



سخنگوی صنعت باز یافت و اسقاط به مالکان خودروهای فرسوده هشدار داد:

نصف شدن تعداد گواهی اسقاط خودروهای دهه هفتادی از سال آینده

جلال امینی فرد: به مالکان خودروهای فرسوده هشدار داده می شود برای استفاده از مزایای موجود باید تا پایان سال اقدام کرده و در ازای آن خودروهای جدیدتری دریافت کنند...
۳۲ صفحات ۴

استارت Start

محمدعلی دیانتی زاده
عضو شورای سردبیری

شرط متناقض در آیین نامه جدید واردات

آیین نامه هیات وزیران دولت چهاردهم در خصوص شرایط و ضوابط واردات انواع خودروهای سواری نو و دست دوم، گرچه نسبت به آیین نامه های قبلی...
۲ صفحه ۴

تیترهای امروز Titles

در پایان دادوستدهای روز گذشته بورس

«سایپا»؛ لیدر جدید بازار سهام لقب گرفت
۵ صفحه ۴

بررسی بازار روانکارها در یک سال گذشته مشخص کرد

جهش چشمگیر سهم بازار «نفت بهران»
۱۱ صفحه ۴

۵۰۰ اتوبوس داخلی و ۱۵۰۰ اتوبوس برقی وارداتی در راه ناوگان تهران

غول آلمانی وارد چالش با چینی های ارزان قیمت شده است!

بحران فولکس واگن در چین
۶ صفحه ۴

تارا اتومات معمولی در بازار آزاد یک میلیاردی شد

شیرینی واردات خودروهای خارجی در کام دلالان!

مدتی از آزادسازی واردات خودروهای خارجی با هدف کاهش قیمت ها و افزایش کیفیت در بازار خودرو...
۷ صفحه ۴

آغاز ثبت نام خودروهای وارداتی

«نامی خودرو» دارای متنوع ترین فهرست در عرضه جدید وارداتی ها

۱۰ صفحه ۴

مدیر عامل «گروه خودرو سازی سایپا»:

شرکت «سایپا» بعد از ۷ سال به سود رسید

جواد توسلی مهر: کارنامه شرکت سایپا، در شش ماه دوم سال جاری درخشان تر می شود...
۴ صفحه ۴

وزیر اسبق صمت می گوید باید در تمام

شهرهای بالای ۵۰ هزار نفر قطعه سازی ایجاد کرد

نیاید اجازه دهیم عده های

خودروسازی را تعطیل کنند!
۸ صفحه ۴



آیا شما خودرویی را می شناسید که این شرکت
لنت ترمز آن را تولید نکرده باشد ???

PARS LENT
www.parslent.com

NEW
M2631 D
289 KW=400 HPAT 1900 RPM

AMICO

Every Load, Every Road,
Trust Is Our Name



سرعت زیادی به سمت قوای محرکه نوین و پاک تر حرکت می کند بنابراین ترامپچی نیز نسل جدید خودروهای پلاگین-هیبرید خود را توسعه داده و شاسی بلند S7 اولین مدل از این دسته به شمار می رود. در نمای جلوی این خودرو نور نوارانی طولی ۲.۶۱۸ متری دیده می شود که از طریق قالب گیری تزریقی دورنگی ساخته می شود. این نور نوارانی از ۲۲۴۸ عنصر LED تشکیل شده و با استفاده از هوش مصنوعی می تواند هشت طرح نوری را به نمایش بگذارد. راننده نیز امکان شخصی سازی زبان نوری خودرو را بسته به شرایط و حالت های خود دارد.

چینی ها از فرصت برگزاری نمایشگاه خودرو گوانگژو ۲۰۲۴ برای معرفی شاسی بلند پنج نفره گک ترامپچی S7 استفاده کرده اند. این خودرو در نمای جلوی خود به نور نوارانی ۲.۶ متری مجهز شده و سومین نسل سیستم پلاگین-هیبرید گک به همراه سیستم چهار چرخ محرک در آن به چشم می خورد. همان طور که می دانید ترامپچی زیر مجموعه گروه گک است که به تولید محصولات سواری و شاسی بلند می پردازد. این شرکت روی خودروهای بنزینی و پلاگین-هیبرید تمرکز دارد. از آنجاییکه صنعت خودرو چین با



پیش رانه هیبرید
برای «ترامپچی S7»

سختگویی صنعت بازیافت و اسقاط به مالکان خودروهای فرسوده هشدار داد: نصف شدن تعداد گواهی اسقاط خودروهای دهه هفتادی از سال آینده

جلال امینی فرد: به مالکان خودروهای فرسوده هشدار داده می شود برای استفاده از مزایای موجود باید تا پایان سال اقدام کرده و در ازای آن خودروهای جدیدتری دریافت کنند

بازیافت و اسقاط خودرو فرسوده در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «اجرای این طرح هانه تنها می تواند به کاهش آلودگی هوا کمک کند، بلکه با کاهش هزینه های سوخت و افزایش کارایی حمل و نقل شهری، موجب بهبود کیفیت زندگی در شهرهای بزرگ خواهد شد.» وی افزود: «خودروهای برقی و موتورسیکلت های برقی به ویژه در کلان شهرها، می توانند نقش مهمی در حل بحران آلودگی هوا ایفا کنند. چرا که این وسایل نقلیه نه تنها آلاینده ای ندارند، بلکه هزینه های عملیاتی کمتری نیز برای مالکان خواهند داشت.» امینی فرد در ادامه به تفصیل از برنامه ها و چشم انداز آینده ستاد برای تسهیل فرآیند اسقاط خودروهای فرسوده به ویژه در زمینه خودروهای سنگین و موتورسیکلت ها، صحبت کرد و از گام های بلند این ستاد برای کاهش آثار زیست محیطی این خودروها و بهبود کیفیت هوای شهرهای بزرگ خبر داده است.

با توجه به افزایش تعداد خودروهای فرسوده در کشور، برنامه های دولت برای بازیافت و اسقاط خودرو فرسوده برای سال های آینده چیست؟

دولت برنامه های متعددی برای کاهش تعداد خودروهای فرسوده در دستور کار خود دارد. این برنامه ها در راستای کاهش آلودگی هوا، جلوگیری از تردد خودروهای قدیمی و پر مصرف و کمک به افزایش کیفیت زندگی شهری طراحی شده اند. یکی از مهم ترین این برنامه ها افزایش نرخ اسقاط خودروهای فرسوده است که در سال های گذشته با توجه به محدودیت های مالی و دشواری های اجرایی، با موفقیت کمتری روبرو شده بود. در حال حاضر، با تغییرات جدید در قوانین و تعداد گواهی های اسقاط برای برخی مدل ها، فرآیند اسقاط خودروها سریع تر خواهد شد. به طور مثال، از سال آینده خودروهای مدل ۱۳۷۴ که پیش تر برای اسقاط دو گواهی دریافت خواهند کرد، سال آینده تنها یک گواهی اسقاط دریافت خواهند کرد. همچنین برای مدل های ۱۳۷۹ نیز تغییرات مشابهی اعمال شده که به مالکان خودروهای فرسوده هشدار داده می شود برای استفاده از این مزیت باید تا پایان سال اقدام کرده و در ازای آن خودروهای جدیدتری دریافت کنند.

در حالی که کشور با معضل آلودگی هوا و مشکلات ناشی از تردد خودروهای فرسوده

دست و پنجه نرم می کند، ضرورت اجرای اقدامات جدی برای اسقاط خودروهای قدیمی و موتورسیکلت های آلاینده بیش از پیش احساس می شود. طبق آمارها، بیش از ۱۱ میلیون و ۷۰۰ هزار موتورسیکلت فرسوده در سطح کشور در حال تردد هستند که سهم بزرگی از آلودگی های ناشی از ترافیک شهری را به خود اختصاص می دهند. در کنار این موتورسیکلت ها، خودروهای فرسوده نیز در شهرهای بزرگ به ویژه تهران، به عاملی مهم در تشدید بحران آلودگی هوا تبدیل شده اند. در این راستا، ستاد بازیافت و اسقاط خودرو فرسوده که مسئولیت پیگیری و تسهیل فرآیند اسقاط این خودروها را بر عهده دارد، اقداماتی در جهت بهبود شرایط بهداشتی و زیست محیطی انجام داده است. بر اساس قوانین جدید، به خودروهای مدل ۱۳۷۴ که پیش از این دو گواهی اسقاط تعلق می گرفت، از سال آینده فقط یک گواهی اسقاط تعلق خواهد گرفت. همچنین خودروهای سواری مدل ۱۳۷۹ که در صورت اسقاط سه گواهی دریافت می کنند، از سال آینده با دو گواهی اسقاط خواهند شد. این تغییرات قانونی می تواند میزان انگیزه مالکان این خودروها را به دلیل کاهش ارزش وسایل نقلیه آن ها برای اسقاط خودرو کاهش دهد. اما برخی کارشناسان معتقدند این روند انگیزه بیشتری برای مالکان خودروهای فرسوده ایجاد می کند تا روند اسقاط این خودروها را تسریع کنند. علاوه بر این، مشوق های مالی برای جایگزینی خودروهای فرسوده با مدل های نو و همچنین پیشنهاد جایگزینی موتورسیکلت های فرسوده با مدل های برقی، به عنوان یک راهکار کارآمد برای کاهش آلودگی ها مطرح است. جلال امینی فرد، سختگویی ستاد



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

شروط متناقض در آیین نامه جدید واردات

تدوین شده و ظرف یک ماه پس از ابلاغ این آیین نامه، توسط وزارت صمت ابلاغ شود. مشوق ها، اولویت ها و تخفیفاتی در تعرفه واردات نیز برای اشخاصی لحاظ شده است که علاوه بر ثبت سفارش خودرو، برای احداث نیروگاه تجدیدپذیر و ایستگاه شارژ، تامین ملزومات خودروهای الکتریکی، تجهیزات ایستگاه شارژ و نیروگاه تجدیدپذیر یا تولید خودرو برقی و تجهیزات شارژ و نیروگاه با عمق ساخت داخل اقدام کنند. از جمله این که وارد کنندگان قطعات منفصله برای تولید خودروهای موضوع این آیین نامه، تولید ایستگاه شارژ یا تولید باتری لیتیوم-یون با عمق ساخت داخل، حداقل ۳۰ درصد از تخفیف سود بازگانی صد درصدی برخوردار خواهند شد. تکالیفی نیز برای وزارتخانه های کشور، راه و نیرو تعریف شده است تا همکاری لازم را با متناسب با نوع سرمایه گذاری متقاضیان برای احداث جایگاه های شارژ به عمل آورند. تا این جای کار همه موارد به نظر درست و در تناسب با یکدیگر به نظر می رسد، اما در بند یکم و نهم ماده ۴ آیین نامه به یک تناقض مهم برمی خوریم؛ ضمانت باتری خودرو برقی در اغلب شرکت های خودروسازی ۸ سال یا ۱۵۰ هزار کیلومتر است.

بر این اساس، اگر سن خودرو مطابق بنده یک ماده ۴ در زمان ورود به کشور نزدیک به ۵ سال یا کارکرد آن قریب به ۸۰ هزار کیلومتر باشد، باتری آن در نهایت ۳ سال یا ۷۰ هزار کیلومتر گارانتی خواهد داشت، آن هم به شرط دسترسی به خدمات پس از فروش. این در حالی است که مطابق بند ۹ ماده ۴ آیین نامه مذکور، وارد کنندگان حقوقی مکلف به گارانتی باتری های خودروهای وارداتی به مدت حداقل ۵ سال یا کارکرد ۱۰۰ هزار کیلومتر هستند. مخلص کلام این که بر این اساس، عملیاتی توان خودروهایی با سن بیشتر ۳ سال یا کارکرد بالای ۵۰ هزار کیلومتر وارد کشور کرد، چرا که در آن صورت مدت زمان یا مقدار کارکرد مجاز برای استفاده از گارانتی آن ها کمتر از میزان تعیین شده در آیین نامه خواهد بود.



محمدعلی دیبستانی زاده

عضو شورای سردبیری



داشت و کوشیده بود با رویکردی کارشناسانه، به خودروهای الکتریکی بکال محوریت بخشید، اما تلاقی برخی شرایط آن به تناقض بعضی شروط در این آیین نامه انجامیده است. همه می دانیم یکی از دغدغه های مهم در باره ورود خودروهای برقی و هیبرید به صورت کار کرده حتی به صورت صفر کیلومتر، شرایط باتری این خودروها اعم از میزان سلامت و دوام و دوره ضمانت و همچنین پیش بینی های لازم برای اسقاط و بازیافت آن ها است. در این زمینه، پیش بینی هایی در آیین نامه مذکور لحاظ شده است. از جمله این که باتری مورد استفاده در خودروهای موضوع این آیین نامه از نوع لیتیوم-یون باشد. همچنین شاخص اتمام عمر باتری خودروهای برقی و بردافزا، دارا بودن قابلیت حداقل ۷۵ درصد پیمایش اولیه با یک بار شارژ کامل و شاخص اتمام عمر باتری خودروهای هیبرید و پلاگین-هیبرید، دارا بودن قابلیت حداقل پیمایش ۶۰ کیلومتر صرفا با موتور برقی فول شارژ در نظر گرفته شده است. بازده موتور برقی خودروهای فول الکتریکی نیز در حالت نو، حداقل ۸۵ درصد قید شده است.

از سوی دیگر، مقرر شده است که ضوابط و روش های مدیریت اجرایی بازیافت باتری های فرسوده خودروهای موضوع این آیین نامه، توسط کارگروهی متشکل از وزارت صمت، سازمان های محیط زیست و استاندارد و با مشارکت متخصصان دانشگاهی و شرکت های مرتبط،



OUTLANDER
Drive your Ambition

MITSUBISHI
MOTORS

ARIAN
MOTOR

OUTLANDER



«سایبر تراک» در سال نخست شش بار فراخوان خورد



فیزیکی خراب شده است. اگر اینورتر خود را از کار بیفتد امکان عدم ارسال قدرت موتورها به چرخها وجود خواهد داشت و بنابراین خودرو شاید در وسط جاده خاموش و متوقف شود که ریسک تصادف را به شدت افزایش می‌دهد. بر اساس استاندارد این فراخوان، وانت‌های تحت تاثیر به ترانزیستورهای MOSFET در اینورترهای خود مجهز هستند و شاید این قطعات بدون هشدار قبلی از کار بیفتند. خوشبختانه در لحظه بروز مشکل، نمایشگر سیستم اطلاعات سسرگرمی به راننده اطلاع‌رسانی کرده و از او می‌خواهد خودرو را در کنار جاده متوقف کند.

تسلا یکبار دیگر با مشکلات وانت خبرساز سایبر تراک دست‌به‌گریبان شده و سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراهی آمریکا خبر فراخوان ۲۴۳۱ دستگاه سایبر تراک ۲۰۲۲ را به خاطر نقص احتمالی اینورتر اعلام کرده است. با اینکه شرکت‌هایی همچون تویوتا، هوندا، فورد، استلانتیس، جنرال موتورز و... نیز امسال چند فراخوان اعلام کرده‌اند اما کمپانی‌های یادشده چند فراخوان پشت سر هم برای یک خودرو خاص را منتشر نکرده‌اند. این بار ششم است که سایبر تراک در سال ۲۰۲۴ فراخوان می‌شود و این بار امکان به‌روزرسانی از راه دور وجود ندارد زیرا یک قطعه

چشمگیری از میزان آلاینده‌ها کاست. به‌ویژه در شهرهایی مثل تهران که کیفیت هوا به‌شدت تحت تاثیر این خودروهای آلاینده قرار دارد، اسقاط و جایگزینی این وسایل نقلیه می‌تواند تاثیر مستقیم و مثبتی بر کاهش آلودگی هوا و بهبود شرایط زیست‌محیطی داشته باشد. با توجه به وضعیت موجود، برای مثال در تهران که یکی از آلوده‌ترین شهرهای دنیاست، جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده با برقی می‌تواند آلودگی‌ها را کاهش دهد و کیفیت زندگی مردم را بهبود بخشد.

چه مشوق‌هایی برای مالکان خودروهای فرسوده و موتورسیکلت‌ها در نظر گرفته شده است؟

برای مالکان خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده که تمایل به اسقاط دارند، مشوق‌های مختلفی در نظر گرفته شده است. یکی از این مشوق‌ها، ارائه وام‌های کم‌بهره برای خرید خودروهای جدید و موتورسیکلت‌های برقی است. این تسهیلات می‌تواند برای مالکان خودروهای فرسوده بسیار جذاب باشد، زیرا از یک سو هزینه‌های مالی اسقاط کاهش می‌یابد و از سوی دیگر، با خرید وسیله نقلیه جدیدتر یا برقی، هزینه‌های نگهداری و سوخت کاهش خواهد یافت. علاوه بر این، تخفیف‌های مالیاتی برای مالکان خودروهای جدید و موتورسیکلت‌های برقی نیز به‌منظور تسهیل در فرآیند جایگزینی و کاهش هزینه‌ها در نظر گرفته شده است. این مشوق‌ها کمک می‌کنند تا مالکان خودروهای فرسوده و موتورسیکلت‌ها به راحتی بتوانند از این طرح‌ها بهره‌مند شوند و به سمت خرید وسایل نقلیه جدید و سبز تر هدایت شوند.

راهکار پیشنهادی شما به کارشناسان و تصمیم‌سازان دولتی در خصوص تسهیل شرایط اسقاط وسایل نقلیه فرسوده چیست؟

با توجه به مشکلات جدی که خودروهای فرسوده و موتورسیکلت‌های آلاینده برای محیط‌زیست به همراه دارند، اجرای طرح‌های اسقاط و جایگزینی این وسایل نقلیه با خودروهای جدیدتر و موتورسیکلت‌های برقی، می‌تواند تاثیر قابل توجهی در کاهش آلودگی هوا و بهبود شرایط زیست‌محیطی کشور داشته باشد. دولت با اعمال مشوق‌های مالی و تسهیل فرآیند اسقاط، باید مالکان خودروها و موتورسیکلت‌ها را به این فرآیند ترغیب کند و به گام‌های مؤثری در جهت حفظ سلامت عمومی و محیط‌زیست بردارد. اجرای طرح‌های اسقاط خودروهای فرسوده و موتورسیکلت‌های آلاینده به‌ویژه با جایگزینی موتورسیکلت‌های برقی می‌تواند تحولی اساسی در بهبود وضعیت آلودگی هوای ایران ایجاد کند.

در خصوص موتورسیکلت‌های فرسوده چه برنامه‌هایی وجود دارد و آیا این موضوع در دستور کار ستاد قرار گرفته است؟

یکی از چالش‌های بزرگ در زمینه آلودگی هوای ایران، موتورسیکلت‌های فرسوده هستند که به‌طور قابل توجهی به انتشار آلاینده‌ها در شهرهای بزرگ کمک می‌کنند. در حال حاضر، بیش از ۱۱ میلیون و ۷۰۰ هزار موتورسیکلت فرسوده در کشور در حال تردد هستند که سهم قابل توجهی از آلودگی‌های شهری را به خود اختصاص می‌دهند. این موتورسیکلت‌ها معمولاً از استانداردهای زیست‌محیطی برخوردار نیستند و مصرف سوخت آن‌ها بالاست. در همین راستا، ستاد باز یافت و اسقاط خودرو و فرسوده با طرح پیشنهادی خود علاوه بر اسقاط خودروهای فرسوده، طرح‌هایی برای اسقاط و جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده نیز در نظر گرفته است. مهم‌ترین راهکار ما در این زمینه، جایگزینی این موتورسیکلت‌ها با موتورسیکلت‌های برقی است. موتورسیکلت‌های برقی نه تنها مصرف سوخت کمتری دارند، بلکه آلودگی آن‌ها صفر است و به‌ویژه در شرایطی که شهرهای بزرگ با بحران آلودگی هوا دست‌وپنجه نرم می‌کنند، می‌توانند نقش بسزایی در کاهش آلودگی ایفا کنند.

در خصوص ارزش گواهی‌های اسقاط، چه تغییراتی برای سال آینده پیش‌بینی می‌شود؟

در حال حاضر، مالکان خودروهای فرسوده برای اسقاط خودرو خود نیاز به چندین گواهی دارند. اما طبق اصلاحات جدید در قوانین، از سال آینده تعداد گواهی‌های اسقاط برای خودروهای مدل‌های مختلف کاهش خواهد یافت. این تغییرات باعث کاهش هزینه‌ها و تسهیل فرآیند اسقاط برای مالکان خودروهای فرسوده خواهد شد. به‌علاوه، ستاد برنامه‌هایی برای افزایش تعداد مراکز اسقاط و تسهیل فرآیند برای مالکان خودروهای فرسوده دارد تا بتوانیم تعداد خودروهایی که از چرخه تردد خارج می‌شوند را افزایش دهیم. این تغییرات نه تنها فرآیند اسقاط را تسهیل می‌کند، بلکه کمک می‌کند تا بازار خودروهای نو نیز به شکلی سالم‌تر و متوازن‌تر پیش برود.

به نظر شما، اسقاط خودروهای فرسوده و

موتورسیکلت‌های قدیمی چه تاثیری بر کاهش آلودگی هوا خواهد داشت؟

اسقاط خودروهای فرسوده و موتورسیکلت‌های آلاینده تاثیر بسیار زیادی بر کیفیت هوا خواهد داشت. این خودروها و موتورسیکلت‌ها به دلیل نداشتن استانداردهای زیست‌محیطی و مصرف بالای سوخت، یکی از عوامل اصلی آلودگی هوا در شهرهای بزرگ هستند. با جایگزینی این خودروها و موتورسیکلت‌ها با مدل‌های جدیدتر و برقی، می‌توان به‌طور



عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

نوربالا

بر اساس قوانین جدید، به خودروهای مدل ۱۳۷۴ که پیش از این دو گواهی اسقاط تعلق می‌گرفت، از سال آینده فقط یک گواهی اسقاط تعلق خواهد گرفت. همچنین خودروهای سواری مدل ۱۳۷۹ که در صورت اسقاط سه گواهی دریافت می‌کنند، از سال آینده با دو گواهی اسقاط خواهند شد



دسترسی آسان و نامحدود
به قطعات اصل



www.tejaratsara.com

بازارگاه خرید و فروش عمده قطعات خودرو



سال آینده به مدلی تولیدی بدل شود می‌گوید: «راه‌حل‌های جدیدی را برای همه چیز از کابینت گرفته تا تعامل کاربر در نظر می‌گیریم.» کابین رنو امبلم کانسپت تغییرات زیادی را در مقایسه با طراحی فعلی خودروهای این برند نشان می‌دهد و طراحی تمرکز زیادی بر دیجیتال سازی و قابلیت کنترل از طریق حس لامسه داشته‌اند. همچنین فرانسوی‌ها روش‌های جدیدی را برای بهبود ارگونومی و ایمنی خودرو در نظر گرفته‌اند. یکی از موارد برجسته این روش یکپارچه سازی نمایشگری است که در واقع شامل سه نمایشگر بوده و کل پهنای داشبورد را به خود اختصاص می‌دهد.

ژیل ویدال، مدیر طراحی رنو فرانسه می‌گوید محصولات آتی این خودرو ساز از متریار باکیفیت‌تر در کابین استفاده خواهند کرد و همچنان دکمه‌های فیزیکی در آن‌ها وجود خواهد داشت. رنو تحولات مهمی در طراحی داخلی نسل بعدی خودروهای برقی خود ایجاد خواهد کرد. این خودروها از سال ۲۰۲۸ وارد میدان خواهند شد و هدف فرانسوی‌ها از این کار بهبود قابلیت کاربری کابین این مدل‌ها و همچنین لوکس تر شدن آن‌هاست. روی دیگر سکه نیز استفاده از تکنولوژی بسیار پیشرفته و مدرن در کابین محصولات جدید رنو خواهد بود. ژیل ویدال با اشاره به کابینت آینده‌نگرانه کانسپت امبلم که قرار است در سه

کابین‌های «رنو» متحول می‌شود



مدیر عامل «گروه خودروسازی سایپا»:

شرکت «سایپا» بعد از ۷ سال به سود رسید

جواد توسلی مهر: کارنامه شرکت سایپا، در شش ماه دوم سال جاری درخشان تر می‌شود



۲۵۰ هزار میلیارد تومان زبان انباشته به دو خودرو ساز بزرگ کشور تحمیل شد و عملاً حدود ۳۰ هزار میلیارد تومان پول تولید به جیب واسطه‌ها رفت که با این پول می‌شد تحول بزرگی در توسعه زیرساخت‌های صنعت خودرو کشور ایجاد کرد.



علیرضا جابیتی
rajabeti@autoworld.ir

مدیرانی که همواره پای تولید ایستاده‌اند فرمانده سپاه حضرت محمد رسول اله (ص) تهران بزرگ نیز در این مراسم گفت: «در عرصه اقتصادی بخشی از مدیران همواره پای تولید ایستاده‌اند و در شرایط دشوار کار می‌کنند تا مردم در آرامش باشند و این همان مفهوم کار بسیجی است که برای مقاومت سازی کشور در مقابل تهدیدها و خطرناک‌ترین می‌کنند و همواره کار بسیجی، کلید طلایی حل مشکلات کشور است.» سردار حسن حسن‌زاده با بیان این که بسیج همواره در هر عرصه‌ای که کشور نیاز دارد، حاضر است، تصریح کرد: «بسیج در شرایط کنونی در سنگر تولید با تمام توان در حال خدمت به کشور و مردم ایران است؛ مکتب و فلسفه بسیج آن است که در هر جای که

مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا گفت: «شرکت سایپا به رغم این که در نیمه اول سال جاری اصلاح قیمت نداشته، ۱۵ درصد تورم به هزینه تامین مالی اضافه شده و همچنین با تلاش گروه‌هایی برای خلل در روند تولید مواجه بوده اما بعد از ۷ سال موفق شده است به سود برسد.» جواد توسلی مهر در مراسم «یادواره شهید شاخص کار و تولید و تجلیل از خانواده معظم شهدای گروه سایپا» که به مناسبت هفته بسیج برگزار شد، افزود: «یکی از اقدامات مهم و با بصیرت امام خمینی (ره) بعد از پیروزی انقلاب اسلامی، تشکیل بسیج مستضعفان بود که همچنان از برکات آن در کشور بهره‌مند هستیم و باید افتخار کنیم که در طلایی‌ترین عرصه تاریخ در ایران زندگی می‌کنیم.» وی ادامه داد: «برای برورن رفت از جنگ اقتصادی حاضر، هیچ راه نجاتی به جز تولید در کشور نداریم، توجه به تولید می‌تواند امنیت و آسایش را در پی داشته باشد.»

نوربالا

شرکت «سایپا» در سال جاری برای اولین بار بعد از ۷ سال به سود رسید و از ۴۸۵۰ هزار میلیارد تومان زیان ناویژه به سود ناویژه دست یافت. این دستاورد در حالی است که سایپا در نیمه نخست امسال افزایش قیمتی نداشته است و همچنین ۱۵ درصد تورم به هزینه تامین مالی اضافه شده بود.» وی یاد آور شد: «فرد و گروه‌هایی همواره تلاش می‌کنند تا در روند رشد تولید داخلی وقفه ایجاد کنند، اما با یاری و همت همه دلسوزان کشور، موفق نخواهند شد و مطمئناً تلاش تمام کارکنان وضعیت شرکت سایپا، درخشان تر از شش ماه نخست سال خواهد بود.» مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا بیان کرد: «در سال‌های گذشته با تصمیمات غیر کارشناسی

در سال ۱۴۰۱ معادل ۶۸ هزار دستگاه (کمتر از ۷ درصد کل فروش خودرو تولیدی سال ۱۴۰۱) از انواع مختلف خودرو در بورس کالا معامله شد. آمارها نشان می‌دهند در آن دوره نه تنها مصرف کنندگان بلکه تولید کنندگان نیز از این اقدام سود بردند. حال باید دید آیا این تجربه دوباره تکرار خواهد شد؟ در همین زمینه یاسر فلاح، کارشناس بازار سهام به بیان نظرات خود پرداخته است.

پیگیری يك موضوع



یاسر فلاح
کارشناس بازار سهام

چهار ویژگی عرضه خودرو در بورس کالا

در سال ۱۴۰۱ معادل ۶۸ هزار دستگاه (کمتر از ۷ درصد کل فروش خودرو تولیدی سال ۱۴۰۱) از انواع مختلف خودرو در بورس کالا معامله شد. آمارها نشان می‌دهند در آن دوره نه تنها مصرف کنندگان بلکه تولید کنندگان نیز از این اقدام سود بردند. حال باید دید آیا این تجربه دوباره تکرار خواهد شد؟ در همین زمینه یاسر فلاح، کارشناس بازار سهام به بیان نظرات خود پرداخته است.

چه دلیلی برای عرضه خودرو در بورس کالا وجود دارد؟

هرچند در بورس‌های کالای دنیا، عرضه بسیاری از محصولات نهایی از جمله خودرو رایج نیست اما صنعت خودرو ایران در شرایط خاصی قرار دارد و باید برای حفظ این صنعت، نقشه راهی ترسیم کرد. ویژگی مهم عرضه خودرو در بورس کالا کاهش رانت‌جویی در شرایط فعلی است؛ چرا که این عرضه بر مبنای اصول رقابتی و شفاف صورت می‌گیرد و اگر نوبت به حذف حداقل فضای تاخت و تاز واسطه‌ها را که می‌کند و به کاهش فساد و افزایش اعتماد عمومی منجر می‌شود، زمانی که معاملات خودرو در سازو کار قانونی بورس انجام شود، رانت‌های ناشی از روش‌های سنتی نیز پایان می‌یابد. بنابراین می‌توان گفت عرضه خودرو در بورس کالا، هم‌زمان کاهش رانت‌جویی، حمایت از تولید کننده و مصرف کننده، شفافیت در فرآیند عرضه و تقاضا و تعدیل قیمت‌ها در بازار را به همراه دارد و بدون شک نتیجه این چهار متغیر، بهبود وضعیت صنعت خودروی کشور، رشد تولید، افزایش اعتماد و تحرک نمادهای بورسی خودرویی است.

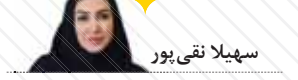
مشکل عمده اقتصاد کشور در حال حاضر چیست؟

قیمت گذاری دستوری چالش حل نشده کل اقتصاد از جمله بازار سرمایه است. باید واقعیت‌های اقتصادی را بپذیریم، نمی‌توانیم نرخ تورم، افزایش دستمزدها و در مجموع افزایش هزینه‌ها را در تولید نادیده بگیریم. تولید خودرو با قیمت گذاری دستوری، برای تولید کننده توجیه اقتصادی ندارد.

زمانی که خودرو در دو سال گذشته در بورس عرضه شد، چه اتفاقی رخ داد؟

قیمت خودروهای عرضه شده در بورس کالا بسیار ارزان تر از بازار آزاد بود و مصرف کنندگان با قیمت بهتری خودرو خریداری کردند و محصول نهایی با قیمت واقعی تر و بدون فشار کاذب به دست مصرف کننده رسید. در بلندمدت نیز با تامین منابع و کاهش زیان انباشته، دست تولید کننده برای بهبود کیفیت و توسعه محصول باز تر شد.

نگاه View



سهیلان نقی پور
کارشناس بازار سهام

افزایش قیمت چه تاثیری بر سهام خودروسازان می‌گذارد؟

افزایش نرخ محصولات کارخانه‌ای خودرو پدیده‌ای است که در سال‌های اخیر به دفعات در صنعت خودرو تکرار شده، حال پرسش اصلی این است آیا افزایش قیمت تاثیرات گسترده‌ای بر تمام ذی‌نفعان این صنعت از جمله خودروسازان، می‌گذارد؟ در پاسخ باید گفت در بسیاری از موارد افزایش نرخ محصولات کارخانه‌ای خودرو صورت با هدف کاهش زیان انباشته آن‌ها صورت می‌گیرد. در واقع سیاست‌گذار با این اقدام به دنبال تاثیر مستقیم بر درآمدهای خودروسازان است تا بتواند از این طریق به بهبود وضعیت مالی آن‌ها و سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف تولید خودرو کمک کند. البته در گذشته علاوه بر افزایش نرخ، اقدامات دیگری را نیز در صنعت خودرو شاهد بوده‌ایم، از جمله واگذاری سهام تودلی خودروسازان که در سال‌های گذشته در باره آن تصمیم‌گیری شد و البته به شکل مقطعی، اندکی بر وضعیت مالی آن‌ها اثر گذاشت و برای مدتی هم سهام دو شرکت بزرگ خودروساز، یعنی ایران خودرو و سایپا با تقاضا همراه شد. همچنین در سال گذشته صحبت‌هایی در مورد آزادسازی قیمت خودرو به جهت افزایش تولید و ارتقای کیفیت محصولات خودروسازان، مطرح شد اما در نهایت دولت قبیل چنین تصمیمی اتخاذ نکرد و سیاست اعمال افزایش نرخ محدود در مقاطعی از سال ادامه یافت. همچنین یک سری اقدامات راه‌بند مدیر این شرکت‌ها طی مدت اخیر انجام دادند تا بتوانند زیان انباشته خود را کاهش دهند. به عنوان مثال، مدیر عامل گروه سایپا طی اطلاعیه‌ای که در خرداد امسال روی سامانه کدال منتشر شد، اعلام کرد محصولات جدیدی که انتظار می‌رود از حاشیه سود منصفانه برخوردار باشند در برنامه تولید سال جاری قرار گرفته و تغییر در ترکیب تولید و خروج محصولات زیان‌ده از سبد محصولات با هدف کاهش زیان و جایگزینی آن‌ها با محصولاتی، با حاشیه سود منصفانه، در دستور کار قرار دارد. با بررسی صورت‌های مالی و گزارش‌های عملکردی شرکت سایپا طی یک سال گذشته هم مشاهده می‌کنیم که حاشیه سود عملیاتی این شرکت از حوالی منفی ۱۷ درصد در تابستان سال ۱۴۰۲ به منفی ۳۲ درصد در تابستان امسال رسیده که نشان می‌دهد سیاست‌های دولت و مدیران شرکت سایپا در یک سال گذشته موثر بوده و توانسته به طور قابل توجهی از زیان انباشته بکاهد و آن را به حوالی صفر برساند. همچنین پیش‌بینی می‌شود با ادامه‌دار بودن این سیاست‌ها تا پایان سال و سال آینده، سرانجام دو خودروساز بزرگ به طور کامل از زیان خارج شوند و به سود برسند که این رخداد می‌تواند تحول بزرگی برای صنعت خودرو پس از سال‌ها باشد.

آمرارقم پایبندی است. جلیلی ادامه داد: انتظار می‌رود با تسریع در واردات شاهد عرضه بیشتر باشیم تا بر اساس نیاز مردم و سلیقه آنان خودروهای وارداتی در بازار عرضه شود. وی تاکید کرد: عرضه خودروهای وارداتی با سرعت بیشتر تا حدی می‌تواند منجر به تامین نیاز بازار شود. این کارشناس خودرو با عنوان اینکه خودرو از کالایی سرمایه‌ای باید به مصرفی تبدیل شود، گفت:



پژوهش‌های فناوری و نوآوری موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی افزود: برای تسریع در واردات خودرو نیازمند اختصاص ارز از بانک مرکزی هستیم که محدودیت‌هایی در این زمینه وجود دارد. وی با اشاره به اینکه میزان واردات باید پاسخگوی نیاز بازار خودرو باشد، گفت: از سال ۱۴۰۰ که واردات خودرو مجدد آزاد شد سالی ۱۰ هزار دستگاه وارد کشور شده است که این

یک کارشناس خودرو گفت: باید حجم عرضه خودروهای وارداتی بالا برود تا شاهد تنظیم عرضه و تقاضا در بازار خودرو و تامین نیاز مردم باشیم. مجید جلیلی گفت: سالانه نزدیک به یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو در کشور نیاز داریم این در حالی است که تولید داخل حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار خودرو است و بقیه نیاز بازار با یستی از واردات تامین شود. مدیر گروه

زپاس Spare Tire

باید عرضه خودروهای وارداتی بیشتر شود

در ثبت‌نام برای خودروهای کارخانه‌ای با حجم زیادی از ثبت‌نام کنندگان مواجه هستیم که به خاطر نگاه سرمایه‌ای است. مدیر گروه پژوهش‌های فناوری و نوآوری موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی بیان کرد: هر قدر میزان واردات و تولید داخل خودرو در بازار افزایش پیدا کند فاصله قیمتی بین کارخانه و بازار آزاد کاهش می‌یابد.



رودستر کمیاب «گوردون موری»

گوردون موری یکی از طراحان افسانه‌های تاریخ خودروسازی محسوب می‌شود. هرچند وی بیشتر به خاطر طراحی مک‌لارن F1 و سوپراسپرت جدید T.50 شناخته می‌شود ولی موری در کارنامه خود خودروهایی را هم دارد که اصلاً شناخته شده نیستند. یکی از این خودروها، AR.1 Teewave نام دارد. این یک رودستر اسپرت تمام‌الکتریک است که از طریق همکاری با شرکت ژاپنی تی‌وی‌و در سال ۲۰۱۱ معرفی شد. صنایع Toray یک شرکت بزرگ بین‌المللی است که بیش از یک قرن سابقه دارد و به تولید مواد مختلفی از پلاستیک گرفته تا منسوجات می‌پردازد.

توری همچنین یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان فیبر کربن در جهان محسوب می‌شود یعنی ماده‌ای که سال‌هاست به‌طور گسترده در صنعت خودروسازی استفاده می‌شود. گوردون موری برای توسعه AR.1 با این شرکت همکاری کرد و برای به حداقل رساندن وزن، از فیبر کربن فراوانی استفاده کرد. ساخت شاسی مونوکوک کربنی خودرو هم با توری بود در حالی که دیگر قسمت‌ها توسط موری و تیمش بر پایه این شاسی ساخته شدند. صندلی‌ها و بخش‌های بزرگی از بدنه AR.1 هم با استفاده از فیبر کربن تولیدی این شرکت ساخته شدند.

ویژه‌ها

دلیل دپو خودروهای وارداتی میلیاردی در بندر عباس چیست؟



عباس منصور، معاون نظارت بر امور دادسراها و ضابطین دادستان کل کشور با بیان اینکه یکی از مهم‌ترین عوامل اصلی دپو خودروهای خارجی، انجام آزمایشات متعدد مشابه و گاه‌قایل بررسی از سوی برخی دستگاه‌های متولی از جمله محیط زیست است، گفت: ضرورت دارد به منظور احقاق حقوق عامه و جلوگیری از تضییع حقوق تجار و فعالان اقتصادی، به سرعت با اصلاح فرآیندهای غیر ضروری در این خصوص چاره‌اندیشی شود.

دیگه چه خبر؟

خودروهای اسقاطی با برقی تعویض می‌شوند



سخنگوی کمیسیون تلفیق مجلس میزان بودجه اختصاص یافته به اسقاط خودروهای فرسوده و جایگزینی با خودروهای کم‌مصرف برقی و بنزینی برقی را چهار هزار میلیارد تومان اعلام کرد. رحیم زارع افزود: بر این اساس فردی که خودرو فرسوده دارد آن را تحویل می‌دهد و اعلام می‌کند می‌خواهد یک خودرو برقی وارد کند یا با خودروهای برقی و هیبرید داخلی تعویض کند.

توئیتر!

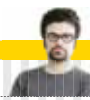
قیمت گذاری دستوری خودرو باید لغو شود



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: قیمت گذاری دستوری خودرو در شرایط ناترازی بازار، اصلاً مطلوب نیست و باید فکری برای آن شود. سیدجواد حسینی کیا افزود: در صورتی که در بازار خودرو ناترازی وجود نداشته باشد، قیمت گذاری دستوری مشکلی ایجاد نمی‌کند اما اکنون به دلیل ناترازی‌ها و عدم تطابق عرضه و تقاضا، باید این شیوه قیمت گذاری لغو شود.

در پایان دادوستدهای روز گذشته بورس

«سایپا»؛ لیدر جدید بازار سهام لقب گرفت



رامتین بیات

r.bayat@autoworld.ir

روز شنبه و در جریان دادوستدهای گروه خودرویی در بازار سهام، نماد سایپا به لیدر بازار سهام تبدیل شد و صف خرید نیم میلیارد سهمی تشکیل داد. این روند نماد «سایپا» باعث بهبود وضعیت کلیت بازار سهام شد. همچنین دیروز برخی نمادهای بزرگ جاده مخصوص از جمله ایران خودرو، پارس خودرو و سرمایه گذاری رنا مثبت شدند. از سویی دیگر روز یکشنبه در گروه خودرویی طی ۴۵ هزار نوبت معاملاتی ۲۰۱ میلیارد سهم به ارزش ۷۵۱ میلیارد تومان معامله شد که نسبت به روز شنبه با افت روبه‌رو بود. همچنین ارزش روز بازار گروه خودرویی تا پایان معاملات روز شنبه بالغ بر ۲۶۷ هزار میلیارد تومان شد.

بورس بر مدار نزول

روز یکشنبه و در معاملات بازار سهام شاخص کل بورس با افت ۱۵،۵۱۳ واحدی در محدوده دومیلیون و ۳۹۹ هزار واحد قرار گرفت. شاخص کل هم‌وزن اما با رشد ۱۰۰۶ هزار واحدی در محدوده ۷۶۹ هزار واحد ایستاد. در این بازار نیز ۱۷،۴ میلیارد ورقه سهم به ارزش بیش از ۱۰،۹ هزار میلیارد تومان معامله شد. شاخص فرابورس نیز با رشد ۱۶ واحدی در محدوده ۲۳ هزار واحد قرار گرفت. در فرابورس نیز ۸،۲ میلیارد ورقه اوراق بهادار به ارزش بیش از ۱۱،۳ هزار میلیارد تومان دادوستد شد. کارشناسان بازار سهام معتقدند، به‌طور تاریخی بورس از دو محل، با رشد P/E همراه شده

است. نخست آنکه دلار نیما و قله‌های جدیدی که فتح می‌کند، همواره موجب سقف‌شکنی بورس تهران شده است. به عبارت دیگر، شاخص کل بورس از محل رشد نرخ دلار، از قله‌های تاریخی عبور می‌کند. دوم اینکه کاهش نرخ بهره سبب سرریز پول‌ها به بازار سهام خواهد شد. اکنون بازار با رشد قیمت دلار و نگاهی بر کاهش نرخ سود، امنیت بالایی را در فضای سرمایه‌گذاری در بورس احساس می‌کند. پیش‌بینی می‌شود از این محل، بورس بازدهی واقعی بالایی را برای سهامداران خود خلق خواهد کرد. همچنین سهامداران وزن بالایی را به گزارش‌های ۹ ماهه خواهد داد، چراکه صورت‌های مالی پاییز، به لحاظ بنیادی می‌توانند حاشیه سود بالاتری را نسبت به تابستان و بهار گزارش کنند. زیرا افزایش نرخ دلار سطح درآمد صنایع بورسی وارد



کانال جدیدی کرده است. همچنین در سال‌های گذشته بازار سهام برای عبور از سد محکم ۲،۵ میلیون واحدی تلاش‌های بسیاری کرد. بارها شاخص کل بورس تا این سقف تاریخی رفت و موفق نشد تا از این مقاومت روانی عبور کند. محدوده ۲،۵ میلیون واحدی، سد بتنی محکمی است و به‌نظر می‌رسد با حمایت حقیقی‌ها، برای اولین بار بورس آمادگی شکست این سد را خواهد داشت. بازار سهام با حمایت دلار و کاهش نرخ بهره و همچنین عوامل بنیادی متعدد در صنایع مختلف به‌ویژه خودرو، برای مقابله با مقاومت اردیبهشت سال قبل، تجهیز شده است. در صورتی که این حمایت‌ها پابرجا بماند، احتمالاً بورس برای سدشکنی صرفاً به یک نقدینگی تازه نفس احتیاج خواهد داشت.

اینفوگرافش

Infography

آمار تولید خودروسازان در ۸ ماهه سال جاری



در هشت ماهه سال جاری، سه خودساز بزرگ کشور در مجموع ۵۷۴ هزار و ۵۵۳ دستگاه خودروسازی تولید کرده‌اند که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته با افت ۵،۸ درصدی روبه‌رو بوده است

چپ تلند؟

میزان واردات افزایش یافته اما ترخیص‌ها کند است!

هرچند هنوز آمار واردات خودروهای خارجی به کشور بر نامه‌ها و اهداف سیاست‌گذاران فاصله معناداری دارد اما آمار نشان می‌دهد روند واردات در سال جاری نسبت به سال گذشته افزایش قابل توجهی داشته، این در حالی است که هنوز روند ترخیص خودروها از گمرکات کند بوده و تعداد قابل توجهی از خودروهای وارد شده در گمرکات کشور خاک می‌خورند.

چرا؟

اختلال در فرآیند اخذ مجوزهای لازم

علت اصلی این موضوع می‌تواند اختلال در روند اخذ مجوزهای لازم از سازمان‌های ذیربط همچون سازمان استاندارد، پلیس راهور یا سازمان محیط‌زیست و... باشد. چندی پیش در راستای تسهیل واردات خودرو، بانک مرکزی مجوز واردات خودرو با ارز سپرده خود را صادر کرد تا روند واردات سرعت بیشتری بگیرد.

برای چه؟

وعده‌های بی‌سرانجام

به‌رغم آنکه از زمان ابلاغ آیین‌نامه واردات خودرو در شهریور ۱۴۰۱ تا امروز بالغ بر ۲۶ ماه می‌گذرد اما واردات مطابق با وعده‌ها پیش نرفت. وعده‌های بی‌عمل تا جایی پیش رفت که میزان واردات ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو تا پایان سال ۱۴۰۲، تا پایان آبان ماه امسال به یک چهارم آن میزان هم نرسیده است.

تذکره یک

First gear



علی زرنادوز

a.zarnadouz@autoworld.ir

خودروهای لوکس در سال ۱۴۰۴ چقدر مالیات می‌دهند؟
حاضر جواب: البته باتوجه به روند کند دریافت مالیات از خودروهای لوکس، بهتر است بپرسید قرار است چقدر مالیات ندهند؟

غافلگیری جدید برای ثبت‌نام کنندگان خودروهای وارداتی؛ ۲۵۰ میلیون تومان بیشتر پرداخت کنید.
حاضر جواب: بسد کلامی می‌کنند قیمت خودروها را ۲۵۰ میلیون اعلام می‌کنند که خریداران بار اول با دیدن قیمت خودروهای وارداتی پس‌نیفتند؟

سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی با عرضه ۲۴ مدل خودرو تا ۱۷ آذرماه برای ثبت‌نام در دور جدید خودروهای وارداتی فعال شد.

حاضر جواب: البته ثبت‌نام کردن دست‌خودتان است ولی زمان و نوع خودرو تحویلی به دست تقدیر

براساس متن اولیه کلیات لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ مالیات خودروهای لوکس با قیمت بیش از پنج میلیارد تومان، یک‌درصد تعیین شده است. در حالی که برخی انتظار داشتند نمایندگان مجلس کف مبلغ خودروهای مشمول مالیات را کاهش دهند، اما نمایندگان با این موضوع مخالفت کردند.

حاضر جواب: احتمالاً برخی می‌خواستند طوری کف مبلغ خودروهای مشمول مالیات کاهش پیدا کند که با این روند افزایش قیمت خودرو، تا سال آینده صاحبان خودرو تیباً هم مشمول پرداخت مالیات خودروهای لوکس شوند.

تشدید واردات قطعات؛ افزایش اشتغال ارزی خودروسازان.
حاضر جواب: احتمالاً در نهار خوری با غذایی که میل می‌کنند، پیاز هم می‌خورند!

سخنگوی شورای اسلامی شهر تهران گفت: تاکسی‌های تهران متنوع و برقی می‌شوند.

حاضر جواب: از این به بعد، این مسافر است که می‌ایستد و تاکسی‌های متنوع و برقی از مقابلش رژه می‌روند تا وی سر فرصت یکی را انتخاب کند.

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران از ترخیص دو دستگاه اتوبوس ۵۰ متری از جنوب تا هفته آینده خبر داد.

حاضر جواب: حالا ترخیص شان چند روز طول کشیده؟

زاگانی: خط ویژه بزرگراه شهید همت پولی نیست.
حاضر جواب: نیازی به توضیح هم نبود... اصلاً استفاده از چه خدمات خودرویی در شهر تهران پولی است که این دومی باشد؟

یک کارشناس صنعت خودرو بیان کرد: صنعت قطعه با واردات و مونتاژ خودرو رشد نخواهد کرد.

حاضر جواب: ولی در عوض، خیلی شاخص‌های دیگر رشد خواهد کرد!

میزان واردات افزایش یافته اما ترخیص‌ها کند است.
حاضر جواب: یک روز مسئول ثبت سفارش هست، مسئول ترخیص نیست، یک روز مسئول ترخیص هست، مسئول ثبت سفارش نیست، یک روز...

جنگ قیمت‌ها در بازار خودرو چین شدت گرفت؛ درخواست بی‌وای دی از تامین کنندگان برای کاهش قیمت.

حاضر جواب: یک جای دنیا بر سر گرانی خودرو و قطعاًش جنجال است و جای دیگری بر سر ارزانی!



خودرو صادراتی چینی یک دستگاه به چری تعلق دارد. چری برای گرامیداشت صادرات یک میلیون دستگاه خودرو در سال ۲۰۲۴ مراسم ویژه‌ای در ووهو برگزار کرده و ۳۲۲ دستگاه فونیکس FX-اومودا ۵ را از طریق رودخانه به مقصد شانگهای بارگیری کرده است. این خودروها از شانگهای به مقصد بلژیک بارگیری شده و حدود دو ماه بعد به این کشور اروپایی می‌رسند. شایان ذکر است مجموع صادرات محصولات چری به ۴.۲ میلیون دستگاه رسیده تا به این ترتیب شرکت یادشده نخستین برند چینی باشد که بیش از ۴ میلیون خودرو صادر کرده است. شاسی‌بلندهای چری در سال جاری عملکرد خوبی داشته‌اند و تیگو ۷، تیگو ۸، جنون تراولر و جنون X70 در بین مدل‌های صادراتی حضور پررنگی دارند.

در زمینه صادرات خودرو در حال حاضر گروه سایک موتور به واسطه محصولات برند ام‌جی پر تیراژترین محصولات چینی صادراتی را در آمار خود ثبت کرده است. اما اگر این برند انگلیسی را حذف کنیم، در حال حاضر چری رکورد یک میلیون دستگاه را در کارنامه خود دارد. این نخستین باری است که برند مورد بحث به رکورد صادرات یک میلیون دستگاه خودرو دست پیدا می‌کند و از نظر سرعت صادرات نیز رکورد دیگری را بر جای گذاشته است. بر اساس داده‌های منتشر شده توسط انجمن سازندگان خودرو چین، از ماه ژانویه تا اکتبر ۴.۱ میلیون دستگاه خودرو سواری از این کشور به سایر نقاط جهان صادر شده و چری در مجموع سهم حدود ۹۴۰ هزار دستگاهی از این میزان را داشته است. در واقع از هر



چری؛ رکورد دار صادرات خودروهای چینی

تانک ۵۰۰ «بلک تریل» برای بازار روسیه



برند تانک به عنوان عضوی از گروه گرپتال، قصد دارد یک تریم متفاوت از تانک ۵۰۰ را با تغییرات ظاهری و فنی در روسیه عرضه کند. نخستین ویژگی تانک ۵۰۰ بلک تریل به ظاهر آن ارتباط دارد؛ چراکه جزئیات نقره‌ای و کروم بدنه با نمونه‌های ساخته شده از پلاستیک مشکی مات تعویض شده و رینگ‌ها، روکش زاپاس، جزئیات دکوری و زمینه چراغ‌ها نیز با رنگ مشکی تزئین شده است. در واقع تنها بخش رنگی در بدنه تانک ۵۰۰ بلک تریل، کالیپرهای قرمز رنگ است. از فهرست امکانات رفاهی تانک ۵۰۰ بلک تریل اطلاعاتی در دسترس نیست؛ اما با توجه به تیپ‌های دیگر این خودرو، انتظار می‌رود مواردی شامل تهویه مطبوع سه منطقه‌ای، تنظیم برقی ستون فرمان و صندلی‌های جلو، کروز کنترل تطبیق پذیر و مجموعه‌ای از سامانه‌های فعال دستیار رانندگی را در این خودرو شاهد باشیم. در زیر کاپوت این شاسی‌بلند بزرگ، بیش‌ترانه ۳ لیتری ۶ سیلندر توئین توربو نصب شده است که با ۵۵ واحد افزایش نیرو نسبت به نسخه استاندارد، ۲۵۴ اسب بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. خروجی پیش‌ترانه از طریق گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک به هر دو محور ارسال می‌شود.

محصول جدید «جک» برای رقابت با «لی اتو»



شرکت جی‌ای‌سی (GAC) در سال ۲۰۱۸، یک برند جدید به نام ایون (Aion) را با هدف ساخت خودروهای برقی اقتصادی تأسیس کرد. اما به رسم خودرو سازان چینی در ایجاد تعداد زیادی برند زیرمجموعه، ایون هم در سال ۲۰۲۲ یک برند دیگر با نام هایپر (Hyper) را معرفی کرد. البته هایپر در سال ۲۰۲۳ مستقل شد و به زیر چتر جی‌ای‌سی رفت؛ اما در اگوست ۲۰۲۴ نام این برند به هایپ تک (Hypotec) تغییر کرد. جی‌ای‌سی قصد دارد محصولات این برند را که نام آن از ترکیب کلمات هایپر، هایپر کار و تکنولوژی تشکیل شده است، در سایر کشورها به فروش برساند. در حال حاضر، سه مدل اسپرت SSR، لیفت‌بک GT و کراس اوور HT تحت این برند عرضه می‌شوند و حالا نوبت به چهارمین محصول یعنی کراس اوور بزرگ HL رسیده است. ابعاد بدنه جی‌ای‌سی هایپ تک HL در طول و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۱۲۶ و ۳،۰۸۸ میلی‌متر اعلام شده است که به یکی از شاسی‌بلندهای محبوب بازار چین یعنی لی اتو LB دیک به نظر می‌رسد. ظاهراً GAC قصد دارد با عرضه هایپ تک HL، به جنگ دو محصول برند لی اتو یعنی L8 و L9 برود که این روزها با چندین رقیب ارزان تر روبرو شده‌اند.

غول آلمانی وارد چالش با چینی‌های ارزان قیمت شده است!

بحران فولکس واگن در چین

زمینه هستند. علاوه بر این، اتکای فولکس واگن به شریک چینی خود یعنی شرکت دولتی سایک، وضعیت را پیچیده تر کرده است؛ زیرا با توجه به فشار مداوم دولت چین بر شرکت‌های خارجی برای سرمایه‌گذاری در سین کیانگ، خروج فولکس واگن از این منطقه اصلاً آسان نخواهد بود و این شرکت آلمانی را در موقعیت دشواری قرار داده است.

از یک سو، حضور فولکس واگن در سین کیانگ به خاطر نگرانی‌های حقوق بشری، به اعتبار شرکت در غرب لطمه می‌زند و از سوی دیگر، خروج از این منطقه بدون ناراحتی شرکت‌های چینی تقریباً غیرممکن است. مشکلات فولکس واگن در چین صرفاً به بازار داخلی این کشور محدود نمی‌شود؛ زیرا این شرکت خودروهای الکتریکی تولید چین مثل کوپرا تاواسکان را به اروپا هم صادر می‌کند و حالا تعرفه جدید واردات که از سوی اتحادیه اروپا برای مقابله با خودروهای الکتریکی چین اعمال شده، صادرات را در این بخش با مشکل مواجه می‌کند. فولکس واگن حتی به دلیل عدم پیروی از تحقیقات کمیسیون اروپا در مورد یارانه‌های چینی، مشمول تعرفه‌های واردات بیشتری برابر با ۲۱ درصد شده؛ در حالی که این رقم برای رقبایی مثل تسلا و بی‌وای‌دی به ترتیب ۷.۸ درصد و ۱.۷ درصد است. این تفاوت در تعرفه‌ها، فولکس واگن را در بازار خانگی خود در اروپا هم در موقعیت سختی قرار داده است.

کاهش فروش فولکس واگن در چین پیامدهای گسترده‌ای به دنبال خواهد داشت. این موضوع سبب کاهش فروش جهانی شرکت شده که فولکس واگن را مجبور به کاهش سریع هزینه‌ها از طریق اخراج کارگران، کاهش دستمزدها و تعطیلی کارخانه‌ها در آلمان کرده است. جایگاه فولکس واگن در چین که زمانی تزلزل ناپذیر به نظر می‌رسید، حالا با ترکیبی از چالش‌های اقتصادی، سیاسی و رقابتی تضعیف شده است.

از کاهش قیمت خودروهای الکتریکی تحت حمایت دولت چین گرفته تا مسائل سیاسی در سین کیانگ، فولکس واگن را برای بازبازی جایگاه خود در بازاری که با اقتدار پیش‌شان آن بود، با چالشی جدی مواجه کرده است. باید دید آلمانی‌ها می‌توانند این چالش را پشت سر بگذارند یا سر نوشت نسبتاً تلخی در انتظار این غول خودروسازی جهان خواهد بود؟



فولکس واگن تازه به فکر گسترش مدل‌های هیبرید خود در چین افتاده است. این تاخیر یعنی فولکس واگن عملاً تا پایان سال آینده در بخش خودروهای پلاگین-هیبرید چین حضور پررنگی نخواهد داشت. برای جبران زمان از دست رفته، فولکس واگن با سرمایه‌گذاری در شرکت‌های نوپای چینی مثل ژینگ امیدوار است بتواند سرعت تولید خودروهای الکتریکی رقابتی را افزایش دهد؛ با این وجود، این خودروساز هنوز هم برای رقابت با بی‌وای‌دی و تسلا که هم‌اکنون سهم قابل توجهی از بازار چین را در اختیار دارند، زمان کمی در اختیار دارد.

موقعیت خاص فولکس واگن در چین فولکس واگن یک دهه پیش با هدف تولید خودروهای ارزان قیمت برای غرب چین، در پایتخت سین کیانگ کارخانه‌های احداث کرد که اتهاماتی در رابطه با کار اجباری را برای این شرکت به دنبال داشته است. هر چند فولکس واگن این اتهامات را رد کرده، اما فعالان حقوق بشری غربی همچنان خواستار شفافیت بیشتر در این

جنگ مداوم قیمت بین سازندگان خودروهای الکتریکی است. دولت چین به سازندگان خودروهای الکتریکی این کشور یارانه‌های سنگینی پرداخت می‌کند و به برندهایی مثل بی‌وای‌دی این امکان را می‌دهد که خودروهای خود را با تخفیف‌های هنگفتی، گاهی تا ۵۰ درصد کمتر از هزینه تولید، به فروش برسانند. فولکس واگن اما تمایلی به مقابله با این جنگ قدرت چینی‌ها ندارد. یکی از سخنگویان شرکت آلمانی در این رابطه گفته است: «خودروهای الکتریکی با تخفیف ۵۰ درصدی به بازار عرضه می‌شوند و ما نمی‌خواهیم به هیچ قیمتی در این محیط ناسالم به رشد خود ادامه دهیم.» این تصمیم منجر به کاهش ۱۰.۲ درصدی فروش فولکس واگن در چین طی ۹ ماه نخست امسال شده که عملاً رشد فروش شرکت در دیگر بازارها را از بین برده است. در بازاری که به طور فزاینده‌ای به خودروهای هیبرید و الکتریکی علاقه‌مند شده، فولکس واگن در تطبیق سبک محصولات خود کند عمل کرده است. در حالی که شرکت‌هایی مثل بی‌وای‌دی طیف گسترده‌ای از خودروهای پلاگین-هیبرید را به بازار عرضه می‌کنند،

دلایل مشتریان چینی خودروهای فولکس واگن برای سسال‌ها نماد کیفیت و جایگاه اجتماعی برای خریداران چینی بودند؛ اما امروز این تصویر به سرعت در حال کمرنگ شدن است. بی‌وای‌دی و دیگر خودروسازان چینی از طریق تکنولوژی‌های نوآورانه قیمت گذاری‌های تهاجمی، توجه بازار این کشور را به خود جلب کرده‌اند؛ بنابراین، در حالی که فولکس واگن زمانی مترادف با خودروهای قابل اعتماد و مهندسی شده بود، امروز مصرف‌کنندگان چینی این برند را نماینده گذشته می‌دانند. «هایکل دان» مشاور صنعت خودرو چین در این رابطه می‌گوید: «مصرف‌کنندگان چینی فولکس واگن را پادشاه سال‌های گذشته می‌دانند؛ یعنی دورانی که برندهای جهانی در چین برتری داشتند. امروزه اما بسیاری از مصرف‌کنندگان چینی از محصولات فولکس واگن فاصله گرفته و پیشنهادهای تازه تر و قانع‌کننده‌تر از برندهای داخلی را ترجیح می‌دهند.»

رقابتی که بالا گرفته است یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های فولکس واگن در چین،

خبر News

معرفی دنزا «Z9» مدل ۲۰۲۵

برند دنزا در سال ۲۰۱۰ و به عنوان جوینت ونچر میان بی‌وای‌دی و مرسدس بنز تأسیس شد. البته سهم خودروساز آلمانی از این شراکت در سال ۲۰۲۱ به تنها ۱۰ درصد کاهش یافت و در سپتامبر ۲۰۲۴، این شراکت به طور کامل به پایان رسید. این روزها سهم اصلی فروش دنزا به عنوان یکی از زیرمجموعه‌های بی‌وای‌دی، به مینی‌ون D9 تعلق دارد؛ در حالی که دو کراس اور N7 و N8 در بازار چین با استقبال چندانی مواجه نیستند. دنزا پس از عرضه چهارمین محصول یعنی Z9 GT، اکنون سندان Z9 را معرفی کرده است. ابعاد بدنه دنزا Z9 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۲، ۱،۹، ۱،۵ و ۳،۱ متر اعلام شده که فقط در



طول و ارتفاع کمی از Z9 GT بزرگ‌تر است. به واسطه فرم خمیده انتهای بدنه، دنزا Z9 را می‌توان یک فست‌بک دانست. در این خودرو از باله عقب خبری نیست و به جای دوربین‌های جانبی می‌توان آینده‌های عادی را سفارش داد. بدنه این خودرو بر رینگ‌های ۲۰ تا ۲۱ اینچ استوار می‌شود. همچون Z9 GT، در کابین دنزا Z9 با دو صفحه نمایش ۱۳.۲ اینچ برای راننده و سرنشینان صفحه لمسی ۱۷.۳ اینچ، نمایشگرهای مربوط به دوربین‌های جانبی (سفارشی)، دسته‌دنده کریستالی، نمایشگر واقعیت مجازی ۵۰ اینچ و سقف شیشه‌ای دو قسمتی مواجهیم؛ با این تفاوت که در دنزا Z9، فضای بیشتری برای سرنشینان ردیف عقب وجود دارد. کلیه صندلی‌های این خودرو به گرمکن، تهویه، ماساژور و زیرپایی برقی مجهز شده؛ هر چند که صندلی راننده از قابلیت زیرپایی بی بهره است. علاوه بر محافظه خنک‌کننده بین صندلی‌های جلو و عقب، صندوق عقب نیز ۳۷.۵ لیتر فضا ارائه می‌دهد. دنزا Z9 در تیپ کامل به نامیا شگر ۱۲.۸ اینچ برای سرنشینان عقب و سیستم صوتی Devialet با ۲۶ بلندگو مجهز شده است. مجموعه سامانه‌های دستیار رانندگی به همراه دو حسگر لیدار در سیر جلو هم به صورت استاندارد ارائه می‌شود.

شمارش معکوس برای عرضه محصول جدید «KMC»

در بازار خودرو مکزیک، مدل‌های شاسی‌بلند میان‌سایز با قیمت در حدود نیم میلیون پیو (۲۵ هزار دلار) و ظرفیت حمل ۵ تا ۷ سرنشین، با تقاضای بالاتری مواجه هستند. خودروساز چینی به نام جک (JAC) هم با آگاهی از این موضوع، قصد دارد یک مدل جدید به نام جک ۸ را در مکزیک عرضه کند. خودرویی که احتمال دارد با نام کی‌ام‌سی K8 نیز وارد بازار کشورمان شود. فرم بدنه این خودرو در مقایسه با مدل پایه، کاملاً متفاوت به نظر می‌رسد. این مدل در واقع تحت تأثیر زبان طراحی جدید برند «سه‌هول» شکل گرفته که مشابه آن در جک X5 یا کی‌ام‌سی X5 نیز قابل مشاهده است. این خودرو در چین در تاسیسات هافنی و در روسیه تحت برند موسکویچ تولید می‌شود. بنابر خبرهای تایید نشده، نماینده جک در ایران یعنی KMC نیز قصد دارد آن





۵۲۰ هزار دلار برای آپشن‌های بوگاتی!

شرکت‌های تولیدکننده آبر خودروهای تولید محدود و گران قیمت به خوبی می‌دانند چگونه به سوددهی برسند. حتی زمانی که خودروهای بیشتری در تیراژ محدود عرضه می‌شوند، ترو نمندان یک در صدی دنیا آپشن‌های متفاوتی را جهت جلب توجه و متمایز کردن خودرو خود انتخاب می‌کنند؛ بنابراین در روی کاغذ هیچ دو خودرویی مشابه نخواهد بود؛ اما این مشتریان ثروتمند چه مبلغی را صرف شخصی سازی خودرو خود می‌کنند؟ رئیس بوگاتی در مصاحبه با تاپ‌گیر به‌مبالغ هنگفتی اشاره کرده‌است. میت ریچک، رئیس بوگاتی در مصاحبه با مجله تاپ‌گیر اعلام کرده‌است که مشتریان این شرکت حدود ۵۲۰ هزار دلار را برای آپشن خودروهای خود صرف می‌کنند. برای مقایسه بداند قیمت یک دستگاه فراری ۱۲ سیلندری استاندارد حدود ۴۶۴ هزار دلار است. ریچک می‌گوید: «ما چنین برنامه‌های ویژه‌ای را برای مشتریان خود نداریم. خودروها بیش از هر زمان دیگری خاص و شخصی شده‌اند. هر خودرو واقعاً ویژه است و در حال حاضر هر مشتری حدود نیم میلیون یورو را صرف انتخاب آپشن‌های خود می‌کند.» فراموش نکنید که خودرو بوگاتی La Voiture Noire قیمتی هشت رقمی دارد و مالک آن ۱۱ میلیون یورو پرداخت کرده‌است.

بریتانیایی British

یادی از ام‌جی «XPowr SV»



XPowr SV کوپه اسپرتی با پلت فرم ایتالیایی و موتور V8 آمریکایی بود که به دلیل قیمت بالا و مشکلات مالی ام‌جی، تنها ۸۲ دستگاه از آن ساخته شد. ام‌جی پس از نامیدگی از تبدیل شدن به یکی از مهره‌های مهم در مسابقات اتومبیلرانی در آغاز قرن جدید، تصمیم به توسعه یک خودرو اسپرت جاده‌ای جدید با پیشران V8 گرفت. ام‌جی-رور در سال ۲۰۰۱ شرکت ایتالیایی کوچک Qvale را که خودرو اسپرتی به نام مانگوستا را بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۲ تولید می‌کرد، خرید و قصد داشت خودرو اسپرت ام‌جی را بر اساس مانگوستا تولید کند. این پروژه طرف تنها ۱۰۰ روز به نتیجه رسید و خودرو نهایی در سال ۲۰۰۳ با نام XPowr SV رونمایی شد. با وزن تنها ۱۴۹۵ کیلوگرم که به لطف بدنه تمام فیبر کربنی حاصل شده بود، این موتور قدرتمند آمریکایی با ۳۲۰ اسب بخار قدرت و ۴۱۰ نیوتون متر گشتاور، کوپه ام‌جی را ظرف تنها ۵.۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رساند و امکان دستیابی به حداکثر سرعت ۲۶۵ کیلومتر بر ساعت را فراهم می‌کند.

آلمانی German

خلق بامو بازی «نیدفور اسپید»!



به احتمال زیاد شما هم با بازی جذاب «Need for Speed» آشنایی دارید. این بازی در سال ۲۰۰۵ منتشر شد و بلافاصله جای خود را در قلب طرفداران دنیای خودرو پیدا کرد. در میان این خودروهای خاص، یک کوپه اسپرت-مسابقه‌ای بود که در مرکز توجه قرار گرفت: بامو M3 GT3. خودرویی زیبا و توانمند که اتفاقاً در ابتدای بازی معرفی می‌شود. حال که حدود ۲۰ سال از انتشار بازی NFS Most Wanted گذشته‌است، خودروسازی مونیخی بامو تصمیم گرفته یک دستگاه M3 GT3 کلاسیک خود را به طرح بدنه این بازی مزین کرده و آن را چند ماهی در معرض دید عموم قرار دهد. بامو M3 GTRE46 در ابتدا به عنوان یک خودرو مسابقه‌ای تولید شد؛ اما از عرض اندام در زمینه موتور اسپرت بازماند. بنابراین مهندسان آلمانی تصمیم گرفتند بر پایه آن، یک مدل خیابانی را تولید کنند که با قوانین مسابقه‌ای نیز همخوانی داشته باشد. این کوپه اسپرت که تعداد تولید آن هنوز هم مشخص نیست، از یک پیشرانه ۴ لیتری V8 با زاویه پیستون‌های ۹۰ درجه‌ای استفاده می‌کند.

کره‌ای Korean

هایپر کار مسابقه‌ای جنسیس



جنسیس با انتشار تیزری رموز شمارش معکوس برای رونمایی از هایپر کار مسابقه‌ای خود را شروع کرده‌است. این برند لوکس آسیایی که در ابتدا محصولی از هیوندای بود، مستقل شد و در سال ۲۰۱۵ به‌عنوان خودروسازی مستقل عرض اندام کرد. تنها ظرف یک دهه جنسیس جزو بازیگران مطرح کلاس خودروهای لوکس بوده و جایگزین برجسته‌های برای خودروهای آلمانی و ژاپنی محسوب می‌شود. پس از گسترش سبد محصولات خود در چند سال اخیر و عرضه شاسی بلندها، سدان‌ها و حتی یک استیشن لوکس، تنها برند لوکس کره جنوبی به دنبال حضور در موتور اسپرت است و جالب این‌که می‌خواهد در یکی از چالش برانگیزترین رقابت‌های خودرویی یعنی کلاس LMDh حضور یابد. جنسیس پس از انتشار بیانیه خبری مربوط به حضور در این رقابت‌ها تیزر اولیه‌ای از هایپر کار مسابقه‌ای خود را منتشر کرده‌است. جالب این‌که انتشار تیزر مورد بحث با پخش ویدئویی جدید از جکی ایکس، راننده مشهور مسابقات و همکار برند جنسیس هم‌زمان شده‌است.

شیرینی واردات خودروهای خارجی در کام‌دلان!

تارا اتومات معمولی در بازار آزاد یک میلیاردی شد



از جمله دلایلی که سبب شده‌است خودروهای وارداتی به راحتی به دست مصرف‌کننده نرسد قیمت بالای آن‌ها به دلیل تعرفه قابل توجه و سودجویی نامتعارف واسطه‌ها است. در واقع این خودروها به کالایی لوکس تبدیل شده‌اند که عمدتاً توسط نمایشگاه‌داران یا خریداران خاص برای فروش مجدد خریداری می‌شوند

موارد به دلیل اختلاف قیمت شرکت و بازار از این تصمیم منصرف می‌شوند. دلیل دیگری که خودروهای وارداتی هنوز چندان زیاد در خیابان‌ها دیده نمی‌شوند، این است که قیمت خودروهای وارداتی به دلیل تعرفه‌های بالا و سودجویی واسطه‌ها به‌حدی رسیده که مصرف‌کننده متوسط ایرانی توان خرید آن را ندارد. این خودروها به کالایی لوکس تبدیل شده‌اند که عمدتاً توسط نمایشگاه‌داران یا خریداران خاص برای فروش مجدد خریداری می‌شوند. همچنین بخش زیادی از خودروهای وارداتی بلافاصله پس از عرضه، توسط نمایشگاه‌ها خریداری می‌شوند و با قیمت‌های بالاتر به فروش می‌رسند. این چرخه، عملاً مصرف‌کننده نهایی را از دسترسی مستقیم به این خودروها محروم کرده‌است. از طرفی حجم واردات انجام‌شده بسیار کمتر از تقاضای واقعی بازار است. این محدودیت سبب می‌شود حتی اگر خودروهای وارداتی به دست مصرف‌کنندگان واقعی برسد، تأثیر چندانی بر تنظیم بازار نداشته باشند. با وجود واردات، قیمت‌ها نه تنها کاهش نیافته، بلکه در بسیاری موارد افزایش یافته‌است. این وضعیت نشان می‌دهد واردات محدود نتوانسته رقابت جدی در بازار ایجاد کند. واردات خودروهای خارجی، اگر چه با وعده‌های بزرگی آغاز شد، اما در عمل با محدودیت‌های عرضه، گرانی و سوءاستفاده واسطه‌ها روبه‌رو شده‌است. برای آن‌که این سیاست بتواند به بهبود بازار خودرو کمک کند، اصلاحات جدی در نحوه واردات، توزیع و نظارت بر بازار ضروری است.

افزایش قیمت ۳۰ میلیون تومانی کی‌ام‌سی T8 برخی خودروهای داخلی روز گذشته افزایش و کاهش بهای یک تار اتومات ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی

آلمانی German

جای خالی پورشه در مسابقات فرمول یک

با این‌که پورشه جزو بهترین سازندگان خودروهای اسپرت در دنیاست، اما در مسابقات فرمول یک حضور ندارد. با این‌که ژرمن‌ها از سال ۱۹۹۱ به بعد در فرمول یک حضور نداشته‌اند، اما خودروهای پر فورمنس و سریع زیادی را تولید کرده‌اند. البته در سال ۲۰۲۱ بود که برنامه‌های برند مورد بحث برای بازگشت به موتور اسپرت در سال ۲۰۲۶ اعلام شد و همان زمان افراد زیادی امیدوار بودند این اتفاق سریع‌تر رخ دهد؛ اما پورشه نتوانست تیم همکار خود را بیابد و به همین خاطر شرکت یادشده به جای فرمول یک روی مسابقات فرمول



E تمرکز کرد. اولیور بلوم، مدیرعامل گروه فولکس‌واگن در سال ۲۰۲۱ اعلام کرده بود این برند به دنبال حضور در فرمول یک است؛ اما فعلاً تصمیم نهایی را نگرفته‌است. فولکس‌واگن همچنین روی حضور آتودی در فرمول یک نیز فکر می‌کرد و توماس لادنباخ، نایب‌رئیس بخش موتور اسپرت پورشه بعدها اظهار داشت اوضاع برای بازگشت این شرکت به فرمول یک در جهت درستی پیش می‌رود؛ اما پس از آن که پورشه تلاش کرد سهم زیادی از تیم فرمول یک ردبول را در عوض سرمایه‌گذاری در این تیم بخرد، اوضاع نامساعد شد. در تابستان ۲۰۲۲ سنسندی لو رفت مینی بر این‌که پورشه می‌خواهد ۵۰ درصد ردبول را خریداری کند و در سال ۲۰۲۶ به فرمول یک بپیوندد؛ اما چند ماه بعد از آن بود که پورشه اعلام کرد گفت‌وگوها بین طرفین بدون دستیابی به نتیجه خاصی به پایان رسیده‌است. سپس پورشه پیشنهاد خرید بخشی از سهام استون‌مارتین برای سرمایه‌گذاری را مطرح کرد؛ اما این خودروساز بریتانیایی هوندا را به عنوان شریک خود انتخاب کرد.

محصول Product

مرسدس با موتور V8

مرسدس E63 نسل W212 تنها برای دو سال با پیشرانه ۶.۲ لیتری V8 تنفس طبیعی تولید شد و نمونه‌های کارکرده آن امروز زیر ۲۰ هزار دلار قیمت دارد. در حالی که این روزها پیشران‌های V8 تنفس طبیعی به سمت انقراض می‌روند و در بسیاری از خودروها با نمونه‌های توربو و حتی موتورهای کوچک‌تر ۴ سیلندر جایگزین شده‌اند، مرسدس بنز زمانی در E63 نسل W212 یک نیروگاه جذاب ۶.۲ لیتری V8 تنفس طبیعی را ارائه می‌کرد. این خودرو که در سال ۲۰۰۹ معرفی شد و با مدل ۲۰۱۰ به بازار آمد، هر چند تا سال ۲۰۱۷



تولید شد، اما پس از سال ۲۰۱۱ نیروگاه باشکوه ۶.۲ لیتری آن با یک موتور ۵.۵ لیتری V8 تویین توربو جایگزین شد. این یعنی در کل نسل W212 تنها دو سال E63 با موتور تنفس طبیعی تولید شد و مرسدس خیلی زود سراغ پیشرانه تویین توربو قوی‌تر و کم‌مصرف‌تر رفت. با این حال، قدرت و مصرف سوخت همه چیز نیست و شخصیت جذابی که آن موتور ۶.۲ لیتری دور بالا به E63 بخشیده بود، هرگز در نسخه‌های جدیدتر تویین توربو دیده نمی‌شد. این همان موتور مشهور M156 است که نسخه‌ای از آن با نام M159 در مرسدس SLS AMG استفاده می‌شد. موتور ۶.۲ لیتری W212 قدرتی معقول دارد. این پیشرانه با ۵۲۵ اسب بخار قدرت و ۶۳۰ نیوتون‌متر گشتاور، برای اکثر نیازها کافی خواهد بود و شتاب صفر تا صد ۴.۵ ثانیه‌ای را فراهم می‌کند. E63 نسل W212 یک سدان اسپرت واقعی است. این خودرو با وجود ابعاد بزرگش، بسیار چابک است. دلیل این موضوع، وجود فرمان هیدرولیک و سیستم تعلیق عالی است که باز خورد بسیار خوبی از مسیر ارائه می‌کند.

جزئیات ثبت اختراع فراری

کمپانی فراری طراحی بسیار متفاوت و منحصر به فردی را در زمینه موتور درون سوز هیدروژنی انجام داده است. از آنجا که احتمالا موتورهای احتراق داخلی بنزینی تا کمتسر از دو دهه دیگر در صنعت خودرو حضور خواهند داشت، کمپانی فراری موتورهای فراری این پیشروان هیدروژنی تا ۲۰۰ درصد ارتقا می‌تواند و گشتاور دارد. این پیشروان قرار است در محصولات آتی فراری استفاده شود.



نوع طراحی موتور توسط کمپانی فراری ثبت اختراع شده است. سوخت این پیشروان هیدروژن خواهد بود. یکی از دلایل چنین طراحی، قرارگیری دیفیوزر بزرگ تر درون سپر سوپراسپرت‌های جدید فراری و البته افزایش راندمان موتور است. طبق گفته کمپانی فراری این پیشروان هیدروژنی تا ۲۰۰ درصد ارتقا می‌تواند و گشتاور دارد. این پیشروان قرار است در محصولات آتی فراری استفاده شود.

وزیر اسبق صمت می‌گوید باید در تمام شهرهای بالای ۵۰ هزار نفر قطعه‌سازی ایجاد کرد
نباید اجازه دهیم عده‌ای خودرو سازی را تعطیل کنند!

نعمت زاده: برخی واردکننده‌ها سعی می‌کنند با ترندهای گوناگون آیین‌نامه‌های قانونی را دور بزنند



حسن جلینی | h.joleyni@autoworld.ir

مهندس محمدرضا نعمت‌زاده بین سال‌های ۱۳۵۹ تا ۱۳۶۰ و از ۱۳۶۸ تا ۱۳۷۶ به ترتیب در دولت‌های شهید محمدعلی رجایی و اکبر هاشمی رفسنجانی وزیر صنایع بوده است. در دو شماره قبل گفت‌وگوی اختصاصی روزنامه «دنیای خودرو» با مهندس نعمت‌زاده، وی بیان کرد با قیمت‌گذاری دستوری خودرو در کشور مخالف است و به جای مونتاز به واردات خودرو و اعتقاد دارد. وی همچنین به گفت‌وگوهایش با شرکت ال‌جی برای برقی کردن خودرو سمند در آن زمان اشاره کرد. در ادامه آخرین بخش این گفت‌وگو را می‌خوانید.

صنعت خودرو ایران را چقدر سیاسی می‌بینید؟ آیا به نظر تان روزی شاهد عدم دخالت دولت در این صنعت خواهیم بود؟

فکر نمی‌کنم صنعت خودرو و سیاسی است بلکه اقتصادی است که در آن تصمیمات نادرست اتخاذ می‌شود. وقتی شما تصمیم درست نگیرید چنین شرایطی ایجاد خواهد شد. مانند همین قرعه‌کشی‌ها و اقداماتی که وزارت صمت در این دو سال درباره خودرو انجام داد. من یکبار نوشتم آقای وزیر؛ شما کشوری پیدا کنید که به شیوه ما تولید و توزیع خودرو داشته باشد. درست است شعار نه شرفی، نه غربی سر دادیم ولی نگفتمم عقالی هم عمل نمی‌کنیم. چنین چیزی نه در شرق و نه در غرب وجود ندارد. یک چیز من در آوردی است. نمی‌دانم مدیر بخش خودرو در وزارت صمت که اتفاقا از دوستان ماست، چطور این تصمیم را گرفته که همه در سایت وزارتخانه اسم بنویسند. حاکمیت و سیاست‌گذاری به شما چه ارتباطی دارد؟ اجازه بدهید خودرو سازان کارش را جلو ببرد. با آنکه در مورد قیمت‌گذاری می‌گویند قیمت باید این گونه باشد. من اعتقاد دارم باید خودرو تولید کنیم. نخست آنکه اگر خودرو تولید کنیم، دقیقا یک‌دهم واردات ارز می‌برد. یعنی ۲ هزار تا ۲۵۰۰ دلار هزینه تولید است و هزینه واردات هم ۲۰ تا ۲۵ هزار دلار است. دوم آنکه خودرو سازی یک فناوری گسترده است و برای کشور دانش می‌آورد که در این صورت بسیاری از جوانان، صنایع شرکت و تولید کننده و صنعت مرتبط با صنعت خودرو رشد می‌کنند. اعتقاد دارم در تمام شهرهای بالای ۵۰ هزار نفر باید قطعات خودرو ساخته شود. معتقدم خودرو تولید ملی این نیست که بگوییم سایپا و ایران خودرو ملی هستند یا پیکان ملی است. نه! کل کشور باید درگیر ساخت خودرو شود. آقای خیامی این کار را شروع کرد و گفته بود رنگ خودرو را در مشهد بسازند، اگر وزیر را جای دیگر کارها را تقسیم کرده بود تا اشتغال‌زایی ایجاد شود. در این صورت کسی نمی‌تواند خودرو سازی را تعطیل کند. البته به شرطی که از چین قطعه نیآوریم تا قطعه‌سازانمان ورشکست نشوند! یا به برخی ارز بدهیم و به بعضی ندهیم. معتقدم خودرو سازی یک نیاز است. هم جمعیت و هم وسعت کشور زیاد است. سوئیس نیستیم که بگوییم خودرو نمی‌سازیم و وارد می‌کنیم. البته در همان سوئیس هم قطعات بنز ساخته می‌شود. اثرش هم که کشور کم جمعیتی است، قطعه‌سازی دارد اما برند خودرویی ندارد. چون یک استراتژی تعریف کرده که اگر برای آن غول خودرو سازی قطعه بسازد به نفع کشور است. ما وقتی می‌خواستیم قرار دادهای رنو را بپذیریم، برای اولین بار چند شرط گذاشتیم اما متاسفانه تحریم‌ها اجازه ادامه آنها را نداد. شرط ما این بود تحقیقات ما هم باید جزو تحقیقات سراسری رنو باشد و انتقال تکنولوژی باید صورت بگیرد. یعنی مهندسی ما باید جزو کارهای شرکت رنو بوده حتی سیاست‌های مهندسی در این جا، باید جزو سیاست‌های کلی رنو باشد. آن موقع رنو بیش از ۱۰ میلیون خودرو می‌ساخت، به آنها اعلام کردیم طراحی باید شامل ما هم شود و از ما نیز پیشنهاد و قیمت بگیرد. به عنوان مثال برای تولید آگزوز باید جزو زنجیره تامین رنو باشیم. در زمینه صادرات هم نظرم آن بود آنها باید ۲۰ درصد از کشور ما صادر کنند. اصرار داشتند خودمان صادر کنیم، ولی گفتیم ما بلد نیستیم خودرو صادر کنیم. یک بار هم گفتیم باید مدیر صادرات خودرو از خارج بیآوریم اما عده‌ای این حرف را جدی نگرفتند. حالا هم می‌گویم که نمی‌دانیم چطور باید خودرو صادر کنیم. به رنو هم اعلام کردیم تا ۵ سال کنار شما خواهیم بود و ما هم مسئول صادرات هستیم. به هر حال این شروط را گذاشتیم چون اعتقاد به یادگیری داریم. اینکه بگوییم بدهیم و تاریخ چند هزار ساله داریم، به در صادرات خودرو



عکس: روزنامه دنیای خودرو

نمی‌خورد. آنها این کار را بلد هستند چون انجام داده‌اند. مثلا فولکس واگن فقط ۳ میلیون خودرو در چین تولید می‌کند. این یک دانش مدیریتی است که من نعمت‌زاده بلد نیستم پس باید کارآموزی کنم تا یاد بگیرم. در آذربایجان، روسیه، اوکراین و آفریقا کارخانه‌هایی ساختیم تا خودرو تولید کنیم. هدف این بود که قطعات را آنجا ببریم و مونتاژ کنیم، ولی موفق نبودیم. چرا؟ چون کار ساده‌ای نیست. دانش می‌خواهد. کسی در در دانشگاه هم این موارد را یاد نمی‌گیرد. مثال دیگری می‌زنم؛ در پتروشیمی تولیدات زیاد بود ولی متوجه شدم نمی‌توانیم به اروپا صادرات داشته باشیم. از خودم پرسیدم در این زمینه چه چیزی را بلد نیستیم؟ متوجه شدم آنها روش‌هایی را به کار می‌گیرند که ما اصلا بلد نیستیم. بنابر این یک بار از نشست شرکت بی‌پی (بریتیش پترولیوم) و مرتبط با این رشته را در انگلیس استخدام کردیم و دفتر لندن را در اختیارش گذاشتیم و خودم هم از بخش بازرگانی شرکت بی‌پی بازدید کردم و سوال‌هایی پرسیدم. در نهایت چیزی یاد گرفتیم. دو ماه طول نکشید که مشتری اروپایی پیدا شد. به هر حال کسی که ۴۰ سال در بی‌پی کارش این بوده قطعاً او دبه کار است پس من باید از او یاد بگیرم.

آیا با خصوصی سازی صنعت خودرو موافقت دارید؟
چگونه و با چه روشی؟
در حال حاضر ایران خودرو ۴ یا ۵ درصد بیشتر سهام دولتی ندارد. البته چند هفته پیش که یکی از دوستان آمد، از او پرسیدم؛ گفت پارسل ۸۸ درصد بوده اما الان ۴ درصد است. در سایپا هم حدود ۱۷ یا ۱۸ درصد بوده که الان به ۱۳ درصد رسیده اما حرف این است با ۱۷ درصد و ۱۴ درصد سهام که جایی دولتی نمی‌شود. پس بحث مالکیت نیست. مالکیت خودرو کلاً خصوصی است. اما چون دولت به خودرو ساز می‌گوید ارز را این طوری می‌دهم پس به این شکل هم قیمت‌گذاری کن، تنه‌ها هم می‌کنند خودرو سازی دولتی است. نه این طور نیست. من معتقدم خصوصی شدن به معنی مالکیت خصوصی پیدا کردن نیست. البته یک سری سهام تودلی هم

توصیه شما به وزیر جدید صمت چیست؟
دلم به حالش می‌سوزد چون وضع صنعت وضع مطلوبی نیست. این را بگویم روزی نیست که یک یاد صنعتگر نیابند درد و دل کنند یا به من تلفن نزنند که این مشکلات وجود دارد. البته تا جایی که توانستم کمک کردم ولی شرایط خوب نیست. وضعیت برخی از صنایع خوب است و صادرات هم دارند که اتفاق خوبی است اما آنچه در دنیا در آمار می‌آید، معدن همه صنایع یک کشور است. به وزیر جدید تبریک گفتیم و بیان هم کردم اگر کمکی از دست ما برمی‌آید، انجام می‌دهیم. اتفاقاً تماس گرفتند و نیم‌ساعت هم با ایشان جلسه داشتیم و یک ناهار هم به ما دادند. گفتند می‌خواهند یک گروه سیاست‌گذاری تشکیل دهند و گفتند شما هم کمک کنید. گفتیم چشم، دعوت کنید، می‌آید. در این سال‌ها ۴ یا ۵ وزیر آمده و رفته‌اند. باین شرایط چگونه می‌توان کار کرد؟ من که چهار سال وزیر بودم به سختی توانستم کارهایی را انجام بدهم؛ شش ماهه نمی‌توان کاری کرد. من به روش و سیستم معتقدم ولی افراد هم مؤثرند. برخی شرکت‌ها در خارج ایران ضرر ده هستند ولی وقتی مدیر مجموعه عوض می‌شود، شرکت به سود می‌رسد. اتفاقاً برخی از این مدیران ایرانی هستند و افتخار می‌کنم، به عنوان مثال اوبر که یک شرکت حمل و نقل است، از وقتی نوه آقای خسروشاهی مدیر عامل آنجا شده است، سوددهی دارد. البته به عنوان مدیر عامل ابتکارات خاصی دارد مثلاً در هندوستان اوبر با متناصب با فرهنگ هندوستان طراحی کرده یادر پاکستان با فرهنگ پاکستان این کار را انجام داده است. در آنجا راننده باید آموزش‌های خاصی داشته باشد

عده‌ای می‌گویند برخی قطعه‌سازان صنعت خودرو کشور را به گروگان گرفتند. شما با این نظر موافقت دارید؟
نه! من به رقابت اعتقاد دارم از جمله در قطعه‌سازی. حالا ممکن است برخی قطعه‌سازان که بزرگ می‌شوند، جلو گروهی دیگر را می‌گیرند. ولی من می‌گویم صنعت بزرگ خوب است. صنایع کوچک که نمی‌توانند کار آیی داشته باشند. همان طور که گفتیم، ماهیت صنعت خودرو این گونه است. اگر بخش خصوصی بخواهد گیر بکس بسازد و به ایران خودرو یا سایپا یا هر خودرو سازی دیگری آن را بدهد، باید سرمایه‌گذاری کند. اگر الان برای ساخت یک گیربکس اتوماتیک سرمایه‌گذاری انجام شود، دقیقاً نمی‌دانم چقدر خواهد شد اما حداقل باید ۸۰ تا ۱۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری شود. این مبلغ را که یک فرد عادی نمی‌تواند سرمایه‌گذاری کند. یک روز مجلس ما را احضار کرد که چون فلان شرکت خودش سهامدار ایران خودرو بوده، پس خلاف قانون است که قطعه‌سازی هم کند. گفتیم شما در قانون شورای رقابت جایی را پیدا نمی‌کنید که بر اساس آن، این کار ممنوع باشد. اگر ایران خودرو به این شرکت به شکل انحصاری قطعه‌ای برای تولید داد، باید جلوش گرفته شود. ولی اگر از بین پنج سازنده، این شرکت از همه ارزان‌تر قیمت داد، بگذارید همین شرکت قطعه را بسازد.

سنخه آقای نعمت‌زاده برای نجات صنعت خودرو کشور چیست؟

مگر اقتصاد تان بیمار نیست؟ خب صنعت خودرو هم بخشی از این اقتصاد است. من ناامید نیستم چون اهل کار هستم و معتقدم مدیر، کسی است که بتواند بن بست‌ها را رفع و راهی پیدا کند. صنعت خودرو کشور به ریل برمی‌گردد البته اگر افراد مناسب در رأس کارها قرار بگیرند و دولت هم از امور اجرایی دست بردارد.

ارز را آزاد کنند؛ چه تولید چه واردات. نگران نرخ ارز هم نباشند، چون با این کار نمتنها نرخ ارز پایین می‌آید بلکه بالا هم نمی‌رود. همچنین باید از سهمیه دادن و فروش سهمیه‌ها هم دست برداشت. بنگر به اینجا آمد که مجوز واردات خودرو بیش را به مسفرهای خارجی فرخته بود؛ چون سفرا مجوز واردات خودرو دارند. خب وقتی شما مانعی ایجاد کنید برخی افراد با کارهای غیر اصولی، مسفرها را هم خراب می‌کنند. هیچ جای دنیا به این شکل به مسفر باج نمی‌دهند تا مثلاً خودرو وارد کنند. البته من این فرد را بیرون کردم و گفتیم این کار کلاهبرداری است. اول آنکه ضرورت دارد از این صنعت حمایت کنیم چون همان طور که گفتیم این صنعت پیچیده است، برخلاف اینکه هر کسی به راحتی در این باره نظر می‌دهد ولی به نظر من باید اجازه داد اهل فن در این باره حرف بزنند. به شما پیشنهاد می‌کنم هر هفته از یک قطعه‌ساز گزارش تهیه و در روزنامه‌تان چاپ کنید تا مردم بدانند وقتی می‌گویم یک سوپاپ درست می‌شود، یعنی چه؟ یا رینگ درست می‌کنیم، یعنی چه؟ یا رینگ درست کردن چگونه است؟

ایدرو هم باید وارد کار شود. من به ایدرو رفته که مدیر عاملش را قانع کنم اما وزیر عوض شد ولی نوشتم ایدرو باید این کارها را انجام دهد. امروز هم می‌گویم ساخت گیربکس اتومات به تعداد حداقل ۵۰۰ هزار دستگاه، یکی از کارهای ایدرو است. ما اگر باید ۲ میلیون خودرو بسازیم پس لازم است نصف آنها را اتومات تولید کنیم. حالا می‌گویم یک چهارم مش اتومات باشد. یکی از کارهای دیگر، بحث تحقیقات است. شاید بودجه خودرو سازان به تنهایی به کارهای بزرگ نرسد. در آن زمان یک زمین ۷۰۰ هکتاری از سازمان زمین شهری گرفتیم تا یک مرکز تست خودرو درست شود. هر چند این کار وظیفه ایدرو است اما خودرو سازان را هم باید شریک کند. ایدرو ۵۰ درصد بیورد، خودرو سازان هم هر کدام ۱۰ درصد بیاورند و آنجا تست‌های ساده‌ای، تصادف و... انجام شود. وقتی می‌خواهید خودرو صادر کنید، نمی‌توانید بگویید تست ندارم؛ زمانی که در پالایش و پخش بودم، به مرکز تحقیقات موتور پولی پرداخت کردیم تا موتورهای ای‌اف‌سون را طراحی کنند که پایه گازسوز باشد. دولت هم اصرار داشت بنزین کم است پس باید به سمت گازسوز کردن خودروها برویم. آنها در میانه راه مانده بودند. پیش ما آمدند و ما هم از بودجه خودمان پولی را پرداختیم. اما بعد دوبار به دادگاه رفتیم که چرا این بودجه را دادید؟ گفتیم من قرار است سوخت این خودرو را تامین کنم و آنها هم می‌خواهند سوخت این خودروها را به گاز تبدیل کنند. این کار به نفع مردم است؛ البته بالاخره قانع شدند. امروز مدیر ما باید جسور باشد.

داریم که به نام تعاونی و فلان گروه شرکت‌هایی را ایجاد کردند که یک جوری سر نخ آنها هم دولتی است. در دوره من آقای یکه‌زارع، مدیر عامل ایران خودرو بود. ایشان منصوب ما نبود بلکه منصوب تعاونی کارکنان آنجا بود. حکمش را هم مجمع عمومی آنجا تصویب کرد ولی همه فکر می‌کردند ایشان را دولت و وزارتخانه منصوب کرده است. به جز یک نفر اصلاً مدیر دولتی نداشتیم. آن یک نفر هم رئیس هیات مدیره بود که از طرف ایدرو که آن موقع بین ۷ تا ۸ درصد سهم داشت، منصوب شده بود. وقتی شورای رقابت می‌آید قیمت می‌گذارد یعنی دولتی یا اینکه مالکیتش خصوصی است. اصلا به آنها چه ارتباطی دارد؟ شورای رقابت حق ندارد برای جای خصوصی قیمت‌گذاری کند. این کار غیر قانونی است. بارها رفتیم، جلسه گذاشتیم و حتی از ما هم شکایت کردند. این را نوشتیم که این کار غیر قانونی است و حق ندارد برای بخش خصوصی قیمت‌گذاری کند. ما که نوشتیم و در جلسات هم گفتیم، ولی می‌گویند خودرو مهم است، بگذار بدین طوری باشد.

نظر تان درباره واردات خودرو چیست؟ آیا این اقدام در نهایت به نفع مردم است؟

بله! البته اگر درست انجام شود، مؤثر است ولی این شیوه واردات کنونی به نفع عده‌ای است. خودروها سه گروه هستند: خودروهای لوکس که قیمت آنها ۵ میلیارد به بالاست و مصرف‌کنندگان خاص خود را دارد که البته این کار مخالف نظر مقام‌معتبر هبری است یعنی خودرو لوکس نباید وارد شود. ما هم در دولت فرمایش ایشان را مصوب کردیم که خودروهای بیش از ۲۵۰۰ سسی که اغلب در این رده قرار دارند، وارد نشوند. عده‌ای گفتند شرط قیمت بگذاریم اما شرط قیمت، یعنی هزار جور کلک می‌زنند. مثلاً پر و فرم‌ها را کم می‌زنند. هر چند حجم سسی موتورهای قابل اندازه‌گیری است ولی همین را هم تقلب کردند یعنی روی خودرویی که ۳۳۰۰ سسی بود، موتور ۲۴۰۰ گذاشتند و به ایران آوردند! در نهایت به نظرم این اقدامات راحل نیست. راهکار این است که حقوق گمرکی دریافت شود و واردات همه رده‌ها آزاد باشد. الان موتورهای ۲ میلیون‌داری شده‌اند. این خودروها هم باید وارد شوند و حقوق گمرکی‌شان دریافت شود. چرا سر دولت کلاه گذاشته شود تا سود بازرگانی کمتر بدهند؟ من معتقدم واردات خودرو باید با ارز آزاد، آزاد باشد. همان موقع هم همین کار را کردم اما دولت جلوی ما را گرفت. گفتند ارز گران می‌شود. گفتیم این هاز بازار ارز نمی‌خورد بلکه خارج کشور ارز دارند و می‌آورند چون برای شان صرف هم می‌کند. ایرانی‌ها میلیون‌ها دلار در خارج پول دارند. تجارت اینجاست صرف می‌کند، پس می‌روند و می‌آورند. دولت هم ارز خود را برای یک سری کالاهای اساسی بیورد تا بتواند قیمت آنها را کنترل کند. اما افرادی از برنامه بودجه آمدند و گفتند ارز گران می‌شود و مردم لطمه می‌بینند و در نهایت جلوی کار گرفته شد.



فروش محصولات زامیاد در هفته جاری



گروه خودروسازی سایپا با هدف تامین نیاز مشتریان و تنظیم بازار محصولات تجاری سبک در نظر دارد نسبت به عرضه محصولات زامیاد با شرایط فروش متنوع اقدام کند. بر این اساس، فروش محصولات شرکت زامیاد از ساعت ۱۰ صبح امروز (دوشنبه ۱۲ آذرماه) آغاز می‌شود. این طرح فروش که از طریق سایت فروش اینترنتی محصولات

گروه خودروسازی سایپا به آدرس saipa.ir اجرا می‌شود تا زمان تکمیل ظرفیت فعال خواهد بود. گفتنی است: متقاضیان می‌توانند به منظور تسهیل در فرآیند ثبت نام، قبل از ساعت شروع آن به نشانی اینترنتی مذکور مراجعه کرده و نسبت به ثبت یا به روز رسانی اطلاعات شخصی و دریافت کد کاربری و رمز عبور اقدام کنند.



رکورد خرید اتوبوس از داخلی‌ها تا پایان سال شکسته می‌شود

۵۰۰ اتوبوس داخلی و ۵۰۰ اتوبوس برقی وارداتی در راه ناوگان تهران

سختگوی شهرداری تهران: قرارداد با طرف چینی ۲۵۰۰ اتوبوس است و تصمیم گرفتیم ۸۰۰ اتوبوس بیشتر وارد شود

۶ هزار میلیارد تومان برای خرید اتوبوس پرداخت شده است

معاون شهردار تهران نیز در خصوص خرید اتوبوس برای کلانشهر تهران اظهار کرد: «۸۵۰ میلیارد تومان تسهیلات و نزدیک به ۶ هزار میلیارد تومان برای خرید اتوبوس پرداخت شده است.» لطف‌الله فروزنده، معاون مالی و اقتصاد شهری شهرداری تهران با بیان این که ۷ هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان تسهیلات برای خرید اتوبوس‌های داخلی گرفته‌ایم، افزود: «منابع خریدهای داخلی ۲۵ درصد نقد، ۲۵ درصد ملک و ۵۰ درصد تسهیلات بود که بانک تجارت پرداخت تسهیلات را پذیرفت و پول قابل برداشت است؛ کم‌این که در ماه جاری ۸۰۰ میلیارد تومان از آن برای پرداخت هزینه‌ها صرف شد.» وی اضافه کرد: «اولویت اعضای شورا، توجه به حمل و نقل عمومی به ویژه خرید اتوبوس‌ها و تکمیل مترو بوده است.» فروزنده همچنین بیان کرد: «اعتبار سرمایه‌ای معاونت حمل و نقل ۱۶ هزار میلیارد تومان بوده که ۹۸ درصد است؛ ما باید ۲۵ درصد نقد را برای خرید اتوبوس تأمین می‌کردیم و بیشترین رقم پرداختی ما در حوزه حمل و نقل برای خرید اتوبوس بود.» معاون شهردار پایتخت با اشاره به این که مشکل عدم تأمین این اتوبوس‌ها، مشکلات ارزی بوده است، ادامه داد: «۴ هزار میلیارد تومان برای تأمین ۲۰ درصد یوازس خرید اتوبوس پرداخت کردیم و تلاش ما این است که امور تنظیم شود. از این رو، در ۶ ماهه نخست سال، وقت ویژه‌ای برای اتوبوس‌ها اختصاص دادیم.» وی در پایان گفت: «لواحق مشارکت مهرماه به فروش رفت و به بانک شهر داده شد که بدین ترتیب، ۶۰۰ میلیارد تومان برای مترو و ۴۰۰ میلیارد تومان برای اتوبوس آزاد شد و تا پایان سال، ۴ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان آزاد خواهد شد که کمک خوبی به این بخش خواهد بود.»

فروش سه‌مرحله‌ای و بدون سود کامیون فورس و امپاور

شرکت بهمن دیزل طرح فروش دو کامیون فورس و دو کامیون امپاور را با پرداخت مبلغ خودرو در سه مرحله، از ۱۸ ماهه آغاز کرده است. این طرح که از طریق عملیات‌های مجاز شرکت بهمن دیزل انجام می‌شود، تا ساعت ۱۶ دوشنبه ۱۲ آذرماه در جریان خواهد بود. کامیون فورس ۶ تن در این طرح با قیمت یک میلیارد و ۸۵۹ میلیون و ۸۹۳ هزار تومان عرضه می‌شود. کامیون فورس ۴ تن نیز در این طرح ۲ میلیارد و ۱۲۲ میلیون و ۶۴۸ هزار تومان عرضه شده است. همچنین کامیون امپاور BD300 باری در این طرح با قیمت ۳ میلیارد و ۵۵۸ میلیون و ۸۰۸ هزار تومان عرضه می‌شود. کامیون امپاور BD300 کمپرسی نیز در این طرح با قیمت ۳ میلیارد و ۴۵۸ میلیون و ۵۰۴ هزار تومان عرضه شده است. نخستین مرحله پرداخت در این طرح، به میزان ۵۰ درصد قیمت اعلام شده خودرو در زمان ثبت نام خواهد بود و مرحله دوم و سوم نیز در قالب دو فقره چک به تاریخ ۲۵ دی و بهمن سال جاری از متقاضی دریافت می‌شود. بر این اساس، کامیون فورس ۶ تن با بازپرداخت ۹۲۹ میلیون و ۹۴۶ هزار و ۵۰۰ تومان در مرحله نخست و دو فقره چک به مبلغ ۴۶۴ میلیون و ۹۷۳ هزار و ۲۵۰ تومان به خریدار تحویل داده می‌شود. کامیون فورس ۴ تن نیز با بازپرداخت یک میلیارد و ۶۶۶ میلیون و ۳۲۴ هزار تومان در مرحله نخست و دو فقره چک به مبلغ ۵۲۳ میلیون و ۱۶۲ هزار تومان به خریدار تحویل داده می‌شود. همچنین کامیون امپاور BD300 باری با بازپرداخت یک میلیارد و ۷۷۹ میلیون و ۴۰۴ هزار تومان در مرحله نخست و دو فقره چک به مبلغ ۸۸۹ میلیون و ۷۰۲ هزار تومان به خریدار تحویل داده می‌شود. کامیون امپاور BD300 کمپرسی نیز با بازپرداخت یک میلیارد و ۷۲۹ میلیون و ۲۰۲ هزار تومان در مرحله نخست و دو فقره چک به مبلغ ۸۶۴ میلیون و ۵۰۱ هزار تومان به خریدار تحویل داده می‌شود. سود انصراف و سود مشارکت در این طرح صفر درصد است و جریمه تاخیر نیز ۳ درصد محاسبه خواهد شد. متقاضیان برای کسب اطلاعات بیشتر می‌توانند به عملیات‌های مجاز شرکت بهمن دیزل یا وبسایت گروه بهمن به آدرس bahman.ir مراجعه کنند.

خرید اتوبوس برای تأمین خودروهای مورد نیاز ناوگان شهری و بین‌شهری به یک مسیر پرپیچ و خم و یک هدف دست‌نیافتنی تبدیل شده است.



فرانک آقاصفی

faghasafi@autoworld.ir

با آن که برنامه‌هایی تا امروز برای خرید اتوبوس از خودروسازان داخلی و تأمین بخشی از این نیاز از طریق واردات اعلام شده، اما همچنان این ناوگان، رنگ اتوبوس‌های جدید چندان را

ورود ۵۰۰ دستگاه اتوبوس داخلی دیگر به ناوگان تهران تا پایان سال

شرکت تا کنون ۵۰۰ دستگاه تحویل داده و مقرر است تا پایان سال جاری ۵۰۰ دستگاه باقی مانده را تحویل دهد. مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران تصریح کرد: «تعداد کل اتوبوس‌های تحویلی از محل قرارداد ۵۰۰ دستگاه اتوبوس با شرکت اسنا، از ابتدای انعقاد قرارداد تا آذرماه سال جاری ۱۶۷ دستگاه بوده است و براساس الحاقیه قرارداد شرکت مذکور متعهد است تا خرداد ۱۴۰۴ مابقی اتوبوس‌ها را نیز تحویل دهد.»

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران آخرین وضعیت قراردادهای خرید اتوبوس از خودروسازهای داخلی را تشریح کرد. مهدی علیزاده درباره اتوبوس‌هایی که قرار است از دو تولیدکننده داخلی دریافت شود، اظهار کرد: «از محل قرارداد با شرکت عقاب‌افشان، از ابتدای قرارداد تا آذرماه سال جاری، ۵۰۰ دستگاه اتوبوس دریافت شده است.» وی ادامه داد: «باتوجه به برنامه عملیاتی شرکت واحد اتوبوسرانی و براساس الحاقیه قرارداد با شرکت عقاب‌افشان، این

شکست رکورد خرید اتوبوس از داخلی‌ها تا پایان سال

مردم خریداری شده است.

با این حال، با توجه به کمبود اتوبوس در سطح شهر و آلودگی هوا تصمیم گرفتیم به سراغ اتوبوس‌های برقی خارج از کشور برویم. اما متأسفانه یک شرکت داخلی نسبت به خرید اتوبوس‌های خارجی اعتراض کرد و این در حالی است که بر خسی از اتوبوس‌های نو که از همان شرکت داخلی خریداری کردیم، حتی استارت هم نمی‌خورد.»

سختگوی شهرداری تهران نیز در خصوص خرید از خودروسازان داخلی گفت: «از شرکت‌های داخلی هم اتوبوس خریداری می‌کنیم و در همین راستا، تا پایان سال عدد اتوبوس‌های داخلی خریداری شده به عدد حدود ۱۸۰۰ اتوبوس می‌رسد و این یک رکورد است.» عبدالملطهر محمدخانی با بیان این که در هیچ دورهای این تعداد خرید اتوبوس تولید داخل را نداشتیم، افزود: «بر روی همین اتوبوس‌ها برچسب‌های خاص زده شده که از محل عوارض‌های

هر ماه ۳۰۰ اتوبوس به تهران اضافه خواهد شد

است. به‌جز تعهدات این شرکت‌ها، ۲ هزار و ۵۰۰ اتوبوس برقی هم در قرارداد با چین باید وارد شود که بخش اول آن وارد شده است.» آخوندی تأکید کرد: «براساس اعلام معاونت حمل و نقل شورا، به تدریج و به‌صورت ماهانه حدود ۳۰۰ تا ۴۰۰ اتوبوس به ناوگان تهران اضافه خواهد شد. بر این اساس، اگر حدود ۲ هزار اتوبوس به هزار و ۳۰۰ اتوبوسی که به‌تازگی اضافه شده است، افزوده شود، با احتساب اتوبوس‌های قبلی، ۵۰۰ اتوبوس دوکابینی که تعمیر و وارد خطوط شده‌اند، وضعیت بهتر از این خواهد شد.»

در همین حال، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورای اسلامی تهران نیز در خصوص وضعیت خرید اتوبوس برای پایتخت عنوان کرد: «ما هانه حدود ۳۰۰ اتوبوس به ناوگان شهری اضافه خواهد شد.» محمد آخوندی با بیان این که بودجه امسال شهرداری تهران نزدیک ۱۵۱ هزار میلیارد تومان است، اظهار کرد: «ما باید بیش از ۵ هزار اتوبوس به شهر تهران اضافه کنیم.» وی افزود: «در ابتدای دوره تا امروز، بیش از هزار و ۳۰۰ اتوبوس نواضه شده و براساس قراردادهایی که با شرکت‌های داخلی داریم، ۷۰۰ اتوبوس دیگر باید تا پایان سال اضافه شود که تولید در حال انجام

۱۰ اتوبوس چینی تا هفته‌های آینده به خیابان‌های تهران می‌آیند

درباره ورود قطره چکانی اتوبوس‌های چینی به تهران گفت: «بخشی از این‌ها به خاطر ملاحظات تجارت بین‌الملل بوده است، اما در محموله‌های بعدی تعداد بالاتری وارد می‌شود. به دلیل این که مسیر جدید بود، ممکن بود سنگ‌اندازی اتفاق بیفتد، اما با انتخاب خود تصمیم گرفتیم این راه سخت را طی کنیم، ولی در هزینه بیت‌المال صرفه جویی شود. قرارداد ما با طرف چینی ۲۵۰ اتوبوس است و تصمیم گرفتیم ۸۰۰ اتوبوس بیشتر وارد شود.»

سختگوی شهرداری تهران در مورد سرانجام پرورنده برقی سازی ناوگان حمل و نقل عمومی تهران طبق قرارداد با طرف چینی گفت: «برای حل مسأله ترافیک تهران گریزی برای انتخاب مسیر پرشتاب نداریم و راه حل قطعی نیز برقی سازی است.» عبدالملطهر محمدخانی گفت: «۱۵۰ تاکسی برقی و ۱۰ اتوبوس برقی به‌زودی و طی هفته‌های آتی به خیابان‌های شهر می‌آیند و امید است تعداد اتوبوس‌های برقی رایه عدد ۱۵۰۰ اتوبوس تا پایان سال یا اوایل سال آینده برسانیم.» وی



نيسان، «فشقایی» به عنوان کراس اوور جمع و جور این خودرو ساز و «کیکس» به عنوان کراس اوور کوچک و جذاب نيسان که جایگزین «جوک» شده است، در این فهرست به چشم می خورد.

نامی خودرو، عرضه کننده اصلی محصولات نيسان در دور جدید ثبت نام برای خودروهای وارداتی که این هفته انجام خواهد شد، متنوع ترین فهرست محصول را دارا. بر این اساس نام مدل هایی همچون «سلفی» به عنوان سدان سائز متوسط



«نامی خودرو» دارای متنوع ترین فهرست در عرضه جدید وارداتی ها

تحلیل analysis



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

عرضه بیش از ۲۰ مدل خودرو وارداتی

برند کره ای کیا، پنج مدل از برندهای چینی، سه مدل اروپایی و مابقی از برندهای ژاپنی هستند.

برخی مدل ها توسط چند شرکت عرضه شده اند، اما می توان گفت در این دوره با تنوع نسبتا خوبی مواجهیم. بر این اساس دو مدل خودرو متعلق به

در چهارمین نوبت ثبت نام برای خودروهای وارداتی که به زودی و در این هفته انجام خواهد شد، بیش از ۲۰ مدل خودرو عرضه خواهد شد. هر چند

k.talebifard@autoworld.ir

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جک S3 (۱۴۰۳)	۹۳۰	یک میلیارد و ۲۴۵	۰	
کی ام سی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۷۵	یک میلیارد و ۷۶۵	۵	▼
کی ام سی J7 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۸۲	یک میلیارد و ۶۳۵	۰	
کی ام سی T8 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۹۷	یک میلیارد و ۷۵۰	۳۰	▲
ام وی ام X55 پرو (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۵۲۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پرمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	۲ میلیارد و ۲۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۶۰	۰	
فونیکس FX پرمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۶۷	۲ میلیارد و ۹۰	۰	
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۷	یک میلیارد و ۵۸۵	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۵۰	۳۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۱۷۲	۳ میلیارد و ۷۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۸۲	۲ میلیارد و ۴۲۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۸۰	۲ میلیارد و ۵۱۰	۱۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۲۹	۲ میلیارد و ۵۵۰	۱۰	▼
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۵۳۰	۲۵	▼
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۸۱۵	۵	▲
لاماری ایما (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	
تیگارد X35 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۳۲۰	۳۰	▲
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۱۲۳	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۵	۴۷۵	۰	
ساینا S دو گانه (۱۴۰۳)	۲۸۳	۵۲۵	۰	
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۳۳۱	۵۵۸	۰	
کوییک GXH (۱۴۰۳)	۳۴۰	۴۸۰	۵	▼
کوییک GXH-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۲۸۸	۴۸۸	۰	
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۵	۴۵۹	۰	
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۲۹۳	۴۸۱	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۰	۴۵۸	۱	▼
کوییک SR (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۴۵	۴۶۲	۲	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۳۵۲	۶۱۷	۳	▼
کوییک اتومات (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۳۸	۶۲۹	۲	▼
سهند (۱۴۰۳)	۴۵۹	۵۴۴	۲	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۰۵	۵۹۱	۱	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۷۴۱	۶	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۴۳۵	۸۴۰	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۶۴۹	۷۹۳	۷	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۳)	۷۵۸	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۶۴۵	۳	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۷۰۸	۲	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۷۷۲	۴	▲
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۵۲۴	۷۶۰	۰	
پارس سال سفارشی (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۰۰	۸۲۳	۳	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۷۰	۵	▼
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۳)	۰	۶۵۴	۰	
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۲)	۳۴۰	۶۹۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۲۴	۷۱۰	۱	▼
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۲)	۳۴۹	۷۲۵	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۹۱	۲	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۱۰	۹۷۸	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۰۵	۸۴۹	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۲۰	۵	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۵۸۵	۸۶۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۰۲	یک میلیارد و ۲۶	۲	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۳)	۴۶۵	۶۷۱	۳	▼
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۷۷۲	۰	
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۹۲	۰	
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۰	۸۶۰	۰	
رانا پلاس (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۵۷	۷۱۲	۳	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۴۴۵	۷۴۰	۰	
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۳)	۵۵۱	۷۹۲	۳	▲
دنا پلاس توربو دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۵۸	۸۸۳	۳	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۵۴۵	یک میلیارد و ۱۰	۷	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۳)	۷۰۱	یک میلیارد و ۶۷	۲	▼
تارا دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۵۸۷	۸۷۱	۰	
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۹۱	یک میلیارد	۱۰	▲
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۳)	۶۸۹	یک میلیارد و ۶۸	۲	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۴۵۰	۴ میلیارد و ۵۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۵۴۰	۴ میلیارد	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	
کیا K5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۴ میلیارد و ۷۵۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی سی اتوماتیک GLT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۲۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۵۰	۰	
سوزوکی سیزا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▼
نيسان سلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۴ میلیارد و ۵۰	۰	
نيسان سلفی E-Power پلاس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
نيسان سانی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۵۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۹	۳ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▼
هونگچی EQM5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد	۰	
جی ای سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
جی ای سی امبو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جی ای سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	یک میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
ونوسیا وی آنلاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▼

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

بررسی بازار روانکارها در یک سال گذشته مشخص کرد

جهش سنگین سهم بازار «نفت بهران» در بازار روانکارها

لیتر در نیمه نخست ۱۴۰۳ شاهد رشد ۱۳ درصد حجم فروش معادل ۳۸۶ میلیون لیتر هستیم. سود ناخالص شرکت در سطح ۳۲۴ هزار میلیارد تومان گزارش شده؛ تقریباً ۳۹۸ میلیارد تومان بالاتر از دوره مشابه؛ همچنین سود ناخالص دوره ۱۴۰۲ برابر یا ۵.۳ همت بوده؛ بنابراین ظرف شش‌ماه نخست ۱۴۰۳ تقریباً ۶۰ درصد از سود ناخالص دوره قبلی کاور شده است. در ضمن، حاشیه سود ناخالص نیمه نخست ۱۴۰۳ نیز در سطح ۲۴ درصد محاسبه شده است. سرمایه‌اسمی این غول روانکار ۱۸ همت است. با شناسایی ۱.۹۲ هزار میلیارد تومان سود ناخالص، مانده حساب سود انباشته در انتهای شهریور ۱۴۰۳ به بیش از ۲.۱۸ هزار میلیارد تومان رسیده؛ به عبارتی مانده حساب سود انباشته از سرمایه‌اسمی بیشتر شده است. از حساب سود انباشته به عنوان منبع تامین مالی داخلی یاد می‌شود، چون منابع این حساب قابلیت انتقال به سرمایه‌اسمی و هدایت به سمت فعالیت‌های عملیاتی و سرمایه‌گذاری را دارند. بنابراین در حال حاضر، شرکت مستعد افزایش سرمایه از محل سود انباشته بوده تا بتواند جان تازه‌ای به ساختار مالی و موتور سودسازی شرکت تزریق کند.



شرکت نفت بهران طی یک سال گذشته با جهش قابل توجه ۵۰ درصدی در توزیع محصولات روانکار، سهم بازار خود را از ۴۳ درصد به ۴۸ درصد افزایش داده است. در گزارش شماره ۱۰۱ مورخ ۱۳۹۸/۷/۲۶ ۱۴۰۳/۳/۲۶ سازمان حمایت خطاب به وزیر صمت، توزیع انواع روانکارهای موتوری در شش ماهه اول ۱۴۰۳ به میزان ۲۷۱ میلیون لیتر اعلام شده که سهم شرکت نفت بهران با ۱۲۹ میلیون لیتر، به حدود نیمی از بازار کشور رسیده است. شرکت‌های نفت سپاهان با ۱۹ درصد، نفت پارس با ۱۷ درصد و نفت ایرانول با ۱۶ درصد، در رتبه‌های بعد قرار دارند. بررسی میزان افزایش توزیع روانکارهای موتوری نیز نشان می‌دهد شرکت نفت بهران با ۷ درصد افزایش در جایگاه اول، نفت پارس با ۴ درصد افزایش در جایگاه دوم، نفت ایرانول با توزیع تقریباً برابر نسبت به سال قبل در جایگاه سوم و نفت سپاهان با ۲۳ درصد کاهش، در جایگاه چهارم قرار دارند. بر اساس صورت‌های مالی منتشر شده، این رقم در مقایسه با دوره مشابه نشان دهنده رشد ۳.۷۵ هزار میلیاردی تومانی است. در دوره مشابه یعنی نیمه نخست ۱۴۰۲ حجم فروش شرکت نفت بهران در سطح ۳۰۱ میلیون لیتر گزارش شده بود؛ بنابراین با ثبت فروش ۳۴۰ میلیون

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	شرکت 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	لندکروزر	
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	شرکت 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	شرکت 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
021-71164





سدان تویوتا که همچنان محبوب است

«آوالون، سدان فول سایز لوکس کمپانی تویوتا است که از اوایل دهه ۹۰ میلادی تاکنون روی خط تولید این خودروساز محبوب زاینی قرار دارد. اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی تویوتا اعلام کرد دیگر آوالون تولید نخواهد شد و جدیدترین نسل آن (یعنی نسل پنجم XX50) آخرین نسل این سدان لوکس خواهد بود. اما استقبال بسیار خوب از آوالون در بازار ایالات متحده، کانادا، استرالیا و بازار حاشیه خلیج فارس سبب شد کمپانی تویوتا در حال حاضر از این تصمیم منصرف شود. بر این اساس در نسخه ۲۰۲۴ آوالون شاهد همان طراحی اسپرت و هیجان انگیز این

سدان لوکس هستیم. چراغ‌های کشیده و جلو پنجره عریض با خطوط تیز روی کاپوت، چهره‌ای تهاجمی برای این خودرو ایجاد کرده است. فرمت خمیده سقف و زاویه بیش تر ستون C نیز کاراکتر اسپرت فست‌بک کوپه‌ای به این خودرو می‌دهد. در نمای عقب آوالون شاهد طراحی چراغ‌های به هم پیوسته هستیم که با ظرافت بسیار زیادی طراحی شده است. قوی ترین نسخه آوالون TRD است که دارای پیشترانه ۶ سیلندر وی شکل ۲.۵ لیتری اتسفریک معروف 2GR-FKS است که توانایی تولید ۲۰۱ اسب بخار قدرت و ۲۶۵ نیوتون متر گشتاور را دارد.

تلگرام

Telegram

آئودی یعنی کیفیت!

موسسه «جی‌دی پاور» هر ساله خودروهای متعددی را در کلاس‌های مختلف بررسی می‌کند. این موسسه در سال ۲۰۲۳ میلادی نیز در کلاس خودروهای سدان کامپکت سگمنت C، پنج خودرو آئودی A3، مرسدس بنز CLA کلاس، بام و سوری ۲ کوپه، آکورا اینتگر و هیوندای الانترا N را مورد بررسی و ارزیابی قرار داد. بر این اساس آئودی A3 با دریافت ۸۴ امتیاز از ۱۰۰ امتیاز در بخش ایمنی، در جایگاه نخست این جدول قرار گرفت. این در حالی است که در ارزیابی کلی، کمپانی هیوندای در رتبه هفتم قرار گرفت. حال سوال این است که دلیل اصلی کسب چنین جایگاهی توسط آئودی چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

اگر محصولات کمپانی تویوتا و برند لوکس آن یعنی لکسوس را محصولات با کیفیت بدانییم، به جرات می‌توان گفت محصولات خودروسازان آلمانی به ویژه محصولات گروه فولکس واگن در رتبه‌های بعدی پس از خودروسازان ژاپنی قرار می‌گیرند. آئودی همواره به دوام بالاتر قطعات در میان دیگر خودروهای آلمانی شهرت داشته و سدان A3 نیز در تست‌های انجام شده از سوی جی‌دی پاور به خوبی این مساله را اثبات کرده است.

رحیمی

خودروسازان آلمانی همواره به دلیل فناوری بالای ساخت محصولاتشان، ملزم به رعایت کیفیت و استاندارد بالایی هستند. دلیل اصلی رسیدن به چنین جایگاهی توسط سدان خوشنام آئودی، دوام قطعات آن و کیفیت ساخت بالای این خودرو است. بر این اساس می‌توان گفت استراتژی آلمانی‌ها در ساخت خودرو منجر به ایجاد چنین جایگاهی برای آن‌ها می‌شود.

حقیبان

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

نصب غیر اصولی آپشن

سدان چینی تولید داخل دارم و حدود یک ماه قبل برای نصب صفحه‌نمایشگر بزرگ‌تر روی آن به یکی از مراکز نصب آپشن در شرق تهران مراجعه کردم. اما پس از مدتی، هنگام حرکت در سرعت‌های بالا، دنده ۶ خودرو جا نمی‌رفت و تعویض دنده‌ها با کوشش و ضربه شدیدی همراه بود. برای عیب‌یابی به نمایندگی مراجعه کردم و کارشناس فنی نمایندگی پس از بررسی دقیق گفت به دلیل افت ولتاژ برای واحد الکترونیکی گیربکس اتوماتیک، این قطعه معیوب شده و برای تعویض این قطعه، گیربکس خودرو باید باز شود و هزینه گزافی را نیز باید متحمل شوم!

۰۹۰۳***۲۳۱۸

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۲۲۳

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

نظر سنجی شماره ۲۲۲۴
به نظر شما تاثیر کدام راهکار در کاهش تردد خودروهای شوتی در جاده‌های کشور بیشتر است؟

- ۱- مصادره این خودروها پس از توقیف
- ۲- باطل کردن مادام‌العمر گواهینامه رانندگان خودروهای شوتی
- ۳- در نظر گرفتن جریمه‌های مالی سنگین برای مالکان و رانندگان وسایل نقلیه شوتی

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما کدام گروه از خودروها بیشتر مناسب استفاده در کشور هستند؟ در پاسخ به این پرسش ۳۷ درصد به گزینه یک یعنی خودروهای هیبرید و پلاگین هیبرید، ۲۲ درصد به گزینه دوم یعنی خودروهای تمام‌الکتریکی و ۴۱ درصد به گزینه سوم یعنی خودروهای بنزینی با مصرف سوخت استاندارد رأی داده بودند.



پیامک

SMS

نگهداری صحیح از خودرو

آیا باز کردن فیلتر هوا از روی موتور خودرو سبب افزایش قدرت و گشتاور آن می‌شود؟ در این صورت ممکن است برای خودرو چه مشکلاتی ایجاد شود؟

۰۹۲۲***۵۰۷۱

«هوای اصلی ایجاد احتراق در خودرو است. در عین حال هوای مورد نیاز برای احتراق باید عاری از هر گونه گرد و غبار و ذرات معلق باشد تا یک احتراق مناسب در خودرو شکل گیرد. برای رسیدن به این هدف، مهندسین فیلتر هوا را در خودرو طراحی کردند. فیلتر هوا وظیفه پالایش و تصفیه هوای ورودی به سیلندر را بر عهده دارد. قطعاً حرکت کردن خودرو بدون فیلتر هوا، سبب ورود هوای تصفیه نشده به سیلندر خواهد شد. این عامل سبب ورود گرد و غبار و ذرات معلق به سیلندر می‌شود. نتیجه این عمل خط افتادن روی جداره سیلندر، خرابی سطح پیستون و رینگ، کاهش عمر مفید روغن و مسدود شدن مجراهای روغن کاری است. همچنین این موضوع می‌تواند سبب معیوب شدن سر سیلندر و سوپاپ‌ها شود.»

عیب‌یابی موتور سیکلت

موتور سیکلت با جاج پالس NS160 مدل ۱۳۹۸ دارم و مدتی است پس از استارت زدن و روشن شدن آن، چراغ چک روی صفحه‌نمایشگر دوبار چشمک می‌زند. پس از این حالت چراغ چک خاموش می‌شود. علاوه بر این وقتی با سرعت بالا در حال حرکت هستم و قصد کاهش سرعت دارم، احساس می‌کنم موتور خوب کار نمی‌کند. البته در مسیری‌هایی که با سرعت یکسان حرکت می‌کنم، مشکلی ایجاد نمی‌شود. علت چیست؟

۰۹۲۵***۷۴۱۶

«در پاسخ به بخش نخست سوال شما باید گفت این مشکل تنها به کم بودن ولتاژ باتری و همچنین اشکال در رگلاتور سوخت مربوط می‌شود. اگر باتری موتور سیکلت شما مشکلی نداشته و سالم باشد، باید رگلاتور سوخت را بررسی کنید. در این حالت امکان دارد اتصالات یا خود قطعه رگلاتور معیوب شده باشد که لازم است تنظیم شود. اما در پاسخ به بخش دوم سوال شما باید گفت این مشکل، سه علت عمده دارد. ۱- احتمال دارد در پیچه گاز و مسیر کنار گذر دور آرام با مشکل مواجه شده باشد. در ادامه مسیر کنار گذر دور آرام را بررسی کنید؛ زیرا ممکن است به دلیل تجمع دود، مسدود شده باشد. ۲- عامل بعدی احتمال معیوب بودن سنسور در پیچه گاز است. اگر این سنسور معیوب باشد، پیشترانه در حالت دور آرام به درستی کار نمی‌کند. در برخی مواقع ممکن است سنسور در پیچه گاز شل شده باشد که باید سفت شود. البته اگر این سنسور معیوب باشد، حتماً باید تعویض شود. همچنین سوکت مربوط به این سنسور را نیز بررسی کنید. ۳- اگر سوپاپ‌های پیشترانه موتور سیکلت شما تنظیم نباشند، در این صورت باید سوپاپ‌ها فیلتر و تنظیم شوند. با تنظیم شدن سوپاپ‌ها، در دورهای بالایی هوا لازم به سیلندر نمی‌رسد.»

لزوم استفاده از روغن موتور مناسب

خودرو پژو ۲۰۶ تیپ ۵ مدل ۱۳۹۷ دارم و بیش از دو هفته است موقع گرم شدن موتور و به خصوص در دور موتورهای پایین و همچنین هنگام توقف کامل، صدای تیک‌تیک از موتور به گوش می‌رسد؛ علت چیست؟

۰۹۱۸***۳۴۷۹

«پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ دارای موتور ۱.۶ لیتری معروف TU5 هستند. این موتور به دلیل طراحی ۱۶ سوپاپ در سر سیلندر دارای دو میل بادامک است. همچنین اگر قطعات مکانیکی و الکترونیکی این پیشترانه ۱۶۰۰ سی‌سی نسبتاً با کیفیت پژو در زمان گرم شدن با مشکل مواجه شوند، چنین صدایی را تولید می‌کنند. در این صورت هنگام گرم شدن موتور، به دلیل پاشش انژکتورها صدایی به گوش می‌رسد که برای رفع آن باید انژکتورهای موتور را بررسی و در صورت نیاز آن‌ها را تعویض کرد.»

نسخه کوپه از کراس اوور محبوب پورشه را ملاقات کنید!
کاین توربو «جی‌تی»؛ بلند قامت چابک و قدرتمند

شده است. فضای داخلی این خودرو و مملو از چرم با کیفیت آلکانترا و دکوراتیو کروم مشکی است. دسته‌دنده اسپرت پورشه، غربلیک فرمان اسپرت (مشابه سوپراسپرت این کمپانی یعنی ۹۱۱) و دو پدال شیفتر آلومینیومی پشت فرمان، هیجان‌راندگی با کاین کوپه توربو جی‌تی را تا حد چشمگیری افزایش می‌دهد. نورپردازی LED نواری نیز فضای دلنشین را برای سر نشینان این خودرو فراهم می‌کند. آن چه کاین کوپه توربو جی‌تی را به یکی از سریع‌ترین اس‌یووی‌های سال بدل می‌کند، پیشترانه قدرتمند آن است. یک موتور ۸ سیلندر با آرایش وی شکل به حجم ۴ لیتر و مزین به فناوری‌های توربو می‌تواند راندمان بالایی ایجاد کند. این پیشترانه می‌تواند حداکثر ۶۴۰ اسب بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. این پیشترانه حجم ۸ سیلندر با پاشش سوخت مستقیم و توربوشارژهای دوگانه چنین قدرت و گشتاور بالایی را به وجود می‌آورد.

گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک PDK تیپ‌ترنیک S وظیفه انتقال قدرت و گشتاور تولیدی به چرخ‌های جلو و عقب را بر عهده دارد. با وجود پیشترانه قدرتمند و گیربکس تیپ‌ترنیک S کاین کوپه توربو جی‌تی می‌تواند ظرف ۲.۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. همچنین حداکثر سرعت رسمی این کراس کوپه اسپرت اشتوتگارتی ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت است. به این ترتیب کاین کوپه توربو جی‌تی به عنوان رقیب اصلی بامو X6 ام کامپتیشن شناخته می‌شود؛ هر چند که بامو (۰/۱ ثانیه سریع‌تر از کاین کوپه توربو جی‌تی از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. از مهم‌ترین آپشن‌های کاین کوپه توربو جی‌تی می‌توان به سیستم تابلوخوان، سیستم هشدار نقاط کور، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سامانه پیشگیری از برخورد، کروزر کنترل پیشرفته، سیستم تهویه مطبوع دوگانه، نمایشگر میانی با قابلیت اتصال به اندروید اتو و اپل کارلی، سیستم شخصی سازی صدای خروجی از آگزوها و... اشاره کرد.

پورشه کاین یکی از محبوب‌ترین اس‌یووی‌های بازار جهانی است. تا به امروز سه نسل از این خودرو روی خط تولید این خودروساز اشتوتگارتی رفته است. کاین نخستین خودرو بلند قامت پورشه است. سال ۲۰۱۹ بود که نسخه کوپه این خودرو به جهان معرفی شد. کاین کوپه در چند نسخه به بازار عرضه شده که در این مطلب نسخه توربو جی‌تی آن بررسی می‌شود. کاین کوپه در حقیقت نسل سوم از این خودرو است.

در این نسل طراحی پورشه همانند قبیل سعی کرده‌اند با محافظه‌کاری بیشتری اصالت این کراس اوور اس‌یووی لاکچری را حفظ کنند. با نگاهی به پروفیل خودرو متوجه می‌شوید زاویه بیشتر ستون C و فرم کماتی سقف، حالت کوپه بودن را به خوبی به نمایش می‌گذارد. خطوط نرم و فرم‌های منحنی روی بدنه کارکتر خاص و نافذی به این خودرو می‌بخشند. چهره خودرو با نسخه معمولی آن تفاوت چندانی ندارد و چراغ‌های بیضی شکل با گرافیک چهارگانه LED، خطوط تیز روی کاپوت و ورودی هوا درون سپهر، چهره‌ای تهاجمی از این بلند قامت اسپرت ارائه می‌کنند.

در نمای عقب با سبک طراحی مشابه سدان کوپه محبوب پورشه، یعنی پانامرا مواجه هستیم. چراغ‌های کشیده افقی با حالت پیوسته و حجم‌پردازی خاص، نمای زیبایی به کاین توربو جی‌تی کوپه می‌دهند. ویژگی‌هایی در این نسخه وجود دارد که چاشنی اسپرت این خودرو بلند قامت را در چندان می‌کند. لپ سیر جلو، ر کاب‌های اسپرت، قاب آینه فیبر کربنی، رینگ‌های ۲۲ اینچی گلد (طلایی) فورج، اسپویلر فیبر کربنی روی در صندوق عقب، اسپویلر فیبر کربنی بالای شیشه عقب، آگزوزهای بیضی شکل (مشابه ۹۱۱) در کنار یکدیگر و دفیوزر فیبر کربنی، هیجان بیشتری به کاین کوپه توربو جی‌تی می‌بخشند. کاین کاین کوپه توربو جی‌تی نیز همانند نسخه معمولی آن است. دو نمایشگر ۱۱.۳ اینچی یکی برای کنسول میانی با قابلیت اتصال به اندروید اتو و اپل کارپلی و دیگری به عنوان کلاستر (مجموعه پشت آمپر) در مقابل راننده تعبیه





رکورد تولید روزانه لاستیک در کردستان شکسته شد



روزانه ۱۷ هزار و ۵۰۰ حلقه لاستیک در کارخانه لاستیک کردستان تولید می‌شود که رکورد جدیدی در تولید روزانه لاستیک در استان است. به گزارش خبرگزاری صداوسیما مرکز کردستان، به همت جوانان متخصص کردستانی، کارخانه لاستیک کردستان رتبه نخست تولید لاستیک سبک را به خود اختصاص داد. تولید تیر در

باز کردستان از سال ۹۶ با سرمایه‌گذاری اولیه ۹۳ و ۷ میلیون یورو آغاز شده و از سال گذشته تاکنون ۱۵ مدل جدید به خط تولید افزوده شده است. به این ترتیب سید تولید این کارخانه به ۴۵ مدل رسیده که برخی از آنها به صورت اختصاصی در این کارخانه برای خودروهای لوکس تولید می‌شوند.

توسعه بعدی در ژاپن خواهد بود

سرمایه‌گذاری ۱۸۰ میلیون دلاری «بریجستون»

ورق‌بند بین‌المللی را بیشتر تقویت کند. در تقویت کسب و کار تایرهای درجه یک برای خودروهای سواری، بریجستون اعلام کرد از طریق ادغام با شرکت انلیتن (Enliten)، فناوری پایه برای دنبال کردن «سفارشی‌سازی نهایی» در طراحی محصول، و معماری مدولار مشترک یا به اختصار «BCMA» در نسل پنجم که قرار است فناوری پایه برای ایجاد و گسترش زنجیره ارزش باشد. برنامه BCMA برای کاهش هزینه‌های عملیاتی تجاری و اثرات زیست‌محیطی در کل زنجیره ارزش با ساده‌سازی فرآیند توسعه و تولید در نظر گرفته شده است. بریجستون برای کسب و کار تایرهای جایگزین مصرف‌کننده که در آن تقاضای لاستیک HRD ادامه دارد، توسعه محصولات مجهز به فناوری Enliten را ترویج خواهد کرد. برای محصولات تامین نیاز خودروسازان، این شرکت در حال تقویت و یکپارچه‌سازی مدل‌های ارزشمند خودسازان برتر یا معتبر و خودروهای برقی ممتاز (EVs) برای پیوستن به جریان بازاری آنها و بازگشت تجاری به بازار تایرهای جایگزین به خصوص برای خودروهای برقی است که براساس تحلیل‌ها به زودی تقاضای بالایی از سمت این خودروها ایجاد خواهد شد. در حال حاضر، کارخانه هایکون روزانه حدود ۵۵ هزار و ۶۰۰ حلقه تایر رادیال برای خودروهای سواری و وانت‌های سبک تولید می‌کند، در حالی که کارخانه توسودارای خروجی ۱۸ هزار و ۸۰۰ حلقه تایر رادیال در روز برای خودروهای سواری است و در نهایت کارخانه توشیگی روزانه ۱۲ هزار و ۳۰۰ حلقه لاستیک رادیال برای خودروهای سواری سبک، کامیون‌ها و اتوبوس‌ها تولید می‌کند.



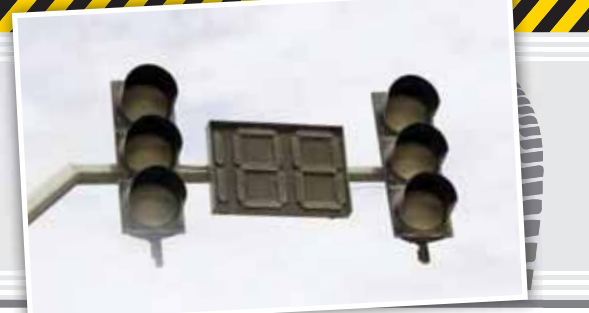
شرکت بریجستون اعلام کرد سرمایه‌گذاری‌های استراتژیک برای توسعه ظرفیت در سه کارخانه تایر خودروهای سواری در ژاپن را انجام خواهد داد که شامل کارخانه هایکون (Hikone)، کارخانه توسو (Tosu) و کارخانه توشیگی (Tochigi) خواهد بود. این سه سایت پایه‌های اصلی تولید تایرهای با قطر رینگ بالا (HRD) برای خودروهای سواری در سگمنت ممتاز هستند. سرمایه‌گذاری جمعی تقریباً معادل ۲۷ میلیاردین (حدود ۱۸۰ میلیون دلار آمریکا) خواهد بود که برنامه‌ریزی برای اجرای مراحل توسعه از ابتدای سال ۲۰۲۵ آغاز شده و تا پایان سال ۲۰۲۸ تکمیل می‌شود. انتظار می‌رود این سرمایه‌گذاری ظرفیت کل تولید را در تمام کارخانه‌های ژاپن تا حدود ۳ هزار حلقه در روز افزایش دهد. هر چند عمده این ظرفیت را برای لاستیک‌های ۲۰ اینچی و بزرگ‌تر اختصاص داده که انتظار می‌رود تقاضای آنها افزایش یابد. این شرکت اضافه کرده که تولید در ژاپن را به عنوان هسته اصلی فعالیت‌های بین‌المللی خود قرار داده است. با افزایش قدرت تولید در بخش تحقیق و توسعه سایت‌های ژاپنی، این شرکت هدف‌گذاری کرده است که قدرت درآمدزایی

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	۲۲,۸۹۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13	26وKB12		
انواع پراید	۲۳,۹۸۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13	KB2000		
پیکان - ریو - تیبا	۲۵,۰۷۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13	36وKB14		
تیبا ۲	۲۳,۹۸۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14	KB88		
پژو ۲۰۶ - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۲۵,۲۸۸,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14	22وKB27		
سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی - زانتیا	۲۵,۹۴۲,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15	22وKB27		
اسپریت انواع پژو	۲۹,۴۳۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14	44وKB77		
اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی	۲۹,۴۳۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15	KB77		
دانگ فنگ H30 کراس - دنا پلاس توربو	۳۴,۶۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16	KB44		
مگان - سراتو - جک S3 چری - X22 تویوتا یاریس	۳۷,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16	KB55		
لیفان X60 ام وی ام X33	۴۶,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65R16	KB66		
آریزو ۵ و ۶ - آریا	۳۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50R17	KB55		
تویوتا کمتری - سوناتا	۴۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55R17	KB57		
ام وی ام X33S - هایما S5 - خودرو فردا SX5	۵۰,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60R17	KB66		
چانگان - سراتو	۴۷,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50R17	KB200		
تیگو ۵ - سوزوکی ویتارا - BYDS6	۵۳,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65R17	KB700		
هایما S7	۵۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65R17	KB700		
زاگرس - صحرا	۷۹,۴۰۰,۰۰۰	۱۸۰	۱,۰۶۰	۱۷	۶۵	245/70R17	KB444		
پرادو - پیکاپ فوتون - آسنا (آمیکو)	۶۸,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۸	۴۵	265/65R17	KB900		
پیکاپ G9	۱۰۲,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۱,۲۸۵	۱۸	۵۵	285/70R17	KB909		
تیولی	۴۹,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۵۵	215/45ZR18	KB200		
فونیکس FX - ری - را - خودرو فردا T5 - سوبا M4	۵۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۹۰	۱۸	۵۵	215/55R18	KB300		
جک S5 - توسان - کوراندو	۵۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۶۰	225/55R18	KB500		
اسپورت تیج - دیگنیتی	۵۷,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	235/55R18	KB800		
تیگو ۷ - ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷) - رنو کولیس - SWM	۵۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18	KB700		
سانتافه - اسپورت تیج - هیوندای - IX55 لکسوس	۵۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60R18	KB700		
پیکاپ تویوتا - T8 (کرمان خودرو)	۶۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60R18	KB900		
هایما 8S - اکستریم LX	۶۲,۱۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	225/55R19	KB700		
Tiggo 8 Plug	۶۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۷۷۵	۱۹	۵۰	R19 235/50	KB800		
سانتافه نیو - لکسوس RX - تویوتا راو ۴ - سورنتو SX	۶۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	R19 235/55	KB700		
اکستریم TXL	۵۹,۱۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۷۵	۲۰	۴۵	ZR20 245/45	KB545		
اکستریم VX	۶۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۵۰	۲۰	۵۰	ZR20 245/50	KB570		
فیدلیتی - رکستون	۶۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	ZR20 255/45	KB555		



تهران را پاک بگردیم





تجهیز چراغ‌های راهنمایی ۶۰ تقاطع به دستگاه‌های UPS



از تقاطع‌ها عبور کنند. وی تأکید کرد: رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط شهروندان از اولویت‌های اصلی است و از آن‌ها خواست که در صورت بروز مشکل، با سامانه تلفنی ۸۷۵۰۰ تماس بگیرند. مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک تهران در پایان گفت: این وظیفه شهرداری است که زیرساخت‌های لازم را تأمین کند و انتظار می‌رود که تا پایان سال این معضل در سطح شهر برطرف شود. وی همچنین اشاره کرد که دستگاه‌های UPS جدید به پردهای مجهز شده‌اند که قابل استفاده در سیستم‌های دیگر نیستند، که این اقدام می‌تواند به‌روری این سیستم‌ها را افزایش دهد.

ایسنا: مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک تهران گفت: تاکنون حدود شصت تقاطع در شهر تهران به دستگاه‌های UPS مجهز شده‌اند که قادرند حداقل تا سه ساعت در زمان قطع برق احتمالی، چراغ‌های راهنمایی را فعال نگه دارند. حمید برادران ابراز امیدواری کرد در دو ماه آینده، تعداد دستگاه‌های UPS به ۳۵۰ عدد افزایش یابد و در برخی تقاطع‌ها برای جلوگیری از خاموشی چراغ‌ها، به‌طور اضطراری از برق ایستگاه‌های مترو استفاده شود. وی همچنین افزود: با اقدامات در دست انجام توسط شهرداری تهران، امیدواریم نگرانی‌ها در خصوص قطعی برق چراغ‌های راهنمایی رفع شود و شهروندان با امنیت و سهولت بیشتری

خبر

News

ساخت پارکینگ‌های طبقاتی در پایتخت



باشگاه خبرنگاران: مدیرعامل سازمان عمرانیات مناطق شهرداری تهران گفت: نهمین ساخت پارکینگ در مدیریت شهری شکل گرفته و تلاش می‌شود به شرط تأمین اعتبار پارکینگ طبقاتی بیشتری در مناطق جنوبی، مرکزی و حتی شمالی پایتخت ساخته شود. مسعود حق لطفی در این باره گفت: یکی از مأموریت‌های غیرمستقیم معاونت فنی و عمرانی به‌عنوان بازوی اجرایی شهرداری تهران، تأمین سرانه‌های شهری از جمله ساخت پارکینگ‌های طبقاتی است. وی در ادامه افزود: تکمیل و بهره‌برداری از پارکینگ‌های نیمه‌تمام و بزرگ سطح شهر به‌عنوان نیاز مبرم شهروندان در دهه ۹۰ به‌طور نیمه‌کاره باقی‌مانده بود و به همین واسطه این طرح‌ها در دستور کار مدیریت شهری قرار گرفت. به گفته وی، تکمیل و بهره‌برداری از پارکینگ زیرسطحی ۵۵۰ دستگاهی

امیر کبیر در مهرماه سال ۱۴۰۱ از جمله این پروژه‌ها بود. همچنین تکمیل پروژه پارکینگ نیایش در مجاورت پردیس سینمایی ملت نیز در دستور کار قرار دارد. حق لطفی همچنین به افتتاح پارکینگ طبقاتی مینایی پس از ۱۲ سال اشاره کرد و گفت: یکی از مطالبات جدی شهروندان مناطق جنوبی پایتخت، احداث پارکینگ طبقاتی است که پارکینگ طبقاتی مینایی پس از ۱۲ سال در محله فرسوده اتابک افتتاح و بهره‌برداری شد. وی اظهار کرد: به دلیل فرسودگی ساخت‌وساز در بافت‌های فرسوده همواره شهروندان با کمبود جای پارک برای خودروهای خود مواجه می‌شوند که با اقدامات مدیریت شهری تلاش شد این پارکینگ طبقاتی با ظرفیت ۴۲۰ خودرو در مجاورت بزرگراه امام علی (ع) در محله اتابک افتتاح شود. مدیرعامل سازمان عمرانیات مناطق شهرداری

تهران ادامه داد: طرح احداث پارکینگ طبقاتی مینایی در سال ۱۳۸۸ توسط سازمان نوسازی شهر تهران شروع شد که حدود ۲ سال بعد از گودبرداری این مجموعه به علت مشکلات مالی طرح به‌طور کامل متوقف شد. اواخر سال ۹۷ نیز این طرح به سازمان مهندسی عمران شهرداری تهران واگذار و از سال ۹۸ عملیات اجرایی آن شروع شد. کار عمده این طرح در همین سال با اقدامات تکمیلی صورت گرفت و این پارکینگ طبقاتی در اختیار شهروندان تهرانی در مناطق جنوبی قرار گرفته است. وی مساحت این پارکینگ را بیش از ۲ هزار مترمربع اعلام کرد و افزود: این طرح در هفت طبقه و ۱۶ هزار مترمربع زیربنا، اجرایی و عملیاتی شد. ارزش ریالی این طرح حدود ۶ هزار میلیارد ریال است و هزینه ساخت آن نیز از گذشته تا امروز حدود ۱۶ هزار میلیارد ریال بوده است.

۵۵۰ کیلومتر رشته قنات در بستر تهران شناسایی شده است

ارائه لایحه‌ای درباره تکالیف دستگاه‌ها با موضوع فرونشست زمین

صورت گرفته، اجرای طرح‌های موثر در کاهش فرونشست از جمله بازچرخانی آب، طرح تعادل بخشی، احیای منابع آبی، مسلوب‌المنفعه کردن چاه‌های غیرمجاز با مطالبه‌گری جدی این فرمانداری پیگیری می‌شود. ۵ مردادماه امسال نیز یک فرونشست زمین در میدان ونک تهران رخ داد. رئیس بخش زلزله مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، نفوذ آب و فرسایش تونلی را دلیل رخداد پدیده فرونشست میدان ونک دانست و گفت: در تهران علاوه بر وجود خطوط انتقال آب، نفت و گاز فرسوده با عمر ۶۰ سال، به‌طور متوسط هر ۵۰۰ متر یک خط قنات از شمال به جنوب داریم که به دلیل گودبرداری و ساختمان سازی، مسدود و رها شده‌اند. دکتر بیت‌اللهی با اشاره به رخداد پدیده فرونشست در حوالی میدان ونک گفت: در مسیر شمال به جنوب خیابان ولیعصر جنب میدان ونک، فرونشست ناگهانی که اصطلاحاً ریزش زمین هم تلقی می‌شود، رخ داد که با توجه به شواهد سطحی، از نوع فروریزش‌های طولی است. وی فرونشست طولی ایجادشده در میدان ونک را ناشی از آب‌شستگی جریان زیرسطحی دانست و اظهار کرد: این پدیده در زیرویه آسفالتی خیابان ولیعصر رخ داد و نفوذ جریان آب و آب‌شستگی، موجب ریزش ناگهانی در زیر سطح شده است. بیت‌اللهی در خصوص جزئیات این پدیده توضیح داد: به دلیل نفوذ آب و فرسایش تونلی، تونلی در زیر معبر ایجاد و در نهایت رویه آسفالتی ریزش ناگهانی کرده و طبق گزارش منتشرشده خوشبختانه تنها یک نفر مصدوم شده است که این کاهش تلفات و خسارات به دلیل ترافیک کم این منطقه بوده و به‌حادثه منجر به فوت تبدیل نشده است. وی بیان کرد: طبق برآوردهای مابیش از ۵۵۰ کیلومتر رشته قنات در بستر تهران و نزدیک به ۵۰ هزار حلقه چاه قنات شناسایی شده و بخش عمده‌ای از آنها شناسایی نشده است. همه این رشته قنات از شمال به جنوب است. بیت‌اللهی با تأکید بر اینکه اگر این حوادث به‌دقت مورد توجه قرار نگیرند، احتمال رخداد آن بیشتر است، گفت: نمونه این حوادث در بالای میدان انقلاب و ابتدای خیابان کارگر شمالی هم گزارش شده که فروریزش سطحی را به‌همراه داشته است.



رخ داده است. بیت‌اللهی تأکید کرد: بر طبق گزارش‌های منتشرشده، یک نفر دچار جراحات جزئی شده و دیواره صحن امام‌زاده اسماعیل نیز خسارت دیده است. همچنین در سطح خیابان کلهر واقع در سمت شمالی امام‌زاده و در سمت جنوبی خیابان، نشست‌های موضعی و شکاف‌هایی ظاهر شده است.

فرمانداری تهران، پیگیری کاهش نرخ و وسعت فرونشست زمین موضوع فرونشست زمین در تهران، چالش بزرگی است و اغلب مسئولان اجرایی این استان نیز به آن پرداخته‌اند. معاون استاندار و فرماندار تهران در این باره گفت: هم‌گرای، اثر بخشی و تحقق‌پذیری اقدامات دستگاه‌ها در کاهش نرخ و وسعت فرونشست زمین با جدیت توسط فرمانداری تهران پیگیری می‌شود. در همین راستا لایحه‌ای درباره تکالیف دستگاه‌ها با موضوع فرونشست در مجلس شورای اسلامی در دست رسیدگی است. احمد قیومی در این باره اظهار کرد: برابر بررسی‌های

آسفالت به مرکز پلیس راهور گزارش شد. وی با بیان اینکه عوامل شهرداری برای مرمت مسیر و پلیس راهور برای هدایت جریان ترافیک در محل حادثه حضور پیدا کردند، ادامه داد: مسیر شمال به جنوب بزرگراه شهید باکری حوالی پل آیت‌الله کاشانی در وضعیت ترافیک سنگین قرار داشت.

از طرفی چندی پیش، رئیس بخش زلزله مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی هم با اشاره به فرونشست در منطقه چیدر تهران، آب‌شستگی و قنات را از دلایل این اتفاق دانست و گفت: رشته قناتی به طول تقریبی ۹۰۰ متر از بلوار اندرزگو در سمت شمال به بزرگراه صدر در جنوب گسترش دارد. دکتر علی بیت‌اللهی با بیان این مطلب اظهار کرد: بر اساس گزارش‌های متعدد منتشرشده و به‌گفته مسئولان شهرداری و آتش‌نشانی تهران، بعد از ظهر جمعه ۱۱ آبان ماه ۱۴۰۳ در سطح خیابان کلهر (سمت جنوبی خیابان مجاور گذر امام‌زاده اسماعیل) در محله چیدر منطقه یک، ریزش‌های سطحی



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

در حال حاضر کشور ما با بحران فرونشست زمین مواجه است و آمارهای نگران‌کننده‌ای نیز در این باره منتشر و تخمین زده می‌شود حدود ۲۵ درصد مناطق شهری ایران از درجات مختلف فرونشست زمین رنج می‌برند. به گفته کارشناسان، غالب شهرها و مناطقی که فرونشست زمین قابل توجهی را تجربه می‌کنند در دشت‌های آبرفتی ساخته شده‌اند. به اعتقاد آنان، فرونشست زمین یک مسأله محیط‌زیستی حیاتی در ایران است که به‌علل مختلف از جمله برداشت بیش از حد آب‌های زیرزمینی و سایر فعالیت‌های انسانی رخ می‌دهد. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

خطر فرونشست زمین، بیخ گوش تهران!

به گفته یکی از مسئولان پژوهشگاه بین‌المللی زلزله شناسی و مهندسی زلزله، بیشترین میزان فرونشست زمین حدود ۲۲ سانتی‌متر در سال و در جنوب غرب شهر تهران رخ داده است. مناطق ۹ و ۱۱، ۱۶، ۱۷، ۱۸، ۱۹ و ۲۰ حدود ۲۱ تا ۲۲ سانتی‌متر فرونشست تهران در سال ۱۴۰۳ در آن زندگی می‌کنند، تحت تأثیر درجات مختلف فرونشست هستند. همچنین مناطق شهرداری ۱۷ و ۱۸ و ۹ و ۱۰ و ۲۰ تهران، آسیب‌پذیرترین مناطق شهری تحت اثر فرونشست در مناطق شهرداری تهران هستند. چند روز قبل، رئیس مرکز جامع اطلاع‌رسانی پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ نیز از ترافیک سنگین در بزرگراه باکری در پی فرونشست زمین خبر داد. سرهنگ علی‌اصغر شریفی با اشاره به ترافیک سنگین در بزرگراه شهید باکری گفت: در حوالی ساعت ۱۵ روز شنبه، ترافیک در مسیر شمال به جنوب، حوالی پل آیت‌الله کاشانی به دلیل فرونشست قسمتی از

خبر

News

مسئولیت بیمه در قبال تصادف موتورسواران در زمان بارندگی



موتورسیکلت می‌شود، به‌شرط آنکه راننده مقصر حادثه باشد یا خسارت شامل پوشش‌های بیمه‌نامه شود. سردار حسینی تأکید کرد: رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی به‌ویژه در شرایط جوی نامساعدنه‌تنبه‌برای حفظ امنیت رانندگان بلکه برای کاهش فشار مالی و جانی ناشی از تصادفات بسیار ضروری است.



ایسنا: رئیس پلیس راهور فراجا گفت: این تصور که در صورت بروز تصادف، بیمه مسئولیتی در قبال موتورسیکلت‌سواران ندارد، صحیح نیست. در واقع مسئولیت بیمه در صورت مقصر بودن موتورسوار در تصادف در زمان بارندگی پابرجاست. سردار سید تیمور حسینی با اشاره به خطرات لغزندگی معابر افزود: بر اساس ماده ۱۶۹ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی جمهوری اسلامی ایران، رانندگی با وسایل نقلیه‌ای مانند موتورسیکلت، موتورگازی و دوچرخه در شرایط لغزنده معابر ممنوع است. این قانون با هدف افزایش ایمنی و پیشگیری از حوادث در وضعیت‌های خطرناک تصویب شده است. وی در ادامه به موضوع بیمه و پرداخت خسارت در تصادفات اشاره کرد و توضیح داد: این تصور که در صورت بروز تصادف، بیمه مسئولیتی در قبال موتورسیکلت‌سواران ندارد، صحیح نیست بلکه بر اساس قوانین بیمه‌ای، شرکت‌های بیمه موظف هستند خسارت ناشی از تصادف را طبق نظر کارشناسان تصادفات پرداخت کنند. این امر شامل تمامی وسایل نقلیه از جمله

خبر

News

سفرهای نوروزی از پایانه شرق جدید انجام می‌شود



تهران با بیان اینکه مقدمات کار برای ساخت ایستگاه مترو پایانه شرق انجام شده؛ اما اجرا و نهایی شدن آن قطعا زمان‌بر خواهد بود، گفت: به محض اینکه شرکت‌ها مستقر و مسافرگیری آغاز شود، تغییر خطوط اتوبوس‌های داخلی انجام خواهد شد و علاوه بر اتوبوس، تاکسی‌ها نیز در پایانه مستقر می‌شوند.



ایسنا: عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران گفت: در ماه‌های پیش رو شرکت‌های تعاونی اتوبوسرانی در پایانه شرق جدید مستقر خواهند شد و سفرهای نوروزی از این پایانه انجام می‌شود. سید محمد آقامیری با بیان اینکه بر اساس آنچه مقرر شده است فروش بلیت‌های پایان سال از پایانه شرق جدید انجام می‌شود، اظهار کرد: خدمات‌رسانی به مسافران در روزهای پایانی سال در این پایانه انجام خواهد شد. وی با اعلام اینکه فضای پایانه پارک تیشن‌بندی و آماده استقرار تعاونی‌ها شده است، یادآور شد: تعاونی‌ها در آستانه استقرار هستند و به تدریج مستقر خواهند شد. آقامیری درباره استقرار دیر هنگام تعاونی‌ها در پایانه جدید با وجود آماده شدن فضای آن، بیان کرد: علت این تأخیر مسائل داخلی خود تعاونی‌هاست و ارتباطی به شهرداری ندارد؛ مدت‌هاست شهرداری پایانه را تجهیز کرده و تجهیزات و تسهیلات آن هیچ مشکلی برای مسافرگیری ندارد. رئیس کمیته عمران شورای اسلامی شهر



Autoworld.ir

دوشنبه ۱۲ آذر ۱۴۰۳، شماره ۲۲۲۴

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

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
فتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلبوردها

Billboard



«انرژی واقعی»

پرند ردبول در جدیدترین کمپین دانشجویی خود با عنوان «انرژی واقعی است»، بر اهمیت حفظ سلامت و توجه به آن اشاره می‌کند. پرند ردبول از جمله اسپانسرهای مسابقات فرمول یک در جهان است.

فروش اجباری مکمل سوخت!

«کتابن بریزم؟» این سوالی است که همه رانندگانی که به جایگاه‌های عرضه سوخت مراجعه می‌کنند با آن مواجه می‌شوند. اما آیا فروش کتابن در جایگاه‌های عرضه سوخت مجاز است؟ چندی پیش جواب این سوال را شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران اعلام کرد: «فروش مکمل در جایگاه‌های سوخت کشور غیر قانونی است.»

این شرکت همچنین در اطلاعیه‌ای اعلام کرد که با توجه به کشف انبار تولید مکمل‌های تقلبی بنزین، فروش مکمل‌ها در جایگاه‌ها ممنوع بوده و این شرکت کیفیت و کمیت این مکمل‌ها را تایید نمی‌کند و فاقد استاندارد هستند. از سوی دیگر طی سال‌های اخیر استفاده خودروسازان از پیش‌ران‌های توربوشارژر بیشتر شده و مشتریان نیز تمایل بسیاری برای خرید خودروهای مجهز به این موتور دارند. پیش‌ران‌های توربوشارژر دارای نقاط قوتی نظیر توان بیشتر و مصرف سوخت کمتر هستند و همین دو عامل باعث محبوبیت آن‌ها نزد مردم شده است. اما آیا خودروهای مجهز به موتور توربوشارژر به مکمل سوخت نیاز دارند؟ پیش‌ران‌های توربو به دلایلی چون افزایش کارایی موتور، قدرت بیشتر و کاهش مصرف سوخت به روش‌های نگهداری خاصی نیاز دارند که از جمله آن‌ها می‌توان به استفاده از سوخت با کیفیت اشاره کرد. در حال حاضر عرضه بنزین یورو ۵ در جایگاه‌ها تا حدود زیادی این معضل را برطرف کرده است؛ اما چنانچه مالکان خودروها تمایل به استفاده از کتابن بوستر دارند، حتماً پیش از سوخت‌گیری و از نمایندگی‌های مجاز، محصولات دارای نشان استاندارد را تهیه کنند و به هیچ عنوان در جایگاه‌های عرضه سوخت اقدام به خرید کتابن بوستر نکنند. چرا که برخی از جایگاه‌داران و متصدیان سوخت‌گیری به دنبال سوءاستفاده از این وضعیت، اقدام به فروش کتابن بوسترهای تقلبی با قیمت‌های بسیار بالایی کنند. این محصولات تقلبی در بلندمدت قطعاً سیستم موتور خودرو را معیوب کرده و ناگفته پیداست که تعمیر موتور، چه هزینه‌های سنگینی را به مالکان خودرو و تحمیل می‌کند.

حرف آخر

The Last Word

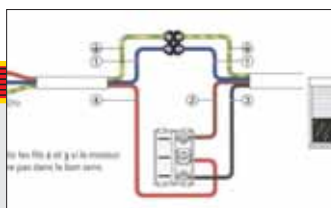


سمیه عبدی

روزنامه‌نگار



نکته آموزشی



را نیز باز می‌کنند. اگر سوئیچ خودرو بسته باشد، جدا کردن این اتصالات مشکلی ایجاد نمی‌کند؛ اما هنگام باز بودن سوئیچ خودرو نباید اتصالات را جدا کرد؛ چرا که موجب خطا در ECU یا کاهش عمر مفید این قطعه می‌شود. بنابراین اگر از عملکرد سنسورها و اتصالات اطلاع کافی ندارید، به آن‌ها دست نزنید.

یکی از اشتباه‌های رایج رانندگان، باز کردن اتصالات الکتریکی قطعات موتور است. در موتورهای انژکتوری سنسورهایی برای فعالیت ایده‌آل و مرتب موتور جانمایی شده‌اند که با ECU در ارتباط هستند. اما برخی رانندگان هنگام باز کردن فیلتر هوا یا تمیز کردن موتور، این اتصالات الکتریکی

جدا کردن اتصالات الکتریکی موتور



فونیکس

تیگو ۱ پرو ماکس آی ای
2.0 Lit TGDI AWD

مرکز تماس خدمات مشتریان ۰۲۱-۴۷۶۵۱
www.fonix.com
@fonix_official

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

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