌های این شرکت تاکنون بیش از ۲۸ هزار کیلومتر را پرواز کرده‌اند. هواپیماسازی جایی هم‌اکنون سه محصول را معرفی کرده است که انتظار دارد در فاصله‌های نه‌چندان دور ۲ برابر شود. این شرکت کالیفرنیا در



سرمایه‌گذاری توپوتا روی تاکسی‌های پرنده

نسخه «رالی ربل» برای «بامو X3»



نسخه جدید بامو X3، شاسی بلند لوکس و محبوب، به‌زودی در نمایندگی‌های ایالات متحده عرضه خواهد شد و قرار است در یکی از سخت‌ترین رالی‌های آفرود جهان شرکت کند. رالی ربل، مسابقه‌ای است که در آن شرکت‌کنندگان باید بدون استفاده از گوشی‌های هوشمند و سیستم‌های ناوبری ماهواره‌ای، مسیرهای طولانی و صعب‌العبور را طی کنند. این مسابقه ۲۵۰۰ کیلومتری که در بیابان‌های کالیفرنیا و نواذر گزار می‌شود، به شرکت‌کنندگان این فرصت را می‌دهد تا مهارت‌های رانندگی آفرود خود را به چالش بکشند. بامو X3 M50 برای این رقابت تغییراتی را تجربه کرده است. این خودرو با تجهیزات آفرود مخصوصی مانند صفحات

محافظ زیر خودرو، رینگ‌های آفرودی Rotiflex با لاستیک‌های Wildpeak A/T Trail، روفرراک Front Runner Slimline II، جعبه‌های ذخیره‌سازی Wolfpack و چراغ‌های کمکی تقویت شده از Rigid Industries همراه شده است. عکس‌های فضای داخلی خودرو منتشر نشده، اما خودرو ساز اعلام کرده که در داخل کابین، بامو X3 M50 به فناوری‌های پیشرفته‌ای مانند نمایشگر منحنی بزرگ و سیستم‌های اطلاعاتی سرگرمی مجهز شده است. البته، با توجه به قوانین مسابقه، سیستم ناوبری خودرو غیرفعال خواهد بود.

توپوتا «کرولا کراس» در نسخه مسابقه‌ای



عکس‌های پیش‌رو، مربوط به خودرو مسابقه‌ای جدیدی است که توپوتا گازو ریسینگ برای مسابقات قهرمانی Stock Car Pro Series برزیل طراحی کرد. این خودرو و مسابقه‌ای، در واقع توپوتا کرولا کراس است که در اصل یک کراس‌اور بوده و اکنون ارتفاع آن بسیار کاهش یافته است. بدنه آن از فیبر کربن، آرامید، فایبر گلاس و کولار ساخته شده و گلگیرهای بزرگ، ورودی‌های هوای بزرگ و قطعات آپرودینامیکی زیادی نصب شده، مانند بال عقب بزرگ، دیفیوزر بزرگ و اسپلیتر جلو که چسبندگی را افزایش می‌دهد. این خودرو در ظاهر یک توپوتا کرولا کراس است؛ اما در واقع تمامی بخش‌های آن اصلاح شده و تنها چراغ‌ها و نشان توپوتا باقی مانده است. طراحی آن کاملاً جسورانه و مسابقه‌ای است و رینگ‌های مشکی، قرمز و سفید در آن به کار رفته، داخل خودرو ساده است و فقط یک مانیتور، رول کیچ و چند تادکمه وجود دارد. همچنین دوربین ۳۶۰ درجه نیز تعبیه شده که در زمان پیش مسابقه تصاویر را نشان می‌دهد. کرولا GR کراس در مقابل حریف‌هایی مانند شورولت Tracker و میتسوبیشی اکلیپس کراس قرار می‌گیرد. هر سه خودرو روی پلت‌فرم Audace SNG01 قرار گرفته‌اند و هیچ شباهتی با نمونه تولیدی آن‌ها در نمایندگی‌ها ندارند.

چرا همه به «JDM» علاقه دارند؟

شهرت جهانی تیونینگ خودرو در ژاپن



بی‌شک خودروهای JDM محبوب‌ترین وسایل نقلیه در سراسر دنیا به شمار می‌روند و به همین خاطر طبیعی است که در تمامی بحث‌های خودرویی نام آن‌ها مطرح شود. البته اگر علاقه ویژه‌ای به خودروهای ژاپنی نداشته باشید شاید اصلاً ندانید JDM مخفف چیست. باید گفت JDM مخفف عبارت Japanese Domestic Market یا بازار داخلی ژاپن است و به خودروهایی اشاره دارد که برای فروش و استفاده در بازار طراحی و ساخته شده‌اند. بنابراین خودروهایی همچون توپوتا GR کرولا، پریوس و یالکسوس GX را نمی‌توان JDM دانست حتی اگر در ژاپن تولید شده باشند چراکه این خودروها برای بازارهای صادراتی همچون آمریکا، شمالی، اروپا یا استرالیا ساخته می‌شوند. البته حروف JDM در بسیاری از موارد به تمامی خودروهایی که توسط برندهای ژاپنی تولید می‌شوند هم اشاره می‌کند. حتی اگر این خودروها در ژاپن ساخته نشده باشند نیز افراد زیادی به آن‌ها خودروهای JDM می‌گویند. البته برخی افراد اعتقاد دارند JDM فقط به خودروهای پرفورمنسی که در ژاپن یادر بازارهای خارجی همچون آمریکا به فروش رسیده‌اند اطلاق می‌شود. البته در هر صورت آن خودرو باید دو پیش‌نیاز اصلی را رعایت کند تا به عنوان محصول JDM شناخته شود. اول اینکه باید به صورت کامل در ژاپن طراحی و ساخته شود؛ دوم آنکه خودرو باید فقط در ژاپن فروخته و استفاده شود.

محدودیتی که ارزشمند است

اگر به مباحث اقتصادی علاقه داشته باشید شاید بتوانید دلیل این محبوبیت را کشف کنید. خودروهای JDM به صورت محدود در دسترس هستند و همچنین از ویژگی‌ها و مشخصات منحصر به فردی سود می‌برند و به همین خاطر قابلیت انحصاری بالایی دارند که آن‌ها را به گزینه‌های بسیار جذاب برای کلکسیونرها و ماشین‌بازها بدل می‌کند. از طرف دیگر خودروهای JDM توانایی

تنوع در دنیای JDM

تنوع فرهنگ‌های تیونینگ، تقریباً به اندازه برندهای متنوع موجود در صنعت خودرو است. یکی از متفاوت‌ترین، غنی‌ترین و سرزنده‌ترین کارها؛ تیونینگ در ژاپن است. شاید با دیدن فیلم‌های سینمایی و تجربه بازی‌های ویدئویی مختلف، گوشه‌ای از فرهنگ تیونینگ و شخصی‌سازی خودرو در این کشور را لمس کرده باشید؛ ولی به جرات می‌توان گفت تیونینگ در ژاپن، در یک سطح کاملاً ویژه و متفاوت قرار دارد. مصداق این ادعا، شهرت جهانی کارگاه‌های تیونینگ ژاپنی است. به عنوان مثال برند تیونینگ RWB که روزگاری فقط در یک کارگاه کوچک به تیونینگ مدل‌های مختلف پورشه می‌پرداخت، امروز دفترهای رسمی و بزرگی در سراسر جهان، از ایالات متحده تا کویت تأسیس کرده است.

تیم تولید ردبول برای به تصویر کشیدن تیونینگ و راننده‌های خاص ژاپن، به کشور خورشید تابان سفر کرده و با همکاری راننده مشهور دریفت، مایک ویدت ملقب به مد مایک، ویدئوی جذابی منتشر کرده است. مد مایک نیز یلندی که رقابت‌های فرمول D در آمریکا را کنار گذاشته و مدتی است به صورت حرفه‌ای در مسابقات دریفت ژاپن شرکت می‌کند، بسه کارگاه‌های تیونینگ زیرزمینی و معروف ژاپن سری می‌زند و از نزدیک سبک‌های

تیونینگ بسیار بالایی دارند. پیشروانه‌های این محصولات به خاطر قابلیت اطمینان بسیار بالا و تولید قدرت قابل توجه مشهور شده‌اند و برای مثال پیشروانه RB26 نیسان اسکای لاین GT-R R34 با بلوک استوک خود می‌تواند قدرت ۷۰۰ اسب بخار و بیشتر تولید کند. خودروهای JDM حتی در حالت استوک نیز عملکرد فوق‌العاده‌ای دارند و مخصوصاً در دهه ۹۰ میلادی نظرات زیادی را به خود جلب کرده‌اند.

برخی از این خودروها پر فورمنس فوق‌العاده‌ای در مقایسه با رقبای گران اروپایی داشته‌اند. برای مثال پیشروانه ۶ سیلندر ۲.۶ لیتری توپین توربو RB26DET نیسان اسکای لاین GT-R R32 در دوران خود بسیار مشهور بوده است. جدا از قدرت بالای پیشروانه‌ها و قابلیت تیون پذیری زیاد، فرهنگ خودروهای JDM نیز متمایز بوده است. خودروهایی همچون نیسان اسکای لاین GT-R، مزدا RX-7، توپوتا سوپرا، هوندا S2000 و هوندا NSX در فیلم‌ها و بازی‌های ویدئویی بسیار پر طرفدار حضور داشته‌اند که از جمله آن‌ها می‌توان به سریع و خشن، نیدفور اسپید و گرن توریسما اشاره کرد. چنین فیلم‌ها و بازی‌هایی نه تنها باعث شده‌اند خودروهای JDM حس نوستالژیک داشته باشند بلکه به یک نماد فرهنگی تبدیل شده‌اند و همچنان ماشین‌بازها را تحت تأثیر قرار می‌دهند.

خبر News

این «باکستر» «پورشه» نیست!

شرکت کالیفرنایی Oilstainlab سال گذشته خودرو اسپیدستر Half 11 را معرفی کرد، که از ایندی کار الهام گرفته بود. اکنون این شرکت با محصول جدیدی بازگشته که HF-11 نام دارد و ۱.۸۵ میلیون دلار قیمت تعیین شده برای آن است. این هاپیر کار، یک خودرو با موتور وسط و دیفرانسیل عقب است، که وزن آن کمتر از یک دستگاه مزدا میاتا بوده و از طرفی، سه برابر میاتا قدرت تولید می‌کند. ابعاد خودرو هم به ۱۱۱۷/۲۰۳۲/۴۳۱ میلی‌متر می‌رسد. نمونه اولیه این محصول در بهار آینده به طور کامل و رسمی رونمایی و معرفی می‌شود و سپس تولید محدود ۲۵ دستگاهی آن آغاز خواهد شد. برند خودروسازی Oilstainlab توسط Nikita



و Iliya Bridan طراحی خودرو، تأسیس شده و اکنون این برند، خودرو سبک‌وزن جدیدی را ارائه داده است. این کوپه سبک، از یک پیشروانه شش سیلندر تخت تنفس طبیعی نیرو می‌گیرد. در ابتدا با شنیدن نام پیشروانه شش سیلندر باکسر، ممکن است به نظر برسد این پیشروانه از پورشه، خودرو ساز آلمانی گرفته شده است؛ اما برادران دوقلو موسس این شرکت به خبر گزارهای اعلام کرده‌اند این موتور ارتباطی با پورشه ندارد. این پیشروانه ۴.۵ لیتری تنفس طبیعی، ۶۵۰ اسب بخار قدرت را در اختیار چرخ‌های عقب می‌گذارد و ۱۲ هزار دور در دقیقه می‌خورد. مشتریان می‌توانند گیربکس شش سرعته دستی و یا هفت سرعته سکونشال را انتخاب کنند. این شرکت برای حفظ سبک‌وزنی خودرو، از شاسی مونوکوک فیبر کربنی و بدنه تماماً کربنی استفاده کرده که وزن خودرو را به ۹۰۷ کیلوگرم رسانده است. این شرکت قصد دارد بدنه آلومینیومی دست‌ساز را نیز آزمایش کند. نسخه ویژه پیست، با رنگ‌های ۱۸ اینچی و تاپرهای اسلیک می‌شود و نسخه ساده‌ای آن، رینگ‌های ۱۹ اینچی در بخش جلو و رینگ‌های ۲۰ اینچی در عقب دارد. تایرها نیز Pilot Sport Cup 2 R میشلن هستند.

سیتروئن «C4» و «C4X» برای مصرف سوخت کمتر

تجهیز به چندین سامانه دستیار راننده شامل هشدار خروج از خط، دستیار ترمز اضطراری و کروز کنترل تطبیق‌پذیر، از دیگر ویژگی‌های سیتروئن C4 و C4X به شمار می‌آید. یکی از ویژگی‌های مهم سیتروئن C4 و C4X، اضافه شدن سامانه هیبرید-خفیف ۴۸ ولتی است. این فناوری در کنار موتور درون‌سوز PureTech، یک موتور برقی و گیربکس دوکلاچه خودکار قرار می‌گیرد. باتری ۴۸ ولتی هنگام رانندگی شارژ می‌شود تا بتواند گشتاور مورد نیاز در دور موتور پایین را تأمین کند. بنابر اعلام سیتروئن C4 و C4X، سامانه هیبرید این خودروها می‌تواند توان لازم برای پیمایش ۵۰ درصد از رانندگی روزمره شهری را فراهم کند و مصرف سوخت را نیز ۲۰ درصد کاهش دهد.

شرکت سیتروئن در نمایشگاه خودرو پاریس ۲۰۲۴ مدل‌های جدید C4 و C4X رونمایی کرد. سیتروئن C4 بر ویژگی‌های لوکس و سکوت کابین تأکید دارد در حالی که سیتروئن C4X با فرم بدنه فست‌بک، فضای جادار کابین را ارائه می‌کند. طراحی سیتروئن C4 و C4X را می‌توان نسخه تحول یافته از مدل کانسپت دانست. نمای جلوی هر دو خودرو به عنوان محصول سیتروئن قابل تشخیص است. در حالی که فرم انتهایی بدنه هم تغییراتی را نشان می‌دهد. در فضای کابین سیتروئن C4 و C4X هم با طراحی جدید صندلی‌ها با عنوان Advanced Comfort و صفحه نشان‌دهنده ۷ اینچی مشابه با مدل‌های جدید سیتروئن مواجه هستیم. تقویت شاسی برای کاهش تکان‌های وارد به سر نشینان، افزایش عایق صوتی کابین،





قدرت پیمایش کیا نیرو



مدل Niro Tri-Fuel یک هیبرید معمولی نیست؛ بلکه در کنار انرژی الکتریکی از نوع سوخت بنزین و LPG استفاده می‌کند. مخزن LPG در کف صندوق قرار می‌گیرد. مخزن سوخت با یک بنزین این خودرو هم دارای ظرفیت ۴۲ لیتر است. کیا Niro با پر کردن ۲ مخزن سوخت خود مسافت بیشتری از ۱۶۰۰ کیلومتر را طی می‌کند. خودروهای دیزلی هم که به کم‌مصرف بودن و برد بالا شهرت دارند، برای رسیدن به این بردمشکل خواهند داشت. باید اشاره کنیم که کیا Niro نسبت به سایر هیبریدها ۶ درصد تولید گاز CO2 کمتری دارد. در کنار دکه استارت دکه دیگری وجود دارد که

سوخت موتور ۱.۶ لیتری خودرو را به LPG تغییر می‌دهد. این پشیرانه ۴ اسلندر ۱.۶ لیتری تنفس طبیعی ۹۰ اسب بخار قدرت دارد و یک موتور الکتریکی با ۴۲ اسب بخار قدرت از آن پشتیبانی می‌کند که به یک باتری با ظرفیت ۱.۲۲ کیلووات متصل است. یک پیچ پشیرانه‌های این خودرو در مجموع ۱۲۶ اسب بخار قدرت و ۲۶۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کنند. کیا برای این خودرو واریانتی ۷ سال یا ۱۵۰ هزار کیلومتر در نظر گرفته است. قیمت مدل پایه Kia Niro Tri-Fuel از ۲۴ هزار و ۴۵۰ یورو حدود ۳۷ هزار و ۵۰۰ دلار آمریکا) شروع می‌شود.

بازار

Market

سامانه خودروهای وارداتی میزبان دو محصول آریون موتور پویا



میتسوبیshi اولتندر ۲۰۲۳ و لاماری ایما 2025HEV توسط آریون موتور پویا در سامانه خودروهای وارداتی عرضه خواهند شد. آریون موتور پویا به عنوان مجموعه خودروهای وارداتی گروه آریون که نماینده رسمی میتسوبیshi در ایران نیز به حساب می‌آید، در دور جدید سامانه خودروهای وارداتی دو محصول پریمیوم میتسوبیshi اولتندر ۲۰۲۳ و لاماری ایما 2025HEV را عرضه خواهد کرد. آریون موتور پویا به پشتوانه خوشنامی گروه آریون در صنعت خودرو ایران و همچنین خدمات پس از فروش متمایز خود تلاش دارد با عرضه خودروهای وارداتی با کیفیت، رضایت مشتریان خود را تامین کند.

ژاپنی

Japanese

معرفی لکسوس ال سی مدل ۲۰۲۵



از آن جا که لکسوس LC هنوز جذابیت‌هایش را به عنوان یکی از زیباترین گرین تورهای بازار خودرو حفظ کرده است، سازندگانش تصمیم گرفته‌اند آن را یک بار دیگر به روزرسانی کنند تا برای رقابت در بازار پرتلاطم آماده باشد. نسخه ۲۰۲۵ این کوپه شامل LC500 و LC500 کوپه می‌شود. بخش زیرین ستون‌های هر دو مدل رودستر و کوپه مستحکم‌تر شده و تاثیر مثبتی روی رانندگی خواهد داشت. متأسفانه تغییرات فنی همین جامه می‌شود و باقی به روزرسانی‌ها، ظاهری خواهند بود. لکسوس به مشتریان تازه این خودرو امکان انتخاب از میان ۹ رنگ را می‌دهد که حال شامل رنگ تازه «ایریدیوم» هم می‌شود. از آن جا که LC500 پرچمدار کنونی مدل‌های اسپرت-لوکس لکسوس به شمار می‌رود، به یک واحد ۵ لیتری تنفس طبیعی V8 مجهز شده است که توان تولید حداکثر ۴۷۱ اسب بخار قدرت در دور 7,100rpm و ۵۴۰ نیوتون متر گشتاور را در دور 4,800rpm دارد. نیروی پشیرانه این خودرو از طریق یک جمعه‌دهنده ۱۰ سرعته خودکار به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود.

محصول

Product

هیولای خیابانی ۱۵۰ اسب بخاری



در چند ماه اخیر هیجان انگیزی درباره پرچم‌دار جدید هوندا یعنی CB1000 هورنت منتشر شده است. این برند ژاپنی در نمایشگاه EICMA سال قبل نسخه پیش تولیدی موتور سیکلت جدید خود را به نمایش گذاشت و انتظار می‌رود جزئیات کامل آن در ماه‌های آینده منتشر شوند. البته تا قبل از رونمایی کامل این محصول می‌توان جزئیات موجود از آن را به لطف انتشار اسناد داخلی هوندا به اشتراک گذاشت. براساس اسناد منتشر شده، هوندا CB1000 هورنت از پشیرانه ۴ سیلندر ۹۹۹ سی سی استفاده خواهد کرد و با قدرت ۱۵۰ اسب بخار خود به جگم سوزوکی GSX-S1000 خواهد رفت. با وجود این قوای محرکه، محصول جدید هوندا سومین موتور سیکلت قدرتمندش به شمار می‌رود. گشتاور تولیدی CB1000 نیز بیش از ۹۹ نیوتون متر خواهد بود که باز هم از نظر در برابر سوزوکی قد علم خواهد کرد. قدرت تولیدی نیز از طریق گیربکس ۶ سرعته به چرخ عقب خواهد رسید.

درگ

Drag

رقابت سریع ترین سدان های جهان



نیوتون متر گشتاور، بسیار قوی تر است. البته از سوی دیگر، تسلا ۲۵۰ کیلوگرم از لوئید ۴۴۰ کیلوگرمی سبک تر است که می‌تواند کمیود قدرت آن را جبران کند. نمونه حاضر در این رقابت همچنین از یک پیچ پیست سفارشی ۲۰ هزار دلاری هم بهره می‌برد که شامل ترمزهای بزرگ تر برای توقف بهتر می‌شود. از سبوی دیگر، سافایر هم به حالت رانندگی مختلفی برای پیست مثل حالت درگ، هات لپ و استقامت مجهز است. با آغاز مسابقه، لوئید از همان ابتدا جلو می‌افتد و تا پایان ۴۰۰ متر چراغ عقب خود را به تسلا نشان می‌دهد. هنگام رسیدن به پایان مسیر و دور زدن نیز تسلا به رغم برخورداری از ترمزهای بزرگ تر، نمی‌تواند عقب‌ماندگی خود را جبران کند و سافایر با اختلاف زیادی برنده می‌شود. در مسابقه دوم که راننده‌ها جله‌جایی شوند، تسلا شروع بهتری دارد؛ اما بازم برای گرفتن سافایر کافی نیست. در واقع، این سدان الکتریکی آمریکایی آن قدر سریع است که رکورد جدیدی را در رقابت‌های U-Drage اهدا می‌کند. تسلا در این مسابقه با ۱.۷ ثانیه سریع تر از رکورددار قبلی یعنی مسک لارن 765LT طی می‌کند؛ در حالی که مدل S پلدا با زمان ۲.۹۸ ثانیه پس از 765LT و 750S در جایگاه چهارم قرار می‌گیرد.

مجلس بر اجرای قانون سامان دهی خودرو اصرار دارد

تامین ارز و خدمات پس از فروش؛ چالش‌های واردات خودروهای کارکرده



مجلس شورای اسلامی که این روزها پیگیر اجرای قانون سامان دهی خودرو است، در کمیسیون صنایع و معادن میزبان واردکنندگان خودرو خواهد بود تا موانع موجود بر سر راه واردات دست دوم‌ها را بررسی کند. از ابلاغ قانون واردات خودروهای دست دوم توسط مجلس شورای اسلامی به دولت، بیش از یک سال می‌گذرد. ضمن آن که دولت سیزدهم نیز در مرداد امسال، آیین‌نامه مربوطه را ابلاغ کرده بود. با این حال هنوز این قانون وارد فاز اجرا نشده و هیچ خودروی سواری دست دومی در پروسه ثبت سفارش و واردات قرار نگرفته است. از همین رو، مدتی است مجلس شورای اسلامی با جدیت پیگیر عدم اجرای کامل قانون سامان دهی خودرو، به ویژه در بخش واردات و به طور ویژه تر در حوزه کارکرده‌ها شده است. ابتدا این سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی بود که از پیگیری این کمیسیون بابت اجرای نشدن کامل قانون سامان دهی خبر داد. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی نیز در گزارشی اعلام کرد اثر بخشی قانون سامان دهی خودرو تا به امروز (که بخشی از آن الزام واردات خودروهای نو و کارکرده را مورد تاکید قرار داده) کمتر از ۴۰ درصد بوده است. حالاً نیز عضو دیگر کمیسیون صنایع و معادن مجلس از بررسی موانع واردات خودروهای کارکرده در این کمیسیون خبر داده است. حسنعلی محمدی با بیان این که منشأ (ارز) واردات خودروهای دست دوم مشخص نیست، گفته که واردکنندگان خودرو در این هفته به کمیسیون صنایع و معادن مجلس می‌آیند تا نهایت همکاری با آن‌ها برآورد

برداشتن موانع صورت گیرد. با توجه به مجموع اظهارات اعضای کمیسیون صنایع و معادن و همچنین گزارش مرکز پژوهش‌ها، به نظر می‌رسد مجلسی‌ها پیگیر اجرای تمام و کمال قانون سامان دهی خودرو هستند و بیش از هر چیزی، بر تعیین تکلیف واردات خودروهای کارکرده تاکید دارند. به نظر می‌رسد برنامه کمیسیون صنایع و معادن مجلس برای پیگیری و اجرای کامل قانون سامان دهی خودرو، به ویژه واردات کارکرده‌ها، حمایت رئیس مجلس را نیز به دنبال دارد. این در حالی است که در نهایت، دولت باید این قانون را اجرا کند و مجلس نیز ابزاری جز پیگیری ندارد. آخرین واکنش دولت به واردات خودروهای کارکرده، اظهارات وزیر صنعت، معدن و تجارت است که از الزام بازنگری در آیین‌نامه مربوطه گفته بود. به نظر می‌رسد یکی از چالش‌های اجرای قانون سامان دهی خودرو، واردات کارکرده‌هاست که مشکلات مختلفی بر سر راه اجرای آن وجود دارد. جدا از مساله تامین ارز، چالش بزرگ دیگر، خدمات پس از فروش خودروهای کارکرده است که یک الزام به شمار می‌رود و به نظر می‌رسد تا تکلیف آن مشخص نشود، امکان واردات سواری‌های دست دوم وجود ندارد. از همین رو برخی مسئولین معتقدند راهی جز واردات خودرو وجود ندارد. عضو کمیسیون صنایع مجلس با انتقاد از وضعیت نابسامان بازار خودرو گفت: «وضعیت امروز بازار خودرو و ناشی از این است که از یک سو برای خودروهای داخلی قیمت دستوری تعیین کرده‌ایم و از سوی دیگر اجازه واردات خودرو را آن طور که موجب سامان دهی بازار شود، نمی‌دهیم». این نماینده مجلس تاکید کرد: «اگر می‌خواهیم کیفیت تولیدات داخلی بالا برود و قیمت‌ها تعدیل شود، ضرابت‌مندی مردم را در بر داشته باشد، راهی جز واردات خودرو نداریم.»

افزایش قیمت ۱۴۰ میلیون تومانی فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره خودروهای داخلی را با ورود و قیمت‌ها تعدیل شود، ضرابت‌مندی مردم را در بر داشته باشد، راهی جز واردات خودرو نداریم.»

تیونینگ

Tuning

تاریخچه

پرنده مشهور پونتیاک

شاید افراد زیادی معتقد باشند استفاده از برجسب و نشان روی بدنه خودروها ضروری و زیبا نیست؛ اما مثال‌های نقض زیادی وجود دارند. صرف نظر از عقیده شما، تقریباً همه افراد معتقدند برخی نشان‌ها و برجسب‌ها کاملاً منحصر به فرد و به یادماندنی هستند و برای همیشه در خاطرات باقی می‌مانند. یکی از این نشان‌های جذاب، پرنده مشهوری است که روی کاپوت بسیاری از پونتیاک فایبر بردها و ترنس‌های تولیدی دهه ۷۰ و ۸۰ میلادی به چشم می‌خورد. بسیاری از علاقه‌مندان دنیای خودرو می‌گویند این نشان‌ها جذاب‌ترین نقش‌هایی هستند که



روی محصولات پونتیاک به کار رفته‌اند. نظرات زیادی در این باره وجود دارد و شکی هم نیست که طرفداران پونتیاک فایبر برد ترجیح می‌دهند این برند آمریکایی اشتباهات قبلی خود را مرتکب نمی‌شد و می‌توانست همچنان به حضور در دنیای خودرو ادامه دهد. با این وجود، نشان مشهوری که روی فایبر برد مدل ۱۹۷۳ نقش بست ۵۵ دلار را به قیمت خودرو اضافه می‌کرد. این نشان مشهور یک پرنده راننده‌ها می‌دهد که بال‌های خود را باز کرده و از دهانش نیز آتش بیرون می‌آید. کنار بال‌های پرنده نیز زبانه‌های آتش دیده می‌شود. در ابتدا مشخص نبود که این پرنده از چه گونه‌ای است و پونتیاک نیز هرگز به صورت رسمی اشاره‌ای به آن نکرده بود. این خودرو ساز آمریکایی مکرراً در معرفی آپشن مورد بحث از آن به عنوان نشان فایبر برد بزرگ نام برده بود. برخی افراد معتقدند این نشان در واقع فتنه‌سوس است که از خاکستری می‌خیزد؛ برخی نیز آن را به عقاب تشبیه کرده‌اند. البته، مستعاری که به پرنده مشهور یاد شده داده شده «هرغ در حال فریاد» است. این نشان فقط به عنوان آپشن روی فایبر برد مدل ۱۹۷۳ ارائه شد.



این کمیاتی به حساب می آید). از موتور ۶ سیلندر وی شکل ۲،۵ لیتری توین توربوشارژ استفاده شده که با پاشش سوخت مستقیم و هماهنگی با موتور الکتریکی ساختار هیبرید می تواند حداکثر ۳۹۴ اسببخار قدرت و ۵۰ نیوتون متر گشتاور به ارمغان آورد. این موتور موسوم به 1UR-FE، 1UR-FSE و 1UR-1UR است که جایگزین موتور سری 1UR-1UR و موتور ۸ سیلندر 3UR-FE شده است. این موتور توربوشارژ ۶ سیلندر، جانشین لایقی برای موتورهای ۸ سیلندر محصولات کمیاتی توپو تا محسوب می شود. پیشرفتهای ۶ سیلندر توربوشارژ کمیاتی توپو تا همچنان از قدرت و گشتاور یابینی برخوردارند تا استهلاکشان کاهش پیدا کند.

کمیاتی توپو تا همواره به کیفیت بالای ساخت محصولات و خودروهای کم استهلاک معروف بوده و زیان زد کیفیت در دنیای خودرو است. این خودرو ساز ژاپنی طی یک سال اخیر در محصولات خود از پیشرفتهای نسل جدید توربوشارژ و پاشش سوخت مستقیم استفاده کرده است. هر چند که این کمیاتی صاحب نام در نسل جدید کوه محبوبش یعنی سوپراز پیشرفته پر خوران باور یایی استفاده کرده بود. اما از سال ۲۰۲۲ میلادی سعی در استفاده از پیشرفتهای نسبتاً کم حجم توربوشارژ دارد تا با هماهنگی موتورهای الکتریکی و ساختار هیبرید، قدرت و گشتاور پیشرفتهای ۸ سیلندر را به محصولات جدیدش بازگرداند. بر این اساس در نسل جدید سکویا که یکی از محبوب ترین اس بوی های فول سایز آفرودی



سری جدید پیشرفتهای توپو تا

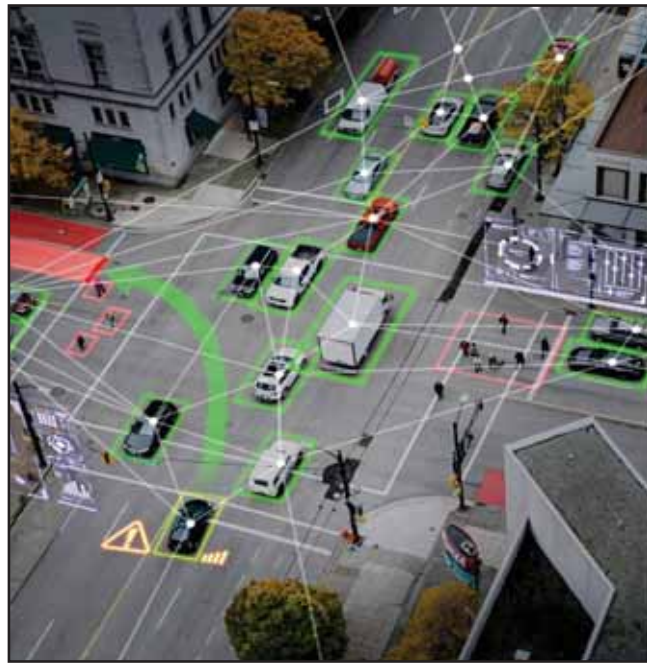
تبعات استراتژی های ناکارآمد

چرا سوددهی صنعت خودرو در حال کاهش است؟

و میان مدت، خودرو سازان باید به بخش اقتصادی بازار و ارائه سبد سوختی متنوع نیز بپردازند؛ زیرا این توجه می تواند به رشد امیدوار کننده تری منجر شود.

رشد کند اقتصادی بین الملل

خودروهای لوکس گر قیمت و متوسط به بالا، در حال حاضر رشدی کمتر از حد متوسط فروش را تجربه می کنند. این امر ممکن است نشان دهنده چالش های دیگر در جغرافیاهای مختلف اقتصادی جهان باشد. رشد کند اقتصادی بین الملل را می توان به اقتصاد ضعیف فعلی چین نسبت داد. در ادامه انتظار می رود شرایط کلان اقتصاد چین باز تاب جهانی قابل توجهی برای صنعت خودرو جهانی داشته باشد. کند شدن رشد بازار جهانی خودرو سازی گویای این واقعیت است که پویایی بازار و صنعت خودرو سازان بین الملل، امروز به معنای نیاز به تطبیق مستمر استراتژی های برای حفظ رقابت و سودآوری در یک بازار در حال تحول است. در میان مدت، ممکن است در سطح بین الملل شاهد ظهور مدل های جدید خودروهای برقی چینی بیشتری باشیم که مملو از فیچر (ویژگی) های سیستم های اطلاعات و سرگرمی و کمک راننده پیشرفته در خودرو باشند. این ویژگی ها برای مصرف کننده جذاب خواهند بود. اما آیا این تغییرات فناوری کافی است که خودرو سازان غربی را وادار کند تا استراتژی های بلندمدت خود را در بازارهای چالش برانگیز تر دوباره ارزیابی کنند؟ آیا حمایت از تولید ملی در اروپا و آمریکا سرعت رشد بازار جهانی خودرو سازی را کند خواهد کرد؟ این موضوع چه نقشی در کشورمان در زمینه قانع کردن بازار خودرو و شکوفایی صنعت خودرو خواهد داشت؟ آیا ایران به فکر تدوین یک استراتژی جامع خودرو سازی برای بازار ۸۰ میلیونی خود خواهد بود یا وظیفه نوشتن چنین استراتژی مهمی را به دیگران تقدیم خواهد کرد؟ جواب این سوال نیاز به ایجاد یک گفتمان عمیق در حوزه های کلیدی مورد بحث در میان خودرو سازان داخلی دارد. به نظر می رسد در این زمینه به جای تنظیمات مصنوعی بازار با واردات بی نظم خودروهای خارجی از هر نوع و با هر کیفیتی، لازم است استراتژی بلندمدتی در صنایع و در راستای منافع ملی تعریف شود.



خودرو سازی در سطح جهان هم اکنون در حال عبور از یک دوره بسیار پیچیده است که یکی از مشخصه های آن،



علی میرزایی سیسان

محقق و پژوهشگر صنعت خودرو

عدم قطعیت در برنامه ریزی های استراتژیک است.

ارائه خدمات به «مصرف کننده گان حساس به قیمت»

در حال حاضر یکی از چالش های اصلی صنعت خودرو جهانی، کاهش سرعت تولید است که بر رشد کلی این صنعت تاثیر می گذارد. این کندی با رقابت شدید و فشار قیمت گذاری، به ویژه از سوی خودرو سازان چینی که قیمت های رقابتی ارائه می دهند، آمیخته شده است. این رقابت، حفظ حاشیه سود مناسب را برای OEM های بین المللی (تامین کننده های قطعات خودرو) به یک چالش جدی تبدیل کرده است. خودرو سازان غربی تا به امروز فروش خودروهای لوکس و گرانبه را در فروش انبوه در بازار چین را به عنوان یک «سود همیشگی تضمین شده» در نظر می گرفتند که آن ها را در برابر کاهش حاشیه سود دیگر محصولات ارزان قیمت شان در بازارهای دیگر حمایت می کرد. آن ها با این استراتژی به سهامداران در مورد کارایی برنامه های شان اطمینان می دادند. خودرو سازان غربی در حال حاضر به این نتیجه رسیده اند که این استراتژی در حال منسوخ شدن است. این شرکت ها در حال از دست دادن بازار پر سود چین هستند و به دلیل گسترش نیاز مصرف کننده به خرید محصولات مقرون به صرفه و افزایش رقابت جهانی، دچار چالش های جدی شده اند. هزینه های بالای نیروی کار در خارج چین و تولید ناهمگون محصولات متنوع همچنان چالش های قابل توجهی را برای خودرو سازان ایجاد می کند. تامین کنندگان قطعات بین المللی به دلیل عدم اطمینان از شرایط بازارهای جهانی و همچنین هزینه های بالای تامین مالی (سود بانکی) آسیب پذیرتر شده اند که این امر سبب افزایش چشم انداز اعتبار منفی برای بسیاری از فعالان زنجیره تامین جهانی شده است. پیش بینی تولید جهانی خودروهای سبک در سال ۲۰۲۴ به پایین تر از ۹۰ میلیون دستگاه بازمی بینی شده است که این بازمی بینی، نشان دهنده کاهش یک تا ۲ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۳ است. تلاش های خودرو سازان برای مدیریت هزینه ها و در عین حال ارائه خدمات به «مصرف کننده گان حساس به قیمت» بسیار زیاد شده است که البته بدون رها بردهای جدید تجاری، این چالش ها راه حل های آسانی ندارند.

اثرات فناوری و تنش های ژئوپلیتیکی

صنعت خودرو همچنین با رقابت تکنولوژیکی قابل توجهی مواجه است؛ به ویژه در مورد فناوری های کلیدی مانند نیمه هادی ها، نرم افزارها و صنعت الکترونیک که برای وسایل نقلیه مدرن، بسیار مهم هستند. این رقابت های تکنولوژیکی با تنش های ژئوپلیتیکی و سیاست های «حمایت گرایانه از تولید ملی در آمریکا و اروپا» که موانع بیشتری برای تجارت جهانی و دسترسی به بازار ایجاد می کند، پیچیده تر می شود. نوسانات بازار انرژی لایه دیگری از پیچیدگی را به این موضوع اضافه می کند که هر هزینه های تولید و اعتماد مصرف کننده تاثیر می گذارد. در پاسخ به این عدم قطعیت ها، خودرو سازان بین الملل در تلاش هستند با بهینه سازی و اتوماسیون بسیار بالای تولید و با در نظر گرفتن پارامترهای جدید شناسایی رد پای کربن و مدیریت موجودی انبارها، در بازارهای جهانی چابک و رقابتی باقی بمانند. فشار رقابتی خودرو سازان چینی تولید کنندگان سنتی را وادار می کند استراتژی های کوتاه مدت و بلندمدت و همچنین کوشش های فناوری خود را دوباره ارزیابی کنند. البته خودرو سازان غربی در حفظ سهم بازار خود در کشور چین، در کنار تعرفه خودروهای چینی با چالش های بسیار جدی مواجه هستند.

تاثیرات نظارتی و چشم انداز آینده

تغییرات عمده تنظیم گری نیز نقش مهمی در شکل دادن به آینده صنعت خودرو دارند. تشدید مقررات انتشار گازهای گلخانه ای در سطح جهانی بر استراتژی های محصول خودرو سازان فشار می آورد؛ به ویژه در اروپا که تحقق اهداف کاهش CO2 چالش برانگیز است. انتظار می رود سهم جهانی خودروهای برقی (تمام برقی و هیبرید) به طور پیوسته (البته با سرعتی متفاوت در مناطق جغرافیایی متفاوت) در حال رشد باشد. در ایالات متحده، به دلیل افزایش انگیزه های خریداران، قیمت خودرو و اندکی کاهش یافته است و کاهش بیشتری تا سال ۲۰۲۵ پیش بینی می شود. در اروپا، بخش خودروهای برقی با تنظیم گری های پیچیده و گنج کشنده این اتحادیه رو به رو است. منتقدین اروپایی نسبت به قانون گذاری در این قاره بسیار سرخوردده شده اند؛ زیرا شدت قانون گذاری دست و پاگیر از رشد خلایق و نوآوری فناوری بیشتر شده است.

چین با تمام پیشرفت هایی که داشته، با چالش های عمده استراتژی خودرو سازی رو به رو است. این کشور با وجود مشوق های دولتی جذاب و رشد فروش خودروهای برقی، آن چنان که می خواست، نتوانست رشد بازار خودرو سازی داخلی خود را در سال ۲۰۲۴ جهش دهد و بازارهای جهانی را تسخیر کند. در حالی که فروش خودروهای برقی در چین و ایالات متحده به طور قابل توجهی در حال رشد است، اروپا به دلیل لایه مختلف رشد آهسته تری را در سال ۲۰۲۴ تجربه می کند. این رشد نابرابر جهانی در سه جغرافیای تاثیر گذار (چین، اروپا و آمریکا)، استراتژی های سرمایه گذاری را برای خودرو سازان و تامین کنندگان پیچیده می کند. سرمایه گذاری موفق، مستلزم آرامش و اطمینان از بازار هدف است. خودرو سازان امروز باید بتوانند در مقابل هزینه های نوسان تولید به دلیل چالش های بازار، انعطاف پذیری داشته باشند که البته این انعطاف پذیری هر چند بهتر است. شکی نیست که خودرو سازان چینی در گسترش سهم بازار خودروهای برقی خود در داخل این کشور و سایر کشورهای جهان بسیار موفق بوده اند؛ اما همچنان به نظر می رسد چین، آن چنان که می خواست، نتوانست شاهد رشد فروش محصولاتش در سطح بین الملل باشد و در نتیجه در حال حاضر با چالش های مربوط به ظرفیت مازاد در زنجیره تامین مواجه است. اگر چین نتواند به طور موثر به بازارهای جهانی دسترسی پیدا کند، سلطه این کشور در تولید خودرو برقی در سال های آینده به خطر می افتد. نباید فراموش کرد که کند شدن رشد بازار چین، به صورت مستقیم و غیر مستقیم بر اقتصاد جهانی تاثیر گذار است.

چین می خواهد پرچم دار صنعت خودرو در سطح جهان باشد و غرب نمی خواهد این موقعیت را رها کند. حال باید منتظر ماند و دید در نبرد سیاسی، صنعتی و اقتصادی چین و غرب، کدام طرف پیروز می شود. البته این احتمال وجود دارد که جغرافیای جدید مانند هند در دراز مدت، تعادل را ایجاد کند. آنچه مشخص است، برای پرچم داری صنعت خودرو در سطح جهان، تمرکز تولید کنندگان صرافی و وسایل نقلیه لوکس و تمام برقی در کوتاه مدت کافی نیست. در بازه های زمانی کوتاه مدت

فاکتورهای تاثیر گذار بر خودروسازی آینده



پی نوشت تصویر: عوامل مختلف تاثیر گذار بر صنعت خودروسازی جهانی بسیار متنوع هستند. این تصویر، خلاصه ای از جدیدترین اطلاعات مراجع مختلف بین المللی را ارائه می دهد که در گروه ها و زیر مجموعه های مرتبط سازمان دهی شده است. مثلاً همان طور که در این تصویر به نمایش درآمده است، در حوزه عوامل اقتصادی جهانی، چشم انداز اقتصاد جهانی که پیش بینی های کلی سلامت و رشد اقتصاد بین الملل را نشان می دهد، از مهم ترین عوامل تاثیر گذار است.



اختصاص ۴ هزار میلیارد ریال برای نوسازی اتوبوس‌های بجنورد



شهردار بجنورد از اختصاص ۴ هزار میلیارد ریال اوراق مشارکت برای نوسازی ناوگان اتوبوسرانی این شهر ۲۳۰ هزار نفری خبر داد. سیدمحمدعلی کشمیری اظهار کرد: «اوراق مشارکت برای نخستین بار در شهرداری بجنورد در راستای تامین مالی نوسازی ناوگان اتوبوسرانی این شهر اختصاص یافت.» وی افزود: «اعتبارات طرح‌ها به ۲ شکل نقدینگی و غیر نقدی است. سال‌های گذشته برای طرح‌های شهرداری که منابع در آمدی یا سخگو نبود، از اسناد خزانه استفاده می‌شد.» شهردار بجنورد گفت: «کمبود نقدینگی مالی در دولت و محدودیت منابع مالی شهرداری از محدودیت‌هایی هستند که شهرداری‌ها را در اجرای طرح‌ها دچار مشکل

می‌کند. اما راهکار استفاده از منابع اعتباری اوراق مشارکت می‌تواند منابع موردنیاز را فراهم کند.» کشمیری یاد آور شد: «۶۰ درصد ناوگان اتوبوسرانی این شهر فرسوده است و از ۲۷ دستگاه اتوبوس بخش خصوصی این شهر، ۲۵ دستگاه که میانگین عمر آنان ۱۸ سال است به هیچ عنوان قابل استفاده نیست.» وی با بیان این که ۲۶ دستگاه اتوبوس در سه سال اخیر به ناوگان حمل‌ونقل این شهر افزوده شد، گفت: «۷۴ دستگاه اتوبوس درون‌شهری برای جابه‌جایی شهروندان در سطح شهر فعالیت دارند و از این تعداد ۵۰ درصد ناوگان مربوط به بخش خصوصی و ۵۰ درصد هم متعلق به شهرداری است.»

اتوبوسرانی پیگیر واردات بدون تاخیر الکتروباس‌ها از چین است

۱۰ اتوبوس برقی چینی در گمرک ایران

معاون شهردار تهران: خودروهای الکتریکی وارد شده‌اند اما نه با نام شهرداری بلکه با نام بانک شهر به گمرک بندرعباس رسیدند



در شرایطی که خودروسازان داخلی هنوز هم با ظرفیت خالی در بخش



فرانک آقاصفی
f.aghasafi@autoworld.ir

اتوبوس‌سازی فعالیت می‌کنند و چشم انتظار آن هستند که شهرداری‌ها سفارش خود را به سمت داخلی‌ها بزنند، سفارش‌گذاری شهرداری از خودروسازان چینی و تامین بخشی از اتوبوس‌های موردنیاز کشور از طریق واردات از چین، هنوز هم با حاشیه‌های خود همراه است. با آن که محسن هرمزی، معاون شهردار تهران در ماه گذشته اعلام کرده بود: «۱۱۰ اتوبوس برقی در راه گمرک کشور است و ۳۰ دستگاه آن بارگیری و حمل شده و مابقی آن هم طی هفته جاری بارگیری خواهد شد.» اما حالا گزارش‌های منتشر شده از گمرک سروصدای تازه‌ای در این خصوص به پا کرده؛ این سازمان اعلام کرد هنوز محموله‌ای مربوط به خودروهای برقی از طرف شهرداری وارد کشور نشده است! حالا شورای شهر و شهرداری نیز در برگزاری یک جلسه، به ادعای گمرک پاسخ داده‌اند. اما باید گفت هنوز هم واردات اتوبوس‌های چینی، حاشیه‌بسیاری دارد و شهرداری می‌توانست به جای این همه‌اما و اگر با خرید از اتوبوس‌سازان داخلی هم نوسازی این ناوگان مهم را تسریع ببخشد و هم حجم داخلی‌سازی و خرید از داخل را افزایش دهد. این در حالی است که تا امروز هم می‌توانست بخشی از این خودروها را تحویل گرفته و وارد خطوط اتوبوس‌رانی پایتخت کند.

توبوس‌های چینی کجا هستند؟!

سال گذشته شهرداری تهران ترجیح داد به جای خرید اتوبوس از خودروسازان داخلی، ۵۰۰ دستگاه اتوبوس را از چینی‌ها خریداری کند؛ اتوبوس‌هایی که قرار بود تا قبل از آبان ماه سال جاری به ناوگان کشور برسد. حالا گمرک کشور به تازگی طی اظهارنظری در خصوص واردات خودروهای برقی که از سوی شهرداری از چینی‌ها خریداری شده، اعلام کرد که هنوز هیچ محموله‌ای در این زمینه به گمرک شهید رجایی نرسیده است. این اظهار نظر با واکنش‌های مختلفی از سوی شهرداری و شورای شهر مواجه شده است. نخستین واکنش را محسن هرمزی، معاون شهرداری در این خصوص نشان داد و گفت که خودروهای الکتریکی وارد شده، اما نه با نام شهرداری بلکه با نام بانک شهر به بندرعباس رسیده است. وی عنوان کرد که ۱۰ دستگاه اتوبوس و ۱۵۰ دستگاه تاکسی برقی در پارت اول و با همکاری بانک شهر وارد گمرک شده و در حال ترخیص است.

توبوسرانی: پیگیر واردات بدون تاخیر اتوبوس‌های برقی

از سوی دیگر، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی پایتخت نیز در واکنش به گزارش منتشر شده از سوی گمرک اعلام کرده است که در حال حاضر ۱۰ اتوبوس برقی از پارت نخست این قرارداد به گمرک رسیده است و ۱۰۰ دستگاه دیگر این پارت نیز تا اوایل آبان ماه وارد کشور خواهد شد. مهدی علیزاده همچنین با اشاره به این که این قرارداد بر اساس وعده چینی‌ها پیش خواهد رفت، بیان کرد که «هر روز پیگیری می‌کنیم که اتوبوس‌ها بدون تاخیر وارد شود و بر اساس قولی که چینی‌ها می‌دهند، ما هم موعود ورود را به مردم اعلام می‌کنیم.»

عضو شورای شهر: گمرک عذر خواهی کند!

واکنش دیگر به اظهارات منتشر شده از سوی گمرک، از طرف یکی دیگر از اعضای شورای شهر تهران بوده است. حبیب کاشانی در این خصوص عنوان کرد گمرک با این کار خود، شورای شهر را در خصوص واردات اتوبوس‌های برقی چینی دروغگو جلوه داده و باید عذر خواهی کند. همکاران باید گزارش جامع اتوبوسرانی را ارائه دهند. وی گفت: «همکاران باید گزارش جامع اتوبوسرانی را ارائه دهند. از آقای نادعلی ممنونم؛ اما گمرک نباید بیانه‌ای علیه شورای شهر می‌داد. باید ابهامات برطرف شود. اگر گمرک اشتباه کرده باید عذر خواهی کند.» وی همچنین با اشاره به نزدیک شدن به زمان پدیده وارونگی هوا، درخواست کرد «همکاران کمک کنند تا اتوبوس‌های مانده در گمرک شهید رجایی ترخیص شوند. متأسفانه گمرک ورود اتوبوس‌ها را تکذیب کرد.»

خودروهای الکتریکی وارد شده‌اند، اما نه با نام شهرداری بلکه با نام بانک شهر به گمرک بندرعباس رسیده‌اند. در این راستا، ۱۰ دستگاه اتوبوس و ۱۵۰ دستگاه تاکسی برقی در پارت اول و با همکاری بانک شهر وارد گمرک شده و در حال ترخیص است

رئیس شورای شهر: اتوبوس‌ها به نام چند شرکت دیگر آمده‌اند، نه شهرداری!

رئیس شورای شهر تهران نیز در واکنش به ادعای گمرک در خصوص عدم واردات اتوبوس‌های برقی به کشور عنوان کرد: «معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران تأیید کرده است که تعدادی اتوبوس برقی در گمرک قرار دارد. البته این اتوبوس‌ها به نام شهرداری نیستند و به نام چند شرکت

دیگر آمده است که گفتند به گمرک اعلام می‌کنند تا مشکلات ترخیص حل شود.» مهدی چمران در واکنش به تکذیبیه گمرک نسبت به بارگیری اتوبوس‌های برقی و وسایل نقلیه اظهار کرد: «اتوبوس‌هایی که آمده هنوز بارگیری نشده است و در گمرک هستند. به نام شهرداری اتوبوس وارد نشده است، چون اتوبوس را شهرداری نمی‌خرد، بلکه شرکت واحد و شرکت‌های دیگر مثل بانک شهر می‌خرند و باید زودتر ترخیص شود.» وی در پایان خاطر نشان کرد: «فکر می‌کنم یک عده‌ای نمی‌خواهند مردم تهران راحت سوار اتوبوس یا مترو شوند. من این گونه فکر می‌کنم اما ان‌شالله که به این شکل نباشد.»

شهرداری با اتوبوس‌سازان داخلی مانند چینی‌ها بر خورد کند!

در خصوص واردات اتوبوس‌های برقی چینی به کشور سوالات بسیاری مطرح می‌شود؛ این که اتوبوس‌های چینی به گمرک کشور رسیده یا نه؟ تمام آن‌ها رسیده یا تنها بخشی از آن‌ها وارد گمرک شده و مابقی در راه است؟ آیا این خریدها دامه خواهد داشت یا خیر؟ بحث مربوط به خدمات پس از فروش این خودروها چه خواهد شد؟ هزینه خرید این خودروها در مقایسه با مدل‌های داخلی چقدر متفاوت خواهد بود؟ اما مهم‌ترین سوالاتی که باید در این خصوص پرسیده شود، این است که آیا خودروسازان داخلی توان تولید را نداشتند که شهرداری به خرید از چینی‌ها روی آورد؟ خودروسازان داخلی که مدعی هستند با ظرفیت خالی به کار خود ادامه می‌دهند و خطوط تولید اتوبوس حداقل در میان چند خودروساز بزرگ دولتی و خصوصی، توان تامین بخش اعظمی از نیاز ناوگان به این خودروها را دارد؛ مشروط بر آن که شهرداری‌ها به عنوان تنها خریداران این خودروها، با خودروسازان داخلی هم مانند چینی‌ها بر خورد کنند؛ پابندی به اصول قرارداد، انجام خریدهای نقدی، نه با تهاوت و واگذاری ملک، توجیه تاخیرها و ارائه زمان کافی برای تحویل اتوبوس‌ها.

معرفی «رنجر» پلاگین-هیبرید با قدرت ۲۷۵ اسب بخار و برد ۴۵ کیلومتری



نسخه پلاگین-هیبرید فورد رنجر به یک پیش‌ران ۲.۳ لیتری بنزینی توربو به همراه یک موتور الکتریکی مجهز است و گشتاور چشمگیری ۹۰ نیوتون‌متری دارد. فورد در نمایشگاه حمل‌ونقل ۲۰۲۴ در فرانکفورت آلمان، رسماً نسخه پلاگین-هیبرید پیکاپ رنجر را رونمایی کرده است. این پیکاپ از یک پیش‌ران ۲.۳ لیتری چهار سیلندر توربوشارژ ۱۰۰۰ سی‌سی (همان موتور موستانگ اکوبوست) به همراه یک موتور الکتریکی ۱۰۰ اسب‌بخاری، پکیج باتری ۱۱۸ کیلووات‌ساعتی و گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک استفاده می‌کند. مجموع خروجی این سیستم، ۲۷۵ اسب‌بخار قدرت و ۹۰ نیوتون‌متر گشتاور است. این یعنی نسخه پلاگین-هیبرید از تمام نسخه‌های قبلی رنجر حتی رپتور، گشتاور بیشتری دارد. رنجر پلاگین-هیبرید به لطف پکیج باتری لیتیوم یونی، می‌تواند تا ۴۵ کیلومتر را به صورت تمام‌الکتریکی طی کند. شارژ این باتری هم با شارژرهای معمولی کمتر از

چهار ساعت طول می‌کشد. این باتری همچنین می‌تواند با خروجی برق استاندارد ۲.۳ کیلوواتی، انرژی موردنیاز ابزارهای مختلف را تامین کند. علاوه بر این، با پرداخت هزینه اضافه، امکان سفارش خروجی ۶.۹ کیلوواتی هم وجود خواهد داشت که با دو خروجی برق ۳.۴۵ کیلوواتی در اتاق بار ارائه می‌شود. رنجر پلاگین-هیبرید با ظرفیت بار ۱۰۰۰ کیلوگرمی و ظرفیت یدک‌کشی ۳.۵ تنی همچنان پیکاپ توانمندی خواهد بود. رنجر پلاگین-هیبرید در سه تیپ مختلف با نام‌های XLT، وایلد‌ترک و استورم‌ترک به بازار عرضه می‌شود که آخری از لیست امکانات سخاوتمندانه‌ای مثل چراغ‌های جلوی LED ماتریکسی، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم صوتی B&O با ۱۰ بلندگو، سیستم کمکی دنده عقب تریس، رنگ‌های ۱۸ اینچی و ریل‌های روی سقف بهره می‌برد. این پیکاپ پلاگین هیبرید در آفریقای جنوبی تولید می‌شود و تحویل آن به خریداران اروپایی از بهار ۲۰۲۵ آغاز خواهد شد. به گزارش پدال، فورد فعلاً حرفی در مورد عرضه این نسخه رنجر در بازار ایالات متحده نزده است.



مهم ترین آن ها اعتبار شرکت عرضه کننده، استراتژی های درست قیمتگذاری و همچنین برندینگ مناسب برای آن محصول است. در عین حال از جمله این خودروها می توان به لاماری ایما، اموی ام ایکس ۲۲، کی ام سی جی ۰۷، کی ام سی تی ۹، فیدلیتی، دیگنیتی و فونیکس آریزو ۸ اشاره کرد.

با وجود افت قیمت خودروهای چینی و در حالی که امروز نرخ بازار و کارخانه اکثر این مدل ها تقریباً با یکدیگر یکسان است و حتی برخی چینی های وارداتی با نرخی کمتر از بهای رسمی در بازار به فروش می رسند، قیمت برخی دیگر در بازار از نرخ رسمی آن ها همچنان بالاتر است. این موضوع دلایل مختلفی دارد که



چینی های دارای بالا بود قیمتی

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

خودروهای وارداتی که ارزش زیادی برای ثبت نام ندارند!

۵، جتا وی اس ۰۷، تویوتا کرولا ۱۲۰۰ سی سی و برخی مدل های چینی تازه وارد اشاره کرد که در بازار آزاد قیمتی کمتر از بهای رسمی دارند و بلافاصله تحویل مشتری می شوند.

۲۰ مدل در این دور عرضه شده اند؛ اما نکته جالب توجه این که برخی مدل های عرضه شده در این سامانه را می توان این روزها به نرخ رسمی یا حتی کمتر با تحویل فوری در بازار آزاد خریداری کرد. از جمله ایس خودروها می توان به جتا وی اس

از روز چهارشنبه هفته گذشته سومین دور ثبت نام خودروهای وارداتی در سامانه فروش مختص این مدل خودروها آغاز شده است. طبق گفته های مسئول این سامانه، اندکی بیش از ۶ هزار دستگاه خودرو در

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جک S3 (۱۴۰۳)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۲۵	۱۰	▲
کی ام سی X5 (۱۴۰۳)	۴۷۵	یک میلیارد و ۶۱۵	۰	●
کی ام سی J7 (۱۴۰۳)	۳۸۲	یک میلیارد و ۶۰۵	۲۵	▲
کی ام سی T8 (۱۴۰۳)	۶۹۷	یک میلیارد و ۶۳۰	۰	●
اموی ام X22 پرو دنده (۱۴۰۳)	۸۵۹	۹۳۰	۳۰	▲
اموی ام X55 پرو (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۴۶۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	۷۳۰	یک میلیارد و ۹۴۰	۴۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳)	۷۹۸	۲ میلیارد و ۷۲۰	۱۰	▲
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۹۶۷	۲ میلیارد و ۲۰	۴۵	▲
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	۴۴۷	یک میلیارد و ۵۶۰	۱۵	▲
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۹۷۴	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	●
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	۷۸۲	یک میلیارد و ۲۶۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳)	۶۸۰	یک میلیارد و ۴۵۵	۱۰۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳)	۷۲۹	یک میلیارد و ۵۱۰	۱۲۰	▲
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	۱۷۰	یک میلیارد و ۳۹۰	۱۵	▲
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	۱۹۰	یک میلیارد و ۷۴۰	۱۵	▲
لاماری ایما (۱۴۰۳)	۴۳۱	یک میلیارد و ۸۸۰	۳۰	▲
تیگارد X35 (۱۴۰۳)	۳۵۰	یک میلیارد و ۲۲۰	۱۰	▲
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۱۲۳	یک میلیارد و ۶۳۰	۳۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۴۵۰	یک میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۵۴۰	۴ میلیارد	۰	●
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۰	●
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲۰۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	●
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	۸۶۵	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	●
کیا K5 (۲۰۲۳)	۷۷۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	●
سراتو ۲۰۰۰ سی سی اتوماتیک GLT این (۲۰۲۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	●
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۶۲۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
کیا سونت (۲۰۲۳)	۱۶۶	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	●
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳)	۳۷۵	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	۲۴۵	یک میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
جتا VS7 (۲۰۲۳)	۷۲۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲۴۴	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲۰۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	●
سوزوکی سیز (۲۰۲۳)	۴۳۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	●
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	۳۵۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	●
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۳)	۲۳۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
نيسان سانی (۲۰۲۳)	۵۵۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	●
هوندا وزل (۲۰۲۳)	۴۸۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۹۰۹	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	●
هونگچی EQM5 (۲۰۲۴)	۱۳۷	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	●
جی ای سی امکو (۲۰۲۴)	۳۸۵	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	●
جی ای سی امپو (۲۰۲۴)	۱۸۳	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	●
جی ای سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	۹۹۳	یک میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۵۸۸	یک میلیارد و ۵۰	۰	●
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	۹۸۶	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	●
ونوسیا وی آنلاین (۲۰۲۳)	۲۴۵	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
تیبا ۲ (۱۴۰۱)	۰	۴۱۲	۴	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۵	۴۳۵	۱۰	▲
ساینا S دو گانه (۱۴۰۳)	۲۸۳	۴۶۶	۸	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۳۳۱	۵۲۷	۴	▲
کوییک GXH (۱۴۰۳)	۳۴۰	۴۵۸	۴	▲
کوییک GX-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۲۸۸	۴۶۲	۵	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۵	۴۳۴	۹	▲
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۲۹۳	۴۴۵	۸	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۰	۴۳۱	۹	▲
کوییک پلاس اتومات (۱۴۰۳)	۳۵۲	۵۲۰	۰	●
کوییک اتومات (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۳۸	۵۶۵	۳	▲
سهند (۱۴۰۳)	۴۵۹	۴۹۵	۱	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۰۵	۵۲۶	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۶۸۴	۰	●
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۴۳۵	۷۵۰	۷	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۶۴۹	۸۲۰	۰	●
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۵۹۸	۰	●
نيسان آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۵۳۰	۶۳۸	۱۳	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۶۴۸	۲	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۷۰۲	۷	▲
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۵۲۴	۶۹۰	۸	▲
پارس سال سفارشی (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۰۰	۷۴۰	۴	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۱۰	۲	▲
پژو ۲۰۶ تیپ ۲ (۱۴۰۱)	۰	۵۹۳	۵	▲
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۲)	۳۴۰	۶۳۸	۴	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۲۴	۶۵۶	۱۱	▲
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۲)	۳۴۹	۶۶۴	۴	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۳۸	۸	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۱۰	۹۱۸	۱۸	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۰۵	۷۹۰	۸	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۵۰	۱۷	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۵۸۵	۸۰۹	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۰۲	یک میلیارد و ۵۰	۱۴	▲
سورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۳)	۴۶۵	۶۲۵	۸	▲
سورن پلاس با مانتینتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۷۲۴	۴	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۴۰	۶	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۰	۷۳۵	۱۱	▲
رانا پلاس (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۴۵۷	۶۴۲	۶	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۴۴۵	۶۷۵	۱۱	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۳)	۵۵۱	۷۸۷	۷	▲
دنا پلاس توربو دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۵۸	۹۲۷	۲	▲
دنا پلاس اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۴۵	۹۶۸	۸	▲
تارا دنده ۵ (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۹۴	۷۸۰	۵	▲
تارا دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۵۸۷	۸۱۲	۱۱	▲
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۹۱	۹۱۲	۵	▲
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۳)	۶۸۹	۹۸۸	۱۲	▲

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



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

SKZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



FOSSE
German Motor Oil

کاملترین سبد
روانکار و اکسسوری

در هفتمین اجلاس سراسری «مسئولیت پذیری اجتماعی و فرهنگ سازمانی» رخ داد: اهدای تندیس زرین به «نفت سپاهان»

در آخرین روزهای مهرماه نیز نفت سپاهان میزبان بازدیدکنندگان از نمایشگاه فناوری‌های نوین نفت، گاز و پتروشیمی بود. همچنین مراسم آغاز به کار سومین نمایشگاه فناوری‌های نوین صنعت نفت، گاز و پتروشیمی با حضور فعال و پر رنگ شرکت نفت سپاهان به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده روغن پایه در خاورمیانه و بیش از ۶۰ شرکت فعال در حوزه صنعت نفت، گاز و پتروشیمی برگزار شد.

در این مراسم، مهندس جمشیدوند؛ مدیر کل دفتر ماشین آلات وزارت صمت، مهندس عسگری؛ رئیس شرکت گاز استان اصفهان، مهندس آذری؛ مدیر کل اداره صنعت، معدن و تجارت استان اصفهان، مهندس طحانیان؛ مدیر عامل شرکت نمایشگاه‌های بین‌المللی استان اصفهان و جمعی از مدیران، مسئولان و متخصصان صنعت نفت، گاز و پتروشیمی ضمن بازدید از غرفه شرکت نفت سپاهان، با جدیدترین دستاوردها و پروژه‌های نوآورانه این شرکت در حوزه صنعت روانکار و تولید انواع روغن موتور آشنا شدند.

این نمایشگاه تا ۲۹ مهرماه، از ساعت ۱۱ تا ۱۹ در کمربندی شرق، محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی اصفهان، پذیرای صنعتگران و فعالان این صنعت بود.



شرکت نفت سپاهان در هفتمین اجلاس سراسری مسئولیت‌پذیری اجتماعی و فرهنگ سازمانی که هجدهم مهرماه در مرکز همایش‌های بین‌المللی صدا و سیما برگزار شد، به موفقیت دیگری دست یافت. در این مراسم که با حضور دکتر هاشمی؛ معاون فرهنگی اجتماعی معاون اول رئیس‌جمهور و امیرسر تیپ سهرابی؛ جانشین رئیس بنیاد حفظ آثار و نشر ارزش‌های دفاع مقدس کشور برگزار شد، تندیس زرین این اجلاس به فرهاد امین‌دهقان، مدیر عامل شرکت نفت سپاهان اعطا شد.

این مراسم با حضور مدیران ارشد صنایع متنوع و تولیدکنندگان برتر کشور برگزار شد و شرکت نفت سپاهان به دلیل تعهد و فعالیت‌های گسترده‌اش در حوزه مسئولیت اجتماعی مورد تقدیر قرار گرفت. این افتخار نشان از تلاش‌های مستمر و مسئولانه این شرکت در جهت پیشبرد فرهنگ سازمانی و ارتقای استانداردهای مسئولیت‌پذیری اجتماعی در سطح ملی دارد.

همچنین این گردهمایی فرصتی را برای تبادل نظر مدیران صنایع و تولیدکنندگان ایرانی فراهم کرد و نقش شرکت نفت سپاهان در پیشبرد فرهنگ سازمانی و تعهدات اجتماعی را برجسته‌تر کرد. لازم به ذکر است

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

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

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

بسته‌بندی‌های (ظروف) جدید فوکس
همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا

سهولت در انتخاب
سهولت در مصرف

fuchs.ir
www.fuchs.ir
021-71162



کشف ۱۱۸ حلقه لاستیک قاچاق در قیروکارزین



ماموران انتظامی قیروکارزین از یک دستگاه وانت نیسان، ۱۱۸ حلقه لاستیک قاچاق کشف کردند. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز فارس، سرهنگ شیرمحمد شیخی گفت: در اجرای طرح مبارزه با قاچاق کالا و ارز ماموران انتظامی قیروکارزین هنگام کنترل جاده یک دستگاه وانت نیسان حامل بار را شناسایی و آن را

مورد بررسی قرار دادند. وی افزود: ماموران پس از هماهنگی قضایی در بازرسی از این خودرو ۱۱۸ حلقه لاستیک خارجی قاچاق کشف کردند. فرمانده انتظامی قیروکارزین با بیان اینکه کارشناسان ارزش لاستیک‌های مکشوفه را ۲ میلیارد ریال برآورد کردند، ادامه داد: راننده برای سیر مراحل قانونی روانه دادسرا شد.

تحقیقات جدید ژاپنی‌ها مشخص کرد:

نفوذ ذرات «ریز لاستیک» در ابرها!

آلودگی پلاستیک موجود در هوا به طور فعال بر خوردن نشود تغییرات اقلیمی و ریسک‌های زیست‌محیطی به یک واقعیت روزمره بدل خواهد شد و در آینده ضایعات شدید و جبران‌ناپذیری به بار خواهد آورد. «افزود»: «وقتی ریز ذره‌های پلاستیک به ارتفاع بالاتر از جو زمین برسند و در معرض اشعه ماوراءبنفش نور خورشید قرار بگیرند از بین می‌روند و به حجم گازهایی گلخانه‌ای موجود در جو زمین افزوده خواهند شد. ریز ذرات پلاستیک که به ذرات پلاستیک کوچک‌تر از پنج میلی‌متر اطلاق می‌شود، محصول پساب صنعتی، تولید پارچه و لباس، تایر خودرو، محصولات بهداشتی و نظافتی و بسیاری دیگر از تولیدات و کالاهای دوران مدرن است. وجود این ذرات در بدن ماهی‌ها و آبزیان در عمیق‌ترین نقاط اقیانوس، در لایه‌های یخبندان مناطق قطبی و در برفی که کوهستان پیرنه واقع در مرزهای فرانسه و اسپانیا را می‌پوشاند نیز کشف شده است. اما به دلیل محدود بودن پژوهش، نحوه جابه‌جایی آن‌ها در سطح زمین هنوز مشخص نیست. دانشمندان ژاپنی در بخشی از نتایج پژوهش خود می‌گویند «تا جایی که اطلاع داریم این اولین گزارش علمی در مورد وجود ذرات پلاستیک در ابرهاست.» پژوهش‌های گوناگونی که در سال‌های اخیر انجام شده نشان می‌دهند ذرات ریز پلاستیک معلق در هوا علاوه بر ضایعات زیست‌محیطی بر سلامت ریه‌ها و قلب تاثیر منفی دارند و یکی از عواملی است که موجب بیماری سرطان شده یا این بیماری را تشدید می‌کند.



دانشمندان ژاپنی در یک پژوهش جدید به این نتیجه رسیده‌اند که ذرات ریز پلاستیک در ابرها نیز وجود دارند و به احتمال فراوان به اشکالی که تاکنون تشخیص داده نشده است بر وضعیت آب و هوا تاثیر می‌گذارند. این دانشمندان از آب موجود در مه ارتفاعات دو کوهستان بلند ژاپن یعنی کوه فوجی و کوه اوایاما نمونه برداری و با استفاده از فناوری‌های پیشرفته مختصات شیمیایی و فیزیکی آن را تجزیه و تحلیل کرده‌اند. نتیجه این آزمایش‌ها نشان داد در ذرات پلاستیک معلق در هوا ۹ نوع پلیمر و یک نوع لاستیک وجود دارد و اندازه آن‌ها بین ۷.۱ تا ۹۴.۶ میکرومتر است. هر لیتر از آب موجود در مه و ابرهایی که در این دو کوهستان جمع‌آوری شد، حاوی ۶۰ تا ۱۳۰ ریز ذره پلاستیک بود. نکته مهم دیگر اینکه میزان «هیدروفیلیک» (پلیمرهایی که به آب علاقه فراوانی دارند) در این نمونه‌ها بسیار زیاد بود که نشان می‌دهد این ذرات در شکل‌گیری سریع ابرها و در نتیجه سیستم آب‌وهوایی نقش مهمی ایفا می‌کنند. هیروشی اوکوچی، رئیس این پژوهش و استاد دانشگاه واسدا ژاپن، روز چهارشنبه گفت: «اگر با

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲	۲۱,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/60R13		26وKB12	
انواع پراید	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13		KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۲۳,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13		36وKB14	
تیبا ۲	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14		KB88	
پژو ۲۰۶ - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۲۳,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22وKB27	
سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی - زانتیا	۲۳,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15		22وKB27	
اسپریت انواع پژو	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44وKB77	
اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H30 کراس - دنا پلاس توربو	۳۱,۷۴۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16		KB44	
مگان - سراتو - جک S3 - چری X22 - تویوتا یاریس	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16		KB55	
لیفان X60 - ام وی ام X33	۴۸,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65R16		KB66	
آریزو ۵ - آریزو ۶ - آریا	۳۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50R17		KB55	
تویوتا کمری - سوناتا	۳۷,۱۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55R17		KB57	
ام وی ام X33S - هایما S5 - خودرو فردا SX5	۵۵,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60R17		KB66	
چانگان - سراتو	۴۷,۴۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50R17		KB200	
تیگو ۵ - سوزوکی ویتارا - BYDS6	۵۱,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65R17		KB700	
هایما S7	۵۲,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65R17		KB700	
پرادو - پیکاپ فوتون - آسنا (آمیکو)	۷۴,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۷	۶۵	265/65R17		KB900	
تیوولی	۴۶,۹۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۴۵	215/45ZR18		KB200	
فونیکس اف ایکس، ری.ا.ا. فردا تی ۵، سوپا ام ۴	۵۱,۴۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۹۰	۱۸	۵۵	215/55R18		KB300	
جک S5 - توسان - کوراندو	۵۰,۰۵۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	225/55R18		KB500	
اسپورتیج - دیگنیتی	۵۶,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۵۵	235/55R18		KB800	
تیگو ۷ - ب.ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰ - ۲۰۱۷) - رنو کولیس - SWM	۵۲,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18		KB700	
سانتافه - اسپورتیج - هیوندای IX55 - لکسوس	۵۴,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60R18		KB700	
پیکاپ تویوتا - T8 (کرمان خودرو)	۷۵,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60R18		KB900	
هایما ۸ اس، اکستریم ال ایکس	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	225/55R19		KB700	
سانتافه نیو - لکسوس RX - تویوتا راو ۴ - سورنتو SX	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	235/55R19		KB700	
فیدلیتی - رکستون	۶۲,۴۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	255/45ZR20		KB555	



تهران رایپاک بگردیم

سود خالص
۴۳۰ میلیون یورویی
«ولتو»



ولتو یکی از بزرگترین برندهای لوازم بدنه خودرو در سراسر دنیا است. لوازم بدنه ولتو شامل لوازم مصرفی، برقی، روشنایی و... است. ولتو تولیدکننده قطعات خودرو سازان بوده و بعضی از کارخانه‌ها و برندهای بزرگ جهان مثل پژو، به این کمپانی درخواست ساخت دیسک و صفحه و برخی قطعات دیگر را می‌دهند تا بتوانند از کیفیت قطعات این برند بهره‌مند شوند. بعد از این که این قطعات ساخته شدند، شرکت‌های سفارش‌دهنده، قطعات را در بسته‌بندی خود در بازار عرضه می‌کنند. نکته مهم این که روی تمام این قطعات هم نام ولتو حک شده است. کمپانی ولتو یکی از اصلی‌ترین تولید لوازم بدنه خودرو سازان

فرانسوی به‌شمار می‌رود. به‌همین دلیل بیشترین محصولات تولید شده توسط این کمپانی برای خودروهای فرانسوی است. حتی می‌توان نمونه‌هایی را در کمپانی پژو دید؛ زیرا تولید بسیاری از قطعات اصلی محصولات پژو بر عهده این شرکت است. در حال حاضر محصولات برند ولتو به ۸۸ کشور دنیا صادر می‌شود. درآمد این شرکت در سال ۲۰۲۰ حدود ۱۰۹ میلیون یورو و سود خالص آن مبلغی حدود ۴۳۰ میلیون یورو بود. این برند دارای ۱۸۷ کارخانه، مرکز توسعه و مرکز تحقیق است. تعامل با دیگر شرکت‌ها و کشورها و استفاده از دانش فنی آن‌ها سبب این موفقیت جهانی برای ولتو شده است.



کمبود عرضه باتری خودروهای برقی تا سال ۲۰۳۰

وابستگی خودروسازان بزرگ برای تهیه باتری به آسیا



باشد؛ زیرا خودروسازان در سراسر جهان تلاش می‌کنند تولید خودروهای الکتریکی را تسریع بخشند. استلانتیس که مالک برندهایی از جمله پژو، واکسهال، فیات، کرایسلر و جیپ است، قصد دارد تا سال ۲۰۳۰ تنها خودروهای برقی را در اروپا بفروشد. طبق پیش‌بینی تاواریس طی سال‌های ۲۰۲۵ و ۲۰۲۶، مصرف کنندگان با کمبود باتری مواجه خواهند شد که البته برای آن که کمبود باتری بازار و خودروسازان را با مشکل مواجه نکند، وابستگی به آسیا اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. به‌همین دلیل استلانتیس و در پی آن پژو از جمله خودروسازان بزرگی هستند که در پذیرش فناوری الکتریکی محتاط‌تر عمل می‌کنند. تاواریس بارها نسبت به مشکلات در انتقال خودروهای آلوده کننده سوخت فسیلی هشدار داده است. سال گذشته او گفت دولت بریتانیا با ممنوعیت فروش موتورهای احتراق داخلی پس از سال ۲۰۳۰، آینده کارخانه‌ها را به‌خطر انداخته است؛ اگرچه استلانتیس بعداً تصمیم گرفت ۱۰۰ میلیون پوند برای ارتقای تولید سرمایه‌گذاری کند.

می‌توانیم کارخانه و تأسیسات تولید باتری خود را نیز توسعه دهیم.» ازسوی دیگر مدیر اجرایی یکی از بزرگترین خودروسازان جهان نیز هشدار داده است کمبود باتری تا سال ۲۰۲۵ خودروهای الکتریکی را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد؛ زیرا حرکت به سمت خودروهای الکتریکی شتاب می‌گیرد. به‌گفته کارلوس تاواریس برنامه‌های فعلی برای تولید باتری ممکن است به تقاضای خودروسازان پاسخ ندهد؛ زیرا با سرمایه‌گذاری‌های جدید در کارخانه‌های باتری‌سازی و تأمین کنندگان اروپایی فروش خودروهای الکتریکی در سال‌های آینده افزایش می‌یابد. البته نباید فراموش کرد که صنعت خودرو از زمان شروع همه‌گیری و ویروس کرونا با کمبود مداوم تراشه‌های کامپیوتری دست‌وپنجه نرم می‌کند. به‌رغم تقاضای روزافزون در بسیاری از بازارهای بزرگ، کمبود قطعات حیاتی به این معناست که این صنعت میلیاردها دلار از فروش خود را از دست خواهد داد. مدیر اجرایی استلانتیس هشدار داد تأمین باتری می‌تواند گلوگاه بعدی پیش‌روی صنعت

«به‌گفته مدیر عامل «Volvo Cars» کمبود عرضه باتری به یک چالش جدی برای صنعت خودرو تبدیل خواهد شد. به‌همین دلیل ولوو کار سرمایه‌گذاری‌هایی را انجام داده است تا نقش جدی در بازار خودروهای برقی داشته باشد. جیم روان افزود: «سرمایه‌گذاری‌های خوبی با «Northvolt» انجام دادیم و در آینده نه‌چندان دور کنترل عرضه باتری مورد نیاز خود را در دست خواهیم گرفت. این شرکت یک توسعه‌دهنده و سازنده باتری سوئدی است که در فناوری‌های لیتیوم-یونی برای وسایل نقلیه الکتریکی تخصص دارد.» ولوو کارز ماه مارس گذشته اعلام کرد قصد دارد تا سال ۲۰۳۰ به یک شرکت تولیدکننده خودروهای کاملاً الکتریکی تبدیل شود؛ اما برای رسیدن به این هدف باید باتری‌های باثبات و مطمئنی برای وسایل نقلیه خود داشته باشد. روان تأکید کرد: «فکر می‌کنم تأمین باتری در سال‌های پیش رو با اختلاف مواجه خواهد شد و این قطعه حیاتی کمیاب می‌شود. همین موضوع یکی از دلایل سرمایه‌گذاری‌های ما است؛ چرا که نه تنها قصد داریم بر فرآیند عرضه باتری کنترل داشته باشیم، بلکه

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 پراید KOTRA	سیلد	صبا باتری برندهای مختلف با نام‌های: VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART SABA, KHAZAR, KABOOK, NONO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW VEREK, RAYEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, 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) پراید راین	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۹۰ آمپر سیلد‌های تک	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری تندر و ساندر	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	

آذر 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 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	آذر باتری با برندهای ویگور، 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 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری ساینا	۵۵-۶۰-۵۰ (فابیک کارخانه)	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری تندر و ساندر	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب 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 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	نیروگستران خراسان با برندهای مختلف با نام‌های: VOLTA, CENE, SHARK, 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 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری ساینا	۵۵-۶۰-۵۰ (فابیک کارخانه)	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری تندر و ساندر	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده دنا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب 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 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	سپاهان باتری با برندهای بارکس، پاور ایکس، سوزوکی، سوپو، پرجیس، اوربیتال، اورنوس، سیولکس و یاشا، بویا پوشش آمیراز ۵۰ آمپر تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می‌شود.	گارانتی محصولات سپاهان باتری این شرکت همانند اوربیتال EFB با گارانتی ۳۰ ماهه، سوزوکی ۱۵ ماهه و اوربیتال پریمیوم محصولات ۱۵ ماهه می‌باشند	۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری ساینا	۵۵-۶۰-۵۰ (فابیک کارخانه)	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری تندر و ساندر	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	

پاسارگاد 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 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	پاسارگاد باتری با برندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرخ، عقاب، نیز، هتدل، لیدر، تایگون، باتیکس، کینگ پاور به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می‌باشند	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری ساینا	۵۵-۶۰-۵۰ (فابیک کارخانه)	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری تندر و ساندر	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده دنا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	



جریمه‌های ۲ برابر شده بخشیده نمی‌شود



ایستنا: به گفته رئیس مرکز اجرائیات پلیس راهور فراجا، جریمه‌های دوبرابر شده بخشیده نمی‌شود و این امر نیاز به مصوبه مجلس شورای اسلامی دارد. سرهنگ محمدحسن ابراهیم‌پور در این باره گفت: بر اساس ماده ۵ رسیدگی به تخلفات رانندگی، هر تخلفی که توسط افسر پلیس راهور یا دوربین‌ها ثبت شود، پس از ثبت و تایید در سامانه اجرائیات، به حساب خودرو متخلف نوشته می‌شود.

وی افزود: پس از ثبت تخلف، مالک خودرو می‌تواند با مراجعه به شعبه مرکز اجرائیات یا مراکز پلیس ۱۰۰ نسبت به تخلف مذکور اعتراض کند و اعتراض فرد

توسط محاکم قضایی یا پلیس مورد بررسی قرار می‌گیرد. رئیس مرکز اجرائیات پلیس راهور فراجا ادامه داد: باید به این نکته توجه داشت که تنها از زمان ثبت تخلف تا ۶۰ روز، امکان اعتراض به تخلف ثبت شده وجود دارد و این تصور که هر زمان مالک خودرو مراجعه کند، اعتراض او مورد سبکی قرار می‌گیرد کاملاً اشتباه و غیرقانونی است. سرهنگ ابراهیم‌پور به مالکان خودروها تاکید کرد که تنها تا ۶۰ روز پس از ثبت تخلف، می‌توان نسبت به اعتراض اقدام و یا مبلغ جریمه را پرداخت کرد. وی افزود: در صورت عدم تسویه مبلغ جریمه تا ۶۰ روز، جریمه‌های الصاقی و تسلیمی، دوبرابر می‌شود و این مبلغ شامل بخشودگی نمی‌شود.

خبر News

دومین رویداد «فرصت‌های فناوری کرمان‌موتور» برگزار شد

دومین رویداد فناوری و نوآوری کرمان‌موتور (KITONEXT) در دانشکده مدیریت و اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف با حضور سیدمحمد موسوی، معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صمت؛ حسن حدادپور؛ معاون پژوهش و فناوری دانشگاه صنعتی شریف، ابوالفضل خلخالی؛ معاون توسعه محصول کرمان‌موتور، نیکولای اشمیت؛ معاون بازاریابی و تبلیغات مرکز تحقیقات علمی و فناوری نامی روسیه و جمعی از اساتادان دانشگاه و دانشجویان برگزار شد.

کرمان‌موتور در رویداد فناوری KITONEXT اعلام کرد دومین خودرو ملی خود به نام «شادو» را به‌زودی وارد بازار خواهد کرد. این خودرو که نسخه هاج‌بک از سری محصولات

«ایگل» محسوب می‌شود و طراحی و مشخصات فنی متفاوتی نسبت به نسخه سدان خود دارد تا شهریور ۱۴۰۴ به بازار عرضه خواهد شد. کرمان‌موتور در راستای توسعه خودروهای ملی، سه پلت‌فرم مختلف را برای تولید محصولات آینده خود معرفی کرد که برای تولید خودروهای سواری کوچک، متوسط و بزرگ طراحی شده‌اند و قابلیت پشتیبانی از انواع پیش‌ران‌های بنزینی، هیبرید و برقی را دارند. بنابر اعلام معاون توسعه کرمان‌موتور تا سال ۱۴۰۷، ۳۰ درصد خودروهای تولیدی این شرکت هیبرید و ۱۰ درصد برقی خواهند بود. هدف نهایی این شرکت دستیابی به تولید ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال تا سال ۱۴۰۷ است. کرمان‌موتور همچنین در دومین رویداد KITONEXT، خبر از افتتاح مرکز

توسعه نرم‌افزارهای خودرویی این شرکت در دانشگاه شریف را داد. این مرکز به‌عنوان پل ارتباطی بین دانشگاه و صنعت عمل می‌کند و هدف آن توسعه فناوری‌های نوین در حوزه خودروهای برقی و هوشمند است. در این رویداد همچنین اولین مسابقه طراحی خودرو با دو محور طراحی خودرو و سدان کلاس D و طراحی کراس‌اور برگزار شد. بیش از ۲۰۰ طرح برای شرکت در این مسابقه ارسال شد و طرح‌های برتر در این رویداد معرفی شدند و همچنین طراحان منتخب از طرح‌های خود دفاع کردند. طرح‌های منتخب بعد از دفاع طراحان خود، مورد بررسی قرار گرفتند و احسان بهجتی، مازیار قاسمی و مزدک معین‌الدینی نفرات برتر اولین مسابقه طراحی خودرو کرمان‌موتور بودند که جوایز و لوح تقدیر خود را دریافت کردند.

تبعات منفی تردد موتورسیکلت به پیاده‌رو

موتورسیکلت‌ها پلاک دارند اما هویت ندارند

ریختند و این وضعیت برای کشور ایجاد شده است.

عدم رغبت مردم برای استفاده از پیاده‌روها دکتر علیرضا اسماعیلی، کارشناس حوزه راهنمایی و رانندگی و استاد دانشگاه نیز با بیان اینکه وجود موتورسیکلت، دوجرخه و خودروهای پارک‌شده در پیاده‌روها پایتخت به امری همیشگی تبدیل شده است، گفت: مزاحمت تردد موتورسیکلت‌ها در پیاده‌رو یا پارک خودروها در محل تردد عابران پیاده سبب می‌شود که رغبت مردم هم در استفاده از پیاده‌روها با کاهش چندبرابری مواجه شود. ورود موتورسیکلت‌ها به پیاده‌رو می‌تواند جان افراد را به خطر بیندازد. چند سالی است که موانعی توسط شهرداری در پیاده‌روها گذاشته شده تا از ورود موتورسیکلت‌ها جلوگیری شود، اما هنوز چنین طرح‌هایی نتوانسته سلامت عابران پیاده را به صورت کامل تضمین کند. این کارشناس حوزه راهنمایی و رانندگی تاکید کرد: تردد موتورسیکلت در محل‌های عابر پیاده می‌تواند سبب رخ دادن اتفاق‌های منفی و ناگواری باشد.

بسیار این کار در ملاءعام و انتظار عمومی نقض می‌شود. این خود یک پیام منفی اجتماعی و روانی را برای بینندگان به دنبال دارد، برای کودکان هم بدآموزی ایجاد می‌کند و توسعه‌دهنده یک فرهنگ اشتباه است. اتفاق دوم اینکه آرامش و حس امنیت از عابران گرفته می‌شود. عابر پیاده‌ای که دوست دارد با خیال راحت در پیاده‌رو قدم بزند، ناگهان با عبور یک موتورسیکلت شوکه می‌شود و حتی ممکن است جانش نیز به خطر بیفتد. اسماعیلی در پایان گفت: برای جلوگیری از ورود موتورسیکلت به پیاده‌رو باید از دو بازوی انتظامی یعنی مجازات‌های پلیس و فرهنگ‌سازی بهره برد. متأسفانه در حوزه فرهنگ‌سازی هیچ کار مفیدی دیده نمی‌شود؛ به‌عنوان نمونه در رسانه‌های مانند تلویزیون کار موثر و مفیدی در این رابطه انجام نشده است و به‌عنوان یک معضل و یا یک ناهنجاری در رسانه‌ها به آن نگاه نشده است؛ در حالی که این عوامل سبب می‌شوند بتوان این مشکل را کاهش داد یا از میان برد.



می‌داند که اگر تخلف کرد بهای آن را می‌پردازد. اگر این اتفاق بیفتد، قانون کمی بازدارنده است. حتی می‌توان جرائم دیگری هم در نظر گرفت مثل اینکه وقتی سطح جرائم از حدی گذشت گواهینامه فرد باطل شود. حتی می‌توان گواهینامه خودرو را هم از این افراد گرفت. هاشمی ادامه داد: تا امروز طرح‌هایی مانند جمع‌آوری موتورها از سطح خیابان نتوانسته به بهبود تردد آنها در معابر کمک کند چرا که خیلی از موتورسیکلت‌ها الان در پارکینگ هستند، اما تخلف‌ها در سطح شهر ادامه دارد. رئیس پلیس سابق راهور تهران بزرگ با انتقاد از تعداد زیاد موتورسیکلت بیان کرد: در دنیا این تعداد موتورسیکلت در کشورها وجود ندارد، اما اینجا بی‌ضابطه موتور مشاهده می‌شود. عده‌ای که رانندگی داشتند موتورسیکلت‌های بدون کیفیت و غیراستاندارد را در خیابان‌ها

و برای همین در تهران، موتورسیکلت‌سوارها از پیاده‌راه‌ها، لابه‌لای خودروها، خط ویژه و در خلاف جهت خیابان تردد می‌کنند. باید گفت در کشور با موتورسیکلت‌سواران مماشادات شده است. اگر قانون به روز و قوی نباشد، وضعیت تردد موتورسواران در خیابان‌ها به همین شکل باقی می‌ماند؛ بنابراین باید یک قانون قوی و بازدارنده وجود داشته باشد تا بتوان از این تخلفات جلوگیری کرد. قوانین موجود قادر نیست که تردد موتورسیکلت‌ها را منظم و قانونمند کند. او ادامه داد: پلاک موتورسیکلت باید بررسی شود و به یک حساب بانکی که هر ماه باید شارژ کافی داشته باشد متصل شود؛ به‌طوری که اگر یک موتورسیکلت‌سوار تخلف کرد به صورت آنلاین و در جا جریمه تخلف از حساب متخلف برداشته شود. با این کار موتورسیکلت‌سوار



علی زاندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

حتماً به‌عنوان عابر پیاده این تجربه را در تهران دارید که گاهی مجبور می‌شوید در پیاده‌راه به کناری بروید تا موتورسیکلت‌ها عبور کنند؛ به‌خصوص در مرکز شهر، جایی که تقریباً همه معابر در کنترل موتورسیکلت‌سوارها هستند و سهم عابر پیاده از پیاده‌راه‌ها در سست مانند خیابان‌ها محدود است. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

تخلفات موتورسیکلت‌ها قابل پیگیری نیست

تردد پرشمار موتورسیکلت‌ها از معابر تهران چندان هم بی‌دلیل نیست؛ گره خوردن معیشت افراد بسیاری با این وسیله‌نقلیه سبب شده است از خیابان تا پیاده‌راه شاهد تردد موتورسیکلت‌ها باشیم. از طرفی ترافیک سنگین صبحگاهی و عصرگاهی در تهران موجب می‌شود این وسیله‌نقلیه در پایتخت پرتعداد شود؛ به ویژه برای افرادی که عجله دارند و می‌خواهند از این ترافیک سنگین به راحتی عبور کنند. جدا از انتقال مسافر، حمل و نقل بسته یا بار توسط موتورسیکلت‌ها مرسوم شده است و گاه حتی بارهای غیرمتعارف و بزرگ هم با موتور جابه‌جا می‌شود. وجود حدود ۱۲ میلیون موتورسیکلت در کشور نشان می‌دهد بسیاری از این موتورسواران برای امر معاش نسبت به خرید موتورسیکلت اقدام می‌کنند. سرهنگ سیدهادی هاشمی، رئیس پلیس سابق راهور تهران بزرگ در این باره گفت: تردد موتورسیکلت‌سواران به یک معضل تبدیل شده است، به این دلیل که موتورسیکلت‌ها در کشور پلاک دارند ولی هویت ندارند. به این معنا که تخلف می‌کنند، اما قابل پیگیری نیستند. او همچنین بیان کرد: اندازه موتورسیکلت کوچک و قدرت مانور آن زیاد است

خبر News

خطر عدم خط‌کشی برخی بزرگراه‌ها

بین انجام روکش آسفالت با خط‌کشی، نشانه‌ناهماهنگی و وجود مشکلات بین‌بخشی در شهرداری است. البته در مناطق شهرداری، مسئولیت با شهرداران مناطق است و مستقیماً به معاونت حمل و نقل شهرداری کل مربوط نیست.



ایرنا: عضو کمیسیون عمرانی شورای شهر تهران در پاسخ به سوالی درباره علت عدم خط‌کشی برخی بزرگراه‌ها گفت: من هم با این مسئله مواجه شده‌ام، به خصوص در بزرگراه آزادگان و جاهای دیگر این موضوع را دیده‌ام و به خصوص این موضوع شب‌ها خیلی خطرناک است و باعث می‌شود رانندگان، جاده یا جدول را نبینند و با جدول تصادف کنند. علی‌اصغر قائمی درباره علت بی‌توجهی به خط‌کشی و ایمنی بزرگراه‌ها بیان کرد: به‌نظر می‌رسد علت آن ناهماهنگی بین معاونت عمرانی و معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری باشد. در محدوده‌هایی که به شهرداری تهران مربوط می‌شود، مسئولیت این کار با شهرداری است، حالا بماند که در خارج از شهر که مسئولیت آن با وزارت راه بوده، چه خبر است. شهرداری در پایتخت کشور باید هر جا که آسفالت خیابان خراب می‌شود، به سرعت آن را نوسازی کند و بلافاصله بعد از انجام روکش آسفالت، باید کار خط‌کشی آن هم انجام شود. وی ادامه داد: زیاد شدن فاصله

خبر News

آمادگی شهرداری تهران برای بارش باران

سطح خدمت‌رسانی به صورت مطلوب‌تری استمرار داشته باشد. وی به شهروندان توصیه کرد هنگام بارندگی و بارش شدید باران تا حد امکان از تردد غیرضروری در شهر خودداری کنند تا با شلوغ نشدن معابر و خیابان‌های اصلی شهر تهران، تیم‌های خدمات شهری بتوانند در کمترین زمان در محل‌های تعیین شده برای کاهش مشکلات مردم وارد عملیات شوند.



باشگاه خبرنگاران جوان: مدیرکل خدمات شهری شهرداری تهران گفت: باتوجه به پیش‌بینی‌های اداره کل هواشناسی با آمادگی کامل به استقبال بارش‌های پیش‌رو خواهیم رفت. علی‌رضا جعفری اظهار کرد: لایروبی آنها و مسیل‌ها به منظور جلوگیری از آبگرفتگی معابر در همه مناطق ۲۲گانه تهران انجام شده است. وی افزود: همه تیم‌های خدمات شهری در مناطق ۲۲گانه به دلیل هشدارهای هواشناسی مبنی بر بارش باران تا روزهای آینده در تهران در آماده‌باش کامل به‌سر می‌برند و در همین راستا همچنین تجهیزات لازم به اندازه کافی برای مقابله با آبگرفتگی یا هر نوع اتفاق دیگری تامین شده است. مدیرکل خدمات شهری شهرداری تهران ادامه داد: در مناطق پربارش از جمله مناطق کوهستانی و شمالی استان، ماشین‌آلات تخصصی به تعداد بیشتری از سوی مدیریت شهری تامین شده و تلاش این است که این ماشین‌آلات در مناطق پربارش افزایش یابد تا در زمان بارندگی



Autoworld.ir

شنبه ۵ آبان ۱۴۰۳. سال دهم. شماره ۲۱۹۷

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۶۱

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

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

بیلبورد

Billboard

WAY TOO HOT
AC WON'T



«از من بپرس»

«ACDelco» و «ENOC AutoPro» در زمینه تامین قطعات و ارائه خدمات واقعی خودرو به مشتریان در امارات متحده عربی یا بکدیگر همکاری کرده‌اند.

حرف آخر

Tast Word



رامتین بیات

روزنامه‌نگار



لزوم تامین به موقع ارز برای صنایع خودرو و قطعه

خودروسازی و قطعه‌سازی کشور به عنوان یکی از بخش‌های کلیدی اقتصاد، نقش مهمی در اشتغال‌زایی، رشد تولید داخلی و توسعه صنعتی دارند. اما این صنایع به تامین ارز برای واردات مواد اولیه و قطعات وابسته هستند تا در روند تولید وقفه‌ای ایجاد نشود. بنابراین عدم تامین به موقع ارز می‌تواند زنجیره تولید این بخش را با اختلال مواجه کند. بر این اساس تاخیر در تخصیص ارز می‌تواند ظرفیت تولید را در این بخش از صنعت کشور تا حد زیادی کاهش دهد و تامین به موقع ارز با قیمت مناسب، مانع از شکل‌گیری نوسانات شدید در هزینه‌های تولید می‌شود. این مساله علاوه بر تاثیرات مستقیم بر بازار داخلی، نارضایتی مصرف‌کننده و

افزایش قیمت را نیز در پی خواهد داشت.

در عین حال عدم دسترسی به موقع به ارز و افزایش هزینه‌های واردات، مستقیماً بر قیمت تمام‌شده خودرو تاثیر می‌گذارد و رشد قیمت محصول نهایی را به دنبال خواهد داشت. این موضوع روی قدرت خرید مصرف‌کننده تاثیر منفی دارد و بازار را متلاطم می‌کند. همچنین نوسانات مکرر نرخ ارز سبب بی‌ثباتی در برنامه‌ریزی‌های مالی و تولیدی شرکت‌های خودروسازی خواهد شد. در چنین شرایطی شرکت‌ها برای پیش‌بینی هزینه‌ها و تعیین قیمت نهایی محصولاتشان با مشکلاتی مواجه می‌شوند که سبب تاخیر در اجرای برنامه‌های مرتبط با تولید می‌شود. همچنین وجود بوروکراسی اداری که گاه سبب تاخیر در دریافت ارز از سیستم‌های دولتی می‌شود، چالش اساسی دیگری است که صنایع خودرو و قطعه مرتب با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند. در نهایت تامین به موقع و مناسب ارز برای صنایع خودرو و قطعه نه تنها به استمرار تولید و کنترل قیمت‌ها کمک می‌کند، بلکه مانع از بروز شوک در روند تولید خودرو می‌شود. بنابراین مسئولان امر باید به این مهم توجه جدی داشته باشند.

افزودن مرگ



حیث رویدادی منحصر به فرد به شمار می‌رود؛ زیرا خودروهای مختلف از جمله مدل‌های اسقاطی، موتورسیکلت‌ها، بوگی‌های شن‌نورد و حتی خودروهای دست‌ساز در آن به صورت هم‌زمان حضور پیدا می‌کنند. البته ناگفته نماند تماشاگران مکزیک این مسابقه نیز هر سال در مسیر تله‌هایی را برای شرکت‌کنندگان مسابقه تدارک می‌بینند و دست به خرابکاری‌های خطرناک می‌زنند.

معمولاً برای توصیف مسابقه «باخا ۱۰۰۰» (Baja 1000) از کلماتی مانند مهلک، شوم، خطرناک و بی‌رحم استفاده می‌شود. باخا ۱۰۰۰ یک مسابقه استقامت بسیار دشوار است که شرکت‌کنندگان در آن باید مسیر ۱۰۰۰ مایلی را از میان بیابان‌های مکزیک بپیمایند. این مسابقه آفرود، رویدادی سالانه است که در بخش مکزیک شبه‌جزیره کالیفرنیا برگزار می‌شود و از این

مسابقات



هر ای، اصل نیست!

اصل بخريد



ایساکو، تامین قطعات / تضمین خدمات



www.isaco.ir