



جناب آقای مهندس علی شیخزاده

مدیر عامل محترم گروه خودروسازی سایپا

انتصاب جنابعالی را به سمت فوق تبریک می گویم. از خداوند بزرگ برای جنابعالی و همکاران محترمان در آن مجموعه آرزوی موفقیت های روز افزون دارم.
خشیار نظریان / مدیر مسئول روزنامه «دنیای خودرو»

یک فعال و کارشناس بازار سرمایه هشدار داد:

تبعات قیمت گذاری دستوری خودرو و وحشتناک تر از آزادسازی قیمت هاست

همایون داری: دولت در حالی از آزادسازی قیمت ها وحشت دارد که تبعات قیمت گذاری دستوری خودرو و وحشتناک تر از آزادسازی قیمت هاست. یکی از اصلی ترین دلایل بدهی های...

۳۲ صفحات ۴

تأثیر خودروهای تجاری ایمن می شود
بازدید استاندار کرمان از
نخستین کارخانه روکش
لاستیک کشور در راور

۱۲ صفحات ۴

مصوبه جدید پرداخت خسارت افت قیمت
وسایل نقلیه ابلاغ شد:

عدم پرداخت افت قیمت
به خودروهای بالای ۱۰ سال

سرانجام پس از ۵۶ سال فرازونشیب، بیمه مرکزی دستور العمل
نحوه محاسبه خسارت کسر قیمت وسیله نقلیه را...

۱۵ صفحات ۴

بررسی نسل جدید کراس اوور
محبوب ایران خودرو

«هایما اس ۷ پرو» چه
برتری هایی نسبت به
نسخه قبلی دارد؟

۴ صفحات ۴



تغییر مدیر عامل شش ساله هیوندای!

تاجر اسپانیایی سکان

خودروسازی کره را

در دست گرفت

۶ صفحات ۴

۱ صادرات بنزین روسی دوباره آزاد شد

۲ معرفی دو «ون» الکترونیکال توسط «نیسان» و «فولکس واگن»

۳ آگاهی و چابکی؛ ضامن پیشرفت صنعت خودرو داخلی



استارت

Start

حسین نظریان

رئیس شورای سیاست گذاری

نجات صنعت خودرو؛ چگونه؟

با گذشت حدود ۴ ماه از آغاز به کار دولت چهاردهم
سرانجام نخستین جلسه وزیر محترم صمت با
خودروسازان و قطعه سازان چهارشنبه هفته...

۲ صفحات ۴

تیتراهای امروز

Titles

نمادهای جاده مخصوص

در مسیر رشد گام برمی دارند

تجدید ارزیابی خودروسازان مهم ترین محرک رشد بورس

۵ صفحات ۴

خروج تویوتا

از فهرست وارداتی ها

۱۰ صفحات ۴

فروش اقساطی کامیونت «آرناپلاس» با تسهیلات بلندمدت بانکی

۹ صفحات ۴

بازار خودرو از تب و تاب افتاد

نداوم گاهشی قیمت ها در بازار آزاد

۷ صفحات ۴

IREMCO

گروه صنعتی اتحاد موتور



www.iremco.co.ir

TEL: +98 21 49001

افتتاح خط تولید دسته سیم خودروهای مدیران خودرو توسط گروه صنعتی «آذین خودرو»



و داخلی سازی تولید قطعات خودروهای چینی، یکی از عوامل کلیدی در تحقق این دستاورد است. «مهندس بهرام شریعت نیز با تاکید بر اهمیت استراتژیک این پروژه، از تلاش های متخصصان و همکاری نزدیک میان این دو مجموعه قدر دانی کرد. آقای جک لی نیز این پروژه را نمونه ای موفق از همکاری و بهره گیری از ظرفیت های داخلی دانست و تاکید کرد این حرکت سرآغازی برای انتقال تکنولوژی و توسعه بیشتر صنعت قطعه سازی خودرو در ایران خواهد بود.

افتتاح این خط تولید می تواند سرآغازی برای داخلی سازی بخش عمده ای از قطعات خودروهای چینی، جلوگیری از خروج ارز و انتقال دانش و تکنولوژی در جهت کاهش وابستگی به واردات و افزایش بهره وری در تولید قطعات خودروهای چینی باشد. این پروژه علاوه بر ایجاد اشتغال پایدار، نقش موثری در تقویت زنجیره تامین داخلی و توسعه صنعت قطعه سازی کشور ایفا می کند.

در راستای تحقق اهداف بومی سازی تکنولوژی و داخلی سازی تولید قطعات خودروهای چینی، خط تولید دسته سیم خودروهای شرکت مدیران خودرو در شرکت آذین الکترونیک پیشرو، از شرکت های زیر مجموعه گروه صنعتی آذین خودرو، به بهره برداری رسید. این پروژه با اعتقاد ویژه مهندس بهرام شریعت، رئیس هیات مدیره مدیران خودرو به داخلی سازی بخش عمده ای از قطعات خودروهای چینی، انتقال تکنولوژی و جلوگیری از خروج ارز، گامی بلند برای توسعه صنعت قطعه سازی در کشور محسوب می شود. این مراسم با حضور مهندس بهرام شریعت، رئیس هیات مدیره مدیران خودرو، آقای جک لی، مدیر عامل این شرکت و هیات همراه و دکتر رضا رضایی، مدیر عالی گروه صنعتی آذین خودرو برگزار شد. دکتر رضایی در این مراسم اظهار داشت: «افتتاح خط تولید دسته سیم خودرو گامی بلند برای داخلی سازی قطعات و بومی سازی تکنولوژی است که می تواند تأثیر بزرگی بر کاهش وابستگی به واردات داشته باشد.» وی همچنین از نقش مهندس شریعت در این پروژه قدر دانی کرد و افزود: «نگاه استراتژیک ایشان به انتقال تکنولوژی

Azin Khodro Co.
Manufacturer of Automotive Trim - parts



لندرو-دیفندر هم می‌شود اما آخرین مخلوق آن، ۹۱۱ نسل ۹۶۴ به شمار می‌رود. اوراتی خودرو مالک را به همراه مبلغ ۲۰ هزار پوند دریافت می‌کند. سپس تمام اجزای آن را باز و برخی صفحات مهم مانند درها، کاپوت و طاق چرخ‌ها را از جنس فیبر کربن بازسازی کرده است. هرچند با وجود استفاده از این ماده سبک‌وزن انتظار می‌رود وزن خودرو کاهش پیدا کند اما اوراتی تلاش می‌کند وزن ۹۶۴ خود را به وزن نسخه اصلی نزدیک کند. بسته‌بندی ۵۳ کیلووات ساعتی این خودرو به دو قسمت تقسیم شده تا یکی در جلو و دیگری در عقب قرار بگیرد؛ به این صورت توزیع وزن خودرو به‌شکل مناسب صورت خواهد گرفت.

قوانین سختگیرانه کشورهای توسعه‌یافته برای حرکت صنعت خودرو به سمت محصولات برقی باعث شد بسیاری از تیونرها و مجموعه‌های بازسازی خودروهای کلاسیک هم به سمت این پیشروانها پیش بروند. هرچند برخی شرکت‌ها مانند منصور، برابوس، سینگر و... با این حرکت مخالفت می‌کنند اما برندهایی مانند «اوراتی» (Everatt) هم هستند که از برقی شدن استقبال می‌کنند. این شرکت بریتانیایی که کار خود را در سال ۲۰۱۹ آغاز کرد، محصولاتش را برای کسانی توسعه می‌دهد که به طراحی پخته و کلاسیک علاقه دارند اما در عین حال می‌خواهند از تمام فناوری‌های مدرن هم بهره‌مند شوند. پروژه‌های این مجموعه شامل مرسدس SL و



«۹۱۱» کلاسیک با پیشروان برقی به کمک اوراتی

یک فعال و کارشناس بازار سرمایه هشدار داد:

تبعات قیمت‌گذاری دستوری خودرو وحشتناک‌تر از آزادسازی قیمت‌هاست

همایون دارابی: دولت در حالی از آزادسازی قیمت‌ها وحشت دارد که تبعات قیمت‌گذاری دستوری خودرو و وحشتناک‌تر از آزادسازی قیمت‌هاست

با توجه به مشکلات فعلی صنعت خودرو، به نظر شما دلیل اصلی بدهی‌های سنگین خودروسازان به متقاضیان چیست؟

یکی از اصلی‌ترین دلایل بدهی‌های سنگین خودروسازان، قیمت‌گذاری دستوری است. در سال‌های اخیر، دولت تلاش کرده است با اعمال قیمت‌های ثابت، خودروها را برای مصرف‌کنندگان مقرون به صرفه‌تر کند. اما این اقدام نتیجه معکوس داده است. خودروسازان مجبور شده‌اند خودروها را با قیمتی کمتر از هزینه واقعی تولید به فروش برسانند که این موضوع باعث بروز زیان‌های کلان و بدهی‌های انباشته شده است. علاوه بر این، تحریم‌ها و محدودیت‌ها در واردات قطعات و مواد اولیه، سبب شد خطوط تولید به‌طور مرتب با اختلال مواجه شوند و شرکت‌ها نتوانند به تعهدات خود عمل کنند. در این شرایط، خودروسازان مجبور به پیش‌فروش خودروها با قیمت‌های پایین‌تر از بازار شده‌اند که این کار نه تنها منجر به بدهی‌های بیشتر می‌شود، بلکه اعتماد مشتریان به این صنعت را کاهش داده است. در واقع، دولت در حالی از آزادسازی قیمت‌ها وحشت دارد که تبعات قیمت‌گذاری دستوری خودرو و وحشتناک‌تر از آزادسازی قیمت‌هاست. چراکه با آزادسازی قیمت‌ها علاوه بر حل مشکلات ناشی از قیمت‌گذاری دستوری مانند زیان‌های کلان و بدهی‌های انباشته، دست خودروساز برای افزایش تولید و عرضه و همچنین ارتقای کیفی محصولاتش باز می‌شود. در نهایت نیز با افزایش عرضه مطابق تقاضا و برداشته شدن فاصله قیمت کارخانه و بازار، خودروساز ناچار است به ارائه تسهیلات فروش روی بیاورد که قدرت خرید مصرف‌کننده واقعی را تقویت می‌کند.

«در سال‌های اخیر، صنعت خودرو در ایران با بحران‌هایی نظیر بدهی‌های انباشته



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

خودروسازان به مشتریان، زبان‌های گسترده مالی و کاهش اعتماد عمومی دست و پنجه نرم می‌کند. قیمت‌گذاری دستوری، تحریم‌های بین‌المللی و سوءمدیریت در این صنعت منجر به عدم تطابق میان ظرفیت واقعی تولید و تعهدات پیش‌فروش شده است.

این مسائل نه تنها باعث تاخیر در تحویل خودروها شده، بلکه مشکلاتی مانند افزایش قیمت نهایی و نارضایتی مشتریان را نیز به همراه داشته است. در چنین شرایطی، موضوعاتی مانند فروش خودرو در بورس کالا، اصلاح سیاست‌های قیمت‌گذاری و خصوصی‌سازی واقعی، به‌عنوان راهکارهایی برای خروج از این وضعیت بحرانی مطرح شده‌اند.

همایون دارابی، کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی عمیق این چالش‌ها، ریشه‌های مشکلات و راهکارهای پیشنهادی پرداخته؛ دارابی معتقد است تنها با اصلاحات ساختاری، شفافیت و استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی، می‌توان آینده‌ای روشن را برای این صنعت حیاتی رقم زد.

نجات صنعت خودرو؛ چگونه؟

شود، به دلیل کثرت تکرار، تبدیل به عادت شده و عادت هم طبیعت دوم بشر است، به همین دلیل شرکت‌هایی در این عرصه شانس بقا دارند که پیوسته در اندیشه نوآوری و خلق تکنولوژی جدید باشند. شاید یکی از دلایل عدم توسعه صنعت قطعه‌سازی و نیز عدم موفقیت محصولات خودرویی ایران در بازارهای صادراتی تداوم کمی‌کاری و مهندسی معکوس بوده که طبیعت دوم قطعه‌سازان ایران شده است؛ در حالی که نوآوری در شرکت‌های بزرگ خودروسازی جهان چه به صورت آپشن و چه استاندارد‌های جدید و در مجموع برای راحتی، سهولت و ایمنی و رانندگی، ضامن بقا و حضور موفق آنها در بازارهای جهانی است.

فرجام‌سخن اینک: برای تحقق هدف‌های مورد بحث در جلسه چهارشنبه هفته گذشته وزیر محترم صمت با خودروسازان و قطعه‌سازان، باید نخست قطعه‌سازان را در پایبند و ایجاد انگیزه در آنها برای ادامه کار همراه با نوآوری که از الزامات اصلی و اساسی داشتن یک صنعت خودرو جويا و پویا است، بگوئیم.

در پایان بخشی از اشعاری را که در همین ارتباط ۲۸ سال پیش سرودام، به‌عنوان حسن ختام می‌آورم:

دوستی دارم بود صاحب‌مقام

در صنایع، حرف‌او جان کلام

گفتمش از صنعت خودرو بگو

گفت: توفیقی در این صنعت نگو

گفتمش بیکان که سی‌ساله شده

گفت: جدا موجب ناله شده

گفتمش مونتاژ پترول بارنسو

گفت: بدتر از پراید است و پژو

گفتمش مزدا دوو، گفت: لا

چونکه از مونتاژ می‌ارید بلا

گفتمش راه علاج و چاره چیست؟

گفت: الا ساخت داخل راه نیست

گفتمش... گفتا: که بس کن اصفا

«لینس للإنسان الإماسعی»

با گذشت حدود ۴ ماه از آغاز به کار دولت چهاردهم سرانجام نخستین جلسه وزیر محترم صمت با خودروسازان و قطعه‌سازان چهارشنبه هفته گذشته با موضوعیت «نجات صنعت خودرو و افزایش تیراژ تولید» تشکیل شد



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری



که باعث امیدواری است.

می‌دانیم که صنعت خودرو ایران از جهات اربعه محصور در انواع مشکلات است که تورم بیش از نیروی انسانی و زیان انباشته چنددهه‌ها را می‌لغزاند. مهم‌ترین آنها است. در حال حاضر این صنعت به‌مثابه مریض در حال احتضار است که نجات آن در مان اساسی می‌طلبد و افزایش تیراژ تولید هم با توجه به وجود ظرفیت تولید سه‌میلیون دستگاهی البته با تامین ارز و نقدینگی مورد نیاز امکان پذیر است.

بر اساس آمار اعلام شده نیاز ارزی سایپا و ایران خودرو برای تولید سالانه یک میلیون دستگاه ۴ میلیارد دلار و برای مونتاژ کارها جهت تولید ۴۰۰ هزار دستگاه ۸ میلیارد دلار و ۲ میلیارد دلار هم برای واردات است. به فرض تامین نیازهای ارزی و نقدینگی و تحقق افزایش تولید در سال جاری آیا صنعت خودرو نجات می‌یابد؟ و آیا از مشکلات آن کاسته خواهد شد؟

صنعت قطعه‌سازی خودرو که به همت روانشاد محمدهادی نژادحسینیان، وزیر وقت صنایع سنگین در سال ۱۳۷۲ رسماً و عملاً شکل گرفت، تاکنون باعث کاهش ارزشی قابل ملاحظه‌ای در صنعت خودرو و شد اما متأسفانه همچنان با کمی‌کاری و مهندسی معکوس ادامه می‌دهد. هر چند در آغاز کار رویکرد به‌چنین شیوه‌ای الزامی بود اما چنانچه زمان استفاده از یک شیوه طولانی



TXL | بالذت برانید

۱۹۶۸ برای ساخت نسخه ویژه‌ای از ال‌دزمیل ۴۴۲، با این برند متعلق به جنرال موتورز همکاری کرد که منجر به خلق مدل افسانه‌ای هرست ال‌دز شد. هرست قبل از اینکه برای ساخت خودروهای عضلانی افسانه‌ای با خودروسازان آمریکایی همکاری کند، برای تبلیغ محصولات خود اقدام به ساخت خودروهای هیولایی درگ کرد. این کار در سال ۱۹۶۵ با خودرویی به نام هرست همی آندر گلس آغاز شد. این یک خودرو فانی کار بود (نوع خاصی از خودروهای درگ که ظاهری شبیه خودروهای تولیدی دارند ولی از پیشرفته‌تر و شاسی کاملاً سفارشی استفاده می‌کنند) که از بیش از ۷ لیتری همی کرایسلر با تغییرات فراوانی استفاده می‌کرد و به‌اسطوره مسابقات درگ تبدیل شد.

شرکت هرست پرفورمنس در سال ۱۹۵۸ توسط دو جوان علاقه‌مند به خودرو با نام‌های جورج هرست و بیل کمپبل تأسیس شد. این شرکت کار خود را به‌عنوان یک تعمیرکار خودرو آغاز کرد ولی اوایل دهه ۶۰ به یک تولیدکننده قطعات افرمارکت تبدیل شد و به دلیل دسته‌بندی‌های نوآورانه‌اش بین علاقه‌مندان به خودرو شهرت یافت. طی سال‌های بعد، دسته‌بندی‌های هرست توسط خودروسازان بزرگ آمریکامورد استفاده قرار گرفتند و مستقیماً از کارخانه روی بسیاری از خودروهای عضلانی نصب شدند. هرست اما به همین جا بسنده نکرد و علاوه بر شیفترهای معروف خود به تولید دیگر قطعات مخصوص خودروهای عضلانی هم مشغول شد. این شرکت همچنین در سال



«ال‌دزمیل» و یک خورجین ۷۸ در صندوق عقب



می‌آوردند. در چنین شرایطی، خودروسازان می‌توانند با استفاده از این منابع و فناوری‌ها، کیفیت محصولات خود را ارتقا دهند و در بازارهای بین‌المللی رقابت کنند.

آیا این تغییرات به‌ویژه خصوصی‌سازی، می‌تواند مشکل بدهی‌های انباشته خودروسازان را حل کند؟

قطعاً، خصوصی‌سازی واقعی با مدیریت بهینه می‌تواند وضعیت مالی خودروسازان را بهبود بخشد و از آن‌ها خواسته شود که به مدیریت سودآور بپردازند. در نتیجه، بدهی‌های انباشته خودروسازان کاهش می‌یابد و آن‌ها می‌توانند منابع مالی خود را صرف بهبود کیفیت و افزایش تولید کنند. همچنین، با کاهش وابستگی به حمایت‌های دولتی، خودروسازان قادر خواهند بود که به شکل مستقل‌تر و کارآمدتری عمل کنند.

برای جلب رضایت مشتریان و افزایش اعتماد عمومی چه پیشنهادهایی خاصی دارید؟

یکی از مهم‌ترین موضوعات در این راستا، شفافیت است. خودروسازان باید گزارش‌های مالی خود را به صورت عمومی منتشر کنند تا مصرف‌کنندگان و سهامداران از وضعیت واقعی شرکت‌ها مطلع شوند. همچنین خودروسازان باید تعهدات پیش‌فروش خود را به اندازه ظرفیت واقعی تولید انجام دهند تا از تأخیرهای طولانی مدت و افزایش قیمت‌های ناگهانی جلوگیری شود. به‌علاوه، بهبود کیفیت محصولات و ارائه خدمات پس از فروش مناسب می‌تواند نقش بسزایی در افزایش رضایت مشتریان و جلب اعتماد آن‌ها داشته باشد.

چه پیامی برای مسئولان و مدیران اجرایی در صنعت خودرو برای کاهش مشکلات و حفظ سهم بازار این بنگاه‌ها دارد؟

آینده صنعت خودرو ایران بستگی به نحوه مدیریت بحران‌های فعلی و اصلاحات ساختاری دارد. اگر این اصلاحات انجام شود، این صنعت می‌تواند به یک صنعت رقابتی و جهانی تبدیل شود و حتی به بازارهای بین‌المللی نفوذ کند. اما اگر اصلاحات به‌موقع انجام نشود و مشکلات مدیریتی و مالی ادامه پیدا کند، این صنعت در معرض رکود بیشتر و کاهش سهم بازار قرار خواهد گرفت.

باید کیفیت و تنوع محصولات نیز مورد توجه قرار گیرد. کیفیت بالا، علاوه بر جلب رضایت مشتری، می‌تواند موجب رقابت‌پذیری بیشتر در بازارهای جهانی شود و در نهایت برای کاهش وابستگی به پیش‌فروش‌ها، خودروسازان باید به دنبال سرمایه‌گذاری خارجی و جذب منابع مالی جدید باشند. این اقدام می‌تواند موجب بهبود ساختار مالی شرکت‌ها شود.

یکی از راهکارهای مطرح‌شده برای کاهش تنش‌ها در خصوص تعیین نرخ محصولات خودروسازان عرضه محصولات در بورس کالا است، به نظر شما بورس کالا چطور می‌تواند به حل مشکلات صنعت خودرو کمک کند؟

یکی از نکات مهمی که می‌تواند در این زمینه موثر باشد، فروش خودرو در بورس کالا است. بورس کالا از یک طرف موجب ایجاد شفافیت در فرآیند قیمت‌گذاری می‌شود و از طرف دیگر، از بروز رانت و فساد در سیستم فروش جلوگیری می‌کند. در بورس کالا، قیمت‌ها بر اساس عرضه و تقاضا تعیین می‌شوند که این موضوع می‌تواند موجب تعادل بیشتر در بازار شود. علاوه بر این، بورس کالا می‌تواند به خودروسازان کمک کند منابع مالی لازم برای تأمین نقدینگی خود را از طریق فروش محصولات به‌دست آورند. این روش می‌تواند به کاهش بدهی‌های انباشته و تأخیر در تحویل خودروها کمک کند و باعث شود تولیدات به‌موقع به مشتریان تحویل داده شوند.

خصوصی‌سازی صنعت خودرو همواره یکی از موضوعات مهم بوده است. شما معتقد هستید کدام مدل خصوصی‌سازی برای صنعت موثر خواهد بود؟

خصوصی‌سازی صنعت خودرو باید به‌صورت واقعی و عمیق انجام شود. در حال حاضر، متأسفانه در بسیاری از موارد، خصوصی‌سازی تنها به انتقال مالکیت به نهادهای شبه‌دولتی یا حصولتی محدود شده است. این نوع خصوصی‌سازی تأثیر چندانی در بهبود وضعیت این صنعت نداشته است. خصوصی‌سازی واقعی به این معناست که سهام شرکت‌ها به سرمایه‌گذاران خصوصی به‌ویژه سرمایه‌گذاران خارجی واگذار شود. این سرمایه‌گذاران نه تنها می‌توانند منابع مالی جدید وارد کنند، بلکه مدیریت نوین و فناوری‌های پیشرفته را نیز به این صنعت



انباشته ایجاد نشود. از سویی افزایش ظرفیت تولید و بهبود کیفیت می‌تواند بخشی از نارضایتی‌های به وجود آمده در حوزه خودرو را کاهش دهد؛ یعنی به‌جای این که تمرکز صرفاً بر روی قیمت باشد،

نوربالا

با آزادسازی قیمت‌ها علاوه بر حل مشکل زیان‌های کلان و بدهی‌های انباشته، دست خودروساز برای افزایش تولید و عرضه و ارتقای کیفی محصولاتش باز می‌شود. در نهایت نیز با افزایش عرضه مطابق تقاضا و رفع فاصله قیمت کارخانه و بازار، خودروساز ناچار است به فروش اقساطی روی بیاورد که قدرت خرید مصرف‌کننده واقعی را تقویت می‌کند

این وضعیت در بلندمدت برای خودروسازان و بازار خودرو چه مصائبی را به وجود خواهد آورد؟

این روند در بلندمدت به کاهش توان مالی خودروسازان می‌انجامد و در نهایت ممکن است بسیاری از آن‌ها به ورشکستگی کشیده شوند. از سویی دیگر، این موضوع باعث بی‌اعتمادی مصرف‌کنندگان به صنعت خودرو می‌شود. وقتی خودروها با تأخیر زیاد و قیمت بالاتر از تعهدات اولیه تحویل داده می‌شوند، نه تنها مشتریان ناراضی می‌شوند، بلکه این موضوع باعث کاهش تقاضا در بازار نیز می‌شود.

راهکار پیشنهادی شما برای کاهش زیان انباشته و بدهی‌های معوق خودروسازان و بحران فعلی صنعت خودرو چیست؟

برای حل این بحران، باید تغییرات اساسی در سیاست‌ها و ساختار مدیریتی صنعت خودرو ایجاد شود. چند پیشنهاد اساسی دارم: اصلاح قیمت‌گذاری دستوری یکی از ضرورت‌های اصلی در صنعت خودرو است. باید به‌جای قیمت‌گذاری دستوری، به بازار اجازه داده شود که قیمت‌ها را تعیین کند. این کار می‌تواند موجب افزایش رقابت و بهبود کیفیت تولیدات شود. همچنین شفافیت در پیش‌فروش‌ها لازمه دیگر است؛ خودروسازان باید تنها به اندازه ظرفیت تولید خود، خودرو پیش‌فروش کنند تا بتوانند به تعهدات خود عمل کنند و بدهی‌های

مدیران خودرو ۷۷۷ رتبه ۱ فروش کشور

MVMCHERY.COM | MVMCHERY777 | MVM_777 | ۰۲۱-۴۹۷۸۱

شرایط فروش



برای اینکه مجموعه این افزونه‌ها، ۲۰۶ مدنظر را به خودروی نزدیک تر کند، یک بال سسقفی به در بخش عقب تعبیه شده است تا حال و هوای مسابقه‌ای حاصل از تماشای رینگ‌های پنج پره را تکمیل کند. تمام این قطعات هم با یک طرح مسابقه‌ای و برچسب‌ها اسپانسرهای رالی پوشانده شده است. مالک این ۲۰۶ از کابین آن هم غافل نشده و در کابین خودرویش هم از المان‌های مسابقه‌ای استفاده کرده است. از جمله تجهیزات تازه کابین این خودرو می‌توان به صندلی‌های مسابقه‌ای، فرمان جدید، پنل‌های فیبر کربنی سبک وزن، کپسول آتش نشانی، میل ایمنی و یک کلاه مخصوص راننده اشاره کرد.

حدوداً ۲۰ سال است که برند پژو از مسابقات قهرمانی رالی WRC کنار کشیده اما طرفدارانش هنوز هم مدل مسابقه‌ای WRC ۲۰۶ را به خوبی به یاد دارند؛ خودرویی هاجبک که پس از سال ۲۰۰۰ میلادی روانه مسابقات شد و در ۲۵ رقابت به مقام نخست دست پیدا کرد. حال که سال‌ها از زمان حیات این هیولا گذشته است، یک طرفدار تصمیم گرفت ۲۰۶ خود را به نمونه‌ای شبیه آن تبدیل کند. این نسخه عادی و ساده‌ای ۲۰۶ که کیت بدنه‌ای تازه با فرم پردازی مشابه خودرو WRC مجهز شده است که شامل سپرهای برجسته بزرگ، طاق چرخ‌های برآمده، کاپوت تازه و هواکش‌های روی آن و یک هواکش سقفی تزئینی می‌شود.



بازسازی افتخارات «۲۰۶» در رالی قهرمانی جهان

بررسی نسل جدید کراس اوور محبوب ایران خودرو

«هایما اس ۷ پرو» چه برتری‌هایی نسبت به نسخه قبلی دارد؟

این خودرو با توجه به تجهیزات، امکانات، نوآوری، کیفیت و همچنین توان و کیفیت خدمات پس از فروش، سهم مناسبی از بازار به دست خواهد آورد



عکس: روزنامه دنیای خودرو

نگاه View

علیرضا ملک‌شاد

کارشناس بازار سرمایه

حذف واسطه‌گری در بازار خودرو با عرضه خودرو در بورس کالا

در صورت همکاری دولت و وزارت صمت برای حذف دلالت از بازار خودرو و عرضه بدون واسطه محصولات خودرو سازان در بورس کالا، این محصول با قیمت مناسب به دست مصرف‌کننده واقعی خواهد رسید. در این صورت سود ناشی از تفاوت قیمت خودرو در کارخانه و بازار به جای اینکه نصیب واسطه‌ها و دلالان شود، مستقیماً وارد کارخانه و چرخه تولید شده و منجر به واقعی‌تر شدن قیمت خودرو خواهد شد. علاوه بر این، با سود حاصل از افزایش قیمت احتمالی خودرو که در اختیار تولیدکننده قرار می‌گیرد، شاهد تولید خودروهای با کیفیت‌تر، رشد سرمایه‌گذاری و واقعی‌سازی قیمت خودرو خواهیم بود.



همچنین با عرضه خودرو در بورس کالا، آگاهی مردم از توانایی خرید خودرو به طور مستقیم و بدون وجود واسطه‌ها و افزایش یافته و قیمت خودرو به نرخ واقعی خود نزدیک‌تر خواهد شد و حتی ممکن است به واسطه افزایش تولید، قیمت خودرو نیز روند کاهشی داشته باشد که به نفع مصرف‌کننده نهایی است. قاعدتاً حذف واسطه‌ها و دلال‌ها از بازار منجر به قیمت‌گذاری واقعی می‌شود. از سوی دیگر عرضه خودرو در بورس کالا یک اقدام درست به حساب می‌آید. به رغم صحبت از حذف شورای رقابت از قیمت‌گذاری خودرو اما افزایش قیمت کارخانه محصولات شرکت‌های جادهمخصوص، همراه با مصوبه شورای رقابت بوده، این در حالی است که اگر سود حاصل از عرضه خودرو در بورس کالا به کارخانه‌های خودروسازی سرازیر شود، آن‌ها می‌توانند این وجوه را جهت سرمایه‌گذاری و پرداخت بدهی خود هزینه کنند تا چرخ صنعت خودرو دوباره به حرکت درآمده و با افزایش درآمد و رشد تولید، به کارآفرینی و افزایش اشتغال‌زایی در کشور کمک کنند. در چنین وضعیتی سهام شرکت‌های خودروساز و قطعه‌ساز نیز از شرایط خوبی برخوردار خواهند شد و در مسیر رشد و سوددهی حرکت می‌کنند. در مجموع می‌توان گفت عرضه خودرو در بورس کالا به رقابت‌پذیری این صنعت کمک شایانی خواهد کرد و این مساله در نهایت می‌تواند به تعدیل نرخ‌ها در بازار منجر شود.

کمکی شروع حرکت در سربالایی (HSA)، سیستم کنترل پایداری (ESP)، سیستم کنترل کشش (TCS)، چهار عدد ایربرگ، فرمان کمکی برقی، تهویه مطبوع اتوماتیک، صفحه نمایش لمسی ۸ اینچی، پنل لمسی ۸ اینچی کنترل سیستم تهویه، GPS، کارت SD و بلوتوث، آینه‌های کناری تاشوی برقی، آینه وسط ضدانعکاس نور با قابلیت نمایش فاصله عقب تا مانع و نمایش میزان باد لاستیک‌ها، فرمان چرمی با کلیدهای کنترلی، دوربین ۳۶۰ درجه، سنسور دنده عقب، کروز کنترل، صندلی برقی راننده با ۸ حالت تنظیم، سنسور نور و باران و سیستم استارت و ورود بدون کلید مجهز است.

طراحی بدنه و کابین «هایما اس ۷ پرو»

هایما اس ۷ پرو از نظر طراحی ظاهری تفاوت خاصی با اس ۷ پلاس ندارد؛ نمای جلوی این کراس اوور همچنان میزبان چراغ‌هایی است که فرمی کشیده و نسبتاً بزرگ دارند و چهره این کراس اوور تک‌دیفرا سنسور را افزودی جلوه می‌دهند. جلوپنجره هم با خطوط عمودی کرومی همراه شده و میزبان لوگو «هایما» است. در سپر جلو هایما اس ۷ پلاس شاهد جانمایی چراغ‌های مه‌شکن، ورودی هوای زیر جلوپنجره و کروم کاری مختلف هستیم. در نمای عقب نیز چراغ‌های عقب با سبک طراحی کاملاً هماهنگ با نمای جلو به چشم می‌خورند که محل نصب پلاک در میان آن‌ها تعبیه شده است.

درون سپر عقب نیز دو خروجی نمایشی آگزوز با قاب‌های کرومی و تک چراغ مه‌شکن داخل یک دیفیوزر مشکی رنگ جانمایی شده‌اند. تنها تغییراتی که در ظاهر اس ۷ پرو نسبت به پلاس دیده می‌شوند، جایگزینی لوگو اس ۷ پرو و GDI و کلیپر فرم‌زنگ ترمزها هستند. هایما اس ۷ پرو در بخش اتاق و داشبورد نیز تغییر خاصی نکرده است. داشبورد اس ۷ پرو، سیستم مالتی‌مدیا و پنل سیستم تهویه مطبوع همچنان به صورت یکپارچه داخل یک مانیتور عمودی بزرگ قرار گرفته‌اند. مقابل راننده یک فرمان چهارشاخه مولتی‌فانکشن تعبیه شده که دی کات نیست و پشت آن نیز یک کلاستر آل‌لوگ به همراه یک کامپیوتر سفری کامل قرار دارد. متریال به کاررفته در هایما اس ۷ پرو مشابه قبلی کیفیت نسبتاً مطلوبی داشته و همچنین فضای کابین هم در هر دو دیف صندلی و صندوق عقب بسیار جادار است. تنها تغییر قابل ذکر در کابین این کراس اوور، تغییر روکش صندلی‌ها است.

مورد ارزیابی و مقایسه قرار گرفت. نتایج حاصله نشان داد این خودرو با توجه به تجهیزات، امکانات، نوآوری، کیفیت و همچنین توان و کیفیت خدمات پس از فروش، سهم مناسبی از بازار به دست خواهد آورد.

تفاوت‌های «هایما اس ۷ پرو» در مشخصات فنی

قلب تپنده جدیدترین نسخه هایما اس ۷، یک پیش‌راننده ۱.۵ لیتری توربو با جعبه‌دنده شش‌سرعته خودکار از نوع AT است. خروجی این موتور، ۱۷۵ اسب‌بخار قدرت و ۲۸۰ نیوتون‌متر گشتاور از دور ۱۷۰۰ است که نشان‌دهنده افزایش ۵۰ اسبی توان و ۵۰ نیوتون‌متری گشتاور نسبت به مدل قبلی در عین کاهش مصرف سوخت به دلیل کاهش حجم موتور و بهره‌گیری از سامانه تزریق مستقیم سوخت (GDI) است.

امکانات رفاهی و تجهیزات ایمنی «هایما اس ۷ پرو»

هایما اس ۷ پرو علاوه بر امکانات بیشتر یادشده شامل اتوهلد، صندلی برقی سرنشین جلو، ترمز پارک برقی، راهنمای تعویض دنده (GSI) و کالیبرهای جدید فرم‌زنگ، مانند نسخه پلاس به امکاناتی همچون ترمز دیسکی جلو و عقب، سیستم ترمز ضدقفل (EBD+ABS)، سیستم

نوربالا

«هایما اس ۷ پرو» یک پیش‌راننده ۱.۵ لیتری توربو همراه با جعبه‌دنده شش‌سرعته خودکار از نوع AT دارد که خروجی آن، ۱۷۵ اسب‌بخار قدرت و ۲۸۰ نیوتون‌متر گشتاور از دور ۱۷۰۰ است. توان این پیش‌راننده در عین کاهش مصرف سوخت نسبت به مدل قبلی، ۵ اسب‌بخار و گشتاور آن ۵۰ نیوتون‌متر افزایش یافته است



علیرضا جابیتی

ajabeti@autoworld.ir

با هدف آزمایش و ارزیابی فنی محصول جدید هایما اس ۷ پرو، ایران خودرو میزبان خودرو نویسندگان و رسانه‌های تخصصی خودرو بود. در این برنامه که بیش از ۴۰ نفر از خودرو نویسندگان و خبرنگاران حرفه‌ای با هایما رانندگی کردند و آن را مورد بررسی کارشناسی قرار دادند، شرایطی نیز برای مقایسه عملکردی اس ۷ پرو با نمونه قبلی (اس ۷ پلاس) فراهم شد تا خودرو نگاران، این دو محصول کراس اوور را از نظر عملکرد قوای محرکه و همچنین تجهیزات و امکانات مقایسه کنند. برآیند نظرات اصحاب رسانه حاضر در برنامه این بود که با توجه به تغییرات صورت گرفته در پیش‌راننده و افزایش قابل توجه گشتاور خودرو و همچنین کاهش مصرف هایما جدید در مقایسه به نسخه قبلی، این محصول در بازار مورد استقبال مشتریان قرار خواهد گرفت. در زمان این تست و ارزیابی، کارشناسان ایران خودرو، اطلاعات لازم را در خصوص تغییرات صورت گرفته در محصول و نکات مثبت آن در مقایسه با هایما اس ۷ ارائه کردند.

هایما اس ۷ پرو با امکانات، تجهیزات و قابلیت‌های بیش تر در چندسال اخیر، با توجه به تغییر دانه مصرف کنندگان و گرایش آنان به استفاده از خودروهای کراس اوور و شاسی بلند، شرکت‌های متعدد خودروساز، مونتاژ کار و وارد کننده به عرضه این نوع خودرو در مدل‌ها و قیمت‌های مختلف اقدام کرده‌اند. در این میان، ایران خودرو هم راستا با نیاز و سلیقه مشتریان، مدل‌های جدیدی از این نوع خودروها را به بازار وارد کرده است. با توجه به جایگاه مناسب برند هایما در بازار کشور و با بررسی شرایط و امکان‌سنجی‌های لازم، هایما اس ۷ پرو با امکانات، تجهیزات و قابلیت‌های بیش تر از قبل در سبد محصولات بزرگ‌ترین خودروساز کشور قرار گرفت. اس ۷ پرو از مزمون‌های پیمایش، استقامت، ایمنی و سوخت‌رادر فصول و اقلیم‌های مختلف کشور با موفقیت پشت سر گذاشته است و همچنین در کلینیک‌های تخصصی که با حضور خیرگان بازار، کارشناسان و نمایندگی‌های مجاز برگزار شد، در کنار رقبا

پیگیری يك موضوع Follow up



یعقوب رضا زاده نماینده سلماس در مجلس

تبعات عدم تخصیص ارز مورد نیاز خودروسازان

بازار خودرو طی چند وقت اخیر با فرازونشیب‌های زیادی روبه‌رو بوده و همین موضوع قیمت‌ها را همواره با نوسان مواجه کرده است. در چنین شرایطی اگر تمهیدات لازم از سوی متولیان صنعت خودرو اندیشیده شود، قطعاً بازار خودرو سامان‌دهی خواهد شد. در این زمینه یعقوب رضا زاده، نماینده سلماس در مجلس به بیان نظرات خود پرداخته است.

مهم‌ترین دلایل افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو شامل چه مواردی است؟

عدم تخصیص ارز به خودروسازان و عدم ورود خودروهای خارجی به کشور از مهم‌ترین عوامل افزایش قیمت خودرو در بازار به حساب می‌آیند.

واردات چگونه بر بازار خودرو تاثیر می‌گذارد؟

مجلس یازدهم قانونی را مبنی بر آزادسازی واردات خودرو تصویب کرد اما متأسفانه این قانون به درستی اجرا نشد، در حالی که ورود خودروهای خارجی به کشور نقش بسزایی در رقابت‌پذیری صنعت خودرو، کاهش قیمت‌ها در بازار و بهبود کیفیت تولیدات داخل خواهد داشت. علاوه بر این تسهیل فرآیند واردات خودرو حذف تقاضای کاذب خودروهای داخلی و کنترل و ثبات قیمت‌ها در بازار را به همراه دارد.

آیا عدم تخصیص ارز به صنعت خودرو، در افزایش نرخ خودرو تاثیر داشته است؟

بله، برخلاف سال گذشته که کنترل نسبی بین قیمت کارخانه و بازار ایجاد شد، اما عدم تخصیص ارز مورد نیاز خودروسازان از سوی بانک مرکزی در چند ماه گذشته مشکلاتی را در عرضه خودرو به بازار ایجاد کرد که افزایش قیمت خودرو در بازار را به همراه داشته است.

مجلس در جهت حمایت از صنعت خودرو و قطعه‌سازی چه اقداماتی می‌تواند انجام دهد؟

مجلس برای حمایت از قطعه‌سازان و خودروسازان داخلی هر گونه لایح پیشنهادی در این زمینه را تصویب خواهد کرد. البته دولت با تشکیل کارگروه اقتصادی با حضور نمایندگان از وزارت صمت، خودروسازان، مجلس، بانک مرکزی و سایر دستگاه‌های مربوطه باید نسبت به اتخاذ سیاست‌های یکپارچه در راستای حمایت از تولیدات داخل اقدام کند. همچنین وزارت صمت به عنوان متولی صنعت خودرو می‌تواند با ارائه بسته‌های تشویقی و حمایتی به قطعه‌سازان و خودروسازان زمینه کاهش قیمت خودرو را فراهم کند.

زپاس Spare Tire

رشد ۷۰ درصدی تولید روزانه خودروسازان پس از اصلاح قیمت‌ها



رئیس هیات عامل ایدرو یکی از چالش‌های صنعت خودرو را قیمت‌گذاری محصولات این صنعت دانست و افزود: «این موضوع در کنار برخی مسائل درون‌نگاهی شرکت‌های خودروساز باعث شده است فعالیت چند سال اخیر این شرکت‌ها با وجود ظرفیت بسیار گسترده بازار برای سوددهی، با زیان‌دهی همراه باشد. مقیمی با اشاره به نقش زنجیره تامین در روند رو به رشد تولید

خودروسازان، ادامه داد: محدودیت‌های مالی خودروسازان در پرداخت مطالبات به زنجیره تامین به دلیل زبان‌های متحمل شده باعث تضعیف زنجیره تامین به ویژه قطعه‌سازان کوچک‌مقیاس شده است. رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران اضافه کرد: شرکت‌های تامین‌کننده توان خود را برای حمایت از تولید و افزایش شمارگان (تیراژ) به کار گرفته‌اند و امیدواریم با رفع موانع

رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران از رشد ۷۰ درصدی تولید روزانه خودروسازان در ۱۵ روز اخیر پس از افزایش قیمت‌ها خبر داد. فرشاد مقیمی گفت: پس از تعدیل قیمت محصولات متناسب با تغییرات هزینه‌های تولید ۱۸ ماه گذشته و مجموعه اقدامات قانونی انجام‌شده، تولید روزانه ایران خودرو و سایپا از ۲ هزار و ۳۸۷ دستگاه در روز به ۴ هزار و ۷۱ دستگاه افزایش

یافت. رئیس هیات عامل ایدرو یکی از چالش‌های صنعت خودرو را قیمت‌گذاری محصولات این صنعت دانست و افزود: «این موضوع در کنار برخی مسائل درون‌نگاهی شرکت‌های خودروساز باعث شده است فعالیت چند سال اخیر این شرکت‌ها با وجود ظرفیت بسیار گسترده بازار برای سوددهی، با زیان‌دهی همراه باشد. مقیمی با اشاره به نقش زنجیره تامین در روند رو به رشد تولید



«اندروید اتو» به نسخه ۱۳ رسید

شرکت گوگل پس آزمایش‌های متعدد و عرضه نسخه بتا از سیستم عامل مخصوص خودرویی خود اندروید اتو، نمونه نهایی آن را با شماره ۱۳.۳ معرفی کرد. برخی کاربران هم اکنون می‌توانند با استفاده از فروشگاه نرم‌افزاری این شرکت یا «گوگل پلی استور» این نسخه به‌روزسانی شده را دریافت و استفاده کنند. متاسفانه گوگل درباره جزئیات عرضه این نسخه از سیستم عامل خودرویی خود حرفی به میان نیاورده است؛ به این ترتیب، تغییرات این نسخه تنها پس از نصب نرم‌افزار جدید قابل‌رویت خواهد بود. تاکنون مشخص شده است که اندروید اتو ۱۳.۳ ویژگی‌های موسوم به «CarMedia» را در اختیار

کاربران قرار می‌دهد که دسترسی راحت‌تر و به تمام رسانه‌های موجود در سیستم اطلاعات-سرگرمی خودرو را راحت‌تر می‌کند. کاربران برای بخش محتوای ویدئویی و صوتی رادیو و دانگل‌های USB، تنها باید از نرم‌افزار اصلی سیستم اطلاعات-سرگرمی خودرو استفاده می‌کردند؛ به این ترتیب در گذشته اگر کسی می‌خواست موسیقی گوش دهد باید از اندروید اتو خارج می‌شد و نرم‌افزار مدیا را اجرا می‌کرد. آیدیت تازه این حرکت نه‌چندان منطقی را کنار گذاشته به کاربران اجازه می‌دهد از طریق اندروید اتو به محتوای خود دسترسی داشته باشند.

ویژه‌ها

مزایده ۲۰۴ خودرو به ارزش پایه ۶۵۰ میلیارد تومان



مزایده الکترونیکی سراسری امسال منقول سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی آغاز شده است و تا ۱۹ آذرماه ادامه دارد. در این مزایده ۲۰۴ دستگاه خودرو سواری وارداتی شامل انواع برندهای بنز، بامو، تویوتا، لکسوس، پورشه ماکن، جگوار، اوپل، رنجرور، سوبارو و... به فروش می‌رسد. ارزش پایه کارشناسی این خودروها بالغ بر ۶۵۰ میلیارد تومان ثبت شده است. همچنین در این مزایده انواع کاشنه، کامیون و... به ارزش پایه ۱،۲۵۰ میلیارد تومان به فروش خواهد رسید.

دیگه چه خبر؟

تعیین شرایط واردات خودروهای نو و کار کرده



نایب رئیس کمیسیون تلفیق گفت: بانک مرکزی مکلف شد حداقل ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون یورو برای واردات خودرو اختصاص دهد که با اصلاحات کمیسیون تلفیق این واردات شامل خودروهای نو و کار کرده هم می‌شود. همچنین در موضوع «مزایده مجوز واردات» حذف و دولت مکلف شد آیین‌نامه واردات را براساس یک روش رقابتی تنظیم کند. محسن زنگنه افزود: ایران‌نیان خارج کشور نیز مجموعاً تا سقف ۱۰۰ میلیون یورو می‌توانند خودرو وارد کنند.

تونیتر!

درخواست بیمه‌ها برای اصلاح مصوبه افت قیمت خودرو



رئیس کل بیمه مرکزی با درخواست از رئیس جمهور درباره اصلاح یک بند از مصوبه پرداخت افت خسارت خودرو گفت: نهادهای تصمیم‌گیر اصل انصاف را برای بیمه‌ها رعایت کنند. پرویز خسروشاهی افزود: مصوبه افت قیمت خودرو و اواخر دولت قبل تصویب شد که منافع خوبی برای مردم دارد، ولی اصلی گذاشته شده که موجب مشکلاتی برای شرکت‌های بیمه خواهد شد. در این مصوبه تأکید شده است افت قیمت خودرو تحت پوشش باشد، ولی هیچ وقت نباید برای آن حق بیمه دریافت شود.

نمادهای جاده مخصوص در مسیر رشد گام برمی‌دارند

تجدید ارزیابی خودروسازان، مهم‌ترین محرک رشد بورس



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

روز چهارشنبه و در جریان دادوستدهای گروه خودرویی در بازار سهام، نمادهای این صنعت بورسی روند مثبتی را طی کردند. بر این اساس نمادهای ایران خودرو، ایران خودرو دیزل، سایپا، سایپادیزل، پارس خودرو، کرمان خودرو، گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو و بهمن دیزل مثبت شدند و در مقابل نمادهای زامیاد و گروه بهمن منفی خوردند. از سوی دیگر روز چهارشنبه در گروه خودرویی طی ۶ هزار نوبت معاملاتی ۲.۷ میلیارد سهم به ارزش ۹۹۴ میلیارد تومان معامله شد که نسبت به روز سه‌شنبه با افت روبه‌رو بود. ارزش روز بازار گروه خودرویی نیز تا پایان معاملات روز چهارشنبه بالغ بر ۲۸۴ هزار میلیارد تومان شد.

بورس همچنان در کانال صعودی

همچنین روز چهارشنبه و در معاملات بازار سهام شاخص کل بورس با رشد ۱۲.۳۹۹ واحدی در محدوده دومیلیون و ۵۰۱ هزار واحد قرار گرفت. شاخص کل هم‌وزن نیز با رشد ۶.۲۳۸ هزار واحدی در محدوده ۸۰۲ هزار واحد ایستاد. در این بازار نیز ۲۲.۸ میلیارد ورقه سهم به ارزش بیش از ۱۴ هزار میلیارد تومان معامله شد. شاخص فرابورس هم با رشد ۱۷۶ واحدی در محدوده ۲۴ هزار واحد قرار گرفت. در فرابورس نیز ۸.۷ میلیارد ورقه اوراق بهادار به ارزش بیش از ۱۲.۶ هزار میلیارد تومان دادوستد شد. بازار سرمایه در هفته‌ای که گذشت خوش درخشید و توانست صدرنشین بازارهای مالی شود. البته این روند صعودی شاخص کل بورس متأثر از حمایت عملی و کلامی دولتمردان



بود و از طرفی هم ریسک‌های غیراقتصادی کاهش یافت. هفته گذشته وزیر اقتصاد حمایت قاطع خود از بازار سرمایه را اعلام کرد که البته این حمایت در تداوم وضعیت خوب بازار بسیار تأثیرگذار بود. همچنین تداوم ارزش معاملات خرد بالای ۱۰ هزار میلیارد تومان در این هفته نشان از بازگشت اعتماد به بورس دارد. از نظر بنیادی مواردی نظیر افزایش نرخ دلار نیما، کاهش تنش‌های سیاسی و اخبار مربوط به تجدید ارزیابی شرکت‌های خودروساز از جمله مهم‌ترین اتفاقات مثبت بر بازار سهام بودند که منجر به رشد شاخص‌ها شده است. گروه خودرویی به عنوان لیدر سنتی بازار سهام این روزها وضعیت خوبی

دارد و اخبار افزایش سرمایه دو خودروساز بزرگ به نوعی محرک و عامل رشد اخیر بازار سهام قلمداد می‌شود. این در حالی است که طی روزهای آینده، تشکیل صف‌های فروش قابل توجه دور از ذهن است و همچنان اخبار مثبت در حوزه تجدید ارزیابی، خروج تدریجی از قیمت‌گذاری دستوری و نزدیک شدن به مقطع زمانی آغاز رسمی بازار توافقی ارزش می‌تواند عامل صعودکننده بازار باشد و خریداران را نسبت به نگهداشتن سهام اقناع کند. در این مقطع زمانی صرف‌ریسک سیستماتیک می‌تواند به عنوان عامل عدم اطمینان مطرح باشد و ریسک بنیادی خاصی مطرح نیست.

اینفوگرافش

Infography

میزان رشد فروش قطعه‌سازان زیرمجموعه ایران خودرو در آبان‌ماه



در آبان‌ماه قطعه‌سازان زیرمجموعه «ایران خودرو» رشد فروش محصولات را به ثبت رسانند. در این بین شرکت «مهرکام پارس» افزایش فروش ۷۰ درصدی را به ثبت رساند.

چین تلند؟

دلالی در بازار خودرو

عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس تأکید کرد: در بازار خودرو باید عرضه بیشتر شود. در این زمینه باید گفت دلالی حاصل کمبود عرضه است. به نوعی فرونی تقاضا بر عرضه، موجب به وجود آمدن واسطه‌گری و خرید و فروش امتیاز خودرو می‌شود.

چرا؟

افزایش واردات دلالی را از بین می‌برد

سیدعلی‌اکرم هاشمی نخل‌ابراهیمی افزود: وقتی میزان واردات زیاد شود از ایجاد دلالی کاسته خواهد شد. ما به دنبال افزایش واردات خودروهای کار کرده و نو هستیم. اگر واردات به میزانی باشد که نیازها برآورده شود، خودبه‌خود جلوی دلالی هم گرفته می‌شود.

برای چیه؟

واردات خودرو باید تسهیل شود

عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس اضافه کرد: نمایندگان معتقدند واردات خودرو باید منطقی، حساب‌شده و به نحوی باشد که همه مردم در کنار استفاده از خودروهای داخلی بتوانند از خودروهای وارداتی هم بهره‌مند شوند. بنابراین فرآیند واردات خودرو باید تسهیل شود.

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

زشت‌ترین خودروهایی که بعد از پراید به بازار آمدند...
حاضر جواب: مهم قیمتشان است که بزخم به تخته، یکی از یکی قشنگ‌تر است!

سقف میزان واردات خودرو توسط ایران‌نیان خارج کشور اعلام شد.

حاضر جواب: حالا از فرآیندهای می‌نشینند به حساب کردن میزان سود واردات خودرو، توسط ایران‌نیان خارج کشور.

این خودرو جای پژو پارس را گرفت.

حاضر جواب: هیچ خودرویی نمی‌تواند جای آن بزرگوار را بگیرد؛ می‌فرماید نه، نگاه می‌کنم به قیمتش در بازار ببینم یاد!

تولید خودرو افزایش یافت؛ قیمت‌ها متعادل می‌شوند؟
حاضر جواب: البته متعادل شدن خوب است؛ ولی متعادل ماندن بهتر است.

عضو کمیسیون صنایع و معادن: دولت فعلی قیمت خودرو را افزایش داده؛ باید پاسخگوی تصمیمش باشد.
حاضر جواب: ولی براساس یک رسم نانوشته، مسئول تصمیمات هر دولت حداقل تا یکی، دو سال اول استقرار، دولت قبل است!

عضو کمیسیون برنامه و بودجه تأکید کرد: باید در بازار فراوانی ایجاد شود، دلالی حاصل کمبود است.

حاضر جواب: و البته همین کمبود در نهایت سبب فراوانی برای افراد بسیاری می‌شود.

وزیر صمت، قطعه‌سازان و خودروسازان را گرد هم آورد؛ گفت‌وگو کلان برای نجات خودروسازی آغاز شد.

حاضر جواب: به امید آنکه در نهایت به قول قدیمی هادو صد گفته تبدیل به نیم کردار شود.

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده از اسقاط ۲۳۷ هزار خودرو فرسوده در ۸ ماهه ۱۴۰۳ با رشد ۳۰۰ درصدی در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته خبر داد.

حاضر جواب: مثل اینکه بالاخره چند سانتی متر از عمق دریای وسایل نقلیه فرسوده کشور در حال کم شدن است.

قیمت عجیب رنو ساندرو دست دوم در بازار...

حاضر جواب: البته در دستش قیمت عجیب ولی واقعی است!

اختلاف ۳۰۰ میلیون تومانی قیمت پژو پارس بین کارخانه و بازار.

حاضر جواب: این دیگر اختلاف قیمت نیست، چون چند سال قبل همین مبلغ به‌نوعی سبب اختلاف طبقاتی می‌شد.

هوندای ژاپنی، پراید هندی‌ها می‌شود.

حاضر جواب: به امید آنکه آخر و عاقبت ایمنی هندی‌هایی که این خودرو را دارند، شبیه راکبان بدشانس پراید نشود.

با گذشت چندسال از آزادسازی واردات خودرو، سامانه خودروهای وارداتی در اختیار خودروهای چینی قرار دارد و آنها بیشترین سهم را از این واردات داشته‌اند.

حاضر جواب: این قدر خودروهای چینی در این سامانه زیاد است که اگر یک خارجی سهواً وارد آن شود، احتمالاً فکر می‌کند وارد صفحه زیرمجموعه خودرویی وزارت صمت چین شده است!



مالک یکی از همین خودروها بود. هنری فورد در زمان یادشده بزرگ‌ترین سازنده خودروی دنیا به‌شمار می‌رفت و بنابراین فورد اولین تولید یک خودرو برقی توسط فورد شاید کار سختی نبود اولین پروتوتایپ برقی فورد دارای فریم نردبانی کوچک با چرخ‌های برای سیمی و ردیفی از باتری‌ها زیر صندلی بود. خودرو مورد بحث قرار شش با قیمت ۵۰۰ دلار (معادل حدود ۱۶ هزار دلار امروز) عرضه‌شده اما هرگز این گونه نشد. لغو پروژه فورد فلیور را می‌توان به شخصیت خود هنری فورد مرتبط دانست. او توماس ادیسون را به‌عنوان یک مربی قبول داشت و هدف اصلی از تولید اولین خودرو برقی فورد را می‌توان استفاده از باتری‌های ادیسون دانست. متاسفانه باتری‌های ادیسون برای اهداف فورد خیلی ایده‌آل نبودند.

پیشینه خودروهای برقی به سال ۱۸۸۸ میلادی بازمی‌گردد یعنی زمانی که خودرویی موسوم به Flocken Elektrowagen با باتری اسید سرب و موتور یک‌اسب بخاری خود توانست سرعت ۱۴ کیلومتر در ساعت را ثبت کند. در واقع حدود ۱۰۰ سال پیش صنعت خودرو بر سر دوراهی کنار گذاشتن سوخت‌های فسیلی و تولید خودروهای برقی بود اما همه نتیجه این دوراهی را می‌دانیم. اولین خودرو برقی فورد در سال ۱۹۱۴ تولید شد و در واقع نسخه‌ای بدون آلایندگی از مدل T بود. با اینکه خودرو یادشده هرگز راهی خط تولید نشد اما نشان داد ایده تولید چنین خودروهایی در آن دوران می‌تواند چگونه باشد. فورد یک دستگاه دیتو پتو الکتریک ۱۹۱۴ را برای همسر خود خرید و توماس ادیسون نیز



۱۰ سال پیش «فورد» مدعی برقی‌سازی بود!

بامو «سری ۲ گرن کوپه» هم مخصوص چینی‌ها شد



کمی پس از معرفی نسخه به‌روزرسانی‌شده بامو سری ۲ گرن کوپه، اکنون نسخه بازار چین این خودرو هم رونمایی شد! اتاق مدل بازار جهانی از F44 به F74 تغییر کرده اما مدل ویژه بازار چین با کد اتاق F78 و البته پسوند L در انتهای نام آن معرفی شده که به معنای طول بیشتر بدنه است. این خودرو جانشین مدل F52 سری ۱ سدان می‌شود که تا پارسال در چین تولید می‌شد. طول، ارتفاع و فاصله محورهاهای بامو سری ۲ گرن کوپه L به ۲۲،۱۱۷ و ۱۱۰ میلی‌متر افزایش نسبت به قبل، به ۱،۴۵۷، ۱،۴۶۳ و ۲،۷۸ متر رسیده است تا سر نشینان عقب از راحتی بیشتری برخوردار شوند. تفاوت ظاهری بامو سری ۲ گرن کوپه L با نسخه بازار جهانی

به طراحی صاف دستگیرها، پروفیل سقف و شیشه‌سستون‌های عقب و همچنین حذف عدد ۲ از حاشیه پنجره‌ها، محدود شده است. طراحی داخلی بامو سری ۲ گرن کوپه L هم با نسخه بازار جهانی تفاوتی ندارد، به جز سقف شیشه‌ای که در مدل بازار چین به صورت یکپارچه و در مدل بازار جهانی به صورت دو تکه با امکان باز نشوی بخش جلویی، طراحی شده است. مشتریان چینی می‌توانند یکی از سه پیش‌ترانه درون سوز را برای بامو سری ۲ گرن کوپه L انتخاب کنند. مدل پایه یعنی 220L، به پیش‌ترانه ۱.۵ لیتری توربوشارژ با ۱۵۶ اسب بخار قدرت مجهز شده است.

«فولکس واگن تیگوان» به بازار آمریکا نفوذ کرد



نسل سوم فولکس واگن تیگوان برای سال ۲۰۲۵ کاملاً جدید است. تغییرات اعمال شده، آن را برای سلیقه آمریکایی جذاب‌تر می‌کند. با این حال فولکس واگن این شانس بی‌بند را فقط در یک پیکربندی دو ردیفه عرضه خواهد کرد. فولکس واگن هنوز قیمت دقیق تیگوان ۲۰۲۵ را اعلام نکرده است، اما قیمت مدل ۲۰۲۴ از ۳۰،۳۰۵ دلار شروع می‌شود. تیگوان یکی از پر فروش‌ترین خودروهای فولکس واگن در ایالات متحده بوده و فروش آن در سال جاری ۱۹ درصد افزایش یافته است. تیگوان جدید یک پیش‌ترانه توربوشارژ ۲ لیتری EA888 به‌روزرسانی‌شده را در خود جای داده که قدرتمندتر از مدل قبلی است و به جای ۱۸۴ اسب بخار، ۲۰۱ اسب بخار قدرت تولید می‌کند و با یک گیربکس اتوماتیک هشت‌سرعه جفت می‌شود. ظرفیت بکسل در مدل‌های مجهز به سیستم چهار چرخ محرک 4Motion از ۶۸۰ کیلوگرم به ۸۱۶ کیلوگرم افزایش یافته است. فولکس واگن هنوز برای ارائه ارقام مصرف سوخت این خودرو آماده نیست، اما انتظار می‌رود بهبود یابد. علاوه بر قدرت اضافه، تیگوان ۲۰۲۵ همچنین حدود ۷۷ کیلوگرم از مدل نسل دوم سبک‌تر است. این کاهش وزن به لطف استفاده از آلومینیوم در بخش‌هایی مانند سیستم تعلیق و بدنه به‌دست آمده است.

تغییر مدیر عامل شش‌ساله هیوندای!

تاجر اسپانیایی سکان خودروسازی کره را در دست گرفت



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

جانه‌هون چانگ، مدیر عامل فعلی هیوندای صندلی خود را تا کمتر از یک‌ماه دیگر تحویل حوزه مونز اسپانیایی می‌دهد تا دوران اروپایی این خودروساز کره‌ای آغاز شود. چانگ نیز با ترک سمت فعلی خود در پست نایب‌رئیس بخش خودرویی گروه هیوندای موتور مشغول به کار خواهد شد. حوزه مونز اسپانیایی قبلاً مدیر عامل هیوندای و جنسیس آمریکای شمالی و قبل از آن به مدت بیش از ۱۵ سال مدیر ارشد نیسان در چین و آمریکای شمالی بوده است. تغییرات اخیر در رهبری هیوندای نشان‌دهنده تلاش این شرکت برای تقویت موقعیت جهانی و پاسخگویی به مشکلات جدید بازار خودرو است. از نظر بسیاری از کارشناسان خودرو، مونز با توجه به تجربه و دیدگاه‌های نوآورانه‌اش می‌تواند آینده روشنی برای هیوندای رقم بزند. این خودروساز کره‌ای چشم‌انداز خود موسوم به «مسیر هیوندای» (Hyundai Way) را ایجاد کرده است. هدف از این چشم‌انداز ایجاد آینده‌ای با محوریت تحرک و انرژی‌های نوین است.

تنش‌های مدیریتی قرن ۲۱ در هیوندای

با وجود رشد سریع خودروساز کره‌ای طی دو دهه گذشته، آنها با چالش‌های زیادی در بالاترین مقام تصمیم‌گیری مواجه بوده‌اند. در سال ۲۰۰۶ دولت کره جنوبی شروع به تحقیقات و بازجویی‌های فنی از چانگ‌مونگ کوو و فعالیت‌های او به عنوان مدیر ارشد شرکت خودروسازی هیوندای کرد. دولت کره جنوبی به خاطر تردیدی که به او در زمینه فساد مالی داشت، چنین کاری را انجام داد. در ۲۸ آوریل ۲۰۰۶ چانگ دستگیر شد و به اخلاص ۱۰۶ میلیون دلار می‌تیم شد. در نتیجه این وقایع، کیم‌دانگ جین، مدیر عامل و معاون هیات‌مدیره شرکت هیوندای به جای او رهبری شرکت را برعهده گرفت. در ۳۰ سپتامبر ۲۰۱۱ یلتک‌سیونگ ساک بازنشستگی خود را اعلام کرد و از سمت مدیریت شرکت خودروسازی هیوندای موتور کناره‌گیری کرد. در زمان جابه‌جایی این پست مهم، چانگ‌مونگ کوو و کیم‌یوک جو مشترکاً وظایف مدیریتی شرکت را بین خود



تقسیم خواهد کرد. این روند تا سال ۲۰۱۸ ادامه داشت که در این سال تصمیم به انتخاب جانه‌هون چانگ به عنوان مدیر عامل گرفتند.

تجارب ژاپنی تاجر اسپانیایی

حالا اما حوزه مونز، از مدیران کارکنسته نیسان، به‌عنوان مدیر عامل جدید هیوندای انتخاب شده است. مونز از سال ۲۰۱۹ به هیوندای پیوسته و در این مدت توانسته است رکوردهای بی‌سابقه‌ای در فروش و سودآوری برای کره‌ای‌ها ثبت کند. او با رهبری قوی خود، سهم بازار هیوندای و جنسیس را در آمریکای شمالی افزایش داد و در راستای استراتژی‌های فروش مبتنی بر سود هیوندای، عملکرد شرکت را بهبود بخشید. یکی از اهداف اصلی مونز در سمت جدیدش، تقویت موقعیت هیوندای در زمینه‌های محرکه‌نسل آینده محسوب می‌شود. او بر توسعه فناوری‌های الکتریکی و هیدروژنی تمرکز خواهد کرد و به دنبال اجرای دیدگاه مشتری محور هیوندای یعنی «پیشرفت برای بشر» خواهد بود. مونز با تمرکز بر گسترش

سید محصولات برقی هیوندای، به‌ویژه با معرفی مدل‌های جدیدی مانند Ioniq 9، نشان داد برای آینده‌ای برقی کاملاً آماده است. خودرو Ioniq 9 در نمایشگاه خودرو لس‌آنجلس ۲۰۲۴ رونمایی خواهد شد. خودرو مذکور احتمالاً یکی از محصولات مهم هیوندای در سال‌های آینده لقب خواهد گرفت. با توجه به سابقه‌های درخشان مونز در نیسان و تویوتا، انتظار می‌رود با رهبری خود هیوندای را در مواجهه با مشکلات جهانی مانند نبود قطعیت اقتصادی و افزایش هزینه‌ها به خوبی هدایت کند.

او بر موضوع جذب استعدادها برتر جهانی برای تقویت تیم مدیریتی شرکت هیوندای به‌شدت تأکید دارد. هیوندای در دوره حضور مونز پیشرفت‌های قابل توجهی را تجربه کرد. توسعه محصولاتی مانند هیوندای آیونیک ۵ را به مونز نسبت می‌دهند. همچنین او در جایگاه مدیر عامل هیوندای آمریکای شمالی، اقدامات مناسبی برای توسعه این برند در سراسر آمریکا انجام داد. هیوندای تحت رهبری او ۱۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار برای توسعه یک سایت تولید خودروهای برقی هزینه کرد. همچنین او ۲ سرمایه‌گذاری

مشترک جدید باتری در ایالت جورجیا انجام داد. حوزه مونز دوره مدیر عامل هیوندای و جنسیس آمریکای شمالی را با معرفی هیوندای آیونیک ۹ در نمایشگاه خودرو لس‌آنجلس به پایان خواهد رساند.

هیوندای آیونیک ۹ نیز مانند هیوندای آیونیک ۵، به‌عنوان بخشی از پروژه‌های مونز در زمینه گسترش مجموعه الکتریکی هیوندای شناخته می‌شود. سری خودروهای الکتریکی هیوندای با نام آیونیک، موفق شده‌اند توجه گروه بزرگی از مصرف‌کنندگان را جلب کنند. جانه‌هون چانگ، مدیر عامل پیشین هیوندای و رئیس جدید بخش خودرو گروه هیوندای موتور، درباره انتخاب مونز در پست مدیر عاملی هیوندای می‌گوید: «حوزه مدیری اثبات‌شده با تجربه جهانی قابل توجه بوده و گزینش‌های ایده‌آل برای هدایت هیوندای در دورانی است که رقابت بین شرکت‌ها و دشواری‌های کسب‌وکار بیشتر شده است. ما اخیراً اعلام کردیم هیوندای استراتژی مهمی را بر پایه حمل‌ونقل و انرژی پایه‌ریزی کرده و به همراه مونز و دیگر اعضای تیم مدیریتی، آینده برای هیوندای بسیار روشن است.»

خبر

News

باز تولید «جگوار XJS» توسط «تام واکنینشا»

شرکت TWR که در سال ۱۹۷۵ توسط راننده بریتانیایی مسابقات تام واکنینشا تأسیس شده است، به طراحی و ساخت خودروهای مسابقه‌ای مشغول است. فعالیت این شرکت در دهه ۸۰ میلادی به اوج رسید یعنی زمانی که با جگوار همکاری داشت و توانست با پروتوتایپ جگوار XJR-9 و XJR-12 در مسابقات لمان ۱۹۸۸ و ۱۹۹۰ به پیروزی دست یابد. TWR همچنین در شکل‌گیری دو سوپراسپرت جگوار یعنی XJR-15 و XJ220 نیز همکاری داشت. این شرکت بریتانیایی پس از جدایی از جگوار به تیم فرمول یک Arrows پیوست اما این همکاری در اوایل دهه ۲۰۰۰ و به علت مشکلات مالی به پایان رسید. تام واکنینشا در سال ۲۰۱۰ و در سن ۶۴ سالگی درگذشت.



یک‌دهه بعد یعنی در سال ۲۰۲۰، فرزند بنیانگذار TWR یعنی فرگوس واکنینشا با شراکت جان کین، شرکت خانوادگی را با نام جدید TWR پرفورمنس به زندگی بازگرداند. دفتر مرکزی شرکت به محل جدید منتقل شده و به جز نام شرکت، تمام بخش‌ها از پایه شروع به کار کرده‌اند. TWR پرفورمنس خود را به‌عنوان یک شرکت مهندسی و سازنده خودروهای اسپرت خاص معرفی می‌کند. این کمپانی توانسته است تعدادی از کارکن سابق شرکت‌های مک‌لارن، فسراری و پورشه و همچنین تیم‌های ویلیامز، مرسدس‌بنز و رنو را جذب کند. در آوریل ۲۰۲۴، نخستین محصول TWR با نام سوپرکت (Super-cat) معرفی شد. اکنون مشخصات فنی و تصاویر تکمیلی این خودرو که براساس جگوار XJS شکل گرفته، منتشر شده است. جگوار XJS در دهه ۷۰ میلادی به عنوان یکی از زیباترین خودروهای جهان شناخته می‌شد. چند نسخه مسابقه‌ای از این خودرو نیز در همان زمان توسط TWR ساخته شد. اکنون طراح جوان شرکت TWR به نام قزل سلیم در همکاری با یک طراح مد با نام مگنوس واکر، تغییراتی وسیع در چهره این کوپه کلاسیک ایجاد کرده است. بسیاری از قطعات جدید بدنه شامل باله و دیفیوزر عقب از فیبرکربن ساخته شده و البته در تونل باد مورد آزمایش قرار گرفته است.

معرفی نسخه برقی «هیوندای کسپر» به نام «اینستر»

۲،۵۷ متر، در تمام جهات از کسپر کمی بزرگ‌تر است. چهره هیوندای اینستر به جز فرم متفاوت سپر و رینگ‌ها و طرح پیکسلی چراغ‌های راهنما و عقب، تفاوت چندانی با کسپر ندارد. خریدار می‌تواند چراغ اصلی LED جلو و سقف مشکی را سفارش دهد. علاوه بر رینگ‌های فولادی ۱۵ اینچ با روکش می‌توان رینگ‌های ۱۵ یا ۱۷ اینچ با طراحی متفاوت را هم انتخاب کرد. علاوه بر رنگ‌های موجود شامل سفید Atlas، خاکی Tomboy، خاکی Bijarim مات و سفید عاجی Unbleached. اکنون چند رنگ جدید شامل نارنجی Sienna، نقره‌ای Aero مات، آبی Dusk زرد صدفی Buttercream و مشکی Abyss صدفی هم قابل انتخاب است. برخی از این رنگ‌ها را می‌توان با سقف مشکی سفارش داد.

هیوندای کسپر به‌عنوان یک هاچ‌بک جمع‌وجور و قدبلند، در سال ۲۰۲۱ معرفی شد. این خودرو کوچک با زیرساخت مشترک با کیا پیکانتو که نام خود را از یک ترفند رایج بین اسکیت‌سواران به عاریت گرفته، تاکنون فقط در کره جنوبی عرضه شده است. اما خودروساز کره‌ای در نمایشگاه خودرو بوسان ۲۰۲۴ از هم‌نای برقی کسپر با نام اینستر رونمایی کرد. این خودرو که در شعبه اروپایی هیوندای و با هدف رقابت با داچیا اسپرینگ طراحی شده، نام خود را از ترکیب کلمات innovative و intimate به معنای محبوب و نوآورانه، به عاریت گرفته است. هیوندای اینستر نه تنها در وطن خود کره جنوبی بلکه در اروپا، خاورمیانه و جنوب شرقی آسیا هم به فروش می‌رسد. هیوندای اینستر با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به ترتیب ۱،۵۷، ۱،۶۱، ۱،۵۷





نگاهی به دوج وایپر «ACR»

وایپر ACR با بزرگترین پیشرفته تولیدی آمریکایی در کنار گیربکس دستی و داون فورس عظیم، ثابت کرد که خودروهای آمریکایی فقط در خط مستقیم سریع نیستند. داستان وایپر در اواخر دهه ۸۰ شروع شد؛ یعنی زمانی که یک تیم کوچک با هدایت و راهنمایی طراح ارشد کراسپلر «تام گیل» تصمیم گرفتند جانشینی معنوی برای شلیبی کبرا افسانه‌ای بسازند. تیم کوچک وایپر موفق شد این کانسیپت را به یکی از نمادین‌ترین خودروهای اسپرت تاریخ تبدیل کند. نسخه تولیدی وایپر در مسابقه ایندی ۵۰۰ سال ۱۹۹۱ در حالی که کارول شلیبی پشت فرمانش نشسته بود، رونمایی شد. وایپر از هر زاویه‌ای خودرو فوق‌العاده‌ای

بود. این خودرو یک نیروگاه بزرگ V10 زیر کاپوت داشت که با کمک لامبورگینی توسعه پیدا کرده و ۴۰۰ اسب بخار قدرت تولید می‌کرد. همچنین وایپر برای ارائه لذت ناب رانندگی، قید هرگونه امکانات ایمنی و رفاهی را زده بود. وایپر در واقع طبق فرمول معمول آمریکایی ساخته شده بود که در دوران طلایی ماسل کارها شکل گرفت. پس از فراز و نشیب‌های بسیار، سرانجام ACR جدید در نمایشگاه سما ۲۰۱۴ رونمایی شد. این خودرو و دیگر نسخه‌های نسل پنجم وایپر قوی‌تر نبود، اما در دیگر زمینه‌ها با تمرکز شدید روی بهبود هندلینگ، به‌طور گسترده‌ای بهبود یافته بود.

فرانسوی

French

آغاز عصری جدید برای فرانسوی‌ها



شرکت «دی اس» فرانسه استراتژی نام‌گذاری جدیدی را ارائه کرده و گفته است طراحی کابین خودروهای خود را به‌طور کامل تغییر می‌دهد. این کار قرار است با یک پرچم‌دار برقی متمایز به‌نام نامبر ۸ صورت گیرد؛ خودرویی که تا چند روز دیگر به‌صورت رسمی معرفی خواهد شد. این سدان قفل‌بند که طبق ادعای دی اس یکی از برترین خودروهای برقی بازار از نظر توان بیمایش خواهد بود، نامبر ۸ نام داشته و به‌میراث این کمپانی فرانسوی اشاره می‌کند. شایان ذکر است نامبر ۸ با یک بار شارژ خواهد توانست مسافت ۷۵۰ کیلومتری را طی کند. دی اس نامبر ۸ جدید جایگزین برقی سدان دی اس ۹ فعلی خواهد بود. تصاویر منتشرشده از دی اس نامبر ۸ نشان می‌دهد اگر چه ارتفاع این خودرو از زمین بیشتر از دی اس ۹ است، اما در کل طراحی سدان مانند و ایرودینامیک دارد و بی‌شک همین موضوع نقش مهمی در دستیابی به‌ضریب درگ ۰.۲۴ داشته است. دی اس به‌دنبال تولید خودروهای برقی است تا سهم خود را از بازار افزایش دهد.

محصول

Product

معرفی کانسیپت جگوار



پیش‌نمایش تحول‌گسترده‌ای جگوار که مدت‌ها در انتظارش بودیم سرانجام با معرفی کانسیپت جدیدی ارائه شده است. این کانسیپت برای نخستین بار در هفته هنر میامی رونمایی شده و این اقدام بی‌دلیل نیست؛ زیرا جگوار کانسیپت تایپ «۰۰» را یک تلاش هنری می‌داند که رنگ‌های زنده را با اشکال هندسی ترکیب می‌کند و نه تنها از گذشته‌های دور، بلکه در عین حال به‌آیندهای مینیمالیستی اشاره دارد. در داخل این کانسیپت شاهد فضای چشمگیری هستیم، در این جا صندلی‌های جلو توسط یک ستون برنجی از هم جدا شده‌اند و هیچ دکمه یا کنترل قابل مشاهده‌ای دیده نمی‌شود. در عوض، دو نمایشگر بزرگ از داخل داشبورد به‌سمت بالا باز می‌شود و در طرفین ستون مرکزی مذکور قرار می‌گیرد. این طراحی بسیار مینیمالیستی است و حتی کمی عجیب به‌نظر می‌رسد. جگوار فعلاً در مورد ویژگی‌های فنی و مشخصات این کانسیپت هیچ حرفی نزده و صرفاً می‌داند تایپ «۰۰» روی پلت‌فرم جدید JEA جگوار-لندرور ساخته شده که از ابتدا برای خودروهای الکتریکی آینده طراحی شده است.

ایتالیایی

Italian

رودستر ۱۶۰ هزار دلاری



شرکت کامل استودیو از خودروی روباژ خود با نام اسکوپر تا رونمایی کرد. این خودرو برداشتی مدرن از کاترهام مشهور بریتانیاست و ۱۶۰ هزار دلار قیمت دارد. شرکت ایتالیایی کامل استودیو (Camal Studio) که به‌خاطر معرفی نخستین هایپر لیموزین دنیا شناخته می‌شود، از یک با جتا بر جسته و جدید که ترکیبی از صنعت‌کاری سنتی ایتالیا و پر فرورمنس مدرن است، رونمایی می‌کند. این محصول منحصربه‌فرد روح طراحی جذاب ایتالیایی در دهه‌های ۵۰ و ۶۰ میلادی را زنده کرده و برداشتی مدرن از خودرو اسپرت و روباژ کاترهام بریتانیاست. نیروبخش خودرو مورد بحث هم پیش‌ران ۲ لیتری دورانک فورداست که ۲۴۰ اسب بخار قدرت تولید می‌کند. قدرت این خودرو کمی بیشتر از کاترهام است تا هماهنگی خوبی بین طراحی و پر فرورمنس آن وجود داشته باشد. طراحی اسکوپر تا ادای احترامی به گذشته است و شکل‌های ارگانیک که روی آلومینیوم و فیبر کربن وجود دارند، این موضوع را نشان می‌دهند. بخش جلو کماز نفاخ، کاپوت گسترش یافته و شیشه جلو جمع و جور ما را به یاد دوران طلایی رودسترهای ایتالیایی می‌اندازند.

آلمانی

German

پورشه چگونه خودرو سفارشی می‌سازد؟

برند لوکس اسپرت آلمانی برای تعبیه آپشن‌های متفاوت از بخش‌های ویژه‌ای و نیروی انسانی متخصص استفاده می‌کند. هر چند فهرست عظیم آپشن‌های گران‌قیمتی که پورشه برای مدل ۹۱۱ در اختیار خریداران قرار می‌دهد سرگرم‌کننده است، اما برخی خریداران متمول چیزی فراتر از یک کوبه اسپرت با پیش‌فرض‌های کارخانه‌ای می‌خواهند. تعداد این افراد کم نیست و هم‌اکنون در فهرست‌های چندساله ثبت‌نام می‌کنند تا پورشه به‌صورت کاملاً اختصاصی با آن‌ها صحبت کند و محصول دلخواهشان را بسازد. خودروهایی



که به‌کابین شخصی‌سازی‌شده مجهز می‌شوند، در یک ایستگاه جداگانه توقف می‌کنند. پورشه برای افزایش کیفیت و سرعت کار، مواد اولیه کابین خودروهای را خودش می‌دوزد و آماده می‌کند. به‌همین جهت، طراحان و افرادی که در این بخش کار می‌کنند، دوره‌های ویژه‌ای می‌بینند تا بتوانند از پس آماده‌سازی مواد لازم برای ساخت کابین مدل‌های خاص ویژه این شرکت بر بیایند. آن‌ها با مهارت خود آمادگی حاضر کردن بیش از یک هزار آپشن مختلف را دارند. مورد یادشده شامل رنگ بدنه خودرو نیز می‌شود. خودروهایی مانند ۹۱۱ داکار که به‌رنگ بدنه دوگانه مزین می‌شوند بار دیگر از خط مونتاژ خارج می‌شوند تا پرداخت مخصوص خود را دریافت کنند. در این قسمت، هیچ ربات یا فایر آفند تسریع‌کننده‌ای وجود ندارد؛ تنها دو متخصص در کنار یکدیگر رنگ دوم را بادت نقاشی می‌کنند. پورشه می‌گوید نقاشی رنگ‌های ویژه برای هر خودرو به‌طور میانگین ۷ ساعت به‌درازا می‌کشد. اگر مشتری طرح بدنه خاص یا آلمان‌های زینتی مانند شماره یا خطوط اسپرت هم بخواهد، این فرآیند طولانی‌تر خواهد شد.

بازار خودرو از تب و تاب افتاد

تداوم کاهش قیمت‌ها در بازار آزاد



تارقات همچنان به‌نفع مردم باشد.

تجربه نکرد و تاثیر روانی افزایش قیمت رسمی خودرو نیز تا حدی فروکش کرده است. بعد از افزایش قیمت کارخانه‌ای نیز خودروسازان انگیزه بیشتری برای عرضه محصولاتشان دارند و می‌توان این احتمال را داد که فروش آن‌ها رو به‌افزایش باشد.

اسماز بین خودروهای داخلی مورد بررسی از هفتم تا ۱۳ آذر، سه‌معدل با کاهش قیمت و ۶ محصول با رشد قیمت مواجه بودند. بهای دو خودرو نیز کاملاً ثابت مانده است. بیشترین رشد قیمت بین این محصولات مربوط به کوپیک اتوماتیک است. ۱۷ آذر این محصول ۵۷۵ میلیون تومان در بازار قیمت داشت و روز سه‌شنبه هفته گذشته این خودرو ۶۱۵ میلیون تومان خرید و فروش شد تا رشد قیمت ۴۰ میلیون تومانی را تجربه کند.

کمترین رشد قیمت نیز مربوط به ساینا دنده‌ای است. بهای این محصول در بازه زمانی مذکور از ۴۵۵ میلیون تومان به ۴۶۰ میلیون تومان افزایش یافته تا رشد ۵ میلیون تومانی را تجربه کند. همچنین بین خودروهایی که کاهش قیمت را تجربه کردند، بیشترین افت بها مربوط به تارا اتوماتیک است. این خودرو هفتم آذرماه، یک‌میلیارد و ۸۵ میلیون تومان معامله شد؛ اما روز سه‌شنبه هفته گذشته، بهای آن به یک میلیارد و ۶۰ میلیون تومان رسید تا افت قیمتی ۲۵ میلیون تومانی داشته باشد. همچنین بهای پژو ۲۰۷ دنده‌ای روی ۸۰۵ میلیون تومان و قیمت رانا پلاس ۷۲۵ میلیون تومان ثابت ماند. علاوه بر این بیشترین رشد قیمت بین خودروهای مونتاژی مربوط به فیدلیتی ۷ نفره است که بهای آن با ۳۰ میلیون تومان رشد، پنجشنبه هفته گذشته به یک میلیارد و ۹۳۰ میلیون تومان رسید.

این درحالی است که رئیس کمیسیون تفریح لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ دو هفته پیش در واکنش به افزایش قیمت خودروهای داخلی، در صفحه شخصی خود در فضای مجازی نوشت: «هر چقدر دولت و خودروسازان داخلی قیمت خودرو را بالا ببرند، مجلس تعرفه واردات خودرو را پایین خواهد آورد

افت قیمت ۲۰ میلیون تومانی فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته افت بهای یک ۶ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که کوپیک اتومات (۱۴۰۳) با ۶ میلیون تومان کاهش ۶۱۱ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما رقا یافته (۱۴۰۳) با ۶ میلیون تومان کاهش ۸۵۳ میلیون تومان، شاهین (سائروف و ESP) (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان کاهش ۸۳۵ میلیون تومان، اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان کاهش ۵۸۴ میلیون تومان، تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۴ میلیون تومان کاهش ۹۹۴ میلیون تومان و رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲) با ۱ میلیون تومان کاهش ۷۳۵ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۵ تا ۲۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به‌میلیارد و ۵۱۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳) با ۱۸ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۴۷۰ میلیون تومان، هایما S5 جدید (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و ام‌وی‌ام X55 پرو (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۵۱۰ میلیون تومان رسید. از طرفی در گروه خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که کیا سلنتوس (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان، تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، جتا V57 (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان و ونوسا D60 پلاس (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

آمریکایی

American

معرفی فورد پوما «Gen-E»

به بازار کراس‌اورهای الکتریکی کوچک اروپا یک رقیب جدی اضافه شده است. این خودرو نسخه الکتریکی فورد پوماست که با پسوند Gen-E معرفی شده است. این کراس‌اور کوچک که بر پایه هاچ‌بک فی‌یستا ساخته شده، از یک موتور الکتریکی روی محور جلو استفاده می‌کند که ۱۶۸ اسب بخار قدرت و ۲۹۰ نیوتون‌متر گشتاور دارد. این یعنی Gen-E پوما ST که با پیش‌ران یک لیتری هیبرید خفیف قوی‌ترین نسخه این کراس‌اور محسوب می‌شود، تنها ۲ اسب بخار قدرت کمتر و ۴۲ نیوتون‌متر گشتاور بیشتری دارد. باین حال، Gen-E به‌خاطر پیچ‌بتری



۴۳ کیلووات-ساعتی، وزن سنگین‌تری برابر با ۱۵۵۳ کیلوگرم دارد. به‌همین دلیل، نسخه الکتریکی پوما برای این‌که از حالت سکون به‌سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد، به ۸ ثانیه زمان نیاز دارد که ۰.۶ ثانیه از پوما ST بیشتر است. حداکثر سرعت این مدل هم روی ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. به‌گفته فورد، پوما Gen-E با هر بار شارژ کامل می‌تواند بین ۳۴۷ تا ۳۷۶ کیلومتر را طی کند. این اعداد از رقبای مثل جی‌پا انجر کمتر است و از باتری کوچک‌تر پوما ناشی می‌شود؛ اما فورد به‌مصرف انرژی قابل‌توجه تنها ۱۳.۱ کیلووات-ساعت در هر صد کیلومتر اشاره کرده است. علاوه بر این، Gen-E قابلیت شارژ سریع ۱۰۰ کیلوواتی برخوردار است که می‌تواند از ۱۰ تا ۸۰ درصد باتری‌ها را ظرف ۲۳ دقیقه شارژ کند. رینگ‌های اختصاصی، تغییر اسپویلر عقب و فقدان سرامیک‌گاز هم از دیگر ویژگی‌های پوما Gen-E هستند. این خودرو با قیمت پایه ۴۶ هزار و ۹۰۰ یورو، هرچند از پوما درون‌سوز با قیمت پایه ۲۸ هزار و ۹۰۰ یورو گران‌تر خواهد بود، اما از پوما ST با قیمت ۴۰ هزار و ۶۰۰ یورو ارزان‌تر است.



جاری میلادی در بازار کشور هند معرفی شد و حالا هوندا قصد دارد این خودرو را به بازار ایالات متحده عرضه کند. جالب است بدانید از آن ترین خودرویی که در ایالات متحده حضور دارد، نیسان و سابو بوده که قیمتی برابر با ۱۸ هزار و ۳۳۰ دلار دارد. بر این اساس تنها خودروی زیر ۲۰ هزار دلار ایالات متحده نیسان و رساست. اما هوندا قصد دارد آمیز را با ابوهی از امکانات رفاهی و ایمنی مانند کروز کنترل تطبیقی، دوربین ۳۶۰ درجه، ساتر و ف، صندلی های جلو برقی، سیستم کمکی رانندگی پیشرفته، سیستم پیشگیری از برخورد، سیستم پایش نقاط کور و سیستم هشدار انحراف از مسیر، به بازار ایالات متحده عرضه کند.

هوندا آمیز سدان سباب کامپکت این خودروساز صاحب نام ژاپنی است که از سال ۲۰۱۳ تا به امروز در کشور هند تولید می شود. قیمت این سدان سباب کامپکت (که به عنوان اقتصادی ترین محصول کمپانی هوندا شناخته می شود) در بازار هند از ۹ هزار و ۴۴۰ دلار آغاز می شود و در نسخه های که دارای رینگ های ۱۵ اینچی است، به ۱۲ هزار و ۸۶۰ دلار می رسد. هوندا آمیز زیر کابوت خود یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱.۲ لیتری با قدرت ۸۹ اسب بخار و گشتاور ۱۱۰ نیوتون متری جا داده است. گیربکس ۵ سرعته دستی یا CVT نیز برای این خودرو در نظر گرفته شده است. آمیز نسل سوم در چهارم دسامبر سال



هوندا «آمیز» ارزان ترین خودرو آمریکایا؟

توسعه توانمندی های نرم افزاری و سخت افزاری اجتناب ناپذیر است

آگاهی و چابکی، ضامن پیشرفت صنعت خودرو داخلی

شرکت های نرم افزاری پیشرفته خارجی برای صنعت خودرو ایران سودمند خواهد بود؟ پاسخ دقیق و در خور توجه به این سوال ها و موارد مشابه نیازمند مطالعات گسترده ای است و باید به آن توجه ویژه ای شود. این در حالی است که پوشش رسانه ای داخل ایران، اغلب بر نوسانات قیمت خودرو متمرکز شده است.

آیا گسترش خودروهای برقی در ایران ضروری است؟ گذار به دوران خودروهای برقی به چیزی فراتر از درک ساده تقاضای زیرساخت ها و سیاست های تشویقی نیاز دارد. بر این اساس هنگامی که یک کشور وارد مسیر الکترونیکی سازی می شود، تنها باید پیش برود و نباید به عقب باز گردد. بنابراین ایجاد چنین تحول سیستماتیک، نیازمند تلاش هماهنگ و مشترک در میان بخش های مختلف اقتصادی، ذینفعان و سایر عوامل موثر بر این جریان است. در عین حال چنین مشارکتی باید تحت هدایت شوه های مدیریت گذار موثر باشد. این پویایی می تواند فرآیندهای اجتماعی، اقتصادی و تعاملات آن ها را با محیط زیست و منابع راز طریق مداخلات هدفمند به سوی جامعه های آگاه تر هدایت کند. این در حالی است که کشورمان هنوز اهداف بلند پروازانه ملی خود را با اهداف جهانی کاهش کربن هماهنگ نکرده و باید برای آن هر چه سریع تر فکری شود. در همین رابطه می توان گفت اگر چه برخی خودروهای برقی وارد کشور شده اند، اما هیچ سند بالادستی نداریم که توجیه اقتصادی - اجتماعی واردات این تکنولوژی را توضیح دهد یا به عبارت دیگر، هدف ایران در حوزه برقی سازی همچنان تعریف نشده است؛ چه در زمینه مأموریت های زیست محیطی و چه مأموریت های فناورانه یا اقتصادی.

بر این اساس وقتی سیاستمداران در صنعت کلان کشور به دنبال تحول عظیم برقی سازی هستند، ولی هدف از این تغییر به وضوح تعریف و مشخص نشده، می توان پیش بینی کرد که برخی تلاش ها، هم افزا نخواهند بود. در واقع اهداف ملی صنعتی باید مشخص، قابل اندازه گیری و زمان بندی شده باشند. دستیابی به این اهداف می تواند تحقیقات و نوآوری را در بخش های خصوصی و عمومی تحریک کند و نوآوری میان رشته ای، میان بخشی و میان عاملی لازم برای این فرآیند تحول آفرین اقتصادی و اجتماعی را تقویت کند.

وقتی سرعت تصمیم گیری از سرعت رشد تکنولوژی کند تر است!

صنایع مرتبط با خودروهای سبز تر، هوشمندتر و توسعه یافته با محوریت نرم افزارهای پیشرفته، با سرعت زیادی در حال تحول هستند و حتی از چارچوب های نظارتی نیز پیشی می گیرند. از این رو چابکی سیاستمداران در آگاهی از این اتفاقات بین المللی، یک امر ضروری است. حکمرانی تطبیقی این صنایع و فناوری در حال توسعه آن ها نیز برای تقویت نوآوری و تدوین سیاست های مبتنی بر شواهد علمی، تجربیات مشترک و زمینه های منطقه ای انکار ناپذیر است. در نهایت می توان گفت هماهنگی موثر و حکمرانی منسجم، این موضوع را تضمین می کند که چارچوب های نظارتی و ابزارهای پشتیبانی، مناسب و مبتنی بر شواهد واقعی هستند.

این رویکرد، در صورت های مرتبط با مزایای زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی ناشی از استفاده از فناوری های گسترده را به شکل حداکثری فراهم می کند.

پذیرش مدل حکمرانی چابک در صنایع می تواند در تسریع گذار خودروسازی فعلی ایران به یک خودروسازی مدرن و پویا مفید باشد. چنین مدلی سبب می شود باز یگران مختلف در صنایع و شهرها هم افزا عمل کنند و سیاست های صنعت را به موقع و با دانش علمی نقد کنند. با حمایت محیط های اقتصادی و سیاستی قوی، این ابتکارات می توانند راه حل های متعددی را پیشنهاد داده و فرصت های جدیدی را خلق کنند. در پایان ضروری است هر چه سریع تر بدون فوت وقت، آینده صنعت خودرو ایران مورد نقد علمی قرار گیرد و سناریوهای مختلف در آن ارزیابی شوند. همچنین ممکن است قبل از این که چشم انداز صنعت ایرانی تدوین شود، کشور چین با شناخت نیاز بازار کشورمان در شاخه های مختلف، تا حدی به آن جهت دهد.

در نهایت گفتن آنقدر شفاف سندهای بالادستی صنعتی در یک کشور با هدف ارتقای آن از جهات مختلف ضروری به نظر می رسد و این مساله در مورد صنعت خودرو با توجه به سهم آن از اقتصاد کلان، در مقایسه با سایر صنایع اهمیت دوچندان دارد.



که صنعت دچار تحول قابل توجهی است. این روزها توسعه نرم افزار و فناوری های هوشمند به اندازه سایر عوامل اهمیت دارند. بر این اساس در حالی که سرمایه گذاری در بخش نرم افزار منطقی است، صنعت خودرو ایران با چالش های متعددی مواجه است. با توجه به این مساله در ادامه سوالاتی از این دست مطرح می شود: آیا سرمایه گذاری مشترک با یک شرکت نرم افزار خارجی عملی خواهد بود و آیا همکاری با

هوشمندسازی خودروها همکاری کند؟ منتقدان صنعت خودرو در ایران اغلب خواستار آن هستند که صنعتگران برای تولید خودروهای پیشرفته گام های جسورانه ای بردارند. البته باید پیوسته به این نکته توجه داشت که توسعه چنین خودروهایی در رقابت های جهانی چالش برانگیز است؛ به ویژه در شرایط محدودیت های اقتصادی و دسترسی محدود به فناوری ها. آن هم در زمانی

بر پیچیدگی این وضعیت می افزاید. تامین کنندگان جهانی نرم افزارها اغلب از اعطای دسترسی به فناوری خود به OEM ها امتناع می کنند که این امر مانعی برای همکاری شفاف روی یک پلت فرم فناوری مشترک است. این مساله چالش دیگری را مطرح می کند مبنی بر این که «ایران چگونه می تواند بدون به خطر انداختن امنیت سایبری خود، با یک شرکت نرم افزاری، به صورت بلندمدت و گسترده برای



علی میرزایی سیسان، پژوهشگر و محقق صنعت خودرو

سناریویی را در نظر بگیرد که در آن ایران قصد دارد خودروهایی با استانداردهای جهانی تولید کند تا بتواند وارد رقابت در بازارهای بین المللی شود. در این صورت لازم است به چه نکاتی توجه شود و چه سناریوهایی پیش روی صنعت خودرو است؟

لزوم تعیین چشم انداز برای خودروسازی در حال حاضر، زنجیره تامین خودرو ایران عمدتاً به منابع داخلی متکی است و تنها شرکت های چینی مشارکت محدودی در این زمینه دارند. از این رو شرکت ایران با کمپانی های مطرح در سطح جهان با هدف دستیابی به فناوری های پیشرفته ضروری و اجتناب ناپذیر است. اما سوال این است که آیا ایران باید به دنبال شرکت جامع با یک (OEM) پیشرفته برای یک سرمایه گذاری مشترک باشد یا صرفاً با شرکتی که دارای تخصص ویژه ای است، همکاری کند؟ در این صورت آیا گزینه های زیادی پیش روی ما خواهند بود؟ شاید خودروسازی چین نخستین انتخاب باشد که البته مشخص نیست دارای پارامتر هزینه فایده باشد. با توجه به این که شناخت ماز خودروهایی آینده بیشتر مبتنی بر قابلیت های نرم افزاری آن ها (و نه سخت افزاری) خواهد بود، ایران باید اولویت را به اتحادیه ای بدهد که توانمندی های توسعه نرم افزار را در صنعت خودرو تقویت می کند. با این حال باید گفت بخش سخت افزاری صنعت خودرو کشور نیز با هدف ارتقای کیفیت و به روز بودن، نیازمند تغییرات قابل توجهی است.

امداد حوزه نرم افزار، تعیین اهداف و محدوده مشخص برای تضمین موفقیت شرکت ها ضروری است. در عین حال چشم انداز صنعت در ایران باید به وضوح تعریف و تعیین شود و این که از یک شرکت بین المللی باید چه انتظاراتی داشته باشیم؟ بر این اساس فقدان چشم اندازی مشخص برای صنعت خودرو ایران و اهداف پراکنده با تعاریف نه چندان دقیق، اغلب به تلاش های ناهماهنگ و ناکارآمدی منجر می شود که نتایج چندان مطلوبی را به همراه ندارد. در ادامه ضروری است اهداف در این بخش به وضوح تعریف شود و نهادهای مهم تصمیم گیری، ملزم به هم افزایی شوند تا برای رشد خودروسازی ایران به صورت هماهنگ، سرمایه گذاری هایی انجام شود که نهایتاً میان دستاوردهای کوتاه مدت و اهداف استراتژیک بلندمدت تعادلی ایجاد شود. در این حالت است که می توان نیازهای فوری و آینده حمل و نقل ایران را به درستی شناخت و به آن ها پای برد. در حالی که تعیین اهداف روشن از ابتدا مهم است، حفظ انعطاف پذیری نیز به همان اندازه حیاتی است؛ زیرا این امکان را فراهم می کند که اهداف منطبق با پیشرفت و تغییر شرایط باشد و شاید بر این اساس، نوع شرکت نیز تغییر کند. این دیدگاه تطبیقی بلندمدت می تواند پتانسیل کامل شرکت ها را آزاد کرده و همسویی مداوم با نیازها و فرصت های نوظهور را تضمین کند. البته نباید فراموش کرد که به دلیل تحریم های ظالمانه، کشورمان حق انتخاب زیادی در سطح خودروسازی بین الملل ندارد.

چالش های یافتن شریکی مطمئن یافتن یک شریک نرم افزاری بزرگ و قابل اعتماد برای ارتقای صنعت خودرو کشورمان لازم و ضروری است؛ اما ممکن است ایران برای یافتن چنین شریکی با چالش هایی روبه رو باشد. در صنعت خودرو شرکت های نرم افزاری شامل همکاری های بلندمدت بین تولید کنندگان و شرکت های نرم افزاری است که هدفشان توسعه، یکپارچه سازی یا سفارشی سازی مشترک راه حل های نرم افزاری است که ارزش افزوده ای فراتر از قابلیت های فردی هر ذی نفع ارائه می دهند. فناوری های نوین، عامل تعیین کننده ای در مزیت رقابتی این بخش است و اعتبار برند نیز اهمیت ویژه ای دارد. می توان گفت در حال حاضر اکثر شرکت های نرم افزاری بین المللی در این حوزه در چین یا کشورهای دیگری واقع شده اند که به دلیل تحریم های اعمال شده، تمایل چندانی به همکاری با ایران ندارند. نگرانی های امنیتی سایبری نیز



فروش اقساطی کامیونت «آرناپلاس» با تسهیلات بلندمدت بانکی



ایران خودرو دیزل طرح فروش کامیونت آرناپلاس ۶ تن با تسهیلات بلندمدت بانکی را از ساعت ۱۰ صبح فردا (یکشنبه ۱۸ آذرماه) اجرا می‌کند. تحویل خودروها در این طرح اعم از نقدی و اقساطی فوری خواهد بود که این امر در فروش تسهیلاتی منوط به تکمیل مدارک بانکی و همچنین تکمیل بهای خودرو

است. امکان ثبت نام در این طرح از تاریخ و ساعت یادشده در سایت اینترنتی ایران خودرو دیزل به نشانی esale.ikd.ir فراهم است. متقاضیان می‌توانند برای کسب اطلاعات بیشتر به نمایندگی‌های مجاز فروش ایران خودرو دیزل در سراسر کشور و پایگاه اینترنتی این شرکت مراجعه کنند.

اهمیت به محیط زیست در عین عملکرد بالا

معرفی دو «ون» الکتریکی کال تو وسط «نیسان» و «فولکس واگن»

این دو برند با استفاده از تکنولوژی‌های پیشرفته قصد دارند پاسخگوی نیازهای تجاری مختلفی باشند



در تلاش برای تحول در دنیای خودروهای تجاری، نیسان و فولکس واگن دو مدل برجسته جدید با سیستم‌های الکتریکی و هیبرید معرفی کرده‌اند. این دو برند با استفاده از تکنولوژی‌های پیشرفته قصد دارند پاسخگوی نیازهای تجاری مختلفی باشند و علاوه بر عملکرد بالا، با محیط زیست نیز سازگار باشند.

در ادامه، به بررسی ویژگی‌های خاص و تفاوت‌های این دو مدل می‌پردازیم. نیسان با معرفی اینترستار الکتریکی، گامی بزرگ در جهت برقی‌سازی خودروهای تجاری خود برداشته است. این مدل به کاربری‌های سنگین و نیازهای حمل و نقل شهری و بین شهری پاسخ می‌دهد، در حالی که بر افزایش کارایی و کاهش آلایندگی نیز تمرکز

دارد. فولکس واگن نیز با مدل‌های پلاگین-هیبرید مولتی‌ون کالیفرنیا، امکان ترکیب عملکرد برقی با قدرت موتور بنزینی را فراهم کرده است. این خودروها با سیستم چهار چرخ محرک و برد الکتریکی قابل توجه، گزینه‌های ایده آل برای سفرهای طولانی و نیازهای چندمنظوره به شمار می‌روند.

نیسان «اینترستار» الکتریکی؛ برقی سازی برای حمل و نقل سنگین



نیسان بخش ون‌های بزرگ را با محصول جدید اینترستار الکتریکی، برقی‌سازی می‌کند. اینترستار الکتریکی Interstar-e دارای یک پیش‌رانه صدر صد الکتریکی است و برد رانندگی آن ۲۸۵ مایل می‌رسد. نیسان در تلاشی بزرگ به سمت برقی‌سازی مجموعه خودروهای تجاری خود، خودرو کاملاً جدید اینترستار الکتریکی را معرفی کرده است. این خودرو، اولین وانت بزرگ تمام الکتریکی این برند است که مدل‌های اینترستار موجود با موتورهای دیزلی را تکمیل می‌کند و گزینه‌ای با آلایندگی صفر برای کسب و کارهای سازگار با محیط زیست فراهم می‌کند. این خودرو، قابلیت و تطبیق پذیری را حفظ و اینترستار را به یک انتخاب محبوب تبدیل کرده است. اینترستار الکتریکی با دو گزینه بسته باتری در دسترس خواهد بود؛ یک نسخه ۴۰ کیلووات ساعتی برای استفاده در شهر و یک مدل ۸۷ کیلووات ساعتی دوربرد. نوع ۸۷ کیلووات ساعتی می‌تواند تنها در ۳۰ دقیقه با استفاده از یک شارژر سریع ۱۳۰ کیلوواتی DC ۱۰ درصد تا ۸۰ درصد شارژ شود و تا ۱۵۷ مایل برد ارائه دهد. برای شارژ شبانه یا دیو، مدل ۸۷ کیلووات ساعتی می‌تواند از سیستم شارژ AC استاندارد ۲۲ کیلووات استفاده کند، در حالی که مدل ۴۰ کیلووات ساعتی از یک واحد AC، ۱۱ کیلوواتی استفاده می‌کند. اینترستار الکتریکی با وجود پیش‌رانه الکتریکی خود، جادار و تطبیق پذیری را که مشتریان از ون بزرگ نیسان انتظار داشتند، حفظ کرده است. با حجم بار تا ۱۴۸ متر مکعب و حداکثر بار ۱.۶ تن، اینترستار الکتریکی می‌تواند طیف گسترده‌ای از نیازهای تجاری، از تحویل شهری گرفته تا حمل و نقل کالاهای سنگین را برطرف کند. این ون همچنین می‌تواند تا ۲.۵ تن بکسل کند. علاوه بر مدل برقی با آلایندگی صفر، سری اصلاح‌شده اینترستار همچنان به ارائه موتورهای دیزلی کارآمد ادامه می‌دهد و به مشتریان انعطاف پذیری را برای انتخاب پیش‌رانه‌ای که به بهترین وجه مطابق با نیازهایشان است، ارائه می‌دهد. نسخه‌های دیزلی با کمک گزینه گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک جدید، به مصرف سوخت ۷.۴ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر دست می‌یابند. صرف نظر از پیش‌رانه، اینترستار دارای آپروپینامیک پیشرو یا ۲۰ درصد بهبود ضریب درگ نسبت به نسل قبلی است. این مورد در به حداکثر رساندن برد و کارایی - چه در مدل برقی و چه در مدل دیزلی - کمک کننده خواهد بود. قدرت مانور اینترستار نیز افزایش یافته است و قطر چرخش آن تا ۱.۲ متر در مقایسه با مدل‌های قبلی کاهش یافته است. در داخل، اینترستار یک کابین کاملاً بازطراحی شده است که راحتی و فناوری را بهبود می‌بخشد. ۳۵ لیتر فضای ذخیره‌سازی اضافی در دسترس خریداران قرار می‌گیرد و ون می‌تواند به آخرین ویژگی‌های ارتباطی مانند Apple CarPlay و Android Auto مجهز شود. ایمنی نیز در اولویت قرار گرفته است و اینترستار در ارزیابی ایمنی EuroNCAP رتبه «پلاتینیوم» را کسب کرده است. تمرکز اضطراری رویه جلو، دستگیر حفظ خطوط و تشخیص علائم راهنمایی و رانندگی از جمله سیستم‌های کمک راننده پیشرفته این خودرو هستند.

معرفی نسخه پلاگین-هیبرید «مولتی‌ون کالیفرنیا» توسط فولکس واگن



بخش تجاری‌سازی فولکس واگن انواع جدید پلاگین-هیبرید چهار چرخ محرک مدل‌های مولتی‌ون و کالیفرنیا خود را معرفی کرده است که قابلیت الکتریکی و برد بهبود یافته را ارائه می‌دهد. کالیفرنیا eHybrid 4MOTION اولین ون کمپر با سیستم چهار چرخ محرک هیبرید است. سیستم جدید eHybrid 4MOTION، ۱۸۰ کیلووات (۲۴۵ اسب بخار) را از طریق ترکیبی از یک موتور چهار سیلندر TSI evo2 ۱.۵ و دو موتور الکتریکی - یکی در هر محور - ارائه می‌کند. یک باتری لیتیوم-یونی ۱۹.۷ کیلووات ساعتی جدید برد الکتریکی تا ۹۵ کیلومتر را برای Multivan و ۹۱ کیلومتر را برای کالیفرنیا فراهم می‌کند. این پیش‌رانه دارای یک موتور بنزینی ۱۳۰ کیلووات (۱۷۷ اسب بخار) است که در کنار یک موتور الکتریکی ۸۵ کیلووات (۱۱۵ اسب بخار) در محور جلو و یک موتور ۱۰۰ کیلووات (۱۳۶ اسب بخار) در محور عقب کار می‌کند. این سیستم ۳۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند و دارای یک گیربکس DSG توسعه یافته است. قابلیت شارژ در این خودرو به طور قابل توجهی ارتقا یافته و با شارژ ۱۱۱ کیلووات شارژ در مقایسه با ۳۶ کیلووات در مدل‌های قبلی امکان پذیر است. این خودروها همچنین می‌توانند در ایستگاه‌های شارژ سریع DC تا ۵۰ کیلووات شارژ شوند. هر دو خودرو در حالت الکتریکی خالص در دمای بالای ۲۸- درجه سانتیگراد با درگیری چهار چرخ محرک تا سرعت ۶۵ کیلومتر در ساعت شروع به کار می‌کنند. توزیع نیرو بین محورها توسط کنترل پایداری الکترونیکی مدیریت می‌شود و اجازه می‌دهد تا صدمه صد نیروی محرکه در صورت نیاز به هر یک از محورها هدایت شود. حداکثر سرعت این خودروها در حالت برقی به ۱۳۰ کیلومتر در ساعت و در حالت هیبرید به ۲۰۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد. آن‌ها دارای تهویه مطبوع ثابت الکتریکی هستند که می‌تواند از طریق باتری یا نیروی ساحلی در هنگام شارژ کار کند. قیمت مدل مولتی‌ون eHybrid 4MOTION با طول استاندارد از ۷۰۶۶۸ یورو شروع می‌شود. eHybrid 4MOTION کالیفرنیا، که با بدنه گسترده و سقف پاپ آپ با دو اسکله خواب عرضه می‌شود، از ۷۷۷۷۲ یورو شروع می‌شود. قیمت نسخه‌ای که دارای فضای خواب داخلی اضافی است، از ۸۲۹۰۷ یورو شروع می‌شود. هر دو مدل در کارخانه خودروهای تجاری فولکس واگن هانوفر در آلمان به همراه شناسه الکتریکی تولید خواهند شد.

خرید ۵۲۵۵ اتوبوس برای تهران

شهردار تهران با بیان این که در زمان ورودش به شهرداری پایتخت، تعداد اتوبوس‌های فعال این کالانشهر به ۸۶۰ دستگاه کاهش یافته بود، گفت: «این در حالی است که تهران باید ۱۱۰۰ اتوبوس داشته باشد.» علیرضا زاکانی افزود: «بر این اساس، ۵۲۵۵ اتوبوس خریدیم که ظرف چندماه آینده اضافه می‌شود و کم‌کم تعداد اتوبوس‌ها را داریم ۶-۷ برابر می‌کنیم.» وی در خصوص مترو تهران هم اظهار کرد: «ماترو تهران رانیز با ۲۵۴ کیلومتر تحویل گرفتیم و الان ۳۰۳ کیلومتر مترو داریم. در کل نیز برای توسعه مترو تهران به اندازه ۵۹۰ کیلومتر به ما بودجه داده‌اند.» شهردار تهران ادامه داد: «از سوی دیگر، خطوط مترو اضافه شده بود، اما واگن‌نداشتیم، زیرا بودجه تأمین نمی‌شد. اما خوشبختانه ۱۱۸۴ واگن خریدیم که این واگن‌های جدید، از بهمن ماه وارد خط مترو می‌شود.» گفتنی است؛ پیش از این، نایب رئیس شورای اسلامی شهر تهران نیز از ورود ۱۵۰ دستگاه اتوبوس و هزار دستگاه تاکسی به گمرک ایران خبر داده بود. پرویز سروری با بیان این که تراوا و اتوبوس‌هایی در فاز اول وارد تهران شده است، گفت: «۱۲۰۰ دستگاه اتوبوس تولید داخل و ۲۵۰ دستگاه وارداتی می‌تواند ظرفیتی ایجاد کند که حداقل استاندارد حمل و نقل عمومی برقرار شود.»





خودروسازی و واردکنندگان دیگر بررسی شود تا صحت و سقم ادعای هر یک مشخص شود. به همین دلیل تا اطلاع ثانوی خودروهای برند تویوتا از سامانه وارداتی خارج شده‌اند.

گویا طبق اطلاعات ارائه شده توسط یک شرکت خودروسازی به ششورای رقابت، برخی واردکنندگان خودروهای تویوتا در اعلام قیمت‌ها به این شورا تخلف کرده‌اند و حال باید مستندات این شرکت



خروج تویوتا از فهرست وارداتی‌ها

تحلیل



کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

فرصت مناسب برای خرید خودرو

آینده بازار را به طور دقیق پیش بینی کرد. بنابراین بهتر است اگر قصد خرید مدلی از خودرو را دارید، فرصت را غنیمت شمرد و منتظر پایین آمدن بیشتر قیمت‌ها در این بخش از بازار نباشید.

خواهد شد؛ اما باید گفت شرایط موجود تنها تا زمانی تداوم خواهد داشت که بهای ارز با تغییرات عمده و محسوس مواجه نشود. در عین حال با توجه به تحولات منطقه‌ای که روی بازار ارز نیز بی‌تأثیر نخواهد بود، نمی‌توان

برخی کارشناسان با تکیه بر متغیرهایی همانند افزایش واردات خودرو یا آزادسازی واردات مدل‌های کارکرده و غیره بر این موضوع تأکید دارند که سطح قیمت‌ها در بازار خودرو بدون تغییر خواهد ماند یا حتی کاهش

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جک S3 (۱۴۰۳)	۹۳۰	یک میلیارد و ۲۴۵	۵	▼
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	۴۷۵	یک میلیارد و ۷۵۰	۱۰	▼
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳)	۳۸۲	یک میلیارد و ۶۱۰	۱۵	▼
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۳)	۶۹۷	یک میلیارد و ۷۴۵	۵	▼
ام‌وی‌ام X55 پرو (۱۴۰۳)	-	یک میلیارد و ۵۱۰	۱۰	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو پرمیوم (۱۴۰۳)	۷۳۰	یک میلیارد و ۲۵	-	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳)	۷۹۸	یک میلیارد و ۸۴۵	۱۵	▼
فونیکس FX پرمیوم (۱۴۰۳)	۹۶۷	یک میلیارد و ۷۰	۱۰	▼
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	۴۳۷	یک میلیارد و ۵۷۰	۱۵	▼
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۹۷۴	یک میلیارد و ۵۰۰	۵	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۱۷۲	یک میلیارد و ۷۰۰	-	▼
دیگیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	۷۸۲	یک میلیارد و ۴۱۰	۱۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳)	۶۸۰	یک میلیارد و ۴۷۰	۱۸	▼
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳)	۷۲۹	یک میلیارد و ۵۱۰	۲۰	▼
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	۱۷۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۱۵	▼
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	۱۹۰	یک میلیارد و ۷۸۰	۱۰	▼
لاماری ایما (۱۴۰۳)	۴۳۱	یک میلیارد و ۹۰۰	۵	▼
تیگارد X35 (۱۴۰۳)	۳۵۰	یک میلیارد و ۳۲۰	-	▼
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۱۲۳	یک میلیارد و ۶۵۰	-	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۵	۴۷۰	۳	▼
ساینا S دو گانه (۱۴۰۳)	۲۸۳	۵۲۳	۲	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۳)	۳۳۱	۵۵۴	۱	▼
کوییک GXH (۱۴۰۳)	۳۴۰	۴۷۵	۲	▼
کوییک GXH-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۲۸۸	۴۸۶	۲	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۵	۴۵۷	۱	▼
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۲۹۳	۴۷۷	۲	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۰	۴۵۵	۳	▼
کوییک SR (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۴۵	۴۶۰	۱	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۳۵۲	۶۱۱	۶	▼
کوییک اتومات (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۳۸	۶۳۰	۱	▼
سهند (۱۴۰۳)	۴۵۹	۵۴۰	۲	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۰۵	۵۸۴	۵	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۷۳۵	۳	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۴۳۵	۸۳۵	۵	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۶۴۹	۸۹۰	۱	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۳)	۷۵۸	یک میلیارد و ۱۵۲	-	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۶۴۴	۱	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۷۱۰	۳	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۷۶۸	۲	▼
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۵۲۴	۷۷۱	۴	▼
پارس سال سفارشی (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۰۰	۸۱۶	۴	▼
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۶۵	-	▼
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۳)	-	۶۵۰	-	▼
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۲)	۳۴۰	۶۹۵	-	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۲۴	۷۰۴	۳	▼
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۲)	۳۴۹	۷۲۲	۳	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	-	۷۸۶	-	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۱۰	۹۷۲	۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۰۵	۸۴۱	۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	-	۹۹۷	-	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۵۸۵	۸۵۳	۶	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۰۲	یک میلیارد و ۱۹	-	▼
سورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۳)	۴۶۵	۶۶۶	۴	▼
سورن پلاس با ماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	-	۷۷۰	-	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	-	۷۸۹	-	▼
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	-	۸۵۷	-	▼
رانا پلاس (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۵۷	۷۰۳	۲	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۴۴۵	۷۳۵	۳	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۳)	۵۵۱	۷۸۶	۲	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۵۸	۸۸۳	-	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۵۴۵	یک میلیارد و ۷	-	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۳)	۷۰۱	یک میلیارد و ۵۶	-	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۵۸۷	۸۶۵	۲	▼
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۹۱	۹۹۴	۴	▼
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۳)	۶۸۹	یک میلیارد و ۶۵	-	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۴۵۰	یک میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۵۴۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲۲۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
هیوندای ال‌ان‌ترا (۲۰۲۳)	۲۰۰	یک میلیارد و ۶۰۰	-	▼
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	یک میلیارد و ۲۰۰	-	▼
کیا K5 (۲۰۲۳)	۷۷۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GLT این (۲۰۲۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۴	-	▼
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۶۲۵	یک میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▼
کیا سونت (۲۰۲۳)	۱۶۶	یک میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳)	۳۷۵	یک میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲۴۵	یک میلیارد و ۶۵۰	-	▼
جتا V7S (۲۰۲۳)	۷۲۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲۴۴	یک میلیارد و ۱۰۰	-	▼
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲۰۰	یک میلیارد و ۵۰۰	-	▼
سوزوکی سیز (۲۰۲۳)	۴۳۰	یک میلیارد و ۷۰۰	-	▼
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	۳۵۰	یک میلیارد و ۱۰۰	-	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۳)	۲۳۰	یک میلیارد و ۳۵۰	-	▼
نیسان سانی (۲۰۲۳)	۵۵۰	یک میلیارد و ۶۰۰	-	▼
هوندا وزل (۲۰۲۳)	۴۸۰	یک میلیارد و ۲۰۰	-	▼
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۹۰۹	یک میلیارد و ۲۵۰	-	▼
هونگچی EQM5 (۲۰۲۴)	۱۳۷	یک میلیارد و ۲	-	▼
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۳۸۵	یک میلیارد و ۵۰	-	▼
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۴)	۱۸۳	یک میلیارد و ۷۵۰	-	▼
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	۹۹۳	یک میلیارد و ۵۵۰	-	▼
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۵۸۸	یک میلیارد و ۷۰۰	-	▼
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	۹۸۶	یک میلیارد و ۸۰۰	-	▼
ونوسیا وی آنلاین (۲۰۲۳)	۲۴۵	یک میلیارد و ۱۰۰	-	▼

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



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



کاملترین سبد
روانکار و اکسسوری

اصلاح تصمیمات سوخت محور مسکو

صادرات بنزین روسی دوباره آزاد شد

محدودیت‌های صادرات بنزین را تا پایان سال تمدید کرد. بزرگ‌ترین تولیدکنندگان بنزین در روسیه در سال ۲۰۲۲، پالایشگاه اومسک گاز پرم نفت، پالایشگاه نفت نوری لوک‌ویل در نیژنی نووگورود و پالایشگاه روس نفت در ریازان بودند.

این در حالی است که به گزارش خبرگزاری رویترز، دولت روسیه روز چهارشنبه (۲۴ مرداد) از طریق کانال خود در پیام‌رسان تلگرام اعلام کرد ممنوعیت صادرات بنزین تا پایان سال ۲۰۲۴ تمدید شده است. بنا بر اعلام دولت روسیه، این تصمیم برای حفظ ثبات در بازار هم‌زمان با افزایش تقاضای فصلی و اجرای عملیات تعمیر و نگهداری بر نامه‌ریزی شده پالایشگاه‌ها گرفته شده است. منابع آگاه پیش‌تر اعلام کرده بودند به دلیل عرضه کافی بنزین در بازار، مسکو تصمیم نهایی خود را برای لغو ممنوعیت موقت صادرات بنزین گرفته است. روسیه از اول ماه مارس (جمعه، ۱۱ اسفند ۱۴۰۲) صادرات بنزین را به مدت ۶ ماه ممنوع کرد. با این حال، یک اتحادیه اقتصادی و بعضی کشورها مانند مغولستان که با روسیه توافق نامه‌های مستقیم بین‌دولتی عرضه سوخت دارند، از این ممنوعیت معاف شدند. وزارت انرژی روسیه در آن زمان تأکید کرده بود: ممنوعیت موقت صادرات بنزین که از اول مارس به دلیل اشباع بازار داخلی و به پایان رساندن عملیات تعمیر و نگهداری پیش‌بینی نشده پالایشگاه‌ها اجرایی شد، به حالت تعلیق درمی‌آید. روسیه همچنین سپتامبر گذشته به منظور مقابله با قیمت‌های بالای داخلی و کمبود سوخت، ممنوعیت صادرات سوخت را وضع کرد که البته این ممنوعیت شامل عرضه به بلاروس، قزاقستان، ارمنستان و قرقیزستان نمی‌شد. پس از آن، تقریباً همه محدودیت‌های مربوط به عرضه سوخت تا ماه نوامبر برداشته شد.



دولت روسیه از لغو ممنوعیت موقت صادرات بنزین برای تولیدکنندگان خبر داد. به گزارش خبرگزاری رویترز از مسکو، دولت روسیه روز شنبه (۱۰ آذر) در بیانیه‌ای اعلام کرد ممنوعیت موقت صادرات بنزین برای پالایشگران روس را لغو کرده، در حالی که این محدودیت برای دیگر صادرکنندگان مانند معامله‌گران مستقل و واسطه‌ها تا ۳۱ ژانویه ۲۰۲۵ تمدید شده است. پیش از این قرار بود ممنوعیت اولیه صادرات بنزین تا پایان سال جاری میلادی منقضی شود. صادرات به کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کشورهایمانند مغولستان که روسیه با آنها توافق نامه‌های بین‌دولتی در زمینه تامین سوخت دارد، شامل این ممنوعیت نمی‌شوند. در این بیانیه آمده است: این تصمیم به منظور حفظ ثبات در بازار سوخت داخلی، حمایت از اقتصاد پالایش نفت و مقابله با صادرات خاکستری بنزین گرفته شده است. پالایشگاه «ومسک» شرکت دولتی گاز پرم نفت، با زوی نفتی گاز پرم، پالایشگاه نفت «نوری» شرکت لوک‌ویل در شهر «نیژنی نووگورود» و پالایشگاه ریازان شرکت روس نفت از جمله تولیدکنندگان بزرگ بنزین در روسیه به‌شمار می‌روند. روسیه در سال ۲۰۲۲ میلادی ۴۳ میلیون و ۹۰۰ هزار تن بنزین تولید و حدود ۵ میلیون و ۷۶۰ هزار تن یا حدود ۱۳ درصد تولید خود را صادر کرد.

کشورهای آفریقای از جمله نیجریه، لیبی، تونس و امارات متحده عربی بزرگ‌ترین واردکنندگان بنزین روسیه هستند. سرگی تسویولف، وزیر انرژی روسیه گفت: اکنون محدودیت‌های صادرات را بر خواهیم داشت، زیرا هم قیمت‌ها و هم وضعیت بازار ثابت است، بنابراین می‌توان محدودیت‌ها را برداشت. این محدودیت‌ها برای تثبیت قیمت‌ها در بازار داخلی معرفی شده‌اند. روسیه در ماه اگوست

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

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

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

بسته‌بندی‌های (ظروف) جدید فوکس

همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

سهولت در انتخاب
سهولت در مصرف

fuchs.ir
www.fuchs.ir
021-71164



احداث کارخانه بازیافت لاستیک‌های فرسوده در قم



مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری قم از ایجاد سازوکار جمع‌آوری لاستیک‌های فرسوده به صورت مجزا و انتقال به مرکز نگهداری موقت جهت اجرای فرآیند بازیافت خبر داد و افزود: کارخانه بازیافت لاستیک‌های فرسوده در شهر قم به زودی احداث می‌شود. وی همچنین در بخش دیگری از سخنان خود ادامه داد: مخازن ذخیره‌سازی پسماند معابر شهری با ساختار جدید بر اساس رعایت موارد زیست‌محیطی، بهداشتی و سیمنا و منظر شهری طراحی خواهد شد.

مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری قم از ایجاد سازوکار جمع‌آوری لاستیک‌های فرسوده به صورت مجزا و انتقال به مرکز نگهداری موقت جهت اجرای فرآیند بازیافت خبر داد و افزود: کارخانه بازیافت لاستیک‌های فرسوده در شهر قم به زودی احداث می‌شود. وی همچنین در بخش دیگری از سخنان خود ادامه داد: مخازن ذخیره‌سازی پسماند معابر شهری با ساختار جدید بر اساس رعایت موارد زیست‌محیطی، بهداشتی و سیمنا و منظر شهری طراحی خواهد شد.

تایر خودروهای تجاری ایمن می‌شود

بازدید استاندار کرمان از نخستین کارخانه روکش لاستیک کشور در راور



سپهر سیاوشی
s.sivashi@autoworld.ir

استاندار کرمان در ادامه سفر به شهرستان راور از نخستین مجتمع روکش لاستیک خودروهای سنگین و فوق سنگین کشور در این شهرستان نیز بازدید کرد.

به گزارش ایرنا محمدعلی طالبی، در دومین برنامه بازدید خود در راور پس از حضور در کارخانه فولاد به کارخانه‌ای رفت که لاستیک‌های خودروهای سنگین و معدنی را ترمیم و روکش می‌کند، به گفته مدیران مجموعه این کارخانه اولین بار در ایران سال ۱۴۰۲ به بهره‌برداری رسید. مهدی حسینی‌نژاد؛ مدیر کل صنعت، معدن و تجارت استان کرمان در حاشیه این بازدید گفت: «فاز نخست این کارخانه ظرفیت تولید ۶۰۰ حلقه لاستیک دارد که کار تولید آن در حال انجام است. وی افزود: «ما در طرح توسعه ۲ هزار کامیابند و یکپزار و ۷۵۰ حلقه لاستیک افزایش پیدا می‌کند و سرمایه‌گذاری این پروژه ۹۰۰ میلیارد تومان توسط بخش خصوصی است که اشتغال ۴۰ نفر مستقیم و ۴۰ نفر غیرمستقیم دارد.» شهرستان راور در فاصله ۱۳۰ کیلومتری شمال مرکز استان کرمان قرار گرفته است. مراسم کلنگ‌زنی این واحد آذرماه ۱۳۹۸ با حضور صالحی‌نیا؛ معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت، رئیس بانک صنعت و معدن و نماینده مردم کرمان در راور در مجلس شورای اسلامی و جمعی از مسئولان استان برگزار شد. قرار بود بخش خصوصی برای اجرای این طرح ۱۳۰ میلیارد ریال هزینه کند. نماینده مردم کرمان و راور در مجلس شورای اسلامی با ابراز امیدواری از اینکه این پروژه در کمتر از ۱۸ ماه عملیاتی شود، گفت: «۴۰ درصد ظرفیت معدن



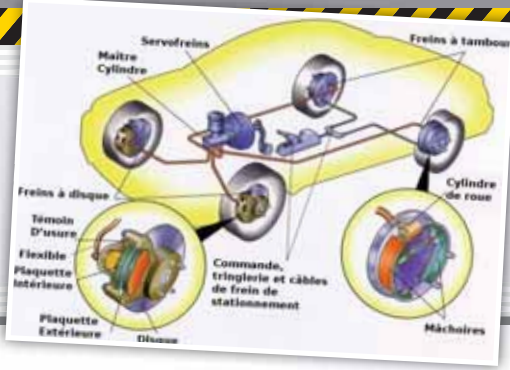
کشور در استان کرمان است و شهرستان راور هم ظرفیت خوبی در این حوزه دارد که با پشتیبانی بانک تخصصی صنعت و معدن می‌توان رونقی را در این بخش ایجاد کرد.» وی اجرای این پروژه را آغازی برای ادامه فعالیت‌های اقتصادی در راور دانست و بیان کرد: «مروز بخش عمده‌ای از صنعت لاستیک سنگین و نیمه سنگین کشور وار داتی است که بخش عمده‌ای از ارز کشور از این طریق خارج می‌شود.» وی گفت: «به‌زودی پروژه جدید لاستیک‌های سنگین و فوق سنگین را در کرمان عملیاتی خواهیم کرد که استان را قطب تولید لاستیک کشور مطرح می‌کند.» لاستیک روکش شده خودرو، تریلی است که قسمت بیرونی آن با لایه‌ای از مواد خاص پوشیده شده است. این روکش می‌تواند شامل انواع مختلف مواد مانند پلیمرها، پلی‌آمیدها، سیلیکون، کربن سیاه و غیره باشد. با روکش کردن لاستیک، عمر استفاده از آن افزایش می‌یابد و می‌تواند در شرایط رانندگی مختلف از جمله رانندگی در برف و یخ، آسفالت تر و خشک، و شرایط رانندگی مرتفع، عملکرد بهتری داشته باشد. مزیت اصلی استفاده از لاستیک روکش شده، افزایش مدت عمر و کاهش هزینه‌های تعویض لاستیک‌های خودرو است. همچنین، لاستیک روکش شده می‌تواند در برخی موارد بهترین گزینه باشد، زیرا ترکیبی از روکش‌های مختلف است که به عملکرد بهتر و کارایی بیشتری در شرایط خاص رانندگی منجر می‌شود. همچنین، استفاده از لاستیک روکش شده، به محیط زیست کمک می‌کند. بازیافت لاستیک‌های قدیمی و روکش‌های مصرف‌شده، آلاینده‌های محیطی را کاهش می‌دهد. لاستیک روکش شده ممکن است در برخی موارد کیفیت کمتری نسبت به لاستیک‌های جدید داشته باشد اما این مسأله به میزان روکش، کیفیت مواد استفاده‌شده در روکش و شرایط رانندگی بستگی دارد. در هر صورت، در لاستیک روکش شده باید به جزئیات فنی و ویژگی‌های آن هم توجه کرد.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	26وKB12		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۲,۸۹۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۳,۹۸۰,۰۰۰	انواع پراید
	36وKB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۵,۰۷۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۳,۹۸۰,۰۰۰	تیبا
	22وKB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۵,۲۸۸,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	22وKB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۵,۹۴۲,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	44وKB77		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۲۹,۴۳۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۲۹,۴۳۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۴,۶۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توریو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۳۷,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۴۶,۶۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام‌وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۳۸,۸۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۱,۵۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۵۰,۷۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۴۷,۸۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۵۳,۲۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۵۵,۰۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۷۹,۴۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۶۸,۴۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-اسنا(آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۰۲,۰۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۴۹,۲۰۰,۰۰۰	تیولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۵۴,۰۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری-را-خودرو فردا T5-سویا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۴,۵۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۵۷,۷۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۵۱,۵۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رتو کولپوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۵۸,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۶۹,۰۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۲,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۱,۰۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۲,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۵۹,۱۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۰,۰۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۶۸,۰۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران رایپاک بگردیم





راحت تری می شود. می توان گفت سیستم TCS از اصلاح ترمز ABS به وجود آمده که البته مدل پیشرفته تر سیستم TCS نیز سیستم ESC است. این سیستم کنترل پایداری الکترونیکی امنیت خودرو را تضمین می کند. این سیستم های پیشرفته قابلیت کنترل کشش را نیز دارند. به همین دلیل، امروزه سیستم TCS جزو تجهیزات اجباری خودرو نیست؛ اما سیستم های پیشرفته تر اجباری هستند.

سیستم کنترل کشش (TCS) یکی از پیشرفت های سیستم های ایمنی است که در زمینه ایمنی خودروهاست؛ زیرا کارایی آن سبب می شود در شرایط ناپایدار آب و هوا یا لغزنده بودن جاده ها زمانی که خودرو هنگام پیچیدن و حتی حرکت عادی دچار هرز گردی می شود، تعادل و کنترل خودرو را دست راننده خارج نشود. این سیستم، به طور خودکار کشش و کاهش چسبندگی چرخ ها به کف جاده را تشخیص می دهد و سپس فعال می شود. از سوی دیگر سیستم TCS به باز یابی کشش خودرو کمک می کند که موجب رانندگی



نقش ترمز «TCS» در ایمنی خودرو

مدیر عامل بازنشسته شرکت «برمبو» به پایان سیطره ترمز هیدرولیکی بر خودروها نزدیک شده ایم

حال استقبال و استفاده از ترمز هیدرولیکی رو به کاهش است و می توان گفت به پایان دوران سیطره این نوع ترمز بر خودروها نزدیک شده ایم. «ساندبرگ در پایان گفت: «استفاده از انرژی الکترونیکی در تمام بخش های خودرو ایده جالبی به نظر می رسد؛ اما این طرح باموانی رو به رو خواهد بود. در واقع در صورتی که سیستم الکترونیکی خودرو به هر دلیلی از کار بیفتد، عمل راننده نمی تواند کاری انجام دهد و در این صورت خطرات احتمالی جان سرنشینان را تهدید می کند. این موضوع به ظاهر ساده بسیار مهم است؛ چرا که همین مشکل سیستم فرمان الکترونیکی و هیدرولیکی خودرو را در صورت خاموش بودن تحت تاثیر قرار می دهد. چنین عواملی سبب می شوند سیستم فرمان هیدرولیکی به بخش مکانیکی نیز مجهز باشد تا از بروز خطر و سانحه برای سرنشینان جلوگیری کند. در عین حال کمپانی آلمانی کانتیننتال که علاوه بر ساخت لاستیک در زمینه تولید قطعات و سیستم های خودرویی فعالیت می کند، اخیراً تحقیقاتی را در باره تاثیر پیش راننده های الکترونیکی روی چرخ ها و سامانه ترمز خودروها آغاز کرده است. با توجه به اینکه در خودروهای برقی وظیفه اصلی کاهش سرعت خودرو بر عهده سیستم باز یابی انرژی گذاشته شده، پدال ها و دیسک ها در طول زمان دچار فرسودگی می شوند و در مواقعی که راننده نیاز به توقف سریع با ترمز های ناگهانی داشته باشد، نمی تواند وظیفه خود را به خوبی انجام دهد.»

مکانیزم هایی خواهد بود که در حال حاضر در سیستم تعلیق و فرمان الکترونیکی خودروها استفاده می شود. وی ادامه داد: «از دیگر دلایلی که ترمز های الکترونیکی بخش مهمی از دنیای آینده خواهند بود، این است که خودرو وسازان می خواهند نه تنها سیستم محرکه خودروهای آینده بلکه هر سیستم واحدی را به انرژی برق تجهیز کنند.» این مدیر موفق تاکید کرد: «اکثر خودرو سازان به فرآیند الکترونیکی کردن تمام بخش های خودرو و نه تنها سیستم محرکه تمایل دارند؛ اما باید یادآوری کرد رانندگی سیستم ترمز الکترونیکی نیازی به استفاده از موتور الکترونیکی مستقل و حتی استفاده از سیستم باتری قدرتمند ۴۸ ولتی ندارد.» ساندبرگ ادامه داد: «این روزها خودروها را با ترمز های الکترونیکی می بینیم؛ هر چند این روند به آرامی در حال پیش روی است؛ مانند مسیری که از ترمز های کاسه ای تا ترمز های دیسکی کنونی طی شده است. البته هنوز کارهای زیادی در این زمینه باید انجام داد که از آن جمله می توان به کنترل دقیق تر نرم افزاری ترمز اشاره کرد؛ زیرا سیستم های الکترونیکی تمایل به ارائه ویژگی روشن خاموش دارند. با این حال سیستم ترمز الکترونیکی دارای مزایای زیادی نسبت به ترمز های مکانیکی و هیدرولیکی است. چرا که سیگنال های الکترونیکی سریع تر و قابل کنترل تر از سیگنال های هیدرولیکی هستند و استفاده از چنین سیستم هایی می تواند به سادگی معماری خودرو کمک کند. در عین

تقریباً هر روز در مورد انقلاب الکترونیکی در پیش راننده خودرو صحبت می شود؛ اما یکی از جنبه های این فرآیند که شاید بسیار مهم بوده، این است که فناوری خودروهای الکترونیکی چالش های جدیدی برای تولید کنندگان ایجاد کرده است. یکی از این چالش ها، ترمز هایی برای نسل جدید خودروهای هیبرید و تمام برقی است. در این زمینه برمیاداع می کند ترمز الکترونیکی به زودی در خودروها رواج پیدا خواهد کرد. این فناوری، امروزه در خودروهای فرمول یک استفاده می شود. در میزگردی که با حضور دانیل ساندبرگ، مدیر عامل بازنشسته این شرکت در منطقه آمریکای شمالی در «Industryweek» برگزار شد، این مدیر با تجربه از راه حل های احتمالی سیستم های ترمز در وسایل نقلیه الکترونیکی صحبت کرد و آن ها را مورد بررسی قرار داد. وی در پاسخ به سؤالی درباره ترمز های الکترونیکی گفت: «این فناوری به سرعت در حال توسعه است و خیلی زود آن چه امروزه در حد طرح است، به واقعیت خواهد پیوست. بر این اساس سیستم ترمز الکترونیکی در دهه آینده به یک روند تبدیل خواهد شد. سیستم های ترمز برقی به ما و دیگر خودرو سازان انعطاف پذیری زیادی برای تنظیمات می دهند. در سال های گذشته از این فناوری در مسابقات فرمول یک استفاده می کردند؛ اما در خودروهای آینده هم می توان آن ها را مناسب با شرایط راننده طراحی کرد و از ویژگی احساس راحت و قوی بودن در عین عملکرد سریع بهره برد. شیوه کار این سیستم ها مشابه



گزارش sport
مریم شرافتی

m.sherafati@autoworld.ir

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	لنت پارس (ایران)
	۲۸۵،۰۰۰	۳۴۵،۰۰۰	آلمان، انگلستان و روسیه	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	
	۲۸۵،۰۰۰	۳۴۵،۰۰۰			لنت جلو پراید ۱۱۱			
	۶۲۵،۰۰۰	۶۲۵،۰۰۰			لنت جلو تیبیا			
	۶۵۵،۰۰۰	۵۴۵،۰۰۰			لنت جلو پژو ۴۰۵			
	۶۵۵،۰۰۰	۵۴۵،۰۰۰			لنت جلو پارس			
	۶۵۰،۰۰۰	۶۲۵،۰۰۰			لنت جلو سمند بدون لوازم			
	۴۹۰،۰۰۰	۵۸۵،۰۰۰			لنت جلو پژو ۲۰۶			
	۶۵۰،۰۰۰	۶۲۵،۰۰۰			لنت جلو سمند سورن			
	۵۴۵،۰۰۰	۵۵۵،۰۰۰			لنت جلو تندر ۹۰ (فول)			
	۶۲۵،۰۰۰	۶۲۵،۰۰۰			لنت جلو سایننا			
	۵۶۵،۰۰۰	۵۴۵،۰۰۰			لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵			
	۴۳۰،۰۰۰	۶۲۵،۰۰۰			لنت جلو دانگ فنگ H30			
	۵۶۵،۰۰۰	۵۴۵،۰۰۰			لنت جلو ۲۰۷			
	۴۱۵،۰۰۰	۶۲۵،۰۰۰			لنت جلو دنا پلاس			

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	جهان ترمز کانتان (ایران)
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۸	لنت جلو پراید صبا	
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			لنت جلو پراید ۱۱۱			
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			لنت جلو تیبیا			
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			لنت جلو پژو ۴۰۵			
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			لنت جلو پارس			
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			لنت جلو سمند ال ایکس			
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲			
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			لنت جلو سمند سورن			
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			لنت جلو تندر ۹۰			

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	ایران لنت (ایران)
	-	در حال بروزرسانی	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۴	لنت جلو پراید صبا	
	-	در حال بروزرسانی			لنت جلو پراید ۱۱۱			
	-	در حال بروزرسانی			لنت جلو تیبیا			
	-	در حال بروزرسانی			لنت جلو پژو ۴۰۵			
	-	در حال بروزرسانی			لنت جلو پارس			
	-	در حال بروزرسانی			لنت جلو سمند ملی			
	-	در حال بروزرسانی			لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲			
	-	در حال بروزرسانی			لنت جلو سمند سورن			
	-	در حال بروزرسانی			لنت جلو تندر ۹۰			

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	اتحاد لنت پیشرو صنعت (ایران)
	۳۲۵،۰۰۰	۳۹۵،۰۰۰	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۰	لنت جلو پراید صبا	
	۳۲۵،۰۰۰	۳۹۵،۰۰۰			لنت جلو پراید ۱۱۱			
	۶۲۵،۰۰۰	۶۰۵،۰۰۰			لنت جلو تیبیا			
	۶۴۵،۰۰۰	۷۱۰،۰۰۰			لنت جلو پژو ۴۰۵			
	۶۴۵،۰۰۰	۷۱۰،۰۰۰			لنت جلو پارس			
	۷۲۶،۰۰۰	۸۴۵،۰۰۰			لنت جلو سمند ال ایکس			
	۵۹۰،۰۰۰	۷۶۵،۰۰۰			لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲			
	۷۲۶،۰۰۰	۸۴۵،۰۰۰			لنت جلو سمند سورن			
	۶۳۰،۰۰۰	۸۰۶،۰۰۰			لنت جلو تندر ۹۰			

ایجاد شیار بر روی سطح لنت - سنگ زدن سطح یاله لنت - دیسک چرخ به علت خوردگی بیش از حد لایه دار شده باشد - دیسک چرخ به علت کارکرد زیاد لایه دار شده است - کارکرد غیر یکنواخت و ایجاد موج بر روی سطح لنت ترمز به علت معیوب بودن قطعات برگشتی عدم پذیرش



آلودگی هوای تهران به طور مطلق قابل رفع نیست



ایسنا: رئیس کمیسیون حمل و نقل شهرداری تهران گفت: آلودگی هوای تهران به طور مطلق قابل رفع نیست؛ زیرا توپوگرافی این شهر به گونه‌ای است که با این پدیده مواجه هستیم، اما می‌توانیم شدت آلودگی‌ها را کم کنیم. یکی از راه‌های کاهش آلودگی‌ها این است که آنچه بیشترین تاثیر را در این آلودگی دارند یعنی موتورسیکلت‌ها، خودروهای سواری و بعد کامیون‌ها و خودروهای سنگین به تدریج به روزرسانی شوند و با تبدیل آنها به خودروهای یورو ۵ و یورو ۶ یا با برقی‌سازی، مشکل را حل کنیم. سیدجعفر تشکری هاشمی در پاسخ با این سوال که آیا به خاطر توپوگرافی تهران،

برای رفع آلودگی هوای تهران به تغییر یا بتخت فکر کرد، گفت: قرار نیست اگر شیب یا کوهی اطراف شهر بود یا بتخت را جابه‌جا کنیم. این دلیل خوبی برای جابه‌جایی یا بتخت نیست. مشکل آلودگی هوا در خیلی از شهرهای بزرگ دنیا در دهه‌های گذشته وجود داشته ولی با برنامه‌ریزی، توسعه حمل و نقل عمومی، کاهش استفاده از خودروهای شخصی، توسعه حمل و نقل پاک (به خصوص دوچرخه) توانسته‌اند بر این موضوع فائق آیند. ما نیز باید همین رویه را دنبال کنیم. برای این موضوع نباید یا بتخت جابه‌جا شود، اما اگر دلیل دیگری دارد باید دولت‌مداران آن را بررسی کنند و تصمیم بگیرند.

خبر

News

لزوم نظارت وزارت کشور و سازمان بازرسی بر مراکز معاینه‌فنی



ایرنا: رئیس پلیس راهور فراجادرباره اینکه گفته می‌شود برخی مراکز معاینه‌فنی نظارت لازم را در ارزیابی کیفی خودروها ندارند و همین مساله سبب شده است آلودگی خودروها استمرار داشته باشد، اظهار کرد: از سال ۸۷ معاینه‌فنی از ماموریت و خدمات پلیس تفکیک و به مراکز معاینه‌فنی داده شد. سردار سعید تیمور حسینی افزود: مجوز مراکز معاینه‌فنی برای خودروهای سبک در مناطق شهری توسط شهرداری و برای خودروهای حمل و نقل عمومی توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای صادر می‌شود. وی به کار گروه نظارت بر عملکرد مراکز معاینه‌فنی اشاره کرد و افزود: پلیس جزو این کارگروه است اما متأسفانه نظارت‌ها آن طور که انتظار می‌رود و قانون تعیین کرده، نیستند. رئیس پلیس راهور فراجا

بانتقاد از شرایط نامناسب نظارت بر مراکز فنی گفت: پلیس همیشه خواستار رسیدگی استاندارد به عملکرد این مراکز شده زیرا در برخی مراکز مکانیزه معاینه‌فنی بر خلاف اصول و قاعده حاکم به خودروهایی که مستحق بر گه معاینه نیستند، مجوز تردد و معاینه‌فنی داده می‌شود. سردار حسینی ادامه داد: پلیس طرح‌هایی را به اجرا گذاشته تا مراکز متخلف را شناسایی و با آن برخورد شود، اما حتماً باید شهرداری‌ها و سازمان راهداری نظارت‌های خود را بیشتر کنند. وی درباره اینکه با توجه به وضعیت حاد آلودگی هوا سهل‌انگاری متولیان باید از سوی چه نهادی پیگیری شود، گفت: قانون برای چنین مواردی نهادهایی را تعیین کرده که سازمان بازرسی یکی از اینهاست. سردار حسینی تاکید کرد: در سطح کلان نیز با توجه به

پیامدهای چندوجهی آلودگی هوا از سوی خودروهای فرسوده، وزارت کشور می‌تواند مهم‌ترین نهاد باشد که برای نظارت به موضوع فعالیت مراکز معاینه‌فنی و پاسخگویی متولیان ورود کند. آلودگی هوا از معضلات کلانشهرهای ایران و از جمله تهران به شمار می‌رود که به گفته رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست، ذرات معلق سه‌م ۵۸ درصدی در این آلودگی دارند. رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست تاکید دارد اولویت در تهران و شهری مانند مشهد منابع متحرک از جمله اسقاط و نوسازی خودروهای فرسوده و توسعه حمل و نقل عمومی است. کارشناسان بر این باورند نظارت دقیق بر صدور بر گه معاینه‌فنی یکی از راهکارهای مقابله با آلودگی هوا به شمار می‌رود.

مصوبه جدید پرداخت خسارت افت قیمت وسایل نقلیه ابلاغ شد:

عدم پرداخت افت قیمت به خودروهای بالای ۱۰ سال



علی زاندوز

a.zandooz@autoworld.ir

سرانجام پس از ۵۶ سال فرازونشیب، بیمه مرکزی دستورالعمل نحوه محاسبه خسارت کسر قیمت و وسیله نقلیه را برای اجرای تصویب‌نامه خرداد ۱۴۰۳ هیات دولت، برای اجرا به شرکت‌های فعال بیمه در رشته شخص ثالث ابلاغ کرد و از تاریخ اول دی ماه لازم‌الاجراست.

برخی قطعات خودرو از پرداخت افت قیمت مستثنا هستند اواخر هفته گذشته، بیمه مرکزی طی نامه‌ای دستورالعمل نحوه محاسبه خسارت کسر قیمت و وسیله نقلیه (افت قیمت خودرو) را برای اجرا به شرکت‌های بیمه‌ای فعال در رشته شخص ثالث ابلاغ کرد. بر مبنای این دستورالعمل که در ۱۳ ماده و ۶ تبصره تدوین شده، کاهش ارزش معاملاتی وسیله نقلیه که به دلیل وارد شدن خسارت به قطعات وسیله نقلیه ناشی از حادثه ایجاد شده از سوی شرکت بیمه محاسبه و پرداخت خواهد شد. در دستورالعمل ابلاغی، مولفه‌های ضریب تصادف، ضریب سن وسیله نقلیه، خسارات جزئی و خسارات متوسط و شدید لحاظ شده و مفاد این ابلاغیه از تاریخ یکم دی ماه سال ۱۴۰۳ لازم‌الاجراست. در این ابلاغیه علاوه بر خودروهای با سن بیش از ۱۰ سال، برخی قطعات خودرو نیز از پرداخت افت قیمت خودرو مستثنا شده‌اند. مطابق مصوبه فوق، خسارات وارده به سپر جلو و عقب، چراغ‌ها، جلو پنجره، آینه‌ها، شیشه‌ها، شیشه سائورف و پانوراما، قفل درها، لوازم تزئینی، تاپرها و رینگ‌ها، دستگیره‌ها، زه‌ها، دیفیوژر، فلاپ‌ها، برف‌پاک‌کن‌ها، دوربین‌ها، قطعات برقی، باتری، رادیاتور، حسگرها و قطعات داخلی اتاق وسیله نقلیه، مشمول پرداخت کسر قیمت و وسیله نقلیه نمی‌شود. همچنین در فصل دوم این مصوبه



موسسات بیمه‌ای، ارزیاب مستقل خسارت، کارشناسان رسمی دادگستری و قوه قضائیه موظف شده‌اند هم‌زمان با ارزیابی و تعیین خسارت‌های مالی وارد شده به وسیله نقلیه، کسر قیمت آن را بر اساس قانون و مصوبات موجود محاسبه کنند.

مطابق فرمول محاسبه افت قیمت خودرو، ارزش وسیله نقلیه، حداکثر معادل گران‌ترین خودرو متعارف است و در خصوص وسایل نقلیه‌ای که ارزش آنها کمتر از مبلغ مذکور است، ارزش معاملاتی بلافاصله قبل از وقوع حادثه با نظر موسسه بیمه، ارزیاب مستقل خسارت بیمه، کارشناسان رسمی دادگستری و قوه قضائیه لحاظ می‌شود.

عوامل موثر در محاسبه افت قیمت خودرو

چندی پیش، سرپرست معاونت توسعه و نوآوری بیمه مرکزی نیز جزئیات دستورالعمل جدید پرداخت خسارت افت قیمت خودرو را

که پس از ۵۶ سال به روزرسانی شده است، تشریح کرد. حسن رضا عباسیان فر در این باره گفت: از سال ۱۳۴۷ که اولین قانون بیمه شخص ثالث در ایران تصویب شد، این اختلاف نظر وجود داشت. این مقام مسئول بیمه مرکزی ادامه داد: به عبارتی، از همان زمان این اختلاف نظر وجود داشت که وقتی تصادفی رخ می‌دهد و آسیب فیزیکی می‌بیند و هزینه‌هایی از جمله حمل و تعمیر وسیله باعث می‌شود که وسیله نقلیه از نظر معاملاتی دیگر ارزش سابق را نداشته باشد، تعهدات پرداخت خسارات مالی ناشی از افت قیمت، بر عهده چه کسی است؟ این چالش از آن زمان وجود داشت و متأسفانه به علت سرمایه‌های شدن وسیله نقلیه و همچنین اثرات تورمی بر اقتصاد، در سال‌های اخیر نیز شدت یافته است.

عباسیان فر تاکید کرد: همیشه یکی از مباحث مطرح شده این بود که آیا خسارات باید از تعهدات بیمه شخص ثالث پرداخت شود یا باید فرد مقصر

این تعهدات را بپردازد. وی ادامه داد: بر این اساس، در دستورالعمل جدید مصوب شده است پرداخت هزینه ناشی از افت قیمت وسیله نقلیه ناشی از حادثه رانندگی از تعهداتی است که باید مقصر آن را جبران کرده و به فرد زیان دیده پرداخت کند. سرپرست معاونت توسعه و نوآوری بیمه مرکزی افزود: قبل از مصوبه اخیر، در قانون سخت‌تالی بر زیان‌های وارده بر اموال اشخاص (شخص ثالث) تاکید شده و در آن زمان، تلفی موجود بر زیان مالی، مبنی بر آسیب فیزیکی بود و اشاره‌ای به زیان مالی ناشی از افت قیمت به وسیله خسارت دیده نشده بود.

عباسیان فر ادامه داد: در رابطه با زیان و خسارت، دو دسته خسارت فیزیکی و مادی وجود دارد. زمانی که یک حادثه رخ می‌دهد، خسارت فیزیکی پس از تعویض یا تعمیر قطعه بر طرف می‌شود، اما در طرف دیگر مساله، از خسارت مادی به وجود آمده که منتج به افت قیمت و ارزش آن وسیله نقلیه می‌شد، غفلت شده بود. وی تصریح کرد: در مصوبه و دستورالعمل جدید، هر دو مورد در نظر گرفته شده است. متعاقب این موضوع، اگر در تصادف وسیله نقلیه، شخص مقصر بیمه نداشته باشد، مکلف به پرداخت کل خسارات است.

با این حال اگر شخص مقصر بیمه داشته باشد، اما میزان تعهدات بیمه‌ای فرد مقصر (بستگی به نوع و سقف قرارداد بیمه دارد) کفایت پرداخت همه خسارات وارد شده را نداشته باشد، فرد مقصر مکلف است که مابه‌ازای خسارت را پرداخت کند. سرپرست معاونت توسعه و نوآوری بیمه مرکزی در پایان اظهار کرد: بخش دیگر این دستورالعمل به شیوه محاسبه میزان خسارات و پرداخت خسارات بازمی‌گردد. در مصوبات این دستورالعمل مشخص شده است شیوه پرداخت خسارت و دایره مشمول پرداخت خسارت شامل چه مواردی است که بر سه عامل سن و ارزش وسیله نقلیه و شدت صدمه وارده تاکید شده است. بنابراین در دستورالعمل مذکور هم مصادیق خسارات و هم نحوه محاسبه میزان مادی (ریالی) خسارت، برای کارشناسان ارزیاب خسارت و کارشناسان دادگستری، مشخص و تعیین تکلیف شده است.

خبر

News

ورود هزار تاکسی برقی از محل قرارداد چین



هنوز مصوبه‌ای نداشتیم که به محض مشخص شدن مدل مالی، فراخوان صادر می‌شود. وی افزود: بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، اواخر آذر یا اوایل دی‌ماه، فراخوان واگذاری تاکسی‌های برقی صادر می‌شود و به محض ثبت نام رانندگان متقاضی، تاکسی‌ها به آنها واگذار شده و در سطح شهر تردد خواهند کرد.



ایسنا: مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران در مورد نحوه ورود تاکسی‌های برقی چینی با بیان اینکه از محل قرارداد چین تاکنون هزار دستگاه تاکسی برقی وارد کشور شده است، گفت: بخشی از این تاکسی‌ها در مرحله ترخیص و انجام کارهای اداری است. ششاد مالکی با بیان اینکه به موازات آن، پیگیر انجام کارهای اداری برای پلاک این خودروها و همچنین تعیین مدل اقتصادی و مالی برای واگذاری این تاکسی‌ها به رانندگان هستیم، ادامه داد: بعد از تعیین مدل مالی و ترخیص، فراخوان واگذاری این تاکسی‌ها صادر می‌شود تا سریع‌تر به رانندگان که تمایل به برقی‌سازی دارند، واگذار شوند. وی افزود: بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، این تاکسی‌ها در محدوده‌های طرح ترافیک که بیشتر در معرض آلودگی هوا قرار دارند، استفاده می‌شوند. مدیرعامل شرکت تاکسیرانی شهر تهران در مورد مدل مالی ارائه تاکسی به رانندگان متقاضی بیان کرد: باید مبلغ تسهیلات و کمک‌های دولتی مشخص شود اما

خبر

News

پایان خدمت‌رسانی در پایانه مسافری شرق قدیم



مسافران تمهیدات لازم با سازمان تاکسیرانی و شرکت واحد اتوبوسرانی درباره استقرار خودروهای حمل و نقل عمومی از قبیل خودروهای ون و اتوبوس‌های ویژه شرکت واحد اتوبوسرانی (خط فیدری) تا پردیس مسافری شرق به صورت مداوم و برعکس تا اطلاع ثانوی آماده خدمت‌رسانی به عموم شهروندان و مسافران است. شهروندان و مسافران از ۱۷ آذرماه سال جاری جهت انجام سفر خود می‌توانند به پردیس مسافری شرق جدید مراجعه کنند.



مهر: سازمان مدیریت حمل و نقل بار و پایانه‌های مسافری شهر تهران با صدور اطلاعیه‌ای از پایان خدمت‌رسانی در پایانه مسافری شرق قدیم خبر داد. سازمان پایانه‌ها با صدور اطلاعیه‌ای از پایان خدمت‌رسانی در پایانه شرق قدیم واقع در سه‌راه تهرانپارس خبر داد. متن این اطلاعیه به این شرح است: به اطلاع عموم شهروندان و مسافران می‌رسانیم با وجه به بهره‌برداری از پردیس مسافری شرق، از ۱۷ آذرماه ۱۴۰۳ هیچ‌گونه خدماتی در پایانه شرق قدیم واقع در سه‌راه تهرانپارس به شهروندان و مسافران گرامی ارائه نخواهد شد و این پایانه بعد از ۴۳ سال برای همیشه از مدار خدمت‌رسانی خارج شده و تمام سفرها از تاریخ مذکور از پردیس مسافری شرق واقع در انتهای بزرگراه شهید زین‌الدین شرق، بزرگراه شهید یاسینی شمال، نرسیده به بیمارستان شهید لاسانی، پردیس مسافری شرق انجام خواهد گرفت. بر همین اساس باتوجه به لزوم خدمت‌رسانی مطلوب و منظم به شهروندان و



Autoworld.ir

شنبه ۱۷ آذر ۱۴۰۳، سال دهم، شماره ۲۲۲۷

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

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

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

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

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

تهران ۲۷، اصفهان ۳۱، شیراز ۲۷، مشهد ۲۷، تبریز ۲۴، ارومیه ۲۴، رشت ۲۳، گرگان ۲۵، ساری ۲۴، شهرکرد ۲۹، اهواز ۴۴، یزد ۳۳، کرمان ۳۰، بندرعباس ۳۹، زاهدان ۲۸

بیل‌بورد

Billboard

TORNADO

BY EXPLOREWITH.KATE



We don't make Jeeps. You do. Jeep

«ما جیپ نمی‌سازیم...»

بسیاری از رقبای خودرویی شاید طراحی خودروهای جیپ را کپی می‌کنند؛ اما جیپ برندی فراتر از یک محصول و یک لوگو است. زیرا شاسی‌بلندهای جیپ گل‌آلود، آسیب‌دیده و ماجراجو هستند. با توجه به این مضمون کمپین «ما جیپ نمی‌سازیم، تو می‌سازی» در امارات متحده عربی منتشر شد.

لزوم اتخاذ سیاست‌های درست در عرصه خودروسازی

در ماه‌های اخیر، بازار خودرو در ایران با افزایش مداوم قیمت‌ها مواجه بوده است؛ به طوری که مطابق با بررسی‌های میدانی، بسیاری از مصرف‌کنندگان در تلاش برای خرید خودرو جدید، با مشکلات مالی مواجه شده‌اند. در این میان تعیین و اتخاذ سیاست‌های کلان به شکل درست و منطقی، در مهار قیمت خودرو و اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند. در عین حال یکی از دلایل اصلی افزایش قیمت خودرو در ایران، مشکلات اقتصادی کشور و محدودیت‌های موجود در تامین قطعات و مواد اولیه است. بر این اساس تحریم‌ها، نوسانات ارزی و افزایش هزینه‌های تولید سبب شده است خودروسازان به فکر راهی برای خروج از مشکلات موجود باشند و به‌طور رسمی نرخ محصولات خود را افزایش دهند. از سوی دیگر درآمد مصرف‌کننده نیز معمولاً ثابت و محدود بوده و متأثر از تصمیمات و برنامه‌ریزی‌های مجلس و دولت، هر ساله مقدار معینی به آن افزوده می‌شود.

در این شرایط، مسئولان مربوطه به‌ویژه در وزارت صنعت ملزم به آن هستند که با هدف حفظ قدرت خرید مصرف‌کننده، به دنبال اتخاذ سیاست‌هایی باشند که خودرو از سبد کالای خانوار حذف نشود؛ چرا که در این صورت ضمن بالا رفتن هزینه‌های جانبی زندگی، به دلیل افت خرید خودرو، فرصت‌های شغلی در خودروسازی نیز تا حد زیادی تهدید خواهد شد. در این مسیر به نظر می‌رسد اتخاذ سیاست‌هایی مانند تسهیل واردات خودروهای اقتصادی، ایجاد رقابت سالم بین تولیدکنندگان داخلی و خارجی و تقویت سیستم‌های نظارتی بر بازار خودرو می‌تواند به کاهش قیمت‌ها و افزایش رضایت مصرف‌کنندگان کمک چشمگیری کند. همچنین، حمایت از نوآوری و تولید خودروهای کم‌هزینه و با کیفیت می‌تواند در بلندمدت تولید را در این بخش تقویت کرده و به دوام خودروسازی در کشور هر چه بیشتر و بهتر کمک کند.

حرف آخر

The Last Word

نهاد علی بیگ‌زاده

روزنامه‌نگار



مستند خودرویی

سال ۲۰۲۲ کشور کانادا به کارگردانی مشترک متیو شوچوک، تاپسون هیپورن، جرم وات، مایکل بودنار چوک و آدام ناگلر است که چهار فصل آن در قالب ۴۲ قسمت توسط کمپانی Mayhem Entertainment تولید شده؛ نویسنده‌گی این مستند را نیز متیو شوچوک، تاپسون هیپورن، سامانتا بک، رابرت هاردی، هانس کریستین برگر، جیلیان ماهونی، روث ناند، لیندا رائه و تایرون هیرونندل به صورت مشترک بر عهده داشتند.

این روزها دیگر از برنامه‌های خشک با موضوع خودرو خبری نیست. بعضی از برنامه‌ها به جاده و تست مسیر می‌پردازند و برخی با رویکرد ماجراجویانه و عامه‌پسند کار می‌کنند. در سریال «تعمیر کاران خودروهای فرسوده» (Rust Valley Restorers) گروهی از عاشقان خودرو که یک تعمیرگاه اداره می‌کنند، انبوهی از خودروهای فرسوده و قدیمی را جمع‌آوری کرده و آن‌ها را به کلکسیونر از آثار کلاسیک تبدیل می‌کنند. این سریال مستند محصول

تعمیر کاران خودروهای فرسوده



ایران پارس
LAMARI
WWW.LAMARI.IR

لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو

لنت پارس
PARS LENT
www.PARSLent.com

لنت ترمز موتور سیکلت خود را با اطمینان انتخاب کنید