

وقتی «ساختار رانتی» مانع شکل گیری «سازوکار رقابتی» است

موانع درونی و بیرونی تحول در صنعت و بازار خودرو

ساختار رانتی صنعت و بازار خودرو از یک سو و ساختار انحصاری و دستوری اقتصاد کشور از سوی دیگر، راه رقابت و پیشرفت را بر خودروسازان بسته است و نتیجه آن را مشتریان...
صفحه ۳۲

تصویب تعرفه ۶۰ درصدی، واردات خودرو و رقابتی می کند؟
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید ۴۰ میلیون تومان گران شد
صفحه ۷

جهش نرخ ارز طی یک ماه اخیر، مواد اولیه فلزی و پلیمری را تا ۳۰ درصد گران کرد
افزایش قیمت شرکتی خودرو؛ روی دور باطل
ارزی که قطعه سازان، مواد اولیه مورد نیاز خود را با آن تهیه می کنند، به ازای هر دلار حدود ۷۰ هزار تومان تمام...
صفحه ۴

شرایط تجاری سازان دشوار تر می شود
تاثیر افزایش نرخ ارز و حذف ارز نیمایی بر روند تولید خودروهای تجاری
صفحه ۹



نیسان کیکس «نامی خودرو»
جذاب ترین شاسی بلند ارزان قیمت وارداتی
صفحه ۱۴

استارت Start
علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری
پارادوکس آزادسازی قیمت ها و فروش سامانه ای
اگرچه بر همه مشخص است که معضل اصلی این روزهای اقتصاد کشور، قیمت گذاری دستوری توسط دولت هاست اما باید به این نکته نیز توجه داشت...
صفحه ۲

تیرهای امروز Titles
در معاملات روز گذشته بورس تهران رقم خورد:
نمادهای خودرو ساز و قطعه ساز یکدست صف فروش شدند
صفحه ۵

مقایسه فضای بار موسو گرند خان با پیکاپ های دیگر
یک اقیانوس فضای بار!
صفحه ۷

از جنگل های هیرکانی گرفته تا زیست بوم زاگرس
«لاماری» حامی محیط زیست است
صفحه ۱۲

«CONSUMER REPORTS»
از بازار آمریکا گردآوری کرد:
برترین برندها از نظر قابلیت اطمینان
صفحه ۶

همگام با نوآوری های جهان
رانندگی ایمن با سیستم ترمز «آذین تنه»
حرف اول را در صنعت قطعات ترمز ایران می زنیم
AZIN TANEH



این است راز برتری تنها به قدر دقیقه ای ...
شب یلدا، شبی که تنها یک دقیقه بلندتر است اما تنها همین تفاوت فرصتی می شود برای کنار هم بودن و روشن کردن چراغ دل ها در تاریکترین شب سال
یلدا مبارک

Giti | GT RADIAL | PRIMEWELL

MIAMI TEJARAT PISHTAZ
۰۲۱ ۴۲۴ ۹۷۰۰۰ | mtp1954.com



اسکوپر تا وزنی تقریباً مشابه مزدا MX-5 میاتا دارد. نیروبخش خودرو مورد بحث هم پیشترانه ۲ لیتری دوراتک فورد است که ۲۴۰ اسب بخار قدرت تولید می کند. قدرت این خودرو کمی بیشتر از کاتر هام است تا هماهنگی خوبی بین طراحی و پرفورمنس آن وجود داشته باشد. طراحی اسکوپر تا ادای احترامی به گذشته است و شکل های ارگانیک که روی آلومینیوم و فیبر کربن وجود دارند این موضوع را نشان می دهند. بخش جلوی کم ارتفاع، کاپوت گسترش یافته و شیشه جلوی جمع و جور ما را به یاد دوران طلایی رودسترهای ایتالیایی می اندازند.

شرکت ایتالیایی Camal Studio که به خاطر معرفی اولین هایپر لیموزین دنیا شناخته می شود از یک بارچنای برجسته و جدید که ترکیبی از صنعت کاری سنتی ایتالیا و پرفورمنس مدرن است، رونمایی می کند. این محصول منحصر به فرد روح طراحی جذاب ایتالیایی در دهه ۵۰ و ۶۰ میلادی را زنده کرده و برداشتی مدرن از خودرو اسپرت و رویز کاتر هام بر بنیاست. کمل اسکوپر تا بر پایه کاتر هام سون ۴۸۵ ساخته شده و اگر چه از زیر ساخت مربوط به آن استفاده می کند اما طراحی متمایزی را به نمایش می گذارد. با طول و عرض ۲۳۵۰ و ۱۶۸۴ میلی متری و وزن ۵۶۰ کیلوگرمی،



«کاتر هام»
به سبک ایتالیایی

وقتی «ساختار رانتی» مانع شکل گیری «سازو کار رقابتی» است

موانع درونی و بیرونی تحول در صنعت و بازار خودرو

ساختار رانتی صنعت و بازار خودرو از یک سو و ساختار انحصاری و دستوری اقتصاد کشور از سوی دیگر، راه رقابت و پیشرفت را بر خودروسازان بسته است و نتیجه آن را مشتریان با کیفیت پایین و هزینه های گزاف پرداخت می کنند

ضمن بررسی وضعیت کنونی صنعت خودرو در ایران، به نقد سیاست گذاری های دولت و نا کار آمدی مدیریتی پرداخت. او معتقد است: «ساختار رانتی صنعت و بازار خودرو از یک سو و ساختار انحصاری و دستوری اقتصاد کشور از سوی دیگر، راه رقابت و پیشرفت را بر خودروسازان بسته است و نتیجه آن را مشتریان با کیفیت پایین و هزینه های گزاف پرداخت می کنند.» بدیعی تأکید کرد: «تغییر ساختار از اقتصاد دستوری به منطق بازار نه تنها امکان پذیر است؛ بلکه برای آینده این صنعت امری حیاتی است؛ هر چند موانع جدی بر سر این تحول وجود دارد.»

چرا با وجود دهه ها حمایت دولتی از خودروسازی، هنوز این صنعت نتوانسته رضایت مشتریان داخلی را جلب کند؟ مشکل در مدیریت است یا سیاست گذاری؟
مشکل اساسی در ترکیب نامناسب مدیریت نا کار آمد و سیاست گذاری های نادرست است. حمایت های دولت عمدتاً به صورت انحصار در بازار، محدودیت واردات و تزریق منابع مالی بدون ضابطه صورت گرفته که هیچ گاه منتهی به بهبود کیفیت و نوآوری در این صنعت نشده است. سیاست گزاران به جای طراحی راهکارهای توسعه ای و ایجاد رقابت سالم، بیشتر به دنبال رفع مقطعی مشکلات بوده اند. در این میان، مدیریت خودروسازان نیز نتوانسته است با استفاده

دهه ۹۰ تشدید شدند، ضربه مهلکی به صنعت خودرو وارد کرد. تحریم ها باعث قطع همکاری های بین المللی، کاهش دسترسی به فناوری های به روز و اختلال در زنجیره تامین قطعات شدند. این شرایط نه تنها مانع از پیشرفت صنعت شد، بلکه مشکلاتی نظیر تولید خودروهای بی کیفیت، افزایش هزینه تولید و نارضایتی مصرف کنندگان را به همراه داشت. مدیریت نا کار آمد و عدم سرمایه گذاری در تحقیق و توسعه نیز از دیگر عوامل ریشه ای بحران این صنعت هستند. خودروسازان به جای بهینه سازی خطوط تولید و ارتقای سطح بهره وری، به حمایت های دولتی متکی مانده اند و عملاً انگیزه ای برای به روز کردن فناوری های خود ندارند. در این میان، قطعه سازی که قلب تپنده صنعت خودرو محسوب می شود نیز با چالش های مشابهی از جمله ضعف کیفی و انحصار مواجه شده است. از جنبه اقتصادی، عدم شفافیت در تخصیص منابع مالی و سیاست های غلط ارزی و تجاری باعث شده است که رانت خواری در این صنعت به شدت گسترش یابد. گروه های خاصی شامل سوداگران، برخی قطعه سازان (نه همه آن ها) و ذینفعان وابسته به شبکه قدرت، بیشترین بهره را از وضعیت موجود برده اند؛ در حالی که هزینه نهایی این سیاست ها را مصرف کنندگان و عموم جامعه پرداخته اند. دارپوش بدیعی ثابت، فعال و کارشناس حوزه صنعت و تجارت در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو»



نهاد علی بیکزاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودرو ایران به عنوان یکی از صنایع استراتژیک و اشتغال زای کشور، در طول چند دهه اخیر مسیر پر چالشی را طی کرده است. حمایت های بی وقفه دولتی از این صنعت که در ابتدا با هدف خود کفایی و توسعه داخلی آغاز شد، در عمل به ایجاد انحصار و رانت خواری منجر شده است. اولین نشانه های نا کار آمدی در این صنعت به دهه ۷۰ بازمی گردد؛ زمانی که با شروع سیاست های حمایتی و تعرفه های سنگین برای واردات خودرو، بازار داخلی به طور کامل در اختیار دو خودروساز بزرگ کشور قرار گرفت. در طول این سال ها، قیمت گذاری دستوری که با هدف حمایت از مصرف کننده انجام شد، عملاً کارایی خود را از دست داد و باعث شد خودروسازان در یک بازار انحصاری بدون نگرانی از کیفیت محصولات خود، تولید را ادامه دهند. این در حالی است که محدودیت های ایجاد شده برای ورود خودروسازان خارجی و بخش خصوصی، رقابت را به حداقل رساند و انگیزه برای ارتقای کیفیت و نوآوری از بین رفت. از سویی دیگر، تحریم های اقتصادی که به ویژه از اوایل

پارادوکس آزادسازی قیمت ها و فروش سامانه ای

اگر چه برای همه مشخص است که معضل اصلی این روزهای اقتصاد کشور، قیمت گذاری دستوری توسط دولت هاست اما باید به این نکته نیز توجه داشت آزادسازی قیمت ها و باز گذاشتن دست صنایع و تولید کنندگان برای واقعی کردن قیمت محصولات در بازار تنها نباید از سوی کارخانه ها صورت گیرد بلکه دولت ها هم باید دست بازار در فروش کالا در شبکه فروش را ببندند. نمونه بارز این پارادوکس را می توان در صنعت تایر کشور یافت؛ صنعتی که به واسطه بالا رفتن نرخ ارز و قیمت مواد اولیه هر از چندگاهی قیمت محصولات خود را بالا می برند و در عمل می توان گفت قیمت گذاری برایشان آزاد شده است اما در نقطه مقابل شرکت های تولیدی با شبکه فروش قرار دارند که باید کالا را به صورت نقدی پیش خرید کنند و وقتی پس از چند هفته کالا به دستشان رسید با هزاران مانع در بازار به فروش برسانند.

به شکلی که امکان گردش کالا در بازار به عنوان بخش جدانشدنی از اقتصاد بازار از بین می رود و کالا باید در رده های مشخصی از نمایندگی های شرکت های تولید کننده و بخشی از بازار خرده فروشی در انتظار درخواست خریدار باقی بماند، این بدان معناست که گردش مالی در بازار روز به روز کندتر می شود. از سوی دیگر چنین روندی وقتی در کنار بالا رفتن قیمت تایر و فاکتور صادر شده از سوی کارخانه ها قرار می گیرد، سرمایه در گردش بیشتری را از کسبه بازار به خود جذب کرده و از سوی دیگر دولت با اجبار آنها به فروش در قالب سامانه جامع تجارت و وارد کردن چند مورد اطلاعات دقیق از خریدار امکان گردش مالی را از بازار سلب می کند.

در چنین شرایطی دولت باید نگاه جامع تری به اقتصاد بازار داشته باشد تا سرمایه های موجود در آن به جای هزینه شدن در بخش های غیر مولد در تولید همان محصول گردش داشته باشد. این روزها خبر افزایش ۲۰ تا ۴۵ درصدی قیمت انواع تایر تولید داخل در رسانه ها و فضای مجازی دست به دست می شود.

تصمیمی که توسط انجمن صنعت تایر ایران اتخاذ و لازم الاجرا هم شد اما به موازات آن اتحادیه های صنفی و اتاق اصناف حمایتی از کسبه و بازار برای آزادسازی شیوه فروش و گردش کالا در بین خود نکردند. بی توجه به اینکه بخشی از آزادسازی قیمت ها مرتبط با بازار است و نمی توان قیمت ها را یک طرفه آزاد کرد و دست و پای کسبه در فروش کالا را بست. موضوعی که نیازمند اجرای یکپارچه آزادسازی قیمت هاست و نمی توان چنین موضوع مهمی را به صورت بخشی اجرا کرد.



علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری





رقیب اصلی «تسلامدل ۲» در «بی‌وای‌دی»



«سی‌لاین ۷» شاسی‌بلند بزرگ و خانوادگی است که از تکنولوژی باتری تیغه‌ای بسیار خوب بی‌وای‌دی سود می‌برد. علاوه بر این با ورود به کابین خودرو و شاهد سیستم اطلاعات سرگرمی خوب آن خواهید شد البته این سوال پیش می‌آید که فاکتورهای یادشده می‌توانند باعث برتری این خودرو در مقایسه با رقیب خاصی همچون تسلا مدل ۷، فورد کاپری، اشکودا اتانیاک، پژو ۳۰۰۸ برقی، هیوندای آیونیک ۵ و کیا EV6 شوند. بی‌وای‌دی سی‌لاین ۷ جدیدترین عضو خانواده محصولات اویشن این برند چینی است. سی‌لاین از همان پلت‌فرم سی‌لاین سدان استفاده می‌کند اما طول ۴.۸ متری و شکل شاسی‌بلند کوبه‌مانند دارد و بیشتر بر

خانواده‌های بزرگ‌تر تمرکز کرده است. چینی‌ها دوباتری را برای خودرو خود در نظر گرفته‌اند که هر دو توان پیمایش نزدیک به ۴۸۰ کیلومتر را فراهم می‌کنند. خریداران می‌توانند مدل تک‌موتوره دیفرانسیل عقب را با پرفورمنس مطلوب انتخاب کنند. همچنین نسخه پرچم‌دار دو موتوره و چهار چرخ محرک با قدرت فراتر از ۵۰۰ اسب‌بخار و صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت ۴.۵ ثانیه‌ای هم وجود دارد. البته خبری از پیکر بندی هفت‌نفره کابین نیست و عدد ۷ در نام سی‌لاین کاملاً باعث سردرگمی می‌شود و شاید هم علت به کارگیری آن علاقه خودروسازان به نشان دادن بزرگی خودروهای خود با اعداد بزرگ‌تر است.

از بهره‌وری و سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، به ارتقای کیفیت پیرداز. نتیجه این دو عامل، تولید خودروهایی است که نه تنها در سطح جهانی، بلکه در داخل نیز نتوانسته است رضایت مشتریان را جلب کند.

چرا صنعت خودرو ایران نتوانسته محصولی رقابتی در سطح جهانی تولید کند؟ آیا این ناکامی بیشتر ریشه در ضعف فنی دارد یا ساختار اقتصاد دستوری؟

این ناکامی ریشه در ساختار اقتصاد دستوری کشور دارد که فضایی برای رقابت سالم و نوآوری ایجاد نکرده است. سیاست‌هایی همچون قیمت‌گذاری دستوری و حمایت‌های بی‌ضابطه از خودروسازان، مانع از ایجاد انگیزه لازم برای ارتقای سطح کیفی و ورود به بازارهای جهانی شده‌اند.

در کنار آن، ضعف فنی که ناشی از عدم سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های تولید و تحقیق و توسعه است، چالش دیگری است که رقابت‌پذیری این صنعت را محدود کرده است. خودروسازان داخلی با تمرکز بر بازار انحصاری داخل و نبود رقبای خارجی، نیازی به بهبود کیفیت و کارایی محصولات خود ندیده‌اند و این باعث عقب‌ماندگی شدید آن‌ها در سطح جهانی شده است.

چرا مشتریان باید بهای کیفیت پایین و سیاست‌های اشتباه خودروسازان را بپردازند؟ چه کسی پاسخگوی این وضعیت است؟

مشتریان در نتیجه یک بازار انحصاری و سیاست‌های حمایتی دولت که نظارت کافی بر کیفیت محصولات نداد، چاره‌ای جز پذیرش خودروهای بی‌کیفیت با قیمت‌های بالا ندارند. خودروسازان بدون احساس مسئولیت نسبت به مشتریان، سال‌ها به تولید محصولات بی‌کیفیت ادامه داده‌اند.

نهادهای سیاست‌گذار و ناظر نیز در این وضعیت شریک هستند و به جای ایجاد رقابت و اعمال نظارت‌های سختگیرانه، سیاست‌های اشتباه خود را ادامه داده‌اند. مسئولیت این وضعیت مستقیماً بر دوش سیاست‌گذاران، مدیران خودروسازان و نهادهای ناظر است که در عمل پاسخ‌روشنی به این مشکلات نداشته‌اند.



به نظر شما آیا سیاست‌گذاری‌های دولتی در صنعت خودرو

«رانت‌زا» بوده‌اند؟ چه گروه‌هایی از این وضعیت بهره برده‌اند؟ بدون شک، سیاست‌گذاری‌های دولتی در این صنعت به‌شدت رانت‌زا بوده‌اند. محدودیت واردات خودرو، قیمت‌گذاری دستوری و حمایت‌های بی‌ضابطه از خودروسازان داخلی بستری مناسب برای ایجاد رانت‌های کلان فراهم کرده است. این شرایط عمدتاً به نفع گروه‌های خاص همچون برخی مدیران وابسته به شبکه‌های قدرت، قطعه‌سازان رانتی و دلالان بازار خودرو تمام شده است. این گروه‌ها به لطف ساختار انحصاری و نبود شفافیت، از شرایط نابسامان بازار خودرو بیشتر سود را برده‌اند، درحالی‌که مشتریان و عموم مردم متحمل هزینه‌های این رانت‌جویی شده‌اند.

آیا حذف قیمت‌گذاری دستوری می‌تواند باعث افزایش رقابت‌پذیری و بهبود کیفیت شود یا برعکس؛ نفع آن تنها به جیب خودروسازان می‌رود؟

حذف قیمت‌گذاری دستوری به‌عنوان یکی از مهم‌ترین چالش‌های

نوربالا

موانع جدی بر سر راه جایگزینی «منطق بازار و روش بنگاه‌داری بخش خصوصی» با «اقتصاد دستوری و مدیریت دولتی» وجود دارد، از جمله مقاومت نهادهای دولتی و ذینفعان وضعیت موجود. علاوه بر این، نگرانی از تبعات اجتماعی آزادسازی قیمت‌ها و فشار بیکاری ناشی نیز از موانع اساسی محسوب می‌شود

صنعت خودرو، در کوتاه‌مدت ممکن است موجب افزایش قیمت‌ها شود و منافع مالی بیشتری برای خودروسازان به همراه داشته باشد. اما در بلندمدت، اگر این اقدام با سیاست‌های تکمیلی مانند افزایش نظارت بر کیفیت تولید، بهبود فضای رقابتی و تسهیل حضور بخش خصوصی همراه باشد، می‌تواند به افزایش رقابت‌پذیری و بهبود کیفیت منجر شود. بنابراین، حذف قیمت‌گذاری دستوری به تنهایی کافی نیست و باید با اصلاحات ساختاری در بازار خودرو و فضای کسب‌وکار همراه شود تا نتایج مثبت آن برای مشتریان و اقتصاد ملی مشهود شود.

چرا بخش خصوصی واقعی نتوانسته جایگاهی در صنعت خودرو پیدا کند؟ آیا ساختار دولتی به عمد راه را بر رقابت بسته است؟

ساختار دولتی در صنعت خودرو به دلیل وابستگی‌های اقتصادی و سیاسی خود، به‌طور عمدی یا غیرعمدی مانع از ورود بخش خصوصی واقعی شده است. خودروسازان بزرگ که عمدتاً تحت مدیریت دولتی یا شبه‌دولتی هستند، با بهره‌گیری از حمایت‌های بی‌قید و شرط دولت، فضای رقابتی را برای بخش خصوصی تنگ کرده‌اند. از طرفی، وجود بوروکراسی پیچیده، فساد و انحصارطلبی در این صنعت، باعث شده است که سرمایه‌گذاران بخش خصوصی رغبتی برای ورود به این حوزه نداشته باشند. این وضعیت نه تنها صنعت خودرو را از نوآوری‌های بخش خصوصی محروم کرده، بلکه مانع از رشد و توسعه پایدار در این صنعت شده است.

آن‌طور که پیش‌تر مطرح شد؛ جایگزینی «منطق بازار و روش بنگاه‌داری بخش خصوصی» با «اقتصاد دستوری و مدیریت دولتی» راهکار کلیدی است. آیا این تغییر امکان‌پذیر است؟

این تغییر، هر چند امکان‌پذیر است، اما موانع جدی بر سر راه آن وجود دارد؛ از جمله مهم‌ترین موانع می‌توان به مقاومت نهادهای دولتی و ذینفعانی که از وضعیت موجود سود می‌برند اشاره کرد. علاوه بر این، نگرانی از تبعات اجتماعی آزادسازی قیمت‌ها و فشار بیکاری ناشی از تحول ساختاری نیز از موانع اساسی محسوب می‌شود. تحقق این تغییر نیازمند اراده سیاسی قوی، بازنگری در سیاست‌گذاری‌ها و همراهی جامعه برای پذیرش اصلاحات تدریجی است.

مدیران خودرو ۷۷۷ رتبه ۱ فروش کشور

شرایط فروش

MVMCHERY.COM | MVMCHERY777 | MVM_777 | ۰۲۱-۴۹۷۸۱



تیگ آف بزرگترین هواپیمای برقی تاریخ



استارت آپ سوئدی هارت ایرواسپیس آماده اولین پرواز آزمایشی هواپیمای برقی X1 در اوایل سال آینده میلادی می شود...

بزرگترین هواپیمای برقی تاریخ از فرودگاه بین‌المللی پلا تسبورگ نیویورک شروع خواهد شد. هارت می گوید این پرواز در آینه انتخابی ایده آل بوده چراکه...

ویژه‌ها

کاهش تعرفه واردات به تنهایی نمی تواند بازار خودرو را سامان دهد کند



جعفر قادری، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس با تاکید بر اینکه کاهش تعرفه واردات به تنهایی نمی تواند بازار خودرو را سامان دهد...

دیگه چه خبر؟

رقابت ۱۵۲ هزار نفر برای خرید ۸ هزار خودرو وارداتی



مدیر طرح واردات خودرو وزارت صمت با اشاره به اعلام نتایج قرعه کشی دور اخیر ثبت نام خودروهای وارداتی گفت: ثبت نام کنندگان با مراجعه به سامانه...

توئیترا

تصمیمی برای تغییر نرخ سود تسهیلات بانکی گرفته نشده است



محمد شریعیان، معاون سیاستگزاری پولی بانک مرکزی گفت: نرخ سود تسهیلات و حداکثر نرخ سود سپرده مصوب شورای پول و اعتبار به ترتیب برابر با ۲۳ و ۲۲٫۵ درصد است...

در معاملات روز گذشته بورس تهران رقم خورد:

نمادهای خودروساز و قطعه ساز یکدست در صف فروش شدند



رامین بیات

روز سه شنبه و در جریان دادوستدهای گروه خودرویی در بازار سهام، نمادهای بزرگ این صنعت بورسی روند نزولی را طی کردند. بر این اساس نمادهای ایران خودرو، ایران خودرو دیزل، گروه بهمن، گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو، سایپا، زامیاد، سایپا دیزل، کرمان خودرو، پارس خودرو و بهمن دیزل صف فروش شدند...



بورس منفی شد همچنین روز سه شنبه و در معاملات بازار سهام شاخص کل بورس یا رشد ۱۳،۳۶۷ واحدی در محدوده دومیلیون و ۶۷۳ هزار واحدی قرار گرفت. از سوی دیگر شاخص کل هم وزن نیز با کاهش ۵۵۲،۱۰ واحدی در محدوده ۸۳۳ هزار واحد ایستاد...

بروز در روزهای اخیر یک اصلاح کوتاه مدت در روزهای آتی دور از انتظار نباشد. طبیعی است بازار برای رشد و بالا رفتن نیازمند دست به دست شدن سهام بین فعالان بازار است تا از این طریق تعداد افراد بیشتری بتوانند از این رشد و صعود منتفع شوند...

اینفوگرافش

مزایده فروش بلوک سهام شرکت ایران خودرو در روز جاری

میزان سهام

۱.۶۸ درصد از سهام شرکت ایران خودرو

تعداد سهام

بیش از ۵ میلیارد ورقه سهام

فروشنده

گروه مالی ملت

گروه مالی ملت در نظر دارد بلوک ۱.۶۸ درصدی سهام شرکت ایران خودرو را به صورت یک جا و نقد در بازار دوم معاملات بورس به فروش برساند تا در صورت انجام از ترکیب سهامداری آن خارج شود

چس تلند؟

دو دلیل عمده افزایش قیمت خودرو

یک نماینده مجلس عدم تخصیص ارز به خودروسازان و عدم ورود خودروهای خارجی به کشور را از مهم ترین عوامل افزایش قیمت خودرو در بازار برشمرد. واردات خودرو قانونی است که توسط مجلس یاد هم به تصویب رسیده و دولت موظف به اجرای آن است.

چرا؟

قانون واردات اجزایی نشد

یعقوب رضازاده عنوان کرد: ورود خودروهای خارجی به کشور نقش بسزایی در رقابت پذیری صنعت خودرو، کاهش قیمت هادر بازار و بهبود کیفیت تولیدات داخل خواهد داشت. از سوی دیگر عدم تخصیص ارز مورد نیاز خودروسازان از سوی بانک مرکزی در چند ماه گذشته مشکلاتی را در عرضه خودرو به بازار ایجاد کرده و افزایش قیمت خودرو در بازار را به همراه داشته است.

برای چه؟

واردات تقاضای کاذب را از بین می برد

وی افزود: تسهیل فرآیند واردات خودرو حذف تقاضای کاذب خودروهای داخلی و کنترل و ثبات قیمت ها در بازار را به همراه خواهد داشت. این در حالی است که عدم تخصیص بارانه ارزی از سوی دولت به خودروسازان داخلی نیز از دیگر مسائلی بود که به گرانی در بازار خودرو دامن زد.



کده پک First gear

علی زراندوز

با تصمیم بانک مرکزی ارز نیمایی سرانجام حذف و ارز توافق (ارزی که نرخ آن در سامانه معاملات بازار ارز تجاری مرکز مبادله ارز و طلا ایران تعیین می شود) جایگزین آن شده است. اتفاقی که بخش های اقتصادی مختلف کشور را در پی دارد و قطعه رانها را متاثر خواهد کرد.

دبیر کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی عدم تخصیص ارز به خودروسازان و عدم ورود خودروهای خارجی به کشور را از مهم ترین عوامل افزایش قیمت خودرو در بازار برشمرد.

عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور: به بهانه واردات خودرو خارجی، خودرو داخلی را به گرانی متهم می کنیم در حالی که نه تنها خودرو داخلی گران نیست، بلکه ارز آن هم است.

توسعه صادرات در صنعت خودرو با حرکت به سمت خصوصی سازی.

توسعه صادرات در صنعت خودرو با حرکت به سمت خصوصی سازی.

نایب رئیس شورای شهر تهران گفت: تجهیز زیرساخت ها پس از ورود اتوبوس های برقی انجام می شود.

افزایش قیمت خودرو و ترمز برید.

کمبود برق که هر سال در تابستان گریبان صنعت خودرو را می گیرد، این بار در روزهای سرد سال هم ادامه پیدا کرد تا بر نامه افزایش تولید خودرو با چالش خاموشی مواجه شود.

افزایش قیمت خودرو و ترمز برید.

کمبود برق که هر سال در تابستان گریبان صنعت خودرو را می گیرد، این بار در روزهای سرد سال هم ادامه پیدا کرد تا بر نامه افزایش تولید خودرو با چالش خاموشی مواجه شود.

کمبود برق که هر سال در تابستان گریبان صنعت خودرو را می گیرد، این بار در روزهای سرد سال هم ادامه پیدا کرد تا بر نامه افزایش تولید خودرو با چالش خاموشی مواجه شود.



۴ سیلندر خطی هیبرید می تواند ۲۰۰ اسببخار قدرت و حداکثر ۳۱۴.۵ نیوتون متر گشتاور را به کمک گیربکس e-CVT به چرخ های جلو منتقل کند. از دیگر دلایل انتخاب هوندا هیبرید به عنوان خودرو سال ۲۰۲۴، فضای جادار و راحتی است که در اختیار سرنشینان قرار می دهد. اما مهم ترین دلایلی که منجر به انتخاب در دانه هوندا به عنوان بهترین خودرو سال شده، قیمت مناسب آن است. ارزش هوندا هیبرید سدان ۲۹ هزار و ۸۴۵ دلار است که در این بازه قیمتی بالاترین سطح کیفیت را به مشتریان با توان بالاست. این خودرو با استفاده از پیشرفته ۲ لیتری

هر ساله نشریات معتبر خودرویی بهترین هر کلاس را به جهان معرفی می کنند. روز گذشته نشریه موتور وان، هوندا هیبرید را به عنوان بهترین خودرو هیبرید سال ۲۰۲۴ انتخاب کرد. سبویک نسل یازدهم در سال ۲۰۲۱ میلادی روی خط تولید هوندا قرار گرفت و با زبان جدید طراحی این خودرو ساز زاپنی استایل جذاب و زیبایی دارد. دلیل انتخاب هوندا سبویک هیبرید به عنوان خودرو سال در کلاس خود، کیفیت ساخت بالا، به کارگیری تکنولوژی های ایمنی و رفاهی سطح بالا و همچنین استفاده از پیشرفته ای با توان بالاست. این خودرو با استفاده از پیشرفته ۲ لیتری



هوندا سبویک خودرو سال شد

چگونه یک کراس اوور فرانسوی بهترین خودرو سال ۲۰۲۴ شد؟

رنو «سینک ای-تک»؛ اعجوبه های در دنیای الکتریکی ها

جاری میلادی انجام شده و اکنون در هفته های پایانی سال ۲۰۲۴ میلادی قرار داریم، در ادامه نخستین خودرو برتر سال ۲۰۲۴ را بررسی خواهیم کرد.

زمینه خودروهای پاک توانسته سید محصولات الکتریکی خود را گسترش دهد. اوایل سال جاری میلادی بود که بهترین خودرو سال هم معرفی شد. از آنجا که این انتخاب در ابتدای سال

رنو همواره نماد یک خودرو ساز موفق در زمینه ارائه محصولات اقتصادی و نیمه اقتصادی با کیفیت بوده است. این کمپانی مطرح فرانسوی از سال ۲۰۱۹ میلادی با سرمایه گذاری های فراوان در



بهره می برد. باتری های ۶۰ کیلووات-ساعتی مدل استاندارد رنو سینک ای-تک از نوع نیکل-منگنز-کبالت است که ساخت کمپانی LG است. این مدل با یک بار شارژ کامل می تواند طبق سیکل WLTP، ۴۲۰ کیلومتر رطی کند. نسخه قدرتمند سینک ای-تک با پسوند «رنج بالا» معرفی می شود و بر این اساس از یک باتری با ظرفیت بالاتر و از قوای محرکه بهره می گیرد. در نسخه رنج بالا رنو سینک ای-تک، شاهد قرار گیری همان تک موتور الکتریکی هستیم که توان و گشتاور بالاتری را فراهم می کند. این پیشرفته می تواند حداکثر ۲۱۵ اسببخار قدرت و ۳۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. این مدل از رنو سینک ای-تک دارای یک باتری های نیکل-منگنز-کبالت بوده که دارای ظرفیت ۸۷ کیلووات-ساعتی است. این یک باتری هائیز از کمپانی LG تامین شده که با یک بار شارژ می تواند حداکثر تا ۶۲۰ کیلومتر مسافت را طی کند. باتری های نسخه رنج بالا رنو سینک ای-تک با استفاده از شارژرهای ۱۵۰ کیلوواتی در کمتر از ۳۰ دقیقه حداکثر تا ۸۰ درصد شارژ می شوند. جالب است بدانید که به لطف استفاده از آلومینیوم در سازه شاسی و بدنه سینک ای-تک، وزن خالص این خودرو بدون احتساب وزن سرنشینان و راننده به ۱۸۴۲ کیلوگرم می رسد. بر این اساس نسخه رنج بالا و قدرتمند این کراس کوپه تمام الکتریکی فرانسوی، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۸.۴ ثانیه ای دارد و حداکثر سرعت آن به ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت می رسد.

کابین منحصر به فرد و بسیار مدرن



به یمن زبان جدید طراحی رنو، شاهد تغییرات گسترده ای در طراحی خارجی و داخلی محصولات این خودرو ساز فرانسوی هستیم. با ورود به کابین سینک ای-تک شاهد نوعی طراحی مدرن و مینیمال هستیم که پیش تر در کراس کوپه تمام برقی فورد موستانگ مک-ای شاهد آن بودیم. یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی افقی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و یک نمایشگر ۱۲ اینچی عمودی (اشکل برای سیستم اطلاعات-سرگرمی در نظر گرفته شده که به ایجاد فضایی مدرن کمک بسزایی می کند. طراحان کمپانی رنو با یک روش خلاقانه نمایشگر ۱۲ اینچی سیستم اطلاعات-سرگرمی را به کلاستر متصل کرده اند. همچنین در چیه سیستم تهویه مطبوع عمودی برای کابین این خودرو طراحی شده که با نامتقارن سازی این در چیه ها با در چیه های مقابل سرنشین جلو، فضای داخلی جذابی ایجاد شده است. ناگفته نماند که در چیه افقی بزرگ سراسری نیز در مقابل سرنشین جلو تعبیه شده که فضایی متفاوت از یک خودرو تمام برقی را در اختیار سرنشینان قرار می دهد. دکمه های بیابویی در زیر نمایشگر ۱۲ اینچی سیستم اطلاعات-سرگرمی و یک جای خالی برای شارژ گوشی های هوشمند سبب جذابیت دوچندان طراحی داخلی رنو سینک ای-تک می شود. در عین حال طراحی غریبک فرمان دی-کات، وجود دو پدال شیفتر و طراحی صندلی های اسپرت، حس هیجان بیشتری را به سرنشینان این خودرو تمام برقی منتقل می کند. همانند سایر خودروهای تمام الکتریکی، رنو سینک ای-تک دارای دسته دنده ای اهرمی در پشت فرمان است. همچنین نورپردازی نواری و طراحی سقف پانورامیک سبب ایجاد فضای دلنشین و جذابی برای سینک ای-تک شده است. استفاده از مترال با کیفیت و همچنین پوشش چرمی-پارچه ای صندلی ها، کیفیت قطعات داخلی این اس بوی کراس کوپه تمام الکتریکی را به خوبی در معرض نمایش قرار می دهد. ناگفته نماند که این خودرو از طول ۴۴۷۰ میلی متری، فاصله محوری ۲۷۸۵ میلی متری، عرض ۱۸۶۴ میلی متری و ارتفاع ۱۵۷۱ میلی متری برخوردار است که فضای راحت و جاداری را در اختیار سرنشینان قرار می دهد. جالب است بدانید که فضای صندوق رنو سینک ای-تک ۵۴۵ لیتر بوده که در کلاس خود یکی از جادارترین خودروها به حساب می آید.

موتورهای برتر

مهندسان کمپانی رنو دو مدل برای قوای محرکه سینک ای-تک در نظر گرفته اند. در مدل استاندارد یک موتور الکتریکی در محور جلو تعبیه شده تا بتواند ۱۶۸ اسببخار قدرت و حداکثر ۲۸۰ نیوتون متر گشتاور فراهم آورد. این موتور الکتریکی بر توان از یک پکتی ۶۰ کیلووات-ساعتی

انتخابی فرانسوی!



انتخاب خودرو سال ۲۰۲۴ در اواخر سال گذشته میلادی در موتور شوی ژنو انجام شد. بر این اساس هیات داوران انتخاب خودرو برتر سال ۲۰۲۴ از ۵۸ عضو به نمایندگی از ۲۲ کشور تشکیل شده و هدف آن ها یافتن بهترین خودرو جدید بود. بر این اساس رنو سینک ای-تک خودرو سال ۲۰۲۴ شد. این خودرو تمام برقی فرانسوی به لطف ۳۲۹ رای، مقام نخست را به دست آورد. هیات داوران این اس بوی از میان هفت فینالیست انتخاب کردند. این هفتمین باری است که کمپانی رنو جایزه خودرو سال را دریافت می کند. جالب است بدانید که باام سری ۵ G60 دومین خودرو منتخب و پژو ۳۰۸ جدید به عنوان سومین خودرو منتخب در این کارزار انتخاب شدند.

بررسی زبان جدید طراحی رنو

پیش از بررسی نقد طراحی رنو سینک ای-تک باید گفت بسیاری بر این باورند که این خودرو تمام برقی از محصولات جدید پژو یعنی ۴۰۸ کراس الگوداری شده است. در این میان این نکته را نباید فراموش کرد که برخی طرح ها و ایده های تکراری در زمینه طراحی خودرو، ممکن است ناگزیر باشد. کمپانی رنو با استفاده از پلت فرم AmpR Medium (پلتفرم مشترک نیسان-رنو-میتسوبیشی) این خودرو را توسعه داده است. بر این اساس بانگاهی به پروفیل سینک ای-تک شاهد استفاده از خط تیز افقی به همراه مجموعه ای از سطوح منحنی روی بدنه آن هستیم. همچنین به لطف تناسب پخته بدنه و سازه رینگ های ۱۹ و ۲۰ اینچی این خودرو کاراکتر اسپرت و نافذی دارد. بیشترین تغییر و البته هماهنگی با زبان جدید طراحی رنو در نمای جلو و عقب سینک ای-تک ایجاد شده است. در نمای جلو خبر از چراغ های دوپل نیست و چراغ های باریک و کشیده ای در این نما طراحی شده اند. در عین حال چراغ های عمودی LED در طرفین سپر، جلو پنجره مشبک فاقد منافذ ورودی هوا و خطوط تیز روی کاپوت، چهره های تهاجمی و پویا به این کراس اوور تمام برقی بخشیده است. در نمای عقب به لطف استفاده از خط تیز روی در صندوق و چراغ های اشکل، شاهد نمای زیبا و چشم نوازی از طراحی عقب این بلند قامت فرانسوی هستیم. هر چند که اضافه شدن اسپویلر الحاقی اسپرت و دیفیوزر سبب افزایش هیجان در نمای عقب این خودرو شده است. طراحی رینگ های نسل جدید آیرودینامیکی و دستگیره های پنهان اشکل، ضرب در ک این خودرو را بهبود بخشیده که سبب افزایش پیمایش حرکتی این کراس کوپه اسپرت تمام برقی می شود.

ویژگی های منحصر به فرد سینک ای-تک



رنو سینک ای-تک به لطف فناوری های سطح بالای کمپانی رنو به بالاترین تکنولوژی های ایمنی مجهز شده است. از مهم ترین امکانات ایمنی و رفاهی به روز این خودرو می توان به: ۶ ایربگ، سیستم کمکی پیشرفته رانندگی مبتنی بر سطح دو خودرو، سیستم فوق پیشرفته پیشگیری از برخورد از جلو و عقب، سیستم پیشگیری بر خورد هنگام خروج از پارک، سیستم هوشمند کنترل فواصل، سیستم هشدار نقاط کور و شناسایی عابر پیاده، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم حفظ کمکی حرکت بین خطوط، کروز کنترل پیشرفته، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم هوشمند پارک، سقف پانوراما، سیستم تهویه مطبوع دوگانه به همراه کانال های مجزا برای سرنشینان عقب، گرم کن و سرد کن برای صندلی ها، گرم کن غریبک فرمان، دستگیره های پنهان، استارت و راه اندازی هوشمند خودرو از راه دور و... اشاره کرد.

این خودرو از ابتدای سال جاری میلادی به بازار عرضه شده و قیمت رنو سینک ای-تک در کشور آلمان ۴۸ هزار و ۹۰۰ یورو است.



شهرداری یزد در انتظار تحویل اتوبوس های خریداری شده از وزارت کشور



رئیس شورای اسلامی شهر یزد گفت: «به رغم این که در سال ۱۴۰۱ از طرف شهرداری یزد تمام مبالغ ون و اتوبوس به وزارت کشور پرداخت شده، اما تا امروز افزون بر نیمی از این خودروها تحویل نشده است.»

عزیزاله سیفی افزود: «هر چند در حال حاضر توسط اتوبوسرانی شهری یزد سرویس دهی قابل قبولی انجام می شود، اما در برخی مسیرها به دلیل نداشتن خودرو شرمند مردم هستیم.» وی ادامه داد: «در سال ۱۴۰۱ تعداد ۹۱ دستگاه ون از وزارت

کشور خریداری شده و تا امروز فقط ۴۵ دستگاه تحویل شده و تمام مبلغ خرید ۲۹ دستگاه اتوبوس نیز از طرف شهرداری یزد پرداخت شده، اما فقط ۱۵ اتوبوس تحویل شده است.»

رئیس شورای اسلامی شهر یزد گفت: «متأسفانه در تأمین اتوبوس و تاکسی ون هایی که همه مبالغ خرید آن نیز در سال های قبل پرداخت شده است، آن گونه توقع داشتیم وزارت کشور همراهی و همکاری نداشت و در تأمین خودرو با مشکل مواجه هستیم.»

شرایط تجاری سازان دشوار تر می شود

تأثیر افزایش نرخ ارز و حذف ارز نیمایی بر روند تولید خودروهای تجاری

اگر اقدام مناسب و مستمری برای بهبود شرایط انجام نشود و خودروهای تجاری همین تیراژ تولید یا مونتاژ کاری را هم از دست بدهند، مجبور به خداحافظی با این صنعت ۶۰ ساله کشور خواهیم بود

احتمال ورود پیکاپ چری به بازار جهانی در سال ۲۰۲۵



پیکاپ جدید چری احتمالاً در سال ۲۰۲۵ وارد بازار جهانی می شود. مدل مفهومی چری K11 نمونه ای از یک وانت سایز متوسط الکتریکی برای بازارهای جهانی است. نمونه اولیه این خودرو با طراحی مستحکم و لوازم جانبی مناسب کمپینگ در چین به نمایش گذاشته شد. انتظار می رود این مدل در سال ۲۰۲۵ با گزیننه های پیشرفته تنفس طبیعی، پلاگین-هیبرید و الکتریکی عرضه شود. در قسمت جلویی، چری از طراحی جلو پنجره بزرگ استفاده کرده و لوگو تایپ این شرکت را با حروف بزرگ و رنگ خاکستری تیره نمایش داده است. قسمت جلو خودرو همچنین دارای چراغ های LED دو بخشی مدرن و یک سپر محکم با صفحه محافظ به سبک آلومینیومی است. نمای جانبی خودرو کمی قابل پیش بینی است.

گلگیرهای برجسته ای بر روی قوس های چرخ جعبه ای و تایر های مناسب تمام سطوح بزرگ، همراه با فاصله مناسب از زمین دیده می شود. رنگ بدنه، مشابه سایه Blue Lightning در فورد رنجر اپتور است که به نظر می رسد برای بخش های دیگری مانند کاب های کناری در سپر عقب نیز الهام بخش بوده باشد. بخش طراحی عقب پیکاپ جدید چری نیز الهام گرفتن از فورد را پنهان نمی کند. چراغ های LED عقب شباهت زیادی به مدل های این برند دارند. با این حال، نام بزرگ چری که روی در عقب حک شده، به خوبی اصلت چینی این وانت را به نمایش می گذارد.

برای تأکید بر حس ماجراجویی، این نمونه اولیه به لوازم کمپینگ مانند یک رک باربند و یک چادر سقفی مجهز شده که برای سفرهای آفرود ایده آل است. گزیننه های پیشرفته شامل یک موتور بنزینی توربوشارژ ۲.۴ لیتری، نسخه های پلاگین-هیبرید و تمام الکتریکی خواهد بود، اما خبری از موتور دیزلی نیست. انتظار می رود این مدل در بازارهای آسیا-اقیانوسیه، آمریکای جنوبی و اروپا عرضه شود.

که تمرکز برای این صنعت وجود داشته باشد و مسئولی نگرانی و دلسوزی صنعت و بازار خودروهای تجاری باشد. آن قدر که سرمایه و تمرکز بر صنعت خودروهای سواری اختصاص داده شده، اما این صنعت تقریباً از هر اقدام در خوری بی نصیب بوده است.

میلاد خاموشیان، فعال بازار خودروهای تجاری این صنعت را در لبه پر تگانه توصیف کرده و معتقد است افزایش چند باره نرخ ارز در این سال ها به اندازه ای این صنعت، بازار و متقاضیان را با مشکل مواجه کرده که اگر هر چه سریع تر اقدامی مناسب و مستمر انجام نشود، باید با صنعت ۶۰ ساله خودروهای تجاری در کشور خداحافظی کنیم و هر روز آمار جدیدی از سن فرسودگی بشنویم.

بازار و صنعت خودروهای تجاری، میراث دار مشکلاتی هستند که در سال های اخیر این خودروها را رها نکرده و اقدام چندانی برای بهبود آن ها صورت نگرفته است.

این صنعت که بارها تحت تأثیر مشکلات داخلی و خارجی گرفته است، حالا بدون کمک دولت و ارائه تسهیلات در بخش های مختلف، توان ایستادن روی پای خود را ندارد. از سوی دیگر، بازار این خودروها با بحرانی همراه شده است که مگر به یاری دست های دولتی، آن را پشت سر نخواهد گذاشت. با این حال کمتر شاهد آن بوده ایم



فرانک آقاصفی

f.ghasafi@autoworld.ir

تشدید بحران های تولید با افزایش نرخ ارز و حذف ارز نیمایی

نیمایی، به شدت بر قیمت نهایی این خودروها تأثیر گذاشته و با آن که قیمت ها بالا رفته، اما به دلیل عدم ثبات نرخ ارز و ترس از افزایش دوباره قیمت ها، کمتر کسی حاضر به فروش مدل های صفر در بازار است.» وی ادامه داد: «در شرایطی که ناوگان کشور به شدت به ورود به مدل های جدید و نوسازی نیازمند است، همین توقف یا کاهش چشمگیر در فروش خودروها می تواند تأثیرات بسزایی در ناوگان حمل و نقل بار کشور بگذارد.»

فعال بازار خودروهای تجاری در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» به تشدید مشکلات این صنعت و به تبع آن بازار اشاره کرد و گفت: «صنعت خودروهای تجاری به رغم آن که حدود ۶۰ سال زمان برای توسعه و اصلاح خود داشته، اما به دلیل مشکلاتی که خواسته و ناخواسته بر سر راه آن قرار گرفته امروز وضعیت بفرنجی را شاهد است.»

میلاد خاموشیان افزود: «در ماه های اخیر نابسامانی در قیمت نرخ ارز و به تازگی نیز حذف ارز

ارائه تسهیلات و حمایت دولت؛ تنها چاره افزایش قدرت خرید و بهبود بازار تجاری ها

این است که دولت فکری به حال این بازار کرده و تسهیلاتی را با سود کم در اختیار خریداران این خودروها اختصاص دهد.» وی افزود: «اگر تسهیلات به موقع و به اندازه در اختیار خریداران قرار گیرد و شرایطی فراهم شود که مالکان خودروهای فرسوده، تشویق به تعویض خودروهای خود شوند، در نهایت شاهد رونق در بازار و به تبع آن صنعت خودروهای تجاری در داخل کشور خواهیم بود.»

خاموشیان در ادامه به کاهش قدرت خرید اشاره و عنوان کرد: «با افزایش قیمت ها، به نظر می رسد که به دلیل بالا رفتن قیمت مدل های کار کرده، توان خرید تغییر چندانی نکرده باشد اما باید به این موضوع توجه کرد فاصله مدل های کار کرده و نو در بازار افزایش می یابد و در نتیجه هر بار با افزایش نرخ ارز، قدرت خرید متقاضیان واقعی این خودروها کم و کمتر می شود.»

وی تصریح کرد: «تنها راهی که بازار از این وضعیت خارج شود و بتواند دوباره رونق پیدا کند،

با حذف ارز نیمایی، زنگ خطر صنعت تجاری سازی به صدا در آمد

این تجربه در صنعت بسیار مهم تجاری سازی کشور به تازگی دیده شده، اما باز هم از نیمایی بدون هیچ استثنایی از صنایع داخلی کشور حذف شده است؛ اقدامی که می تواند این صنعت را که چند سالی است با مشکلات مواجه است، زمین گیر کند.» وی در پایان خاطر نشان کرد: «اگر فکری به حال این صنعت قدیمی و بازار آن نشود و اقدام مناسب و مستمری برای بهبود شرایط انجام نشود، قطعاً شاهد آن خواهیم بود که داخلی ها همین تیراژ تولید یا مونتاژ کاری را هم از دست بدهند و مجبور به خداحافظی با این صنعت ۶۰ ساله کشور شویم.»

این فعال بازار خودروهای تجاری به اشاره به این که ماه های ابتدایی سال، برای خودروسازان به ویژه تجاری ها سخت گذشت و عدم تخصیص ارز تقریباً تولید را متوقف کرد، بیان کرد: «با آن که ابتدای سال تنها وقفه ای در تخصیص ارز به خودروسازان داخلی صورت گرفت، اما شاهد آن بودیم تولید کنندگان و فروشندگان و خریداران این خودروها، با مشکلات بسیاری روبه رو شدند و تولید و عرضه این خودروها برای مدت زمانی، متوقف شد با کاهش شدید پیدا کرد تا آن جا که این افت تولید روی آمارهای منتشر شده از سوی وزارت صمت هم دیده شد.» وی افزود: «با آن که



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

SKZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



FOSSE
German Motor Oil

کاملترین سبد
روانکار و اکسسوری

نشانه‌هایی که باید نسبت به آنها هوشیار باشید دلایل وقوع روغن سوزی

یا خود آن پیدا کنید. با داشتن اندک دانش خودرویی خواهید توانست فیلتر روغن را تعویض کنید و از صرف هزینه‌های گزاف بپرهیزید. البته در صورتی که مشکل از فیلتر روغن باشد می‌توانید به تعویض روغنی هم مراجعه کرده و قطعه مورد بحث را تعویض کنید؛ اما اگر منبع روغن سوزی خودرواز قطعات داخلی باشد باید به مکانیک خبره مراجعه کنید. باید گفت نشستی‌های داخلی روغن هزینه‌بر نیستند و مثلاً زمانی که داخل سیلندر سالم خودرو دوده گرفته باشد، مکانیک می‌تواند آن‌ها را تمیز کند. اما اگر رینگ پیستون‌ها آسیب دیده باشد داستان فرق خواهد کرد. این رینگ‌ها قابل تعویض هستند اما باید پیشترانه باز شده و قطعات جدا و دوباره سرهم شوند که هزینه و دستمزد این کار بسیار بالا خواهد بود. نکته دیگر اینکه بوی تند می‌دهد که به مشام می‌رسد همیشه به روغن موتور مربوط نیست. اگر فکر می‌کنید خودرو شما به مشکل خورده و دلیل اصلی آن را نمی‌دانید، بهتر است از یک مکانیک و تکنسین مشاوره بگیرید.



بوی تند می‌دهد هم دارد می‌تواند از درپوش اضافه کردن روغن به پیشترانه باشد یعنی جایی که اگر این مایع روی قطعات داغ پیشترانه بریزد، بوی تند ایجاد می‌کند. اما مهم‌ترین مشکل زمانی خواهد بود که روغن سوزی خودرو از داخل پیشترانه اتفاق بیفتد. دلایل احتمالی متنوعی برای نشستی داخلی وجود دارد که از جمله آن‌ها می‌توان به فشار زیاد داخل کارتِل اشاره کرد. این فشار بالا منجر به خرابی آب‌بندی و فرار روغن خواهد شد؛ اما بدترین وضعیت زمانی رخ می‌دهد که روغن سوزی به خاطر خرابی رینگ پیستون رخ دهد و روغن وارد محفظه احتراق شود. در این حالت نه تنها بوی تند روغن از جمله نشانه‌های ورود روغن موتور به محفظه احتراق است بلکه دود آبی رنگ خروجی از اگزوز نیز چنین چیزی را نشان می‌دهد. روش حل این مشکل به منشأ نشستی روغن یعنی نشستی خارجی یا داخلی بستگی دارد. اگر متوجه نشستی روغن ریزش روغن به زمین پس از پارک خودرو شدید، می‌توانید منبع نشستی را از بخش‌هایی همچون فیلتر روغن، بیج کارتِل

اگزوز نشان می‌دهد که شاید نشستی روغن در بخش‌های داخلی پیشترانه وجود دارد و در صورتی که به آن بی‌توجهی کنید هزینه‌های سنگینی را متحمل خواهید شد. البته باید به این نکته دقت کنید که هرچه از عمر خودرو بگذرد مصرف سوخت آن بیشتر خواهد شد بنابراین اگر در ماه‌های اخیر مجبور شده‌اید روغن بیشتری را به خودرو کار کرده و قدیمی خود اضافه کنید، این امر ضرورتاً نشان‌دهنده وجود مشکل نخواهد بود. دو علت اصلی خارجی و داخلی در روغن سوزی خودرو دخالت دارند. مشکل خارجی شامل نشستی روغن از سیستم روانکاری و ریختن آن روی قطعات داغ پیشترانه است. این نشستی می‌تواند از بخش‌هایی همچون فیلتر روغن و کارتِل رخ دهد که دلیلش هم خرابی واشر و آب‌بندی و یا نصب نادرست قطعات یادشده خواهد بود. حتی خود کارتِل نیز می‌تواند منبع نشستی باشد و مقصر آن نیز احتمالاً واشر است. خوشبختانه نشستی خارجی را می‌توان با یافتن قطعات روغن روی زمین پیدا کرد. نشستی خارجی روغن موتور که

یکی از مشکلات هزینه‌بری که مالکان با آن روبه‌رو می‌شوند روغن سوزی خودرو است که در ادامه به دلایل وقوع و رفع آن می‌پردازیم. پیشترانه خودرو آرایشی پیچیده از قطعات ثابت و متحرک دارد که اکثر آن‌ها برای کارکرد صحیح خود به مایع مهمی به نام روغن موتور نیاز دارند. بدون روانکاری روغن موتور، اصطکاک و گرمای زیادی وجود خواهد داشت و نتیجه آن آسیب دیدن قطعات داخلی پیشترانه و از کار افتادن آن خواهد بود. روانکاری روغن موتور نه تنها از سایش قطعات به یکدیگر جلوگیری می‌کند بلکه مانع خوردگی و زنگ‌زدگی آن‌ها نیز می‌شود. به همین دلیل رانندگان باید به تعویض روغن موتور در زمان مناسب اهمیت بدهند. اما بخش‌هایی در پیشترانه خودرو وجود دارد که روغن موتور نباید به آن‌ها نفوذ کند و به همین دلیل چنین بخش‌هایی با واشرهای گوناگون آب‌بندی شده‌اند. در واقع روغن سوزی خودرو به این معنی است که روغن موتور وارد بخش‌های ممنوعه شده است. بوی تند روغن و دود آبی

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

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

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	شرکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W40SN/5W30SN	گلف	



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



سهولت در انتخاب
سهولت در مصرف

fuchs.ir
www.fuchs.ir
021-71164



حضور «بارز» در نمایشگاه حمل و نقل



حضور در نمایشگاه حمل و نقل، فرصت مناسبی برای بارز است تا ارتباط نزدیک تری با مشتریان برقرار کرده و محصولات و خدمات جدید خود را به نمایش بگذارد. بارز با بهره‌گیری از فناوری‌های روز دنیا و استانداردهای بین‌المللی توانسته است تایرهایی تولید کند که در بازار مورد اعتماد هستند. این نمایشگاه فرصتی است تا مشتریان، خودروسازان و صنعتگران از نزدیک با جدیدترین محصولات و

خدمات بارز آشنا شوند. حضور این برند با محصولات جدید و به‌روزرسانی‌های ویژه نشان‌دهنده تعهد بارز به نوآوری، کیفیت، و پشتیبانی بی‌نظیر از مشتریان است. بارز به‌عنوان پیشگام صنعت تایر کشور موفق به تأمین نیاز بیش از نیمی از بازار داخلی شده است. این موفقیت نتیجه تعهد به کیفیت، نوآوری و پاسخگویی به نیازهای متنوع مشتریان است.

گزینه‌هایی که برای تغییر ظاهر چرخ مطرح می‌شوند آشنایی با ۵ نوع رینگ

رینگ‌های اسپلیت

گاهی اوقات در خودروهای سنگین وزن از رینگ‌های چندتکه استفاده می‌شود. این رینگ‌ها دارای حلقه‌جانبی یا قفل رینگ هستند که لاستیک را در جای خود نگه می‌دارد. چنین رینگ‌هایی معمولاً در خودروهای سنگین‌تر از جمله تراکتورها وجود دارند. اگر رینگ‌های چندتکه به صورت ناگهانی از همدیگر جدا شوند وضعیت خطرناکی وجود خواهد داشت به‌گونه‌ای که احتمال انفجار لاستیک می‌رود. به همین خاطر چنین رینگ‌هایی در خودروهای سواری نصب نمی‌شوند.

رینگ‌های بدلاک

این رینگ‌ها برای خودروهای آفرود طراحی شده‌اند. بدلاک‌ها باعث چسبیدن طوقه تایر به رینگ می‌شوند. زمانی که لاستیک‌ها فشار کمتری دارند احتمالاً از رینگ دور خواهند شد اما بدلاک این موضوع را با ایجاد ارتباط بین آن‌ها حل کرده و باعث می‌شود ارتباط رینگ و لاستیک فقط بر پایه فشار باد نباشد. با اینکه برخی رینگ‌های بدلاک را می‌توان در خودروهای جاده‌ای استفاده کرد اما اکثر آن‌ها منع قانونی برای استفاده در معیار عمومی دارند چراکه امکان

رینگ‌های فولادی

رینگ‌های فولادی از آن‌ترین رینگ‌ها هستند و از چند دهه قبل در خودروها به کار می‌روند. این رینگ‌ها دوام بالایی داشته و تعمیر آن‌ها نیز راحت است. متأسفانه رینگ‌های فولادی چهره ساده‌ای داشته و خیلی هم زیباتر نیستند و به همین خاطر خودروسازان از قالب‌ها برای بهبود چهره خودروهای خود استفاده می‌کنند. مشکل دیگر رینگ‌های فولادی به وزن بالای آن‌ها مربوط می‌شود که در مقایسه با رینگ‌های استاندارد دیگر بسیار سنگین‌تر هستند. البته وزن بالای این رینگ‌ها در شرایطی همچون بارش برف به کار می‌آید چراکه کشش خودرو را بهبود می‌بخشد.

رینگ‌های آلیاژی

در این رینگ‌ها ترکیبی از چند فلز به کار می‌رود تا مزایای هر یک از آن‌ها پدیدار شود. یکی از فلزات اصلی مورد استفاده در رینگ‌های آلیاژی آلومینیوم است و بنابراین هر از گاهی به این

سهیل سیاوشی
ssiaivashi@autoworld.ir

اکثر افراد با شنیدن نام رینگ خود رو به فکر زیبایی و سبیله نقلیه می‌افتند اما باید بدانید رینگ‌ها فقط برای بهبود چهره خودرو نیستند بلکه نقش مهمی در سواری آن هم ایفا می‌کنند. رینگ‌ها تأثیر مستقیمی بر کیفیت سواری و ایمنی خودرو دارند و بنابراین انتخاب رینگ‌های باکیفیت بسیار مهم خواهد بود. ابعاد رینگ می‌تواند هم بر ظاهر خودرو و هم بر عملکرد آن تأثیر بگذارد. در واقع تغییر رینگ و لاستیک و ابعاد آن باعث ایجاد تغییراتی در پرفورمنس، هندلینگ، ترمزگیری و کالیبراسیون سرعت‌شمار خودرو خواهد شد. هنگام خرید رینگ خودرو باید به فاکتورهای گوناگونی توجه شود که یکی از آن‌ها جنس، نوع و شکل رینگ است. بر این اساس رینگ‌های گوناگونی در بازار وجود دارند که آن‌ها را معرفی می‌کنیم.



رینگ‌های فیبر کربن

رینگ‌های فیبر کربنی از مادامی که به همین نام ساخته می‌شوند و بسیار مستحکم، سبک و جذاب هستند. این نوع رینگ‌ها گران‌ترین نمونه‌های موجود بوده و اگر هم آسیب ببینند امکان تعمیر آن‌ها وجود نخواهد داشت. باتوجه به کاهش قیمت محصولات فیبر کربنی در سال‌های اخیر، محبوبیت رینگ‌های فیبر کربنی نیز افزایش یافته است.



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاک تایر	سایز تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	۲۲,۸۹۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13		26وKB12	
انواع پراید	۲۳,۹۸۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13		KB2000	
پیکان-ریو-تیبا	۲۵,۰۷۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13		36وKB14	
تیبا ۳	۲۳,۹۸۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14		KB88	
پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	۲۵,۲۸۸,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22وKB27	
سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا	۲۵,۹۴۲,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15		22وKB27	
اسپریت انواع پژو	۲۹,۴۳۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44وKB77	
اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی	۲۹,۴۳۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توریو	۳۴,۶۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16		KB44	
مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	۳۷,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16		KB55	
لیفان X60 ام وی ام X33	۴۶,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65R16		KB66	
آریزو ۵-آریا	۳۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50R17		KB55	
تویوتا کمبری-سوناتا	۴۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55R17		KB57	
ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	۵۰,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60R17		KB66	
جانگان-سراتو	۴۷,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50R17		KB200	
تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	۵۳,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65R17		KB700	
هایما S7	۵۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65R17		KB700	
زاکرس-صحرا	۷۹,۴۰۰,۰۰۰	۱۸۰	۱,۰۶۰	۱۷	۶۵	245/70R17		KB444	
پرادو-پیکاپ فوتون-اسنا(آمیکو)	۶۸,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۸	۴۵	265/65R17		KB900	
پیکاپ G9	۱۰۲,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۱,۲۸۵	۱۸	۵۵	285/70R17		KB909	
تیوولی	۴۹,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۵۵	215/45ZR18		KB200	
فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سویا M4	۵۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۹۰	۱۸	۵۵	215/55R18		KB300	
جک S5-توسان-کوراندو	۵۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۶۰	225/55R18		KB500	
اسپورت تیج-دیگنی	۵۷,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	235/55R18		KB800	
تیگو ۷-ب ام و ایکس (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رتو کولوس-SWM	۵۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18		KB700	
سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX55-لکسوس	۵۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60R18		KB700	
پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)	۶۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60R18		KB900	
هایما BS-اکستریم LX	۶۲,۱۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	225/55R19		KB700	
Tiggo 8 Plug	۶۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۷۷۵	۱۹	۵۰	R19 235/50		KB800	
سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	۶۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	R19 235/55		KB700	
اکستریم TXL	۵۹,۱۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۷۵	۲۰	۴۵	ZR20 245/45		KB545	
اکستریم VX	۶۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۵۰	۲۰	۵۰	ZR20 245/50		KB570	
فیدلیتی-رکستون	۶۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	ZR20 255/45		KB555	





دلاری هزینه‌ها در سال مالی جاری، ۹ هزار فرصت شغلی و ۲۰ درصد از ظرفیت تولید جهانی خود را کاهش می‌دهد. موارد یادشده به خودی خود بر آسیب پذیری این خودرو ساز تأکید می‌کند. فروش جهانی نیسان در نیمه نخست سال مالی با ۳.۸ درصد کاهش به ۱.۵۹ میلیون دستگاه رسید که عمدتاً به دلیل کاهش فروش ۱۴.۳ درصدی در چین است.

«رویترز» گزارش داد مشکل اصلی نیسان ممکن است در ایالات متحده باشد؛ زیرا این شرکت فاقد یک خط تولید معتبر از خودروهای هیبرید بوده؛ اما رقیب آن تویوتا شاهد رونق تقاضا برای خودروهای هیبرید - بنزینی الکتریکی است.

مدیر مالی شرکت نیسان موتور قرار است از سمت خود کناره‌گیری کند و این مساله چالش دیگری را پیش روی این خودروساز ژاپنی قرار می‌دهد. البته هنوز مشخص نیست «استفان ما» تنزل رتبه خواهد داشت یا شرکت را ترک خواهد کرد، اما این تغییر که ۱۷ ماه پس از کناره‌گیری «شوانی گوپتا» به‌عنوان مدیر عامل نیسان انجام می‌شود، پس از اعلامیه حذف ۹ هزار فرصت شغلی و کاهش یک پنجم ظرفیت تولید، قابل توجه و مهم به‌شمار می‌رود. «استفان ما» سال ۲۰۱۹ مدیر امور مالی نیسان و جایگزین «هیروشی کاروبه» شد. نیسان در اوایل ماه جاری اعلام کرد در بجه‌وجه فروش در چین و ایالات متحده، با هدف کاهش ۲.۶ میلیارد



کناره‌گیری مدیر مالی
«نیسان» به دلیل کاهش سود

نیسان کیکس «نامی خودرو»

جذاب‌ترین شاسی‌بلند ارزان قیمت وارداتی



می‌توان به تفاوت آشکار سطح کیفیت ساخت در سوزوکی و نیسان پی برد. مورد دیگر، کشور سازنده است. تمام سوزوکی‌های وارداتی به کشور، ساخت کارخانه ماروتی سوزوکی در هند هستند و در سند این خودروها در مقابل خط تولید این شرکت قرار داشت. استقبال از این خودرو در بازار اکثر کشورهای به‌نحوی بود که تمام رقیبانش سرگذاشته بود. این خودرو محبوب

در دو سال آخر واردات خودرو یعنی سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ با مدل‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ در سه تیپ مختلف آپشن و دو نوع موتور به بازار ایران نیز عرضه شد که به دلیل طراحی جذاب و ماندگار و تنوع مدل‌ها و همچنین قیمت رقابتی مورد استقبال زیادی قرار گرفت. نیسان مدل جوکر با نسل جدید آن به نام کیکس جایگزین کرد؛ هر چند برای مدتی هر دو این خودروها توسط نیسان به بازار عرضه می‌شدند، اما در نهایت کیکس به‌عنوان جایگزین رسمی جوکر معرفی شد. حال بعد از بازگشایی مجدد واردات خودرو در سال ۱۴۰۲، «نامی خودرو پیشرو» عرضه‌کننده اصلی خودروهای نیسان در کنار دیگر مدل‌های این برند اقدام به عرضه نیسان کیکس هم کرده و اخیراً این خودرو در سبد محصولات نیسان در ایران قرار گرفته است. با این مقدمه به بررسی و مقایسه

نیسان کیکس با رقبای هم‌سگمت و همچنین هم‌قیمت آن در بازار ایران می‌پردازیم. اگر معیار مقایسه سگمت ابعادی باشد، بهترین رقبای مستقیم نیسان کیکس نسل جدید پژو ۲۰۰۸ و سیتروئن سسی ۳ هستند که دقیقاً هم‌سگمت و هم‌کلاس این خودرو به‌شمار می‌روند. اما تا به امروز خبری از عرضه نسل جدید این خودروها به بازار ایران نیست. رقبای چینی هم‌سگمت نیسان کیکس نیز چانگان اس‌اس ۳۵ پلاس، ام‌وی‌ام ایکس ۵۵ و تیگارد ایکس ۲۳ هستند که مقایسه آن‌ها با نیسان کیکس از هیچ لحاظ درست نیست؛ چرا که نه از نظر ارزش برند و کلاس و نه به لحاظ کیفیت ساخت، این خودروهای چینی قابل مقایسه با نیسان کیکس نیستند. تنها رقبای مستقیم وارداتی کیکس در حال حاضر سوزوکی فرانکس و کیا سونت هستند.

سوزوکی فرانکس از یک موتور ۱۵۰۰ سی‌سی تنفس طبیعی به قدرت ۱۰۱ اسب‌بخار و گشتاور ۱۳۷ نیوتون‌متر بهره می‌برد که نیروی محرکه آن به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. در مقابل نیسان کیکس «نامی خودرو» از پیشروانه ۱۵۰۰ سی‌سی تنفس طبیعی به قدرت ۱۲۲ اسب‌بخار و گشتاور ۱۴۳ نیوتون‌متر برخوردار است که نیروی محرکه آن به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. بنابراین از لحاظ قدرت و کشش، سوزوکی فرانکس در موقعیت کاملاً پائین‌تری نسبت به نیسان کیکس قرار می‌گیرد. علاوه بر این ارزش و اعتبار برند سوزوکی در برابر برند نیسان در سطح پائین‌تری قرار دارد. به‌عنوان مثال با مقایسه مترپال داخل کابین این دو مدل خودرو به خوبی



کامران طالبی فرد

k.talebifard@autoworld.ir





اجرای پوشش موتورسواران قانون‌مند از هفته آینده



ایسنا: رئیس پلیس راهور تهران بزرگ از اجرای پوشش موتورسواران قانون‌مند طی هفته آینده در چهار مسیر اصلی شهر تهران خبر داد. سردار سید ابوالفضل موسوی پور در هماهنگی گرامیداشت روز ملی حمل‌ونقل گفت: حمل‌ونقل یکی از مولفه‌های مهم زندگی شهری است که از تباطؤ مستقیمی با کیفیت زندگی افراد دارد. اگر به این مقوله به اندازه کافی پرداخته نشود؛ تبعات زیادی در پی خواهد داشت و زندگی افراد را با مشکل مواجه می‌کند. وی با اشاره به اینکه بیشتر فوتی‌های

تصادفات موتورسواران هستند؛ ادامه داد: در تحلیل آمار پنج‌ساله به دست آمد که ۴۶ درصد از تصادفات منجر به فوت در کشور مربوط به موتورسواران است. بر همین اساس اقدامات بسیاری برای کنترل تردد موتورسیکلت‌ها در شهر در حال اجراست که براساس آمار این رقم به ۴۵ درصد کاهش یافته که نشان از موفقیت این طرح‌ها دارد. سردار موسوی پور خطاب به رانندگان حاضر در همایش افزود: اگر میزان تخلفات کم شود قطعاً میزان تصادفات و تلفات ناشی از آن‌ها نیز کاهش پیدا می‌کند.

خبر News

۲۵۰۰ اتوبوس گردشگری رایگان در پایتخت اجازه فعالیت ندارند



ایسنا: رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران در واکنش به اعلام نظر رئیس ستاد گردشگری شهرداری تهران مبنی بر فعال‌سازی ۲۵۰۰ اتوبوس گردشگری رایگان در پایتخت گفت: چیزی به اسم اتوبوس گردشگری رایگان در تهران نداریم و تاکنون هم مجوزی در این زمینه نداده‌ایم. سیدجعفر تشکری هاشمی در این باره گفت: تصور من این است که خبر منتشرشده مبنی بر اینکه ۲۵۰۰ اتوبوس گردشگری به صورت رایگان در اختیار ستاد گردشگری تهران قرار گرفته است احتمالاً ایراد دارد، زیرا کل اتوبوس‌های فعال تهران ۲۳۰۰ دستگاه هستند و قرار است که به همه مردم خدمات بدهند. نزدیک به نیمی از این ۲۳۰۰ دستگاه نیز در سن فرسودگی قرار دارند و هر کدام یک‌به‌یک در حال خارج شدن از چرخه هستند. تصور من این است که این خبر به

طور صحیح انعکاس نیافته است، ما چیزی به اسم اتوبوس گردشگری رایگان در تهران نداریم و اولویت اصلی ما تامین اتوبوس برای رفت‌وآمدهای ضروری روزانه تمام شهروندان تهران است. طبیعتاً اگر امکاتی هم برای کارهای گردشگری باشد، معذوری برای انجام این کار نخواهیم داشت، اما حتماً مورد دوم در درجه بعدی اولویت قرار دارد. رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران ادامه داد: نکته دیگر این است که رایگان بودن یا نبودن خدمات تنها به مجوز شورای شهر امکان‌پذیر است. این عزیزان نیز اگر چنین قصدی دارند باید هزینه را از محل سرجمع ردیف‌های اعتباری خود پرداخت کنند یا باید از شورا مجوز بگیرند که ما تاکنون مجوزی برای اتوبوس گردشگری رایگان در سطح شهر تهران نداده‌ایم. تشکری هاشمی در مورد موضع شورای شهر تهران نسبت به ورود تراموا به

تهران گفت: هر امکان حمل و نقلی که به جابه‌جایی راحت‌تر، ایمن و به موقع شهروندان کمک کند، مورد استقبال شورای شهر خواهد بود، اما در مورد خاص تراموا ما مصوبه‌ای را در شورای شهر تهران داریم که شهرداری در صورتی که مایل باشد به عددهای حمل‌ونقلی تهران اضافه کند باید دلایل توجیهی خود (چه توجیه اقتصادی و چه فنی) و سایر ابعاد به کارگیری چنین ناوگانی را به شورای اسلامی شهر تهران ارائه کند و با بررسی شورا مجاز به انجام چنین کاری خواهد بود. وی توضیح داد: متأسفانه ما تا این لحظه هنوز لایحه‌ای از شهرداری ندیده‌ایم و منتظر هستیم در آخرین صحنه هم که با مسئولان شهرداری داشتیم، من تأکید کردم که حتماً باید این لایحه را به فوریت بدهند حتی اگر قرار باشد به صورت آزمایشی انجام شود یا حتی اگر قرار باشد شرکتی چینی، تراموا را به دوستان هدیه دهد.

جنگل‌های «گلیران» مازندران در مسیر تخریب

جاده‌ها چگونه تخریب محیط‌زیست را تسهیل می‌کنند؟



علی زاراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

امروزه ساخت جاده، چهره زمین را به بیش از ۶۰۰ هزار قطعه تقسیم کرده است. در سراسر اروپای غربی، شرق ایالات متحده و ژاپن ناحیه‌ای رانمی توان یافت که تحت تاثیر جاده قرار نگرفته باشد. تحقیقات یک گروه بین‌المللی یک دانشگاه در آلمان نشان می‌دهد نیمی از این قطعات، کمتر از یک کیلومتر مربع وسعت دارند و کوچک‌تر از آن هستند که از حیات وحش حمایت کنند. مناطق فاقد جاده هم به سرعت در حال ناپدید شدن هستند. فقط بخش‌هایی از آمازون، اندونزی، توندراها (مناطق سردسیری) و جنگل‌های شمال روسیه و کانادا تا حدی بدون جاده مانده‌اند. جاده‌ها الگوی روان آبها، آب‌های سطحی و مقدار و کیفیت آبی را که به سفره‌های زیرزمینی می‌رود، تحت تاثیر قرار می‌دهند و احتمال بروز زمین‌لغزه و سیل‌های پر سرعت را بیشتر می‌کنند و جمعیت و تراکم حیات وحش را کاهش می‌دهند؛ لاک پشت هرمان در جنوب فرانسه و شیر کوهی فلوریدا گونه‌هایی هستند که بر اثر مرگ و میر مرتب با تراфик با کاهش جمعیت مواجه شده‌اند. اما این تمام ماجرا نیست؛ جاده‌ها در بسیاری از موارد به توسعه دامن می‌زنند و تخریب محیط‌زیست را تسهیل می‌کنند.

بهای سنگین برخی جاده‌سازی‌ها!

منطقه جنگلی گلیران بابل در ۷۰ کیلومتری جنوب این شهرستان در بخش بندپی شرقی واقع شده و انبوه‌ترین جنگل‌های هیرکانی این خطه از شمال کشور در این منطقه است. کارشناسان محیط‌زیست بر این باورند جنگل‌های انبوه گلیران که در شرایط فعلی بیش از گذشته در معرض تخریب و نابودی قرار دارند؛ به خاطر تولید و تنظیم اکسیژن،



آب رودخانه بابلرود، تقویت آب‌های زیرزمینی و اراضی شالیزاری، به شاهرگ حیات بابل شهرت یافته که حفظ و احیای این جنگل‌ها یک ضرورت فوری است. در دوره‌های مختلف به بهانه جاده‌سازی و توسعه معدن، بخش قابل توجهی از درختان این جنگل‌ها در معرض تخریب قرار گرفت. زمانی این حساسیت‌ها به اوج خود رسید که در خردادماه سال جاری صداها صله درخت در منطقه گلیران به بهانه جاده‌سازی قطع شد. کارشناسان اهمیت جنگل‌های گلیران را برای ادامه حیات این شهرستان بسیار ضروری می‌دانند و معتقدند در صورت تخریب بیشتر، باید در انتظار بیابانی شدن مناطق پایین دست این شهرستان باشیم. در این مدت، بسیاری از فعالان زیست‌محیطی صاحب‌نام با استفاده از ظرفیت شبکه‌های اجتماعی از مسئولان خواستند برای حفظ جنگل‌های گلیران بابل حساسیت بیشتری داشته باشند. در این کارزار خطاب به رئیس سازمان محیط‌زیست کشور آمده است:

جاده‌ها از تباطؤ اکوسیستم‌های طبیعی را قطع می‌کنند امروزه حتی نمی‌توان از اهمیت یک درخت در حفظ زندگی انسان چشم‌پوشی کرد. به همین دلیل حفظ طبیعت با کمترین دستکاری برای ایجاد راه‌های ارتباطی یکی از بهترین اقدامات در این زمینه است. در قاره اروپا که شاید بتوان گفت کوچک‌ترین قاره جهان است، اقدامات جالبی در این زمینه انجام می‌شود؛ به عنوان مثال برای

عبور جاده از جنگل تا حد امکان از پل‌های بزرگ استفاده می‌شود تا اکوسیستم جنگل‌ها و مناطق طبیعی حفظ شود. همچنین در بسیاری از ایسین مکان‌ها نیز جاده‌ها همچنان به صورت دوطرفه و باریک باقی مانده‌اند و رانندگی در آنها با حداکثر قوانین نظارتی راهنمایی و رانندگی ادامه دارد.

در مناطقی که امکان ساخت پل وجود ندارد، جاده‌ها برای حفظ تعادل محیط‌زیست فنس کشی شده و یا راه‌های طبیعی برای ارتباط اکوسیستم‌های طبیعی طراحی شده است. از طرفی کارشناسان می‌گویند هنگامی که در وسط یک منطقه مانند جنگل، کوه یا بیابان جاده احداث می‌شود؛ در عمل یک اکوسیستم به دو یا چند قسمت تقسیم شده و موجودات برای دسترسی به آب، غذا و پناهگاه با مشکلاتی روبه‌رو می‌شوند. در این حالت موجودات یا ناچارند از جاده عبور کنند و با خطر تصادف روبه‌رو شوند یا به دلیل دست نیافتن به منابع آب و غذای لازم از بین می‌روند. این موضوع حتی در مورد درختان و گیاهان هم صادق است. بررسی‌ها نشان می‌دهند جنگل‌های بلوط عامل اصلی پاک‌سازی ریزگردها و جلوگیری از خشکسالی هستند با این وجود هنوز در برخی مناطق این موضوع نادیده گرفته شده و اقدام به حذف این گنجینه طبیعی می‌شود. قطع بیش از ۶ هزار درخت عمدتاً کهنسسال بلوط برای احداث ۸ کیلومتر جاده در «تنگ بوالحیات» کارزون فارس در سال گذشته، نمونه‌ای از این موارد است. به گفته فعالان و مسئولان محیط‌زیست استان فارس در این پروژه بنا بود تنها ۶۰۰ درخت قطع شود و براین اساس مجوزهای زیست‌محیطی صادر شده بود که در نهایت ۶ هزار درخت قطع شد. تخریب جنگل‌ها در ایران شاید تا دو دهه قبل چندان به چشم نمی‌آمد اما این معضل آنقدر جدی گرفته نشد تا امروز که شاید بتوان یکی از دلایل اصلی خشکسالی در کشور را همین تخریب جنگل‌ها دانست. به گفته سرپرست سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور از ۳۰ میلیون هکتار عرصه‌های زاگرس، نزدیک به ۵ میلیون هکتار آن جنگل است و این جنگل‌ها ۴۰ درصد آب شیرین را تامین می‌کنند.

خبر News

افزایش بی‌نظمی ترافیکی و تصادفات در شهر با قطع برق



همشهری آنلاین: رئیس کمیته سلامت شورای اسلامی شهر تهران در دوپست و هشاد و هشتمین جلسه شورای اسلامی شهر تهران با اشاره به ناترازی انرژی در کشور، اظهار کرد: ما شاهد قطعی برق هستیم که علاوه بر واحدهای مسکونی در بزرگراه‌ها و چراغ‌های راهنمایی نیز دیده می‌شود و بی‌نظمی‌های ترافیکی و آمار تصادفات و خسارات مالی و جانی را نیز افزایش می‌دهد که پلیس هم با این خاموشی در بزرگراه‌ها مخالف است.

سوده نجفی با تأکید بر استفاده از علائم شبرنگ در بزرگراه‌ها یادآور شد: این علائم در هیچ یک از بزرگراه‌ها دیده نمی‌شود. نیوجرسی‌های موجود در بزرگراه امام علی (ع) در ساعات شب دیده نمی‌شود و تصادفات را به دنبال دارد. نجفی ادامه داد: درخواست ما این است که از این علائم در بزرگراه‌ها استفاده شود؛ ۶۲ درصد از تصادفات در بزرگراه‌ها رخ می‌دهد که ۵۷ درصد از این تصادفات در ساعات شب

روی داده است. مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران نیز تأکید کرد: تقاضای من این است در چراغ‌های راهنمایی چهارراه‌ها از انرژی خورشیدی استفاده شود.



خبر News

راه‌اندازی پایلوت اپلیکیشن تاکسی‌رانان پایتخت



ایسنا: مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران از راه‌اندازی پایلوت اپلیکیشن تاکسی‌رانان از هفته آینده در برخی خطوط خبر داد. شماری مالکی در مورد آخرین وضعیت راه‌اندازی اپلیکیشن تاکسی‌رانان با بیان اینکه راه‌اندازی اپلیکیشن مخصوص تاکسیرانی در مراحل انتهایی کار است، گفت: در حال اخذ تأییدیه‌های این اپلیکیشن از شورای شهر تهران هستیم. وی با بیان اینکه به امید خدا از هفته آینده این اپلیکیشن به صورت پایلوت در برخی خطوط فعالیت خود را آغاز می‌کند، ادامه داد: با آغاز فعالیت این اپلیکیشن سازمان دهی و هوشمندسازی خدمات تاکسیرانی در سطح شهر انجام خواهد شد. مالکی ادامه داد: راه‌اندازی این اپلیکیشن خبر خوبی برای رانندگان تاکسی خواهد بود چرا که بسیاری از مشکلات این رانندگان بعد از برخط‌سازی سیستم تاکسیرانی از جمله مشکل نبود پول خرد و... حل خواهد شد و خدمات به نحوه شایسته‌تری به همشهریان داده می‌شود به جهت اینکه عملکرد تاکسیرانی به صورت برخط





Autoworld.ir

چهارشنبه ۲۸ آذر ۱۴۰۳، سال دهم، شماره ۲۲۳۶

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: ۳۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱

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

تهران ۲۷ ۱۷ 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

بیلبورڈ
Billboard

«مسیر ویژه»

«Hofmeister Kink» نخستین پلتفرم خود را با هوش مصنوعی (AI) معرفی کرده است. این پلتفرم با بهره گیری از هوش مصنوعی این امکان را برای مالکان باام فراهم می کند تا جاده هایی را که با پیچ و خم های منحصر به فردی طراحی شده اند، کشف و تجربه کنند.

Tap the hotlist from here to explore the month.

DRIVE THE HOFMEISTER KINK

MY HOFMEISTER KINK DRIVES

BY LANDSCAPE

BY DESIGN

ضرورت توجه به عوامل موثر در آلودگی هوا

با ورود به فصل سرما میزان آلودگی در هوای تهران و سایر کلان شهرهای کشور به اوج خود رسیده و این در حالی است که به گواه آمار، به طور میانگین سالانه حدود ۷ هزار نفر تنها در پایتخت بر اثر آلودگی هوا جان خود را از دست می دهند. همین طور مطابق با آمار موجود، میزان مرگ و میر ناشی از آلودگی هوا سالانه در سراسر کشور به طور متوسط بین ۳۰ تا ۳۵ هزار نفر است که با توجه به رقم های اعلام شده، سهم تهران از این تعداد حدود ۲۰ درصد است. با این همه، مسئولان امر معتقدند تاکنون برای کاهش آلودگی در هوای کلان شهرهای کشور، اقدامات متنوع و بسیاری صورت گرفته است. با این حال می توان گفت اقدامات صورت گرفته در این راستا آن چنان که باید تاثیر گذار نبوده و به همین دلیل امروز شاهد تعطیلی مدارس، دانشگاه ها و دستگاه های خدمات رسان در بسیاری از نقاط کشور با هدف ارتقای کیفیت هوا هستیم. در عین حال به تازگی رئیس شورای شهر تهران عنوان کرده است: «تعطیلی ها تاثیر اندکی در کاهش آلودگی هوا دارد و متأسفانه میزان آلودگی آن قدر بالاست که تاثیر اقداماتی از این دست آن چنان که باید به چشم نمی آید و ملموس نیست.» در نهایت باید به این مهم توجه داشت که فعالیت کارخانه ها و صنایع در مرکز و حاشیه شهرهای پرجمعیت کشور سهم زیادی در آلودگی هوا دارد و تمرکز بر برقی سازی سیستم حمل و نقل به تنهایی کافی نیست و شاید در صورت تحقق این امر، تنها شاهد کاهش ۱۰ درصدی آلودگی هوای کلان شهرهای کشور باشیم. بنابراین ضروری است که مسئولان برای غلبه بر این چالش، ابعاد مختلف موضوع را در نظر بگیرند و متناسب با آن، طرح و راهکاری اساسی را ارائه و دنبال کنند.

حرف آخر

The Last Word

فرانک آقاصفی

روزنامه نگار



به لبه» درباره این مسابقات است. این مستند بیشتر بر اساس زندگی گای مارتین، موتورسوار حرفه ای این مسابقات ساخته شده است. ریچارد د. آراگس، کارگردان در این مستند به این موضوع می پردازد که چرا موتورسواران جان و زندگی خود را برای برنده شدن مسابقه، هر بار به خطر می اندازند. گای مارتین و یان هاچینسون، معروف ترین موتورسواران دنیا در این فیلم حضور دارند.

فیلم مستند «نزدیک تر به لبه» (TT3D: Closer to the Edge) محصول سال ۲۰۱۱ است. اگر مسابقات موتورسواری را دنبال کنید، حتما با مسابقات TT آشنایی دارید. این مسابقات هر سال در حد فاصل انگلستان و ایرلند و در جزیره MAN در هفته نخست ماه ژوئن برگزار می شود و البته لقب خطرناک ترین مسابقات موتور اسپرت را به خود اختصاص داده است! مستند «نزدیک تر

نزدیک تر به لبه»



گستره کیفیت

به وسعت تمامی خودروها

OEM

Quality

تولید شده با فناوری روز دنیا



پارسلنت پارس
www.parslent.com

آیا خودرویی را می شناسید

که لنت ترمز آن جزو تولیدات لنت پارس نباشد؟

