



وزیر اقتصاد:
قیمت گذاری دستوری را
قبول نداریم

۵ صفحه



«پوروسانگوئه» سریع ترین
اسیووی ۲۰۲۵

۸ صفحه

نتیجه مستقیم سیاست های بی ثبات در قبال واردات

برخی واردکنندگان نگاه بلندمدت به واردات خودرو ندارند

به نظر می رسد برخی شرکت های واردکننده صرفا دنبال این بوده اند تعدادی خودرو را وارد کنند و بفروشند. واردکنندگان باید ملزم شوند علاوه بر واردات خودرو، تاسیس نمایندگی های...
۳۲ صفحات

با تولید بیش از ۵۵ هزار دستگاه خودرو سواری
در دی ماه امسال

ایران خودرو رکورد تولید ماهانه دو سال اخیر را شکست

آمار تولید ایران خودرو در دی ماه، همچنین حکایت از
افزایش ۴۲ درصدی نسبت به آذرماه دارد...
۴ صفحه

کامیون ها؛ عامل انتشار ۱۵.۷ درصد
ذرات معلق در تهران

عدم دریافت معاینه فنی کارت هوشمند ناوگان حمل و نقل را باطل می کند

شیب ملایم افزایش قیمت
در بازار خودروهای داخلی

خودروهای وارداتی همچنان ارزان می شوند

قیمت گذاری خودروهای وارداتی برای عرضه
به مشتریان، در حالی توسط سازمان حمایت...
۷ صفحه



واردات هیوندای از سر گرفته می شود

معضل ثبت سفارش وارداتی ها هنوز پابرجاست

۱۰ صفحه

۲ پر فروش ترین های سال ۲۰۲۴

۲ کار لوس گون؛ منجی احتمالی «استلانتیس»

۱۵ فوت ۲۰۵ مو تور سوار تهرانی در تصادفات سال ۱۴۰۳

۵ ظهور برندهای جدید خودروهای تجاری با اتکاب هوش مصنوعی



رانندگی ایمن با سیستم ترمز «آذین تنه»
حرف اول را در صنعت قطعات ترمز ایران می زنیم



همگام با
نوآوری های
جهان

حس خوب تغییر

مدیران خودرو
ایران خودرو

شرکت ایرانیان خودرو مجری انحصاری طرح جایگزینی خودروهای کارکرده با محصولات مدیران خودرو

WWW.MVMCO.IR
WWW.IRANIANKHODRO.COM



یونیکس رونمایی کرد. سری ID.UX فقط در چین تولید می‌شوند و یونیکس اولین نمونه از این گروه خواهد بود. شرکت آنهوی (Anhui) سال ۲۰۱۷ برای ساخت خودروهای برقی فولکس در چین تاسیس شد. در ابتدا فولکس واگن و جک JAC سهم ۵۰ درصدی از آنهوی داشتند اما چندی بعد طرف آلمانی مالکیت ۷۵ درصد را کسب کرد. آئی دی یونیکس هم در شرکت فولکس واگن آنهوی چین تولید می‌شود. حس اسپرت در یونیکس نسبت به ID4 کروز بیشتر است. محصولات این برند، حتی اگر توسط کارخانه‌های چینی هم تولید شوند؛ کیفیت قابل قبول با قیمت منطقی فراهم می‌کنند. این شرایط، برای خودروهای برقی فولکس واگن نیز وجود دارد. فولکس واگن تیرماه از

خودروسازی فولکس واگن، ۸۶ سال قدمت دارد و برای ساکنان سراسر جهان با خودرو بیتل (فولکس قورباغه) مشهور است. امروزه انواع محصولات فولکس واگن با ابعاد مختلف و پیشرفته‌ترین فناوری‌ها و برقی در کشورهای گوناگون تولید می‌شوند. سود خالص فولکس واگن، سالانه حدود ۲۲ میلیارد یورو برآورد می‌شود و گردش مالی ۲۸۰ میلیارد یورو دارد. شکی نیست فولکس واگن، یکی از بهترین و بزرگ‌ترین خودروسازان دنیاست. محصولات این برند، حتی اگر توسط کارخانه‌های چینی هم تولید شوند؛ کیفیت قابل قبول با قیمت منطقی فراهم می‌کنند. این شرایط، برای خودروهای برقی فولکس واگن نیز وجود دارد. فولکس واگن تیرماه از



«یونیکس»، شخصیت خاص
برقی‌های «فولکس واگن»

نتیجه مستقیم سیاست‌های بی‌ثبات در قبال واردات برخی واردکنندگان نگاه بلندمدت به واردات خودرو ندارند

به نظر می‌رسد برخی شرکت‌های واردکننده صرفاً دنبال این بوده‌اند تعدادی خودرو را وارد کنند و بفروشند

ارز یابی وضعیت فعلی بازار خودروهای داخلی و وارداتی چیست؟
وضعیت بازار خودرو در ایران در حال حاضر دچار مشکلات متعددی است. از یک سو، ورود خودروهای وارداتی به بازار باعث افزایش تنوع و رقابت شده است و مصرف‌کنندگان امکان انتخاب بیشتری دارند. با این حال، تعداد محدود خودروهای وارداتی و سهم بالای محصولات چینی‌ها از آن‌ها و همچنین؛ نظارت ضعیف بر واردات و عدم شفافیت در فرآیند قیمت‌گذاری و توزیع، مشکلاتی را برای بازار ایجاد کرده است. بسیاری از خودروهای وارداتی با قیمت‌های غیر واقعی و بدون ضمانت‌های کافی به فروش می‌رسند که این امر اعتماد مصرف‌کنندگان را کاهش داده است. از سوی دیگر، تولید خودروهای داخلی به دلیل استفاده از تکنولوژی‌های قدیمی، کیفیت پایین و قیمت‌های غیر منطقی، نتوانسته است انتظارات بازار را برآورده کند. این عدم تطابق میان عرضه و تقاضا، مشکلاتی مانند افزایش قیمت‌ها و محدودیت انتخاب را برای مصرف‌کنندگان ایجاد کرده است.

چطور می‌توان از ظرفیت‌های داخلی برای بهبود کیفیت خودروهای ساخت داخل بهره‌برداری کرد؟

برای بهره‌برداری بهتر از ظرفیت‌های داخلی در صنعت خودرو، باید به سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه توجه ویژه‌ای شود. ایجاد ارتباط بین شرکت‌های خودروسازی و تامین‌کنندگان قطعات داخلی با استانداردهای بین‌المللی یکی از اولین گام‌ها در این راستاست. این همکاری می‌تواند به تولید قطعات با کیفیت بالاتر و به‌روزتر کمک کند که در نهایت موجب تولید خودروهای با کیفیت و رقابتی‌تر می‌شود. همچنین، سرمایه‌گذاری در آموزش نیروی انسانی متخصص، از طراحی و تولید گرفته تا خدمات پس از فروش، می‌تواند به ارتقای کیفیت کلی خودروهای داخلی کمک کند. در کنار این موارد، تقویت نظارت بر تولید و ارتقای استانداردهای کیفیت نیز امری ضروری است که باید در دستور کار قرار گیرد.

نوسانات نرخ ارز چه تاثیری بر واردات خودرو و قیمت‌گذاری آن‌ها در بازار ایران داشته و خواهد داشت؟

صنعت خودرو ایران در سال‌های اخیر با چالش‌های فراوانی روبه‌رو بوده که تأثیرات آن بر زندگی روزمره مردم ازدم کاملاً محسوس است. مشکلاتی همچون کیفیت

پایین محصولات داخلی، نوسانات شدید نرخ ارز و شرایط نامناسب بازار خودروهای وارداتی، همگی عواملی هستند که موجب نارضایتی گسترده در میان مصرف‌کنندگان شده‌اند. در همین زمینه، سجاد همتی، کارشناس و فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»، با تأکید بر لزوم ارتقای کیفیت خودروهای داخلی، اهتمام بر تحقیق و توسعه و ارتقای استانداردهای تولید، اظهار کرد: «همکاری بیشتر بین خودروسازان داخلی و تامین‌کنندگان قطعات، می‌تواند نقش مهمی در کاهش مشکلات موجود داشته باشد.» وی تصریح کرد: «بسیاری از شرکت‌های داخلی هنوز در جذب سرمایه‌گذاری‌های کلان و توسعه زیرساخت‌ها ناتوان هستند که این موضوع بر کیفیت نهایی خودروها تأثیر گذار است.» به گفته همتی، تغییرات پیوسته نرخ ارز باعث افزایش غیر منطقی قیمت خودروهای وارداتی شده است؛ موضوعی که قدرت خرید مصرف‌کنندگان را به شدت کاهش داده و باعث ایجاد نارضایتی در بازار شده است. او همچنین بر لزوم تنظیم بازار و برنامه‌ریزی استراتژیک برای کنترل این نوسانات تأکید کرد و آن را شرط اثر بخشی واردات خودروها به نفع مصرف‌کنندگان و بازار داخلی دانست. این کارشناس و فعال حوزه خودرو و همچنین به خودروهای برقی و هیبریدی به عنوان یکی از گزینه‌های آینده صنعت خودرو ایران اشاره کرد و ضرورت توسعه زیرساخت‌های مربوط به این خودروها را مورد تأکید قرار داد. به باور او، خودروهای برقی و هیبریدی می‌توانند به کاهش آلودگی هوا و بهبود وضعیت زیست محیطی کشور کمک کنند، اما این امر نیازمند فراهم‌آوری ایستگاه‌های شارژ و فرهنگ‌سازی و اطلاع‌رسانی دقیق به مصرف‌کنندگان است. همتی در این خصوص بر اهمیت برنامه‌ریزی برای توسعه این تکنولوژی‌ها در کشور و ایجاد هماهنگی بین نهادهای مختلف برای موفقیت این طرح‌ها تأکید کرد.



به‌داد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir



تولد قریب الوقوع دورگه‌های چینی - آمریکایی!

سرانجام ترامپ از راه رسید. رئیس‌جمهوری که بسیاری از معادلات سیاسی و اقتصادی در دنیا را برهم خواهد زد و بی‌شک صنعت خودرو نیز از تصمیمات وی در امان نخواهد ماند. اگر چه دونالد ترامپ در همان ابتدای راه چتر حمایتی از خودروهای برقی را از سر این صنعت برداشت اما در گام بعدی طبق وعده‌هایی که داده، قرار است تعرفه ۶۰ درصدی روی کالاهای چینی از جمله خودروهای ساخت چین اعمال کند. این اقدام یعنی یک سد بزرگ بر سر راه خودروسازان چینی برای ورود به بازار بزرگ آمریکا که سال‌هاست برای نفوذ در آن برنامه‌ریزی و تلاش کرده‌اند.

البته چینی‌ها یک راه چاره نیز دارند و آن هم ایجاد خط تولید خودروهای ساخت خود در خاک ایالات متحده است. شیوه‌ای که برای ماندن در بازار آمریکا باید به آن متوسل شوند و برندهای خودرو چینی را در خاک آمریکا تولید کنند و این بار دورگه‌های جدیدی پا به بازار خودرو بگذارند که یک رگه آسیای شرقی و یک رگه آمریکایی دارند. درست برعکس ژاپنی‌ها و اروپایی‌ها که برای کاهش هزینه‌های تولید خود چین را برای تولید محصولات انتخاب کردند و البته با کاهش کیفیت نیز مواجه شدند اما قرار است چینی‌ها تغییر استراتژی دهند و برای تولید خودرو با به‌پینگه دنیا بگذارند. اتفاقی که می‌تواند در درازمدت برای صنعت خودرو چین پر دستاورد باشد و زهر بی‌کیفیتی خودروهایشان را گرفته و بازن آمریکا که در خون صنعت خودرو ویشان تریق خواهد شد؛ بیشتر به آینده امیدوار باشند. در این بین هر آنچه ترامپ برای صنعت خودرو چین در نظر بگیرد، چشم‌بادامی‌ها از آن تبعیت خواهند کرد. بنابراین بی‌تردید در آینده‌های نزدیک شاهد تولید دورگه‌های چینی - آمریکایی خواهیم بود. اما آنچه برای مادر ایران مهم است، آینده حضور همین شرکت‌های چینی در بازار و صنعت کشور است؛ اینکه آیا همچنان شاهد رشد سریع تیراژ و تردد خودروهای چینی در خیابان‌های ایران خواهیم بود یا مونتاژ کاران چینی موجود در بازار ایران نیز به سر نوشت BYD در دوره قبلی ریاست جمهوری ترامپ گرفتار خواهند شد و به اجبار بازار ایران را ترک خواهند کرد. تجارت همخوان با سیاست‌های ترامپ مشکلات و چالش‌های خود را دارد و در نهایت این صنایع و برندهای بزرگ هستند که باید بین منافع حضور در بازار آمریکا با بازار کوچک و محدود ایران یکی را انتخاب کنند. اما آنچه مشخص است خودروهای برقی حمایت سابق دولتی در آمریکا را نخواهند داشت و افزایش شمارگان تولید آنها با مشکل مواجه خواهد شد؛ آن هم در شرایطی که ایران به تازگی تمرکز خود را بر توسعه حمل‌ونقل بر پایه انرژی برق گذاشته است. به نظر می‌رسد در سیاست‌های ترامپ در آینده‌های نزدیک تأثیرات مهمی بر صنعت خودرو جهان به ویژه چین خواهد گذاشت و دوراهی جدیدی برای چینی‌ها ایجاد خواهد کرد. اول رقابت با خودروسازان مطرح آن هم با تعرفه ۶۰ درصدی یا حضور و تولید در خاک آمریکا حکایتی که ترکش‌هایش به صنعت و بازار ایران هم خواهد رسید و شاید در آینده حسرت همین خودروهای چینی که تا امروز بر طبل بی‌کیفیتی‌شان می‌کوبیدیم نیز بر دل‌مان خواهد ماند.

33 CROSS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرافی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلانتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

بسیاری را به حقیقت تبدیل کرده است؛ ساخت نمونه مشابه موستانگ النور اما به شکل کاتور تیل. این موستانگ تقویت شده که هم اکنون به منظور فروش در دسترس علاقه‌مندان قرار گرفته است، نخستین بار در سال ۲۰۱۱ به شکل النور در آمد و از آن زمان تنها ۲۰۸۹۶ کیلومتر کار کرده است و حالا به عنوان یک نمونه بسیار کم کار کرده فروش می‌رسد. رنگ بدنه این خودرو با استفاده از رنگ‌های اصلی کارخانه فورد و رنگ آمیزی شده تا نزدیکی این مدل با نسخه اصلی بیشتر شود. نمای جلو مانند نسخه اولیه النور، سپری خشن و چراغ‌های اضافه دارد.

در سال‌های اخیر، تعداد بازسازی‌های خودروهای کلاسیک بیشتر از هر زمان دیگری شده است. با افزایش حضور خودروهای برقی، بسیاری به یاد مدل‌های قدیمی افتاده‌اند و دوست دارند به جای شاسی‌بلندهای مدرن، سوار خودروهایی شوند که حال و هوایی قدیمی دارند. یکی از خودروهایی که در این میان، مورد توجه شرکت‌ها و تیم‌های بازسازی بوده، موستانگ است. در میان مدل‌های مختلف موستانگ، مدل النور ۱۹۶۷ به عنوان یکی از دوست‌داشتنی‌ترین و خاص‌ترین‌ها شناخته می‌شود و باعث شده یک تیم تازه را به خود جلب کند. این تیم هم در کار خود کم نگذاشته و آرزوی دیرینه



بازسازی «موستانگ النور» کروک



برای تضمین کیفیت و ایمنی خودروهای وارداتی، ضروری است ابتدا معیارهای مشخصی برای واردات این خودروها تعریف شود. مشکلاتی همچون عدم تأسیس شبکه خدمات پس از فروش، عدم تأمین قطعات یدکی و گارانتی مناسب باعث ایجاد مشکلاتی برای مصرف‌کنندگان می‌شود. برای حل این مسأله، ابتدا باید استانداردهای سختگیرانه‌تری برای واردات خودروها تعریف شوند و از نظر فنی و ایمنی مورد تأیید قرار گیرند. علاوه بر این، واردکنندگان باید ملزم شوند که علاوه بر واردات خودرو، تأسیس نمایندگی‌های خدمات پس از فروش و تعمیرگاه‌های تخصصی برای این خودروها را در دستور کار خود قرار دهند. این اقدام می‌تواند کمک زیادی به حفظ کیفیت خودروها و اطمینان از ایمنی آن‌ها در طول مدت استفاده کند. اما متأسفانه به نظر می‌رسد برخی شرکت‌های واردکننده نگاه بلندمدت به کار خود ندارند و گویی صرفاً دنبال آن بودند تعدادی خودرو را وارد کنند و بفروشند. البته باید اذعان داشت با توجه تغییرات پیاپی سیاست‌های دولتی در قبال واردات خودرو، عملاتی توان بلندمدت به آن داشت و واردکنندگان نوپا نیز از دچار شدن به سرنوشت واردکنندگان قبلی واهمه دارند.

نوسانات نرخ ارز تأثیر مستقیم و قابل توجهی بر قیمت خودروهای وارداتی دارد. با افزایش نرخ ارز، واردکنندگان مجبور به افزایش قیمت‌ها برای جبران هزینه‌ها می‌شوند که این امر باعث افزایش فشار مالی بر مصرف‌کنندگان خواهد شد. علاوه بر این، نوسانات نرخ ارز به ایجاد بی‌ثباتی در بازار منجر می‌شود و تصمیم‌گیری برای واردکنندگان را دشوارتر می‌کند. در برخی موارد، واردکنندگان به دلیل این نوسانات و عدم اطمینان از قیمت‌ها، ممکن است خودروهایی را با قیمت‌های بالا و نامناسب با ارزش واقعی به فروش برسانند. این روند می‌تواند منجر به کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان و افزایش نارضایتی از وضعیت موجود در بازار خودرو شود. در نهایت، این وضعیت به نفع هیچ‌یک از طرفین، اعم از مصرف‌کنندگان یا واردکنندگان، نخواهد بود.

به نظر شما، چه چالش‌هایی برای واردات خودروهای هیبرید و برقی به ایران وجود دارد و برای حل این مشکلات چه اقداماتی باید انجام شود؟

واردات خودروهای هیبرید و برقی به ایران با چالش‌های متعددی روبه‌رو است که مهم‌ترین آن‌ها، نبود زیرساخت‌های مناسب برای پشتیبانی از این خودروهاست. در حال حاضر تعداد ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی در ایران بسیار محدود است و این موضوع می‌تواند برای خریداران این خودروها مشکلاتی در استفاده روزمره ایجاد کند. البته واردات این خودروها در حال حاضر بیشتر به دلیل کاهش تعرفه‌ها و قیمت پایین‌تر آن‌ها در مقایسه با خودروهای بنزینی جذابیت دارد، اما در نظر نگرفتن زیرساخت‌های لازم، می‌تواند در آینده منجر به مشکلات جدی برای مصرف‌کنندگان شود. برای حل این مشکل، لازم است که دولت و بخش خصوصی همکاری کنند تا شبکه گسترده‌ای از ایستگاه‌های شارژ در سراسر کشور ایجاد شود. همچنین، برنامه‌ریزی دقیق برای تأمین قطعات یدکی و خدمات پس از فروش برای این خودروها نیز ضروری است تا در صورت بروز مشکلات فنی، خریداران با بحران مواجه نشوند.

با توجه به این که خودروهای وارداتی اعم از ژاپنی، کره‌ای، آلمانی، فرانسوی و... با برندهای مختلف و عمدتاً از سایت‌های تولیدی چین به ایران وارد می‌شوند، به نظر شما چه معیارهایی باید برای واردات خودرو لحاظ شود تا کیفیت و ایمنی این خودروها تضمین شود؟

در رابطه با گارانتی و خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی، آیا سیستم نظارتی کافی برای اطمینان از کیفیت این خدمات وجود دارد؟

متأسفانه، در حال حاضر سیستم نظارتی کافی برای اطمینان از کیفیت خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی در ایران وجود ندارد. بسیاری از واردکنندگان خودروهای خارجی، خدمات پس از فروش خود را به طور مناسب ارائه نمی‌دهند و در برخی موارد، حتی نمایندگی‌هایی برای انجام تعمیرات تخصصی در دسترس نیست. این مسأله به‌ویژه در مورد خودروهای برقی و هیبرید که نیاز به تعمیرات خاص و تخصصی دارند، بیش‌تر نمایان می‌شود. برای حل این مشکل، دولت باید نظارت‌های بیشتری بر شرکت‌های واردکننده خودرو اعمال کرده و الزاماتی برای ارائه خدمات پس از فروش موثر وضع کند. همچنین، واردکنندگان باید موظف شوند که از همان ابتدا با تأسیس نمایندگی‌ها و مراکز خدمات پس از فروش در سراسر کشور، تضمین کنند که خریداران در صورت بروز هر گونه مشکل، به سرعت به خدمات تخصصی دسترسی خواهند داشت. این اقدامات می‌توانند به افزایش اعتماد مصرف‌کنندگان و رشد بازار خودروهای وارداتی در ایران کمک کنند.

نوربالا

واردکنندگان باید ملزم شوند علاوه بر واردات خودرو، تأسیس نمایندگی‌های خدمات پس از فروش و تعمیرگاه‌های تخصصی برای این خودروها را در دستور کار خود قرار دهند. اما با توجه تغییرات پیاپی سیاست‌های دولتی در قبال واردات خودرو، واردکنندگان نوپا از دچار شدن به سرنوشت واردکنندگان قبلی واهمه دارند








دسترسی آسان

به همه قطعات اصل



تجارت‌سرا

بازارگاه فروش عمده و اعتباری قطعات خودرو

www.tejaratsara.com



هزار دستگاه نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۲۲ و به ۲۸۲،۷۰۰ دستگاه رسیده است. اگر تسلا قیمت خودروهای خود را کاهش نمی داد و تولید مدل Y در کارخانه برلین را بیشتر نمی کرد، وضعیت می توانست حتی از این هم بدتر باشد. در واقع، کاهش فروش تسلا کل فروش خودروهای الکتریکی در این قاره را پایین کشیده است. مجموع فروش خودروهای الکتریکی در اروپا تا پایان نوامبر ۲۰۲۴ کاهشی ۱۴ درصدی را نشان می دهد ولی اگر تسلا را در نظر بگیریم، فروش دیگر خودروهای الکتریکی افزایشی ۱۲ درصدی داشته است؛ یعنی دیگر خودروسازان موفق به فروش خودروهای الکتریکی بیشتری شده اند اما کاهش فروش تسلا این افزایش را پنهان کرده است.

فروش تسلا از ابتدای سال ۲۰۲۴ تاکنون در اروپا ۱۳ درصد کاهش پیدا کرده و باعث شده است بازار خودروهای الکتریکی رو به افول به نظر برسد. تسلا پس از چند سال تجربه رشد فروش متوالی در سال ۲۰۲۴ با کاهش فروش مواجه شده است. در بین بازارهای اصلی این شرکت، اروپا بیشترین کاهش را نشان می دهد به گونه ای که از ابتدای امسال تاکنون تسلا در قاره سبز ۱۲٫۷ درصد خودرو کمتری فروخته است. در نوامبر امسال، تسلا موفق به فروش ۲۶،۲۰۰ دستگاه خودرو در اروپا شده در حالی که این رقم در نوامبر سال گذشته ۱۰ هزار دستگاه بیشتر بوده و نشان از کاهش ۲۸٫۴ درصدی دارد. فروش این شرکت طی بازه هفت ماهه با کاهش نزدیک به ۴۵



دلیل کاهش فروش «تسلا»

با تولید بیش از ۵۵ هزار دستگاه خودرو سواری در دی ماه امسال ایران خودرو رکورد تولید ماهانه دو سال اخیر را شکست

آمار تولید ایران خودرو در دی ماه، همچنین حکایت از افزایش ۴۲ درصدی نسبت به آذرماه دارد



علیرضا جابتی
ajabeti@autoworld.ir

اشاره به نقش مهم زنجیره تامین و همچنین اشتغال زایی پایدار صورت گرفته در این منطقه گفت: «ایران خودرو به تعهدات خود برای سرمایه گذاری در فاز نخست این طرح عمل کرده است و امید می رود با توجه به تعداد اشتغال زایی نسبت به سرمایه گذاری انجام شده در آن، اکنون مسئولان استانی از منظر فنی و اعتباری نسبت به حمایت از آن اقدام کنند.» منوچهر حبیبی، استاندار کرمانشاه نیز در جریان افتتاح این سایت تولیدی، ضمن تقدیر از نقش گروه صنعتی ایران خودرو در توسعه صنعتی استان بر ضرورت حمایت نظام بانکی از این طرح توسعه ای و تسریع در اجرای فاز دوم آن تاکید کرد. وی همچنین از پیگیری و تلاش برای تامین پایدار تر برق واحدهای تولیدی با هدف کمک به پایداری زنجیره تامین و کمک به فرآیند تولید در شرکت های بزرگ صنعتی در استان خبر داد.

کاهش هزینه های تولید و تامین پایدار قطعات به موازات افزایش تیراژ برای تولید هر چه اقتصادی تر، ایران خودرو کاهش هزینه های تولید و همچنین تامین پایدار قطعات و جلوگیری از توقف خطوط تولید را از طریق توسعه سخت داخل نیز دنبال می کند. به همین منظور در راستای پایدار کردن زنجیره تامین یکی از اقدام استراتژیک صنعت خودرو در کشور، ایران خودرو خط تولید روزانه ۱۵۰ است کامل دسته سیم محصولات خود را در یکی از شرکت های مستقر در کرمانشاه افتتاح کرد که تولیدات آن در سایت های تهران، کرمانشاه و تبریز ایران خودرو استفاده می شود. علیرمدان عظیمی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو در آیین افتتاح این واحد تولیدی با

گروه صنعتی ایران خودرو در دی ماه امسال موفق به تولید بیش از ۵۵ هزار دستگاه خودرو سواری شد و به این ترتیب از رکورد تولید ماهانه نزدیک به دو سال اخیر خود عبور کرد. طبق آمار و اطلاعات تولید در گروه صنعتی ایران خودرو، این خودروساز توانسته است با روند افزایشی در شمارگان تولید، رکورد جدیدی را در تولید ماهانه به ثبت برساند.

بالاترین رکورد تولید ماهانه ایران خودرو، نزدیک به دو سال اخیر در اسفند سال ۱۴۰۱ بوده که در دی ماه امسال از این رکورد عبور کرده است. همچنین آمار تولید این شرکت در دی ماه حکایت از افزایش ۴۲ درصدی نسبت به آذرماه دارد. آثار اصلاح قیمت محصولات ایران خودرو که در انتهای آبان ماه صورت گرفت، در تیراژ تولید این شرکت در دی ماه نمایان شده است. هر چند اصلاح قیمت خودرو در کوتاه مدت سبب بهبود جریان نقدینگی و پرداخت مطالبات سازندگان شبکه تامین می شود، اما با توجه به افزایش قیمت نهادهای تولید نمی تواند آثار بلندمدتی را به دنبال داشته باشد.

نوربالا

آثار اصلاح قیمت محصولات ایران خودرو در انتهای آبان ماه، در تیراژ تولید این شرکت در دی ماه نمایان شده است. هر چند اصلاح قیمت خودرو در کوتاه مدت سبب بهبود جریان نقدینگی و پرداخت مطالبات سازندگان شبکه تامین می شود، اما با توجه به افزایش قیمت نهادهای تولید نمی تواند آثار بلندمدتی را به دنبال داشته باشد

تولید یا تیراژ روزانه ۲۳۰۰ دستگاه ادامه دارد در سال های اخیر، اعمال سیاست قیمت گذاری دستوری بر محصولات خودروسازان و عدم تناسب بهای تمام شده تولید بانرخ محصولات، سبب تحمیل زیان بالایی به خودروسازان شده و منابع و ذخایر مالی مورد نیاز برای افزایش تولید و تحقق اهداف را تحت تاثیر قرار داده است. از سوی دیگر، ناترازی انرژی و مشکلات موجود در تخصیص ارز، از دیگر مسائلی هستند که در تولید قطعات زنجیره تامین ایران خودرو و تولید این شرکت اثرگذار بوده است. اما در حال حاضر با برنامه ریزی های صورت گرفته، روزهای پنجشنبه که در هفته های قبل از دی ماه تعطیل اعلام می شد، خطوط تولید ایران خودرو مشغول فعالیت هستند و تولید با تیراژ روزانه

پیگیری يك موضوع Follow up



سپهر دادجوی تولکی
سخنگوی شورای رقابت

اثرات حضور شورای رقابت در صنعت و بازار خودرو

به صورت هم زمان بدنه صنایع خودرو سازی و قطعه سازی و مردم از عملکرد شورای رقابت در قیمت گذاری صنعت خودرو ناراضی هستند. این در حالی است که کارشناسان نیز معتقدند حضور این شورا در صنعت خودرو به منظور رفع انحصار و افزایش رقابت پذیری نیز موفقیت آمیز نبوده است. در این شرایط سپهر دادجوی تولکی، سخنگوی شورای رقابت به این نارضایتی ها پاسخ داده است.

نارضایتی هم زمان مردم و خودروسازان از شرایط این صنعت را چگونه ارزیابی می کنید؟

مردم از قیمت خودرو ناراضی هستند و خودروسازان نیز عقیده دارند که با این قیمت های کنونی ضرر ده هستند. این در حالی است که تعیین قیمت خودرو اینگونه نیست که نارضایتی ها را برطرف کند، بلکه باید مبتنی بر عقلانیت باشد. در حال حاضر حداقل قیمت ها دارای تناسب است، گرچه هنوز هم وضعیت راضی کننده نیست. اما قطعا مردم و همچنین هر شخصی که در صنعت خودرو فعالیت می کند، حق دارد ناراضی باشد. البته ذکر این نکته ضروری است، در تلاش هستیم شرایط را بهبود بخشیم. قطعاً در حال حاضر وضعیت ایده آل نیست اما از شرایط پیچیده و سختی که در گذشته صنعت خودرو داشتیم و مردم درگیر آن بودند مقداری فاصله گرفته ایم.

شورای رقابت چه تاثیری بر بازار و صنعت خودرو گذاشته است؟

پیش از ورود مجدد شورای رقابت به موضوع تعیین قیمت ها، بازار بسیار دچار آشفتگی و چالش شده بود و خودروسازان مدت ها افزایش قیمت دریافت نکرده بودند، از همین رو تولید خودرو با افت روبرو شده بود. البته شاخص های بازار خودرو تا میزانی که به شورای رقابت مربوط بوده نشان دهنده اتفاقات مثبت است، اما باید برای بهتر شدن اوضاع واردات خودرو نیز باید انجام شود.

واردات خودرو چگونه بر بازار اثر گذار است؟

حضور شورای رقابت در تعیین نرخ باعث می شود بازار سریع تر متعادل شود اما واردات خودرو نیز که سمت دیگر تعادل قیمت است. آن طور که باید و شاید انجام نشده و مردم نیز اثر واردات را بر بازار خودرو احساس نکرده اند. بنابراین واردات خودرو باید به میزانی باشد که شرایط بازار بهبود یابد و بازار را رقابتی تر کند.

نگاه View



ابوالفضل خلخالی
کارشناس صنعت خودرو

تحول در صنعت خودرو از مسیر دانش بنیان ها می گذرد

برای تحول صنعت خودرو در کشور، راهکار اصلی حرکت به سمت شرکت های دانش بنیان است. مسائل کلان شرکت های خودرو ساز بزرگ باید توسط شرکت های دانش بنیان حل شود. تنها راه ورود به بازار های جهانی، دستیابی به محصولات با کیفیتی است که قابلیت صادرات داشته باشند. این هدف تنها از طریق دانش بنیان شدن محقق می شود. به عبارت دیگر، باید بتوانیم خودرو هایی را در کشور توسعه دهیم که قابلیت صادرات داشته باشند. رسیدن به این نقطه، مستلزم حرکت به سمت فرآیندهای دانش بنیان، استفاده از زیرساخت های شرکت های دانش بنیان، دانشگاه ها، موسسات تحقیقاتی، پژوهشگاه های علمی و تبدیل صنعت خودرو به یک صنعت دانش بنیان واقعی است. به طور مثال برای توسعه یک خودرو برقی، در حال حاضر به بودجه ای بین ۸۰ میلیون دلار تا حداکثر ۲۰۰ میلیون دلار همراه با تمام زیرساخت ها، نیاز داریم تا بتوانیم یک محصول برقی را در کشور توسعه دهیم. اگر بتوانیم این محصول را به تیراژ حدود ۵۰۰ هزار دستگاه برسانیم، هزینه توسعه محصول برای هر خودرو بین هزار تا ۲ هزار دلار خواهد بود که عدد قابل توجهی نیست.



در ابتدا نیاز است این پروژه توسط نهادهای ملی حمایت شود و پس از رسیدن به مرحله تولید، بازگشت سرمایه با سرعت مناسبی انجام خواهد شد. البته در زمینه توسعه خودرو های برقی فاصله زیادی با دنیا نداریم و این یک فرصت است تا قوای محرکه قدیمی و فسیلی را کنار بگذاریم و به سمت قوای محرکه جدید یعنی خودرو های تمام الکتریکی حرکت کنیم. در این بخش، دو زیرسیستم اصلی باتری و موتور الکتریکی وجود دارد.

در هر دو زمینه، توانمندی های خوبی در کشور داریم و با سرمایه گذاری مناسب، می توانیم زیرساخت های لازم برای توسعه محصولات برقی را به سرعت ایجاد کنیم. در حالی که برای خودرو های قدیمی، این فرآیند زمان بر تر خواهد بود و حتی اگر به قوای محرکه قدیمی دست بایم به نقطه ای خواهیم رسید که دیگر ارزش فعلی را نخواهد داشت. بنابراین، توجه به محصولات برقی می تواند رشد صنعت خودرو کشور را به طور چشمگیری افزایش دهد و ما را از قوای محرکه فسیلی که در گذشته استفاده می شد، عبور دهد.

وارداتی هزینه های بیشتری نیز پرداخت خواهند کرد. فلسفی اضافه کرد: واردات هر کالایی باعث افزایش قیمت آن خواهد شد، در نتیجه بنزین با کیفیت وارداتی با قیمت بالاتری در جایگاهها عرضه خواهد شد. وی تاکید کرد: در حال حاضر دولت یارانه زیادی برای بنزین پرداخت می کند و به نظر می رسد واردات بنزین می تواند مشکلات



نیاید فراموش کرد تولید بنزین با کیفیت بالا هزینه های خاص خود را دارد و اگر تولید تسریع شود، می تواند تامین آن راحت تر باشد و مصرف کنندگان نیز هزینه های جاری و معمول را پرداخت خواهند کرد. نماینده تهران در مجلس دوازدهم گفت: اگر قرار بر انجام واردات باشد این کار باید با قیمت بیشتری صورت پذیرد، در نتیجه مالکان خودرو های

سخنگوی مجمع نمایندگان استان تهران در مجلس گفت: برای خودرو های وارداتی باید بنزین با کیفیت در کشور تولید شود. در گذشته ثابت کرده ایم می توانیم تولید کننده بنزین با کیفیت باشیم. پیمان فلسفی ادامه داد: باید هر چه سریع تر خط تولید بنزین با کیفیت در پالایشگاه ها احداثی شده و شروع به فعالیت کند. وی افزود:

زپاس Spare Tire

ضرورت توزیع بنزین با کیفیت برای خودرو های وارداتی

این حوزه را حل کند. این نماینده مجلس دوره دوازدهم شورای اسلامی گفت: دولت باید از طریق تولید داخلی یا واردات بنزین را تامین کند، در حال حاضر رابطه غیر منطقی بین قیمت خودرو و نرخ بنزین وجود دارد. فلسفی توضیح داد: اگر این رابطه منطقی شود، مانند تمام دنیا می توانیم ادعا داشته باشیم دارای یک اقتصاد سالم هستیم.



شیوه خاص کنترل «روبوتاکسی»

نخستین مرحله رونمایی از تاکسی‌های خودران شرکت تسلا موسوم به «روبوتاکسی سایبرکب» جهان را شگفت‌زده کرد. این خودرو که در آینده‌ای نه چندان دور وارد خیابان‌های ایالات متحده آمریکا می‌شود، بدون فرمان، پدال‌های کنترلی و سیستم ورودی راننده به بازار عرضه خواهد شد و تماماً به فناوری خودروهای خودران شرکت تسلا اتکا خواهد کرد. گزارش‌ها حاکی از آن هستند که تسلا از یک متد مخفیانه برای کنترل خودروهایش استفاده می‌کند و با قرار دادن یک دسته کنترلی مانند دسته بازی کنسول در اختیار سرنشین به او اجازه می‌دهد کنترل خودرو را در دست بگیرد. چندی پیش

ویدئوهایی از ورود روبوتاکسی تسلا سایبرکب به یک مرکز نمایشی منتشر شد که عملکرد و جهت‌گیری این محصولات را زیر سوال برد و باعث گمانه‌زنی‌های مختلف شد. چون در زمان حرکت خودرو، یک اپراتور در صندلی جلو نشسته بود، بسیاری باور دارند که او مسئولیت کنترل این خودرو را بر عهده داشته است؛ آن‌ها ادعا می‌کنند به دلیل عدم توانایی ورود خودروهای تسلا به درون ساختمان‌ها، این احتمال جنبه واقعی دارد و صرفاً شاکلی علیه تسلا نیست. به گزارش رسانه «تویوولوشن» منابع بی‌نام تأیید کرده‌اند که تسلا برای کنترل خودرو از این متد استفاده کرده است.

ویژه‌ها

وزیر اقتصاد: قیمت‌گذاری دستوری را قبول نداریم



وزیر امور اقتصادی و دارایی تأکید کرد: رقابت را قبول داریم اما قیمت‌گذاری دستوری را قبول نداریم، اما گاهی نیاز است دولت برای نظارت مداخله کند. عبدالناصر همتی با بیان اینکه نرخ ارز در آینده فعالان اقتصادی تأثیر گذار است، افزود: اینکه دولت می‌گوید قیمت‌گذاری دستوری نمی‌کند طبیعتاً برای فعالان اقتصادی معنادار است. دولت درباره بورس و همچنین موضوع ارز تلاش می‌کند صداقت خود را به فعالان اقتصادی و مردم نشان دهد.

دیگر چه خبر؟

افزایش قیمت قطعات خودرو دوباره کلید خورد



مهندسی نصیر ماشین از دریافت مجوز افزایش ۹ درصدی قیمت فروش محصول میل‌لنگ ماشین‌کاری‌شده از شرکت ساپکو خبر داد. این افزایش قیمت به دلیل رشد تورم صورت گرفته؛ البته لازم به توضیح است باتوجه به تهیه مواد اولیه توسط شرکت ساپکو این شرکت در قرارداد ابتدای سال ۱۴۰۳ نرخ مواد اولیه را افزایش داد که این مساله منجر به رشد قیمت فروش شد، اما مبلغ اجرت کاری همچنان به صورت ثابت مانده بود که با افزایش قیمت‌های فوق، نرخ ماشین‌کاری این قرارداد از ابتدای سال نیز افزایش می‌یابد.

توئیتر!

آغاز افزایش سرمایه در شرکت‌های زیرمجموعه «سایپا»



گروه سرمایه‌گذاری سایپا اعلام کرد گزارش توجیهی هیات‌مدیره شرکت به منظور پیشنهاد افزایش سرمایه ۳۱ درصدی از محل سود انباشته و برای بهبود ساختار مالی و حفظ نقدینگی که به تصویب هیات‌مدیره رسید، جهت اظهار نظر به حسابرس و بازرس قانونی از سال شده است. بر این اساس، سرمایه‌های گروه سرمایه‌گذاری سایپا از مبلغ ۱،۹۸۰ میلیارد تومان به مبلغ ۲،۶۰۰ میلیارد تومان افزایش خواهد یافت.

از ابتدای سال جاری تا پایان آذرماه محقق شد:

رشد ۳۰ درصدی درآمدهای عملیاتی «سایپا»



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

سایپا از ابتدای سال جاری تا پایان آذرماه، ۷۷،۸۴۳ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شناسایی کرد که در مقایسه با درآمد عملیاتی ۵۹،۸۷۰ میلیارد تومانی محقق‌شده در دوره مشابه سال گذشته با افزایش ۳۰ درصدی روبه‌رو شده است. از سوی دیگر، بهای تمام‌شده این شرکت با رشد ۲۲ درصدی نسبت به ۹ ماهه سال قبل همراه شد. البته این خودروساز طی این مدت به سود ناخالص ۸۱۵ میلیارد تومانی نیز دست یافته است.

از سوی دیگر زیان عملیاتی نماد «سایپا» از ابتدای سال تا پایان فصل پاییز بالغ بر ۵،۱۲۵ میلیارد تومان شد. سایپا در جمع‌بندی گزارش تفسیری مدیریت خود اعلام کرد: «استمرار سیاست قیمت‌گذاری دستوری، تعیین و ابلاغ بهای فروش با نرخ‌هایی به مراتب پایین‌تر از بهای تمام‌شده محصولات تولیدی از یک سو و پرداخت هزینه‌های مربوطه جهت تأمین مواد اولیه از منابع داخلی و خارجی مطابق با بهای روز و الزام بر افزایش سالانه هزینه‌های حقوق و دستمزد و سر بار مطابق با ابلاغیه صادره از سوی نهادهای دولتی از سوی دیگر، موجب افزایش زیان انباشته گروه سایپا شده است. بی‌شک افزایش منطقی و منصفانه بهای فروش محصولات مطابق با نرخ تورم و نوسانات ارزی به عنوان اصلی‌ترین راهکار خروج این گروه صنعتی از وضعیت نامناسب مالی مطرح بوده که همواره به عنوان مطالبه جدی این خودروساز از مسئولان و دست‌اندرکاران مربوطه پیگیری می‌شود. علاوه بر این رویکرد مدیریت جدید بر لزوم عنایت بیش از پیش به موضوع «مدیریت



بهره‌وری»، «مدیریت هزینه‌ها و خرید» و همچنین «کاهش بهای تمام‌شده محصولات» گروه بوده به گونه‌ای که تسری و تقویت آن در سطح کلیه شرکت‌های گروه در دستور کار است و در جهت حصول اطمینان از تحقق اهداف پیش‌رو برنامه‌های مدونی تنظیم و اجرایی شده و مراتب به طور منظم مورد ارزیابی و بازخوردهای لازم قرار می‌گیرد». همچنین سایپا در این گزارش درباره آثار ناشی از قیمت‌گذاری دستوری آورده است: «در راستای رعایت مفاد ماده ۹۰ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی که

به موجب آن دولت مکلف است مابه‌التفاوت قیمت‌گذاری دستوری و هزینه تمام‌شده را تعیین و از محل اعتبارات و منابع دولت در سال اجرا پرداخت یا از بدی این نگاه‌ها به سازمان امور مالیاتی کسر کند، هیات‌مدیره شرکت، زیان‌های تحمیل‌شده ناشی از فروش محصولات به قیمت دستوری ابلاغ‌شده در بازه زمانی ۲۳ دی‌ماه ۱۴۰۰ تا پایان سال مورد گزارش را به طور مستمر از طریق مکاتبات متعدد پیگیری کرده تا در صورت سپری شدن مراحل قانونی، شرکت بتواند از مزایای ماده قانونی ذکر شده بهره‌مند شود.»

توده یک

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

خودروهای جدید در هند عرضه می‌شوند.

حاضر جواب: فعلاً که سرنوشت بازار خودرو، ما، حتی از فیلم‌های هندی هم تراژیک‌تر است!

آمارهای رسمی می‌گویند میزان مصرف سوخت موتورسیکلت‌های کششور ۲ تا ۳ برابر استانداردهای جهانی است و هر موتورسیکلت در هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش، به طور متوسط ۵ لیتر بنزین مصرف می‌کند.

حاضر جواب: غصه مصرف بالای بنزین خودروهای فرسوده کم بود، از امروز باید غم مصرف سوخت بالای موتورسیکلت‌ها را هم بخوریم!

تاکسی‌های تهران روزانه ۲.۷ میلیون لیتر بنزین می‌سوزانند، این یعنی سالانه ۹۸۵ میلیون لیتر بنزین توسط این خودروها مصرف می‌شود.

حاضر جواب: بفرمایید... حالا بعد از خواندن این خبر باید غصه مصرف بالایی تاکسی‌های تهران را هم بخوریم!

شکست سنگین دل‌ها در پروژه ری! اولین سری این خودرو در بازار آزاد توسط دلان با قیمتی بیش از ۲ میلیارد تومان عرضه شد. در حال حاضر این خودرو حتی با قیمت ۱.۵ میلیارد تومان نیز در بازار آزاد بدون مشتری مانده است.

حاضر جواب: شما ببینید دل‌ها با سودای دریافت چه سودهایی در بازار خودرو جولان می‌دهند.

ترامپ عامل نگرانی صنعت خودرو جهان شد.

حاضر جواب: اصلاً به جای واژه «عامل نگرانی» حداقل تا چهار سال آینده می‌توان از هسمن واژه «ترامپ» استفاده کرد!

قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی برای عرضه به مشتریان در حالی توسط سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان انجام می‌شود که به نظر می‌رسد این سازمان قیمت‌نهایی را با توجه به پیشنهاد واردکنندگان تعیین می‌کند.

حاضر جواب: پس توقع داشتید قیمت‌نهایی باتوجه به پیشنهاد مصرف‌کنندگان تعیین شود؟

توان تولید بنزین با کیفیت بین‌المللی را داریم.

حاضر جواب: ولی خب، احتمالاً این توان را نگه داشته‌ایم برای روز مبادا!

سخنگوی شش‌سوی رقابت گفت: در زمان عدم حضور شورای رقابت در تعیین نرخ خودرو، بازار دچار آشفتگی شد و از تناسب لازم و منطقی برخوردار نبود.

حاضر جواب: دقیقاً! الان شما ببینید در بازار خودرو بقیه کشورها که شورای رقابت ندارند، چطور سنگ‌روی سنگ‌بند نبوده و قیمت خودروها هر روز و ساعت بانوسان روبه‌رو است.

نوسان شدید در بازار خودرو، بر برخی خودروهای داخلی تا ۵۵ میلیون تومان ارزان شدند.

حاضر جواب: چه عجب که سرانجام، «کاهش قیمت» هم در ادبیات بازار خودرو شامل اصطلاح «نوسان» شد.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس: خصوصی‌سازی در صنعت خودرو را به دقت رصد می‌کنیم.

حاضر جواب: البته اگر بعداً معلوم نشود خصوصی‌سازی نبوده و خصولتی‌سازی بوده است.

بازار خودرو این روزها شاهد کاهش قیمت برخی محصولات ایران خودرو بوده، در این میان، پژو پارس با کاهش قیمت قابل توجهی مواجه شده است.

حاضر جواب: این پژو پارس هم دیگر آن خودروی سابق برای پشت سر گذاشتن مرزهای یک میلیاردی شدن را ندارد.

اینفوگراف

Infography

افت سود خالص سایپادیزل



سایپادیزل، در ۹ ماهه منتهی به آذر سود خالصی حدود ۷۶ میلیارد تومان محقق کرد که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته با کاهش ۳۶ درصدی روبه‌رو شده است

چین تلذذ؟

قیمت‌گذاری دستوری چالش بزرگ اقتصاد کشور

آزاد پورکار، کارشناس بازار سرمایه به یکی از چالش‌های بزرگ اقتصاد در ایران، یعنی قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو اشاره کرد و گفت: در حال حاضر، قیمت فروش محصولات شرکت‌هایی مانند ایران خودرو و سایپا به صورت دستوری تعیین می‌شود، در حالی که بهای تمام‌شده این محصولات باتوجه به قیمت مواد اولیه و حقوق دستمزد به روز است. نتیجه این وضعیت نیز زیان سنگین شرکت‌های جاده مخصوص خواهد بود.

چرا؟

ضرورت تعیین قیمت خودرو به صورت رقابتی

این کارشناس بازار سرمایه افزود: در صورتی که قیمت‌گذاری در صنعت خودرو آزاد و نرخ فروش به صورت رقابتی تعیین شود، شرکت‌ها می‌توانند بهای تمام‌شده خود را پوشش دهند و حتی سودده شوند. به عنوان مثال، اگر قیمت فروش خودروها ۳۰ درصد افزایش یابد، درآمدهای عملیاتی این شرکت‌ها نیز ۳۰ درصد رشد خواهد داشت و آن‌ها به صورت اهرمی سودده خواهند شد. این امر نه تنها به رشد این شرکت‌ها کمک خواهد کرد بلکه می‌تواند محرک خوبی برای بازار سرمایه باشد.

برای چیه؟

از بین رفتن سود دلان

پورکار با تأکید بر اینکه آزادسازی قیمت‌ها تنها برای صنعت خودرو بلکه برای سایر صنایع نیز می‌تواند مفید باشد، اظهار کرد: حذف اقتصاد دستوری در بازار خودرو باعث افزایش عرضه خودرو در بازار و حذف حاشیه سودهای غیر واقعی برای برخی از جمله دلان شده و نقدینگی به سمت بازارهایی با پتانسیل‌های بیشتر هدایت می‌شود. این مساله همچنین می‌تواند به کاهش زیان‌های مستمر شرکت‌ها کمک کند و باعث رشد بازار سرمایه شود.



می شود تا این شرکت با خوش شانسی بتواند دنبال فرد مناسب دیگری بگردد. اکثر شما با کارلوس گون و ماجراهای دراماتیک چند سال گذشته آشنا هستید. گون که در کشور ژاپن تحت بازداشت خانگی بود، در یک جعبه تجهیزات موسیقی که داخل دستگاه ایکس‌ری جا نمی شد، فرار کرد. این اتفاق بسیار جنجالی ۲۹ دسامبر ۲۰۱۹ رخ داد. دادگاه‌های بین‌المللی مدیر اسبق نپسان، رونو و میتسویشی را به جرایم مالی متهم کردند که برخی از این اتهامات همچنان پابرجا هستند. اما گون یک مغز متفکر خودرویی در عرصه بین‌المللی است. او رسماً به هیچ جرمی محکوم نشده و تا زمانی که جرایمش ثابت نشوند، بی‌گناه خواهد بود. گون بهترین گزینه برای بهبود وضعیت استلاتیس است.

در سال ۱۹۹۸ گرایسلر با دایملر ادغام شد تا شرکت دایملر-گرایسلر شکل بگیرد. پس از گذشت چند سال و فروپاشی این شرکت، شاهد ظهور برندی به نام فیات-گرایسلر بودیم و حالاً نیز استلاتیس با حضور برخی کمپانی‌های دیگر شکل گرفته است. جدا از نام شرکت، کوچک‌ترین عضو سه‌گانه بزرگ دیترویت نیازمند یک ناچی خواهد بود. اوضاع استلاتیس رو به راه نیست و از طرفی قوانین مانع انتخاب یکی از کارکنان سابق مدیران دنیای خودرو برای سرکارداری این غول خودرو سازی می‌شوند. لی لاکو کا مشکلات را حل کرده بود. سرگیو مارکیونه نیز عملکرد خوبی داشت اما با اینکه کارلوس تاواریس تحت حمایت کارلوس گون قرار داشت ولی اوضاع را بدتر کرد. البته تاواریس از استلاتیس جدا



منجی احتمالی «استلاتیس»

«شورولت سابرین» ضد گلوله برای نیروهای مسلح قطر



خودرو زرهی شورولت سابرین Shield قرار نیست فقط در وطن خود یعنی ایالات متحده خدمت کند. بنابر اعلام GM Defense، این شاسی‌بلند مجهز در آینده نزدیک توسط نیروهای نظامی ویژه قطر هم به کار گرفته خواهد شد. البته زمان دقیق شروع خدمت سابرین زرهی در این کشور ثروتمند واقع در خاورمیانه، هنوز اعلام نشده است. برخلاف نمونه‌های مشابه، شورولت سابرین Shield چهره عیبی ندارد، اما این بدان معنی نیست که GM Defense فقط به نصب شیشه‌های ضد گلوله اکتفا کرده باشد. تمامی نمونه‌های شورولت سابرین Shield بر اساس شاسی مستقل شکل گرفته‌اند و به تعلیق جدید مجهز شده‌اند تا بتوانند

وزن اضافه را تحمل کنند. تمامی اجزای زرهی به طور کامل با نظارت کامل جنرال موتورز طراحی و در کارخانه نصب شده است، بنابراین برخلاف سایر شرکت‌های مشابه، GM Defense نیازی به جداسازی و مونتاژ مجدد اجزای بدنه این خودروها نداشته است. همچون مدل استاندارد، شورولت سابرین Shield به پیشرفته ۶.۲ لیتری V8 مجهز شده است. البته خریداران این خودرو می‌توانند پیشرفته توربودیل ۳ لیتری را هم انتخاب کنند، اما می‌توان حدس زد مشتریانی قطری، گزینه اول یعنی موتور V8 را انتخاب کرده باشند.

برداشت مدرن از «جگوار XJ220»



به احتمال زیاد در روزهای اخیر، در جریان کمپین تبلیغاتی شرکت جگوار قرار گرفته‌اید. این خودرو ساز اهل بریتانیا قصد دارد با تغییر در زبان طراحی محصولات خود، با سلیقه مشتریان خودروهای برقی هماهنگ شود. اما در سال‌های نه‌چندان دور، طراحی محصولات جگوار برای تعداد بسیار بیشتری از مخاطبان، جالب توجه بود. مثلاً جگوار XJ220 را در نظر بگیرید که به رغم عرضه در دوره بحران اقتصادی دهه ۹۰ میلادی و همچنین قرار گرفتن در برابر رقاباتی همچون بوگاتی EB110 و مک‌لارن F1، توانست نام خود را در صنعت خودرو جاودان کند. اکنون یک طراح مستقل به نام خیزل سلیم برداشتی جدید از طرح نخستین

سوپراسپرت جگوار را ارائه کرده است. سلیم با خودروهای کلاسیک جگوار بیگانه نیست چرا که همین اواخر، خودرویی به نام تی‌وی آر Supercat را بر اساس جگوار XJS طراحی کرده است. البته برخلاف این خودرو، برنامهای برای تولید نسخه مدرن XJ220 در دست نیست و بنابر سلیقه شخصی این خودرو را طراحی کرده است. سلیم نیت خود از طراحی XJ220 مدرن را «ارائه طرحی متفاوت ولی در عین حال وفادار به مدل اولیه» اعلام کرده است. با مشاهده تصاویر طرح XJ220 جدید می‌توان دریافت ادعایش چندان دور از واقعیت نیست.

تاریخچه‌ای که کمتر به آن پرداخته شده است

نخستین صنعتی سازی خودروهای مادر کشورهای مطرح



خودرو سه‌چرخ هامبر از موتور مخصوص خود استفاده می‌کرد.

اسکانیا؛ اولین خودرو سوئد

برند سابقه‌ساز اسکانیا که هم‌اکنون به‌خاطر تولید وسایل نقلیه سنگین شناخته می‌شود، در سال ۱۹۰۳ وارد صنعت خودرو شد. این شرکت در ابتدا از قطعات خودرو سازان دیگر استفاده می‌کرد اما از سال ۱۹۰۸ پیشرفته خود را توسعه داد و حدود ۷۰ واحد از آن را هم به فروش رساند.

تاگوری؛ نخستین خودرو ژاپن

کاماتسو که اوچیمایا پس تلاش بسیاری روی پروتوتایپ خود، در سال ۱۹۰۷ از نخستین خودرو درون‌سوز ژاپن رونمایی کرد؛ در حالی که نخستین خودرو بخار حدود ۳۰ سال پیش از آن به بازار عرضه شده بود. این خودرو که تنها ۱۰ دستگاه از آن تولید و یک نمونه هم به خانواده سلطنتی فروخته شد، نهایتاً از موزه خودرو توپوتا سر آورده است.

روسوبالت؛ اولین خودرو روسیه/ لتونی

نخستین خودرو روسی، «یاکوو لواند فرز» نام داشت که تنها یک دستگاه از آن ساخته شد و سازنده‌اش خیلی زود به کار خود پایان داد. اما داستان خودرو سازی روسیه از جایی شروع می‌شود که «روسوبالت» در سال ۱۹۰۹ از مدل «۳۰-۲۴» خود پرده‌برداری و ۳۴۷ دستگاه از آن را تولید کرد. این خودرو در شهر «ریگا» تولید می‌شد که در آن زمان تحت زمام‌داری روس‌ها مدیریت می‌شد اما هم‌اکنون به‌عنوان

محدود که تنها ۴ دستگاه از آن تولید شد، در اوپسین روزهای قرن ۱۹ میلادی توسط پنهارت تولید شد و تا ۱۸۹۰ با نام پژو به دست مشتریان رسید. فروش آن بیش از ۱۰ ماه زمان برد.

میاری اندجوستی؛ نخستین خودرو ایتالیا

شرکت «میاری اندجوستی» در سال ۱۸۹۴ بنیان نهاده شد و یک خودرو سه‌چرخ را به‌عنوان نخستین محصول خود تولید کرد. این برند که کار خود را به کمک اتریکو برناردی طراح بنام خود آغاز کرده بود، ۵ سال پیش از افتتاح کار فیات مشغول به فعالیت در حوزه خودرو بود.

دوریا؛ اولین خودرو آمریکا

چالرز دوریا در سال ۱۸۹۳ نخستین خودرو ایالات متحده را به کمک برادرش فرانک تولید کرد. آن دو پس از بنیان نهادن برند ناموفق «دوریا موتور واگن کمپانی»، ۱۳ خودرو را به دست مشتریان خود رساندند و نهایتاً پیش از شروع قرن ۲۰ میلادی به کار خود پایان دادند. هر چند نامشان در صنعت خودرو به‌خاطر نفاق به جایی نرسید اما به‌عنوان نخستین خودروسازان آمریکا شناخته می‌شوند.

هامبر سوئیل؛ نخستین خودرو انگلستان

دایملر از سال ۱۸۹۶ به بازار انگلستان وارد شد و خودروهایش را به فروش رساند. اما این مساله راه را برای عرضه نخستین خودرو انگلیسی باز کرد که در سال ۱۸۹۸ توسط شرکت کوچک «هامبر سوئیل» تولید می‌شد.



سهیل سیاووشی

s.sivashi@autoworld.ir

شاید تا به حال برای شما هم پیش آمده باشد که از خود بپرسید اولین خودرو امریکایی چه بود؛ یا ایتالیایی‌ها در چه زمانی اولین خودرو خود را معرفی کردند. البته شاید جواب این سوالات تا حدودی بدانید اما در این مطلب نگاهی گسترده‌تر خواهیم داشت تا ببینیم، ملل پیش‌تاز در صنعت خودرو، ماجرای خود را از کجا و با کدام خودروهای آغاز کرده‌اند.

مردسینز؛ نخستین خودرو آلمانی

همه می‌دانیم که کارل بنز در روزهای پایانی قرن ۱۹ میلادی، نخستین خودرو جهان را با سه‌چرخ راه‌اندازی کرد. این خودرو که قدرتی کمتر از یک اسب‌بخار داشت، برای نخستین بار در سال ۱۸۸۸ توسط همسر بنز، برتا رانده شد و سروصدای زیادی به پا کرد تا بنز ۲۵ دستگاه از آن را بسازد و امپراتوری یکی از موفق‌ترین خودروسازان جهان را آغاز کند.

پژو؛ اولین خودرو فرانسوی

پژو تایپ ۲، نخستین خودرو فرانسوی بود که با تکیه بر پیشرفته دایملر وارد خط تولید شد. این محصول تولید



«بامو» نتوانست فروش «XM» را تضمین کند

نشان می‌دهد. بدین ترتیب، لقب ناموفق‌ترین محصول بامو به XM تعلق می‌گیرد. در کل می‌توان طراحی عجیب بامو XM را یکی از مهم‌ترین دلایل شکست آن دانست. عملکرد فنی این خودرو هم چندان به XM5 برتری ندارد، خودرویی که ۳۳ هزار دلار ارزان‌تر است و ظاهری عادی‌تر هم دارد. شاید اگر بامو به‌زمان عرضه XM بازمی‌گشت، تولید جانشین M1 را ترجیح می‌داد. حتی بامو Z4 هم با فروش ۲۰۱۲۹ دستگاه در سال ۲۰۲۴، عملکرد به مراتب بهتری را به ثبت رسانده است. یکی از مهم‌ترین دلایل افزایش ۱۳.۱ درصدی فروش این خودرو را می‌توان ارائه تیپ Z4 M40i با گیربکس ۶ سرعته دستی دانست. از XM که بگذریم، باید به فروش یک دستگاه بامو i3 در اوایل سال ۲۰۲۴ و یک سری ۶ گرن تورسیمو در سه ماهه چهارم ۲۰۲۴ اشاره کنیم.

در حالی که علاقه‌مندان برای معرفی یک کوپه پیشرفته-وسط به‌عنوان جانشین M1 انتظار می‌کشیدند، بامو ترجیح داد یک شاسی‌بلند بزرگ به نام XM عرضه کند. با توجه به افزایش محبوبیت شاسی‌بلندها، خودروساز آلمانی احتمالاً انتظار داشت XM با استقبال مشتریان روبه‌رو شود، ولی ماجرا در حقیقت به نوع دیگری پیش رفت. در سال ۲۰۲۳ تنها ۲۳۱۵ دستگاه از بامو XM به فروش رسید. خودروساز آلمانی در آن زمان اعلام کرد علت این فروش کم، عرضه XM در اواخر بهار بوده است. اما با انتشار آمار فروش بامو XM در طول سال ۲۰۲۴، به نظر می‌رسد که بهانه‌ای برای خودروساز اهل باواریا باقی نمانده است. در طول سال ۲۰۲۴، تنها ۱۰۹۷۴ دستگاه بامو XM ایالات متحده به فروش رسیده است که نسبت به سال قبل از آن، ۱۴.۷ درصد کاهش

خبر

News

پرفروش‌ترین‌های سال ۲۰۲۴

این شرکت تا پایان ماه نوامبر در مجموع ۹۸۵۷۹۳۸ دستگاه خودرو در سراسر جهان فروخته است. البته این آمار شامل فروش برندهای زیرمجموعه تیویتا مانند لکسوس، دایهاتسو و هیون نیز می‌شود. این هفته، گروه فولکس‌واگن آمار فروش ۱۲ ماه گذشته خود را اعلام کرد که نشان می‌دهد تحویل خودروهای این شرکت با کاهش ۲.۳ درصدی به ۹۲۳۹۵۰۰ دستگاه رسیده است. حتی بدون احتساب فروش ماه دسامبر که هنوز گزارش نشده، تیویتا با اختلاف قابل توجه یعنی ۶۱۸۴۳۸ دستگاه از گروه فولکس‌واگن پیشی گرفته است.

برای پنجمین سال متوالی، این غول ژاپنی بزرگ‌ترین خودروساز جهان محسوب می‌شود؛ هر چند فروش آن در بازه زمانی



ژانویه تا نوامبر نسبت به مدت مشابه در سال ۲۰۲۳ ۳.۶ درصد کاهش داشته است. اگرچه تلاش‌های تیویتا در زمینه خودروهای برقی با چالش‌هایی روبه‌رو بوده، اما تنوع گسترده خودروهای با موتور احتراق داخلی این شرکت باعث شد در همه نقاط جهان حضور داشته باشد. از خودروهای کوچک مخصوص بازار ژاپن گرفته تا شاسی‌بلندهای بزرگ برای آمریکا، به سختی می‌توان جای خالی در خط تولید تیویتا پیدا کرد. این شرکت انواع سدان، واگن، تراک، مینی‌ون و حتی چند خودرو اسپرت تولید می‌کند. هر چند مدل‌هایی مانند GR86 و GR Supra محصولات خاصی هستند و تاثیر چندانی بر آمار فروش کلی ندارند. برای یک بار دیگر، گروه فولکس‌واگن نتوانست از تیویتا پیشی بگیرد؛ حتی با وجود داشتن برندهای زیرمجموعه بیشتر و ارائه طیف وسیع‌تری از خودروهای هیبرید و برقی. این تلاش‌ها کافی نبودند تا تاج پادشاهی را از تیویتا بگیرند. گروه خودروسازی هیوندای که شامل برندهای هیوندای، کیا و جنسیس است، احتمالاً جایگاه سوم را با فروش ۷.۲۳ میلیون دستگاه در سال ۲۰۲۴ به خود اختصاص خواهد داد که نسبت به سال قبل کاهش یک‌درصدی را نشان می‌دهد. به نظر می‌رسد سال ۲۰۲۴ برای فروش خودروسازان سال بدی نبوده است.



نگاهی به لکسوس «LM»

لکسوس خودرویی است که حتی شاید نتوان در کل جهان مشابه آن را پیدا کرد. این یک MPV لوکس هیبرید مملو از تجهیزات لوکس است که تمرکز ویژه‌ای روی فراهم کردن راحت‌ترین سواری برای سرنشینان و به‌ویژه سرنشینان عقب دارد. قیمت این خودرو در بریتانیا از ۹۰ هزار پوند شروع می‌شود و پس از سدان پرچم‌دار ک.ا. دومین خودرو گران قیمت سید محصولات لکسوس به‌شمار می‌رود. هرچند نسخه هفت‌نفره LM مینی‌ون لوکسی است. اما نسخه پرچم‌دار با نام تاکومی با دو صندلی تکی در عقب، همه چیز را به سطح بالاتری ارتقا می‌دهد و قیمت را به بیش از ۱۱۰ هزار پوند می‌رساند.

هرچند در LM خبری از سیستم تعلیق بادی نیست، اما پنج حالت رانندگی مختلف وجود دارد که پاسخ‌های خودرو را به صورت متناسب تنظیم می‌کند. یکی از این حالت‌ها که به منظور فراهم کردن سواری نرم‌تر برای سرنشینان عقب طراحی شده، کمک‌فنرها، متحن گشتاور و نیروی ترمزها را برای کاهش حرکات بدن در هنگام رانندگی تنظیم می‌کند. اگر تمرکز اصلی روی راحتی سرنشینان باشد، لکسوس LM گزینه مناسبی خواهد بود. نسخه هفت‌نفره این خودرو و تطبیق پذیری بیشتری دارد. اما نسخه چهارنفره تاکومی از لحاظ تحمل و تجهیزات سرنشینان عقب، در سطح دیگری قرار دارد.

آلمانی German

سیستم اطلاعات سرگرمی «بامو»



شرکت بامو از جدیدترین نسخه سیستم اطلاعات سرگرمی خود با نام پانورامیک iDrive رونمایی کرده است. نسل جدید سیستم اطلاعات سرگرمی بامو که با نام iDrive شناخته می‌شود، بر پایه سیستمی بنا شده که پیش‌نمایش آن در سال ۲۰۲۳ و با کانسپت اویژن دی که قابلیت تغییر رنگ داشت، صورت گرفت. نسخه کامل‌تر iDrive جدید بامو بعدها روی کانسپت ویزن نئو کلاس و همچنین کراس‌اور مفهومی نئو کلاس دیده شد. اما سیستمی که به‌تازگی معرفی شده، پیش‌نمایش همان iDrive جدید خواهد بود که قرار است از انتهای سال جاری میلادی روی تمام محصولات بامو نصب شود؛ به عبارت دیگر این محصول نهایی است که صرف‌نظر از نوع قوای محرکه خودروهای بامو، روی تمام آن‌ها ارائه خواهد شد. بامو در حال آماده شدن برای عرضه گران‌ترین پروژه تاریخ خود با استفاده از پلتفرم نئو کلاس است و قبل از رخ دادن آن می‌خواهد مشتریان آماده پذیرش پیشرفت‌های تکنولوژی جدید همراه آن شوند.

محصول Product

سقف درخشان «رولزرویس»



در صورت مشاهده این رولزرویس فانتوم از بیرون تصور می‌کنید با یک نمونه عادی از این خودرو مواجه شده‌اید؛ اما حقیقت آن است که کابین آن به یکی از منحصر به فردترین نمونه کارهای دستی شرکت رولزرویس مزین شده است. این خودرو لوکس که با احتمال زیاد برای یک مشتری شرقی آماده شده و با نام فانتوم ۸ شناخته می‌شود، برای نمایش جلال خود به فرهنگ کشور چین تکیه زده و آن را به بهترین شکل ممکن با خود پیوند زده است. کابین این فانتوم نسل ۸ از یک داستان چینی قدیمی الهام گرفته است. متخصصان هنرمندان این پروژه از ۲۹۷ قطعه چوبی از ۴ نوع چوب متفاوت استفاده کرده‌اند تا فضای داخلی را با ساعت سفارشی مرابردی میان داشبورد هماهنگ کنند. طرح روی داشبورد دو اژدهای مینیاتوری را نشان می‌دهد که دور ساعت پیچیده‌اند؛ گویا که از آن مراقبت می‌کنند. با نگاهی به سقف درخشان این خودرو هم نگاره بزرگ و نورانی اژدهای افسانه‌ای دیده می‌شود که به لطف استفاده از ۱,۳۰۰ فیبر نوری اپتیکی روی سقف فانتوم نقش بسته‌اند.

ایتالیایی Italian

نخستین خودرو توئین توربو



مازراتی بای توربو که در سال ۱۹۸۱ معرفی شد، نخستین خودرو تولیدی جهان بود که از پیش‌رانهای با دو توربوشارژر استفاده می‌کرد. این روزها استفاده از دو توربوشارژر در بسیاری از خودروها کاملاً متداول است؛ اما در دهه ۸۰ حتی استفاده از یک توربوشارژر هم ایده‌ای تازه محسوب می‌شد و این شیوه‌القای اجباری صرفاً در خودروهای اسپرتی مثل پورشه ۹۱۱ به کار گرفته می‌شد. مازراتی بای توربو که در دسامبر ۱۹۸۱ عرضه شد، به یک موتور V6 با زاویه ۹۰ درجه مجهز بود که از دو توربوشارژر کوچک بهره می‌برد. این برای نخستین بار بود که در یک خودرو تولیدی از دو توربوشارژر استفاده می‌شد و ایده‌ای بسیار جلوتر از زمان خود بود. این موتور ۲ لیتری همچنین نخستین موتور تولیدی بود که از سه سوپاپ در هر سیلندر (دو سوپاپ هوا و یک سوپاپ دو) استفاده می‌کرد که البته بعداً به چهار سوپاپ در هر سیلندر مجهز شد. دو توربوشارژر این موتور به صورت موازی یعنی هم‌زمان با هم کار می‌کردند؛ اما هر کدام یک ردیف از سیلندرها را تغذیه می‌کردند.

تکنولوژی Technology

سیستم «KDSS» تویوتا چیست؟

تویوتا جزو پیشگامان تولید خودروهای آفرود است. وانت‌های پیکاپ و شاسی‌بلندهایی همچون تاکوما، ۴ رانر و لند کروزر طرفداران فراوانی در زمینه آفرود و بیرون‌روندی دارند؛ چرا که از امکان نصب لاستیک‌های بزرگ‌تر، زوایای حمله و فرار بسیار خوب و برخی تکنولوژی‌های آفرود راحت‌وبی‌دردر سود می‌برند. از جمله این تکنولوژی‌هایی توان به سیستم KDSS اشاره کرد که مخفف سیستم تعلیق دینامیک جنبشی است. میله‌های پایدارکننده (میل موج گیر) گزینه‌ای مناسب برای هندلینگ خودرو در جاده‌های آسفالت هستند؛ اما سیستم این قطعات در حین آفرود



می‌تواند یک نقطه ضعف باشد. سیستم KDSS تویوتا توازن مطلوبی بین سواری روزمره و توانایی آفرود ایجاد می‌کند. این کار با استفاده از میل موج گیرهایی انجام می‌شود که می‌توانند از طریق سیلندرهای هیدرولیکی، فعال یا غیرفعال شوند. این سیلندرها در میل موج گیرهای جلو و عقب نصب شده‌اند و از طریق یک لوله به هم متصل هستند تا مایع هیدرولیک بسته به شرایط رانندگی امکان گردش را داشته باشد. در زمان سواری عادی در جاده‌ها، فشار سیلندرها مساوی بوده تا تکان‌های بدنه مدیریت شوند؛ اما در آفرود فشار نامساوی در میل موج گیرهای جلو و عقب برقرار می‌شود تا مقاومت میل موج گیرها خنثی شده و سیستم تعلیق خودرو انعطاف بیشتری داشته باشد. نتیجه این کار کشش بهتر خودرو حتی در سخت‌ترین مسیرها خواهد بود. آن‌چه بیان شد توضیحی ساده از عملکرد سیستم KDSS تویوتا بود؛ اما کدام خودروهای این برند به چنین سیستمی مجهز هستند؟ جالب این که سیستم مورد بحث روی خودروهای مدل ۲۰۲۵ نصب شده و برای استفاده از آن باید به دنبال تویوتاهای مدل ۲۰۲۴ و قبل از آن باشید.

شیب ملایم افزایش قیمت در بازار خودروهای داخلی خودروهایی ارزان می‌شوند



احسان ناصر باهلی
e.nasreri@autoworld.ir

قیمت گذاری خودروهای وارداتی برای عرضه به مشتریان، در حالی توسط سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان انجام می‌شود که به نظر می‌رسد این سازمان قیمت نهایی را با توجه به پیشنهاد واردکنندگان تعیین می‌کند. اخیراً یکی از خودروسازان بزرگ کشور که در بحث واردات نیز فعال است، در نامه‌ای به بورس، قیمت محصول وارداتی خود را اعلام کرده است.

طبق آن چه در سامانه کدال بورس آمده، یکی از شرکت‌های واردکننده خودرو قیمت جدید خودرو وارداتی خود به نام چانگان را اعلام کرده است. در نامه سایپا به بورس آمده: «بخ جدید خالص فروش سهم کارخانه محصول چانگان پلاس مدل CS55 به مبلغ یک میلیارد و ۳۵۶ میلیون تومان که به تایید و تصویب هیات‌مدیره این شرکت و مراجع ذیصلاح رسیده، اعلام می‌شود. سایر عوارض قانونی و هزینه‌های مرتبط از قبیل مالیات ارزش افزوده، بیمه شخص ثالث، عوارض شماره گذاری و ... به قیمت در کارخانه قابل اعمال خواهد بود.»

در نامه این شرکت واردکننده چند نکته وجود دارد. نخست این که این شرکت می‌گوید قیمت خودرو وارداتی آن به تایید و تصویب هیات‌مدیره شرکت رسیده و مراجع ذیصلاح نیز آن را تایید کرده‌اند. این در حالی است که آن‌ها (مانند دیگر شرکت خودرویی) زمانی که می‌خواهند قیمت محصولات داخلی خود را در بورس اطلاع‌رسانی کنند، سند بیرونی ارائه می‌دهند. به عبارت بهتر، خودروسازان قیمت جدید محصولات داخلی خود را بر اساس تاییدیه رسمی نهادهای رگولاتوری اعلام و حتی شماره‌نامه مربوطه را نیز قید می‌کنند. در واقع روال قیمت‌گذاری دستوری این است که خودروسازان باید برای هر گونه افزایش قیمتی، سند مراجع بالادستی ارائه کنند و این گونه نیست که قیمت محصولات داخلی توسط هیات‌مدیره شرکت آن‌ها تعیین شود. با توجه به این که قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی نیز از

ابتدا دستوری بوده، طبیعتاً اعلام قیمت آن‌ها نیز باید مصوبه نهادهای بالاسری را (سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان) داشته باشد. با این حال، در نامه اخیر این واردکننده به بورس، چیزی مبنی بر این که قیمت جدید خودرو وارداتی این شرکت را سازمان حمایت تعیین و ابلاغ کرده، به چشم نمی‌خورد. از همین رو دو موضوع در این باره قابل بررسی است. نخست این که کالا روال قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی از ابتدا به همین شکل بوده و دیگر آن که روال تغییر کرده است.

اگر موضوع نخست را در نظر بگیریم، معنای آن است که سازمان حمایت قیمتی را که واردکنندگان خودرو خودروسازان و مونتاژکاران و چه شرکت‌های واردکننده خصوصی ارائه می‌دهند، به عنوان قیمت وارداتی‌های پذیرد و دخل و تصرفی در آن ندارد.

اگر موضوع دوم را در نظر بگیریم، این معنی را می‌دهد که سیاستگذار تعیین قیمت خودروهای وارداتی را به‌واردکنندگان واگذار کرده است. احتمال درستی این موضوع البته ضعیف است؛ زیرا اگر قیمت‌گذاری وارداتی‌ها به عرضه‌کنندگان واگذار شده بود، قیمت‌ها در نمایندگی نزدیک به بازار تعیین می‌شد؛ در حالی که اکنون فاصله زیادی بین قیمت مبدأ و بازار خودروهای وارداتی وجود دارد. از طرفی آمارها نشان می‌دهند ۳ خودرو ساز بزرگ کشور بیشترین افت زیان را در چند ماه اخیر داشته‌اند. طبق آمار و اطلاعاتی که سه شرکت بزرگ خودروسازی کشور در سامانه کدال ثبت کرده‌اند، بیشترین افت زیان ۹ ماهه مربوط به ایران خودرو است. بزرگ‌ترین خودروساز کشور از ابتدای سال جاری تا انتهای آذرماه ۱۱۵ همت زیان داشته است؛ اما این رقم برای مدت مشابه سال گذشته ۲۴۸ همت بود. بنابراین آبی پوشان جاده‌مخصوص در این مدت زمان ۱۳.۳ همت (معادل ۵۳.۶ درصد) کمتر زیان کرده‌اند.

صورت‌های مالی میان دوره‌ای سه خودروساز بزرگ نیمه‌دولتی کشور از افت و خیز زیان خودرویی‌ها حکایت دارد. طبق اطلاعات ارائه شده به بورس، زیان انباشته ۹ ماهه خودروسازان به ۲۲۳ همت رسیده است. این در حالی است که زیان عملیاتی در این بازه زمانی نسبت به ۹ ماهه سال گذشته با افت ۴۲ درصدی همراه بوده است. با این حال

افزایش قیمت ۲۰ میلیون تومانی فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳) خودروهای داخلی روز گذشته رشد قیمت یک تا ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۷۷۰ میلیون تومان، تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان افزایش ۹۷۷ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۳۳ میلیون تومان، شاهین اتومات (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان افزایش ۹۰۰ میلیون تومان، کوئیک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳) با ۴ میلیون تومان افزایش ۶۳۶ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۳ میلیون تومان افزایش ۷۱۳ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۵ تا ۲۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۷۲۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۹۱۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۷۶۰ میلیون تومان و جک S3 (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۲۶۵ میلیون تومان رسید.

در گروه خودروهای وارداتی نیز همچنان شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی برخی مدل‌ها بودیم. جایی که کیا K5 توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان و تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

محصول Product

شاسی بلند ۱۲ سیلندر «بامو»

در سال ۲۰۰۰، بامو پیشروانه V12 خودرو لمان خود را در سینه X5 قرار داد و یکی از قوی‌ترین و سریع‌ترین شاسی‌بلندهای تاریخ را خلق کرد. X5 نخستین شاسی‌بلند بامو بود. تولید این خودرو در سال ۱۹۹۹ آغاز شد و با مدل ۲۰۰۰ به بازار آمد. این شاسی‌بلند پس از خرید لندروور توسط بامو معرفی شد و از تکنولوژی شاسی‌بلندهای برند بریتانیایی بهره برد. البته X5 در آفرود حرف خیلی زیادی برای گفتن نداشت و مثل دیگر خودروهای بامو، بیشتر شخصیتی اسپرت داشت. نسل اول X5 با پیشرفته‌های مختلفی عرضه شد که ضعیف‌ترین آن‌ها، یک نمونه



۳ لیتری ۶ سیلندر خطی تنفس طبیعی با ۲۳۰ اسب‌بخار قدرت بود. قوی‌ترین موتور این شاسی‌بلند آلمانی هم یک واحد ۴.۸ لیتری V8 تنفس طبیعی بود که ۳۶۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کرد. هرچند چنین رقمی برای آن زمان قابل توجه بود، اما با نیرویی که توسط موتور V12 در X5 لمان ارائه شده، بسیار فاصله داشت. X5 لمان در مارس سال ۲۰۰۰ معرفی شد تا اولین باشد برای توانایی‌های بخش M بامو. این مدل خاص از یک سو برای جلب توجهات به X5 معمولی و از سوی دیگر آزمایش محدودیت‌ها و توانایی‌های پلت‌فرم X5 ساخته شده بود. علاوه بر این، جشن گرفتن پیروزی بامو در مسابقه لمان ۱۹۹۹ هم از دیگر دلایل ساخت این شاسی‌بلند V12 بود. در سینه این X5، یک پیشروانه ۶.۱ لیتری V12 تنفس طبیعی با نام P75 قرار داشت که بر اساس موتور مورد استفاده در بامو LMR V12 لمان ساخته شده بود. این موتور همچنین ارتباط نزدیکی هم با پیشروانه S70 داشت که بامو برای مک‌لارن F1 ساخت. این موتور در خودرو لمان به دلیل محدودیت ورود هوا و همین‌طور قوانین مسابقات، تنها ۵۸۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کرد.



کمپانی هوندا کوچک ترین کراس اوور اس یووی خود را که بر پایه سگمنت C طراحی و ساخته شده است با نام HR-V به بازار عرضه کرد. تا به امروز سه نسل از این خودرو به بازار جهانی معرفی شده است. کمپانی هوندا سومین نسل HR-V را با فیس لیفت گسترده و با استایل متفاوت تر به بازار آمریکای شمالی عرضه کرده است. کمپانی هوندا این مدل را با نام ZR-V معرفی کرده است. ZR-V با چراغ های کشیده، گرافیک LED، جلو پنجره ۶ ضلعی و خطوط نسبتاً تیز روی بدنه،

فراری را می توان اسب سرکش صنعت خودرو و نامید که همواره نماد سرعت، هیجان و سطح بالایی از کیفیت در دنیای اسپرت هاست. این سوپر اسپرت ساز ایتالیایی پس از مقاومت فراوان در برابر ورود به بازار



کراس اوور جذاب هوندا

با نخستین سوپر کراس کوپه «فراری» آشنا شوید

«پوروسانگوئه»؛ سریع ترین اس یووی ۲۰۲۵

کراس کوپه ایتالیایی در فهرست سریع ترین های ۲۰۲۵ قرار گرفته و موفق به دریافت جایزه طراحی صنعتی Compasso Oro در سال ۲۰۲۴ نیز شده است.

بلند قامتان، سرانجام در ۱۳ سپتامبر سال ۲۰۲۲ میلادی به صورت رسمی نخستین کراس کوپه فراری با نام پوروسانگوئه را معرفی کرد. پوروسانگوئه، نام یک نژاد اسب است. جالب است بدانید این سوپر

فراری را می توان اسب سرکش صنعت خودرو و نامید که همواره نماد سرعت، هیجان و سطح بالایی از کیفیت در دنیای اسپرت هاست. این سوپر اسپرت ساز ایتالیایی پس از مقاومت فراوان در برابر ورود به بازار

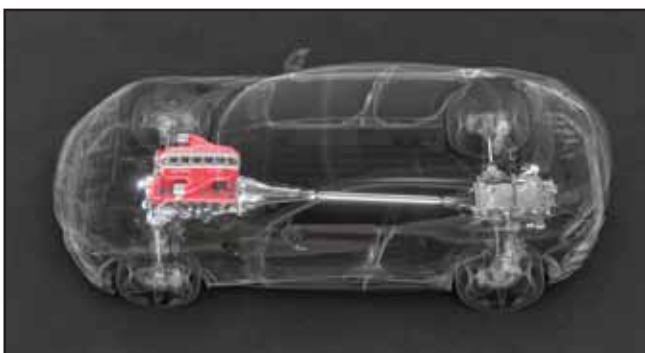


حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



۱۲ سیلندر تازه نفس



آنچه پوروسانگوئه را به یک کراس کوپه سریع بدل ساخته، قلب تپنده آن است. جالب است بدانید این برای نخستین بار است که فراری، محصول موتور جلو به تولید رسانده است. این محصول جسور ایتالیایی از یک پیشران ۱۲ سیلندر وی-شکل به حجم ۶۴۶۹ سی سی اتمسفریک بر خوردار است. این موتور با نام F140 IA شناخته می شود. این پیشران ۱۲ سیلندر از آرایش وی-شکل برخوردار است. زاویه قرار گیری سیلندر ها ۶۵ است و نسبت تراکم ۱۲.۵ به یک دارند. این پیشران به لطف قطر پیستون ۹۴ میلی متری در کورس پیستون ۷۸ میلی متری و استفاده از سیستم مانیفولد متغیر هوای ورودی به موتور می تواند حداکثر قدرت ۷۱۵ اسب بخاری را در دور ۷۷۵۰ آر پی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۷۱۹ نیوتون متری را در دور ۶۲۵۰ آر پی ام به مغان آورد. نکته مهم درباره این پیشران استفاده از نسل جدید سیستم پاشش سوخت مستقیم است که کمپانی فراری آن را توسعه داده است. همچنین سیلندر ها از مواد آلومینیومی ساخته شده است که هم وزن سازه را کاهش داده و هم منجر به تبادل حرارتی بهتر می شود. کمپانی فراری اعلام کرده است در صورت استفاده از سوخت اکتان ۹۰ لازم است از اکتان های توصیه شده مورد تایید این سوپر اسپرت ساز ایتالیایی استفاده شود. یک گیر بکس ۸ سرعته دو کلاچه اتوماتیک که ساختار فرمولاد در آن نهفته است، قدرت و گشتاور تولید شده را به چهار چرخ منتقل می کند. جالب است بدانید به لطف استفاده از شاسی بدنه مونوک و فیبر کربنی و پلاستیک فشرده، وزن خالص پوروسانگوئه ۲۰۳۳ کیلو گرم است. شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت این خودرو ۳.۲ ثانیه بوده و حداکثر سرعت آن به ۳۱۲ کیلومتر بر ساعت می رسد. همین ویژگی ها سبب شده است پوروسانگوئه در فهرست سریع ترین خودروهای ۲۰۲۵ قرار گیرد.

سواری عالی، هندلینگ بی نظیر

به لطف استفاده از سیستم دابل ویسبون در محور جلو و همین سیستم در محور عقب با دامپر های (کمک فنر های) بادی، کیفیت سواری این خودرو بسیار نرم و دلچسب است. همچنین تایر های ۲۵۵/۳۵ در جلو و تایر های ۳۱۵/۳۰ در عقب (سفارشی میشلن) در بهبود کیفیت سواری پوروسانگوئه بسیار اثر گذار است. رینگ های ۲۲ اینچی در جلو و ۲۳ اینچی فورج شده در عقب هم بر کیفیت سواری تاثیر دارد. از سوی دیگر به لطف سیستم چهار چرخ محرک فراری RWS، این خودرو در زمینه هندلینگ نیز عملکرد بسیار خوبی دارد. البته این خودرو تاکنون به صورت رسمی تنها توسط مجله خودرو و تست شده که این مجله آن را در سطح عالی ارزیابی کرده است.

پوروسانگوئه می توان به: ۱۰ ایر بیگ نسل جدید، سیستم کمکی پیشرفته رانندگی منطبق بر سطح دو و نیمه خودروان بهینه سازی شده، سیستم فوق پیشرفته پارک هوشمند، سیستم هوشمند پایش نقاط کور به همراه شناسایی عابر پیاده، سیستم فوق هوشمند پیشگیری از برخورد در جلو و عقب، سیستم آنالیز ترافیکی آنالیز، سیستم کمکی حرکت در سربالایی و کنترل در سربالایی، کروز کنترل پیشرفته، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم هوشمند راه اندازی خودرو از راه دور، سیستم تعلیق قابل تنظیم و تطبیقی، ورود بدون کلید (کی لس)، دسته دنده الکترونیکی نسل جدید فراری، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو منطقه ای به همراه پاکساز و کانال های مجزا برای سر نشینان عقب، نور پردازی داخلی با قابلیت شخصی سازی تا ۶۴ رنگ، سیستم و کیوم در ها و تنظیم برقی صندلی راننده و سر نشین جلو اشاره کرد.



طراحی آشنا و زیبای اسب سرکش ایتالیایی

فلسفه طراحی محصولات فراری بر پایه و اساس جذابیت و اسپرت گرایی است. با نگاهی به پر وفیل پوروسانگوئه شاهد استایلی دینامیک، جذاب و بسیار چشم نواز هستیم. استفاده از خطوط تیز در کنار حجم های اغراق شده (که امضای آشنای فراری است) کارا کتر بسیار نافذی به پوروسانگوئه می بخشد. گل گیر های ماهیچه ای عضلانی در جلو و عقب، ستون C کشیده، فرمت خمیده سقف (که استایل فست بک کوپه ایجاد می کند)، پوزه بلند و پشت کوتاه و ویژگی های پوروسانگوئه است که مشابه سوپر اسپرت های فراری است. طراحی رینگ های ۲۲ اینچی در محور جلو و رینگ های ۲۳ اینچی در محور عقب جذابیت این سوپر کراس کوپه فراری را دو چندان می کند. استفاده از اسپویلر های فعال در جلو و عقب و همچنین دستگیره های اشکل پنهان نسل جدید، ضریب درگ در پوروسانگوئه را به عدد ۰.۲۹ می رساند که این ضریب، این خودرو را به یکی از عالی ترین خودروها از نظر آیرودینامیک بدل می سازد. در نمای جلو به خوبی شاهد استفاده از زبان جدید طراحی فراری هستیم. طراحی چراغ های اصلی در بالای ورودی هوای درون سپر و فرمت C شکل آن ها در کنار خطوط تیز روی کاپوت، چهره جسورانه و زیبایی به این سوپر کراس کوپه فراری می بخشد. در نمای عقب نیز شاهد چراغ های خطی با LED های هستیم که دقیقاً مشابه سوپر اسپرت شیک فراری یعنی روما است. حجم پردازی خاص روی در صندوق به همراه چهار خروجی آگزوز گرد در طرفین سپر و دیفیوزر بزرگ، چاشنی اسپرت پوروسانگوئه را دو چندان می کنند. این سوپر کراس کوپه فراری بر پایه و اساس پلت فرم فراری روما شکل گرفته و توسعه داده شده است. نکته جالب دیگر درباره پوروسانگوئه این است که مکانیزم در های عقب آن سبب شده است این در ها معکوس باز شوند. به این معنا که در های عقب این خودرو، بر عکس در های جلو باز می شوند. همچنین شیشه های خودرو فریم لس بوده تا جذابیت این سوپر کراس کوپه دو چندان شود.

لوکس گرایی در اوج اسپرت بودن!

پس از باز کردن در های پوروسانگوئه با فضایی بسیار مدرن و لوکس به همراه ویژگی ها اسپرت رو به روی می شویم. از طرفی فضای داخلی این سوپر کراس کوپه بسیار خاص است. کابین پوروسانگوئه هارمونی بسیار خوبی با طراحی خارجی آن دارد و احجام ایجاد شده روی داشبورد، این حس را به خوبی برای بیننده تداعی می کند. ناگفته نماند که داشبورد پوروسانگوئه کاملاً مشابه SF90 و روماست و از یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی افقی برای کلاستر و یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی در مقابل سر نشین جلو تشکیل شده است. این نمایشگر ها، فضای مدرن و هوشمندی را در کابین این خودرو به نمایش می گذارند. همچنین طراحی پنل لمسی سیستم تهویه مطبوع در بخش میانی داشبورد سبب شده است این حس به بیننده القا شود. طراحی صندلی های راننده و سر نشین جلو کاملاً اسپرت بوده و دو صندلی ردیف دوم نیز اسپرت هستند. این خودرو در مجموع چهار نفره است. طراحی سقف پانورامیک به همراه نور پردازی عالی LED های نواری سبب شده است فضای داخلی این خودرو دلنشین باشد. استفاده از چرم مرینو و دکوراتیو چوب با فیبر کربن سبب ایجاد فضای لوکسی در کابین شده است. طراحی غریبک فرمان اسپرت دی-کات به سبک فراری با پدال های شیفتر بزرگ در پشت آن، حس هیجان رانندگی با سوپر اسپرت های فراری را تداعی می کند. طراحی در پیچه های دوزنقه ای شکل برای سیستم تهویه مطبوع نیز از دیگر جذابیت های کابین پوروسانگوئه است. به لطف فاصله محور ۳۰۱۸ میلی متری، طول ۴۹۷۳ میلی متری و عرض ۲۰۲۸ میلی متری، فضای راحت و جاداری در اختیار سر نشینان این خودرو قرار می گیرد. از مهم ترین امکانات فراری

کمپانی فراری نخستین سوپر کراس کوپه خود را با قیمت ۴۳۳ هزار دلار به بازار عرضه کرده است.



عرضه کشنده تک محور «فاو J6P-460» سیاموتور در بورس کالا



اطلاعیه عرضه کشنده تک محور فاو J6P-460 در بورس کالا از سوی شرکت سیاموتور منتشر شد. براساس اطلاعیه شرکت سیاموتور، کشنده تک محور فاو J6P-460 ساعت ۹ صبح روز دوشنبه ۸ بهمن ماه در بورس کالا عرضه می شود و متقاضیان تا پایان همان روز فرصت ثبت سفارش این محصول را دارند. زمان تحویل کشنده تک محور فاو J6P-460 در بورس کالا، ۴۰ روز کاری و ۱۸ اسفندماه تعیین شده است؛ جریمه دیرکرد نیز معادل

۰.۲۵ درصد به صورت روزانه محاسبه می شود. قیمت پایه کشنده تک محور فاو J6P-460 در بورس کالا معادل ۴ میلیارد و ۳۹۲ میلیون تومان اعلام شده و متقاضیان نیاز به پرداخت ۱۰ درصد قیمت کشنده برای ثبت سفارش به عنوان پیش پرداخت خواهند داشت. متقاضیان برای کسب اطلاعات بیشتر در خصوص محصولات سیاموتور از جمله کشنده تک محور فاو J6P-460 می توانند به وبسایت گروه بهمن به آدرس bahman.ir مراجعه کنند.

شرکت های نوپا در توسعه مدل های تجاری خودران، پشتتاز شدند

ظهور برندهای جدید خودروهای تجاری با اتکاب هوش مصنوعی

با استفاده از این فناوری در سال های اخیر شرکت های تازه واردی اما با قدرت وارد این صنعت شده اند که در واقع برای شرکت های قدیمی، کوچک و آن ها که از تکنولوژی بازمانده اند، جای نگرانی دارد



فرانک آقاصفی
faghasafi@autoworld.ir

در سال های اخیر، کسب و کارها از فناوری های جدید به منظور ایجاد ارتباطات در بازارهای جدید و کمک به گسترش شبکه های زنجیره تامین خود در سطح جهانی استفاده کرده اند. در نتیجه این رشد تصاعدی، تقاضا برای راه حل های جدید افزایش یافته است که می تواند با پیچیدگی روزافزون شبکه های زنجیره تامین مبارزه کند. در حالی که همزمان نوآوری راه سمت رقابتی ماندن در مواجهه با افزایش انتظارات کار بر نهایی سوق می دهد. استقرار فناوری هایی مانند هوش مصنوعی (AI) نمونه ای از نوآوری هایی است که می تواند به اپراتورهای ناوگان مزیت رقابتی ارائه دهد و معرفی فناوری هایی از این دست، در سال های اخیر توانسته است توسعه چشمگیری را در صنعت خودروهای تجاری به وجود بیاورد. حالا سوال این جاست که هوش مصنوعی چطور قرار است این صنعت را به پیش ببرد.

نقش هوش مصنوعی در صنعت خودروهای تجاری

این در حالی است که با استفاده از این فناوری در سال های اخیر شرکت های تازه واردی اما با قدرت وارد این صنعت شده اند که در واقع برای شرکت های قدیمی، کوچک و آن ها که از تکنولوژی بازمانده اند، جای نگرانی دارد. از جمله آن که با استفاده از هوش مصنوعی برخی شرکت های جدید در توسعه مدل های خودران، پشتتاز شدند. گرچه برخی برندهای قدیمی نیز گام های مهمی در این زمینه برداشته اند، اما به نظر می رسد کار برای تولید کنندگان کوچک قدیمی سخت شده است.

در صنایع مختلفی مانند حمل و نقل و صنعت خودروهای تجاری، معرفی فناوری های متحول کننده ای مانند هوش مصنوعی یا فناوری های بر گرفته از آن ها، صاحبان ناوگان و اپراتورها را با پرسش های بی پاسخ زیادی در باره پایداری کسب و کارشان، مواجه می کند. یکی از نگرانی های تولید کنندگان و وسایل نقلیه تجاری در خصوص ورود فناوری های جدید و توسعه هوش مصنوعی در این صنعت، چشم انداز ورود شرکت های فناوری بزرگ به این صنعت و از بین بردن شانس آن ها برای رقابت است.

ساده سازی کار مالکان ناوگان های بزرگ و کوچک با سیستم نظارت از راه دور

رانندگی سخت را فراهم می کنند که قبلاً به تفسیر داده های عددی محدود می شد. در واقع، مهارت های تجزی به و تحلیل پیشرونده در این فناوری، این امکان را به مالکان می دهد که در هر زمان و مکانی به اطلاعات و داده های خود دسترسی داشته باشند. در واقع هوش مصنوعی یکی از فناوری های است که کار را برای مالکان ناوگان های کوچک و بزرگ ساده کرده است؛ بدان معنا که مالکان این کسب و کارها می توانند دید خود را گسترش دهند و دانش خود را در مورد آن چه در ناوگان شان می گذرد، عمیق تر کنند، بدون این که نیازی به غریبال کردن داده های ساعت فایل، در این مورد داشته باشند.

تغییرات عمده در صنعت حمل و نقل به دلیل هوش مصنوعی، در حال حاضر به طور منظم در حال رخ دادن است. اگر چه ممکن است این تغییرات در مقیاس فناوری خودران، کوچک تر به نظر برسند، اما واقعیت این است که وسایل نقلیه بدون راننده تنها مورد استفاده هوش مصنوعی در حمل و نقل نیستند. مورد دیگری که با توسعه هوش مصنوعی به کمک صنعت خودروهای تجاری و لجستیک سراسر دنیا آمد، سیستم های نظارت از راه دور بودند که به مالکان امکان نظارت بر ناوگان را از راه دور می دهند. امروزه راه حل های ویدیویی زمینه لازم برای درک شرایط واقعی پیرامون یک راننده

هوش مصنوعی یکی از فناوری های است که کار را برای مالکان ناوگان های کوچک و بزرگ ساده کرده است؛ بدان معنا که مالکان این کسب و کارها می توانند دید خود را گسترش دهند و دانش خود را در ناوگان شان می گذرد، عمیق تر کنند، بدون این که نیازی به غریبال کردن داده ها یا ساعت ها فایل، در این مورد داشته باشند

نظارت بر عملکرد رانندگان و کاهش خطاهای انسانی با قدرت هوش مصنوعی

قبل از وقوع تخلفات یا تصادفات، یکی از مزایای اصلی هوش مصنوعی و سیستم های نظارت بر عملکرد رانندگان در حمل و نقل است. علاوه بر کاهش احتمال وقوع حوادث، کسب و کارها با تکیه بر این فناوری می توانند در حوادث مختلف، شواهدی را ارائه کرده و از رانندگان خود پشتیبانی کنند. هوش مصنوعی و یادگیری ماشینی در حال حاضر کسب و کارها را هوشمندتر و حمل و نقل را کارآمدتر کرده و به کسب و کارها کمک می کنند تا خود را از تقاضاهای همزمان نیازهای بیشتر و گسترده تری رانندگان در میان مشتریان و متقاضیان خود بر طرف سازند.

فناوری های جدید به جز آن که داده هایی را در خصوص وضعیت خودروهای یک ناوگان گزارش می دهند، رفتار رانندگان و خطاهای انسانی را هم تجزی و تحلیل می کنند. تجزی و تحلیل آماری رفتار راننده و داده های بازده عملیاتی به همان اندازه که یک علم است، در این خودروها هنر محسوب می شود. با توجه به بسیاری از متغیرها، از جمله عوامل مختلف انسانی و ماشینی، اصلاح روشی که مالکان و اپراتورها، عملکرد افراد خود را مدیریت کنند، ضروری به نظر می رسد. درک رفتارهای رانندگی نالین و داشتن فرصتی برای درگیر کردن مستقیم راننده برای اصلاح آن،

تحقق بر نامه های تولید «ایران خودرو دیزل» با استانداردهای ۸۵ گانه و محیط زیست



«قائم مقام مدیر عامل ایران خودرو دیزل در امور مهندسی و کیفیت گفت: «این مجموعه صنعتی موفق شد در موعد مقرر قانونی و تعیین شده از سوی مبادی ذی ربط، تولید انبوه محصولات خود را با رعایت استانداردهای ۸۵ گانه و محیط زیست محقق کند.» مهدی بالو با بیان مطلب فوق افزود: «این شرکت در ابتدای سال ۱۴۰۳ مجوز تولید و شماره گذاری هفت محصول تولیدی خود را انداخت که با مساعدت نهاد های ذی ربط و صدور مجوز تولید و شماره گذاری محصولات یورو ۴ ایران خودرو دیزل توسط هیات دولت در آبان ماه، نسبت به تولید و تحویل این محصولات اقدام شد و همزمان، برنامه ریزی لازم برای تولید محصولات با استانداردهای ۸۵ گانه و محیط زیست در دستور کار قرار گرفت که بر این اساس، محصولات خانواده کامیون های واگن هود و کشنده های فوتون H4 و H5 در حال حاضر با استانداردهای ۸۵ گانه و محیط زیست تولید می شوند.» وی یاد آور شد: «کامیون آر نا پلاس هم به عنوان یکی از محصولات، با عمق داخلی سازی بالا تولید و عرضه می شود و قرار است تولید آن در ماه های آتی از سر گرفته شود. این محصول با استانداردهای ۸۵ گانه و محیط زیست روانه بازار خواهد شد. همچنین، محصولات جدیدی که قرار است به زودی به سبد محصولات ایران خودرو دیزل اضافه شود هم از این قاعده مستثنا نیستند و با این احتساب، تا پایان سال تمام محصولات تولیدی شرکت از استانداردهای لازم برای تولید و شماره گذاری برخوردار خواهند شد.» عضو هیات مدیره شرکت ایران خودرو دیزل تصریح کرد: «این شرکت با ارتباط موثر با شرکت های دانش بنیان داخلی، فناوری های پیشرفته محصولات را بهبود بخشید تا استانداردهای ۸۵ گانه را به بهترین نحو اجرا کند. این استانداردها با همکاری شرکت های دانش بنیان داخلی توسعه یافتند و قابل اعمال بر روی سایر محصولات تولیدی نیز هستند.» ایران خودرو دیزل با محصولاتی چون کامیون های کشنده، کامیون های باری، اتوبوس های برقی و دیزلی، کامیونت، ون مسافری و بیکاب بنزینی و دیزلی تنها خودروساز تجاری در کشور است که در تمامی رده های خودروهای تجاری، محصولاتی مطابق با نیاز بازار تولید و عرضه می کند.



حدود یک سال در زمینه واردات متوقف شد و شنیده‌ها حاکی از آن است که این شرکت مجدداً قصد دارد به‌زودی تعداد دیگری از محصولات به روز هیوندای را وارد کشور کند.

کرمان موتور جزو دو سه شرکت واردکننده رسمی خودرو است که همچنان با برجامانده در ابتدای بازگشایی واردات خودرو، برای مدتی محصولات هیوندای را عرضه کرد. البته پس از آن فعالیت کرمان موتور



واردات هیوندای از سر گرفته می‌شود

تحلیل



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

معزل ثبت سفارش وارداتی‌ها هنوز پابرجا است

کنند. در نهایت به نظر می‌رسد تردید دولت درباره میزان درآمدهای ارزی طی سال آینده، از دلایل اصلی بروز مشکل در فرآیند ثبت سفارش خودرو است.

است که مطابق با بررسی‌های به عمل آمده، برخی واردکنندگان گمنام و تازه‌کار در این مورد با مشکل خاصی مواجه نشده‌اند و توانسته‌اند به راحتی در سامانه مربوط به خودروهای وارداتی، سفارش خود را ثبت

با وجود این که تاکنون در مورد مشکل ثبت سفارش خودرو و رفع آن صحبت‌ها و وعده‌ها بسیار بوده، اما بسیاری از واردکنندگان معروف و کهنه‌کار همچنان از عدم رسیدگی به این معضل گلایه دارند. این در حالی

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 ۲۶۵	۵	▲
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۷۵	یک میلیارد و ۷۸۰	۰	●
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۸۲	یک میلیارد و ۷۳۵	۱۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۹۷	یک میلیارد و ۷۶۰	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X55 پرو (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۵۸۵	۰	●
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	یک میلیارد و ۱۸۰	۱۵	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۹۸	یک میلیارد و ۹۱۰	۱۵	▲
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۶۷	یک میلیارد و ۱۹۰	۰	●
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۷	یک میلیارد و ۶۹۰	۰	●
اکستریم VX (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۷۴	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۷۲	یک میلیارد و ۴۳۰	۰	●
دیگیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۸۲	یک میلیارد و ۴۷۰	۱۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۸۰	یک میلیارد و ۷۲۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۲۹	یک میلیارد و ۷۶۰	۰	●
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۶۰۵	۰	●
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۸۴۰	۲۰	▼
لاماری ایما (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۹۸۰	۰	●
تیبگارد X35 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	●
اسکالوی ET5 نیکا (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۲۳	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۱۴	۴۷۳	۱	▲
ساینا S دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۰	۵۴۵	۰	●
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۷۶	۰	●
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۳۴	۰	●
کوییک GXH-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۹۱	۵۱۲	۳	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۳۹	۴۸۳	۱	▲
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۴۹۸	۱	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۰۶	۴۸۰	۰	●
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۴۷۹	۱	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۱۸	۲	▲
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۳۶	۴	▲
سهند (۱۴۰۳)	۴۶۷	۵۵۹	۲	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۵۷۸	۰	●
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۷۷۰	۱۰	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۸۳۹	۳	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۷۴۰	۹۰۰	۵	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۲۲۰	۰	●
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۶۰۹	۱	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۷۶۵	۰	●
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۷۹۸	۰	●
پارس سال سفارشی (۱۴۰۳)	۵۲۴	۸۳۳	۰	●
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۸۴۲	۵	▼
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۹۲	۰	●
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۳)	۰	۶۵۲	۴	▲
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۳)	۰	۷۱۳	۳	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۹۱	۷۸۶	۰	●
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۳)	۰	۹۸۴	۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۸۵۸	۲	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۳۳	۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۸۲۸	۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۸۹۳	۱	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۷۶	۹۸۲	۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۷۹۶	یک میلیارد و ۷۰	۱	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۳)	۶۱۶	۶۶۵	۲	▲
سورن پلاس بامانیتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۷۸۵	۲	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۳۶	۸۰۳	۲	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۶۵۴	۸۵۷	۰	●
رانا پلاس (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۶۸۰	۳	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۲۵	۳	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۳)	۰	۸۶۶	۲	▲
دنا پلاس توربو دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۷۲۱	۹۷۷	۵	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۲۹	۰	●
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۳)	۹۴۳	یک میلیارد و ۴۹۰	۱۵	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۷۷۶	۵۴۵	۳	▲
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۸۸۰	۰	●
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۳)	۹۰۲	۹۸۳	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۴۵۰	۰	●
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۵۴۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۲۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●
هیوندای الائترا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	●
کیا K5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۷۰	یک میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GLT این (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۵۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	●
کیا سلنوس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۵	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	●
کیا سونت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۱۶۶	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	●
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۳۷۵	یک میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۵	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	●
جتا V7S (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۲۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
جتا VS5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۴	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
سوزوکی سیز (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۳۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
نیسان سانی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۵۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	●
هوندا وزل (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۸۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۹۰۹	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	●
هونگچی EQM5 (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۱۳۷	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	●
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۳۸۵	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	●
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۱۸۳	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	●
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	●
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۸۸	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۶	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
ونوسیا وی آنلاین (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۵	یک میلیارد و ۲۴۵	۰	●



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

موفقیت پالایشگاه دار کشور در بین شرکت های تابعه هلدینگ «تاپیکو» فروش «ایرانول» از برنامه مصوب ۸ ماهه عبور کرد



بررسی عملکرد فروش مقداری ۸ ماهه منتهی به آبان ماه شرکت های تابعه هلدینگ تاپیکو از تحقق برنامه فروش مقداری مصوب ۸ ماهه شرکت های نفت ایرانول در سال ۱۴۰۳ حکایت دارد. براساس گزارش پایگاه اطلاع رسانی تاپیکو میزان فروش حجمی انواع محصولات شرکت نفت ایرانول با امکان تولید بیش از ۲۱ درصد روغن پایه کشور در این مدت نسبت به برنامه فروش مقداری مصوب ۸ ماهه بودجه ای (۴۱۷ هزار و ۷۵۷ متر مکعب) تحقق ۱۰۶ درصدی نشان می دهد. گفتنی است شرکت سرمایه گذاری نفت و گاز و پتروشیمی تامین (تاپیکو) در سال ۱۳۸۱ تاسیس و به عنوان یکی از بزرگ ترین هلدینگ های چندرشته ای کشور و دومین هلدینگ بزرگ در حوزه نفت و گاز و پتروشیمی زیرمجموعه شرکت سرمایه گذاری تامین اجتماعی (شستا) مشغول به فعالیت است. همچنین شرکت پتروشیمی غدیر با در اختیار داشتن سهم ۱۶ درصدی از کل تولیدات PVC کشور و سهم عملیاتی ۲۰ درصدی در بازار در ۸ ماهه منتهی به آبان ماه سال ۱۴۰۳ با فروش مقداری ۸۷ هزار و ۳۲۱ تن PVC توانست ۱۵ درصد برنامه فروش مقداری ۸ ماهه را که ۷۵ هزار و ۷۰۰ تن بود، محقق کند. علاوه بر این، میزان فروش مقداری دوده صنعتی شرکت

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

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

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

بسته بندی های (ظروف) جدید فوکس
همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا

سهولت در انتخاب
سهولت در مصرف

fuchs.ir
www.fuchs.ir
۰۲۱-۷۱۱۶۲



اتحاد بهار و یا (یورو انکپ)، این خودرو در فهرست دارندگان پنج ستاره‌های ایمنی قرار گرفت. X1 در چهار بخش ایمنی سر نشینان، ایمنی کودک، ایمنی عابر پیاده و کمکی ایمنی (سیستم‌های کمکی پیشرفته ایمنی) به ترتیب از ۸۶، ۸۹، ۷۶ و ۹۲ امتیاز کسب کرد. نکته بسیار مهم این که یورو انکپ اعلام کرده است در بخش سازه بدنه، تغییرات هوشمندانه و ایمنی در این خودرو ایجاد شده که کابین X1 را به یک قفس ایمن بدل کرده است. همچنین بام‌و برای مشتریان خود سیستم خودروان سطح دو پلاس را روی این خودرو نصب کرده تا از تصادفات پیشگیری کند.

◀ اوایل سال ۲۰۲۳ میلادی بود که کمیانی بام‌و نسل سوم اس‌یووی کراس‌اوور ساب کامپکت لاکچری خود را معرفی کرد. این خودرو که همان X1 است، در نسل سوم با تغییرات گسترده‌ای در ظاهر خودرو به بازار عرضه شد. البته این تغییرات ظاهری مبتنی بر زبان جدید طراحی باواریایی‌هاست. استفاده از خطوط شارپ، تناسبات پخته‌تر، استفاده از رنگ‌های بزرگ‌تر، جلو پنجره نسبتاً بزرگ و چراغ‌های کشیده، از جمله تغییرات طراحی این کوچولوی باواریایی است. X1 را می‌توان به عنوان یکی از ایمن‌ترین خودروهای جهان معرفی کرد. در آخرین تست‌های سازمان تست تصادفات



ایمن‌ترین کراس‌اوور کوچک باواریایی

تلگرام

Telegram

ارتقای تکنولوژی در صنعت موتور سیکلت

صنعت موتور سیکلت ایران دارای سابقه‌ای حدوداً ۴۰ ساله است که در اوایل با مونتاژ محصولات با کیفیت ژاپنی هوندا آغاز به کار کرد. البته رفته رفته و پس از گذشت دو دهه، دیگر شاهد مونتاژ محصولات با کیفیت ژاپنی در کشور نبودیم و برخی محصولات نه چندان با کیفیت هندی و چینی جای آن‌ها را در بازار کشور گرفت. اگر چه مدل‌های خاصی از ژاپنی‌ها نیز در بازار وجود دارد، اما تعداد هندی‌ها و چینی‌ها از آن‌ها بیشتر است. از آن جا که صنعت موتور سیکلت طی یک دهه اخیر وابستگی شدیدی به هندی‌ها و چینی‌ها پیدا کرده، سوال این است که آیا راهی برای پیشرفت و توسعه صنعت موتور سیکلت ایران بدون همکاری با هندی‌ها و چینی‌ها وجود دارد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

طی چهار دهه اخیر شاهد پیشرفت در طراحی و ساخت موتورهای احتراق داخلی خودروها از سوی دو کشور ساز بزرگ کشور بودیم؛ اما در این بازه زمانی موتور سیکلت‌سازان کشور پیشرفت بسیار کمتری داشتند. اگر موتور سیکلت‌سازان با دو خودروساز بزرگ کشور وارد همکاری مستقیم شوند، در آن صورت می‌توان شاهد تولید موتور سیکلت ایرانی‌ها شده‌با طراحی متناسب با سلیقه مشتریان داخلی بود.

پورعالی

تنها راه خروج از شرایط فعلی صنعت موتور سیکلت ایران، همکاری و ورود بخش مهندسی خودروسازان به این صنعت است. به عبارت دیگر در صنعت موتور سیکلت ایران تقریباً هیچ طراحی و تولیدی صورت نمی‌گیرد و تمرکز تنها روی بحث مونتاژ است. بنابراین اگر بخش مهندسی خودروسازان در زمینه طراحی و ساخت پیشرفته‌ها به این صنعت هم‌روند کند، وابستگی به شرکای چینی و هندی تا حد زیادی کاهش خواهد یافت.

خزری

نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۲۵۹

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۲۲۶۰
به نظر شما کدام عامل در آلودگی هوای پایتخت
تأثیر بیشتری دارد؟

- ۱- تردد خودروهای سبک و سنگین فرسوده
- ۲- تردد موتور سیکلت‌های کاربراتور و فرسوده
- ۳- فروش مجوز ورود به محدوده طرح ترافیک

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما تأثیر کدام روش در ساماندهی پارک خودروها در حاشیه معابر عمومی بیشتر است؟ در پاسخ به این پرسش ۴۲ درصد به گزینه یک یعنی استفاده از پارکبان‌ها و ۵۸ درصد به گزینه دوم یعنی استفاده از پارکومتر و روش‌های هوشمند و مکانیزه رأی داده بودند.



پیامک

SMS

ساختار موتور احتراق داخلی

در یکی از سایت‌های معتبر خودرویی خواندم که هیچ‌یک از خودروسازان مطرح جهان تا به امروز از پیشرفته‌ترین ۴ سیلندر وی‌شکل روی محصولات‌شان استفاده نکرده‌اند. در صورت صحت این ادعا، دلیل آن چیست و آیا این نوع موتور، قدرت و گشتاور مناسبی تولید نمی‌کند؟

۲۷۱۹***۰۹۰۵

◀ موتورهای احتراق داخلی در انواع مختلفی طراحی و تولید می‌شوند. یکی از متداول‌ترین انواع پیشرفته‌های احتراق داخلی، پیشرفته‌ترین است. موتور خطی با توجه به طراحی نسبتاً ساده و هزینه ساخت مناسب برای کمیانی‌های خودروساز، یکی از بهترین پیشرفته‌های بنزینی در دسترس است. در عین حال پیشرفته‌ها و وی‌شکل یا همان موتور احتراق داخلی بنزینی با آرایش وی‌شکل، به دلیل طراحی و ماهیت موتور، توان و گشتاور بالاتری را فراهم می‌کند. به بیان ساده‌تر، موتورهای وی‌شکل این روزها در نسخه‌های ۶ سیلندر، ۸ سیلندر، ۱۰ سیلندر و ۱۲ سیلندر مورد استفاده قرار می‌گیرند. پیشرفته‌های وی‌شکل به دلیل طراحی سیلندر‌ها به شکل حرف V در جداره‌ها، نسبت به سایر پیشرفته‌ها، قدرت و توان بالاتری تولید می‌کنند. همچنین این نکته را نباید فراموش کرد که هزینه ساخت پیشرفته‌های وی‌شکل بالاتر از پیشرفته‌های خطی است. بر این اساس تولید پیشرفته‌های ۴ سیلندر وی‌شکل برای شرکت‌های سازنده خودرو مقرون به صرفه نخواهد بود. پیشرفته‌های وی‌شکل از نظر قالب، ریخته‌گری و مواد مورد استفاده، در سطح بالاتری قرار می‌گیرند و به همین دلیل خودروسازان، موتورهای ۴ سیلندر وی‌شکل را طراحی و تولید نمی‌کنند. اما پیشرفته‌های احتراق داخلی بنزینی ۴ سیلندر وی‌شکل در صنعت موتور سیکلت بیشتر استفاده شده و یکی از معروف‌ترین کمیانی‌های ساخت موتور سیکلت در این زمینه، کمیانی دو کاتی است. اگر چه این پیشرفته‌ها هزینه ساخت بالاتری دارند، اما توان و گشتاور بیشتری را نیز تولید می‌کنند. بر این اساس پیشرفته‌های ۴ سیلندر وی‌شکل در موتور سیکلت‌های اسپرت استفاده شده و در خودروهای اسپرت و لوکس، از چنین پیشرفته‌های استفاده نمی‌شود. در پاسخ به بخش دوم سوال شما باید گفت هر نوع پیشرفته احتراق داخلی بنزینی، کاربرد خاص خود را دارد. پیشرفته‌های وی‌شکل به دلیل ماهیت و طراحی سیلندرهای ۶ تا ۹۰ و ۱۲۰ درجه‌ای، می‌توانند بالاترین سطح قدرت و گشتاور را به‌رمغان آورند. این نکته را نیز فراموش نکنید که پیشرفته‌های وی‌شکل یکی از بهترین پیشرفته‌ها به لحاظ حفظ سیل ترمودینامیکی و حفظ دمای کاری موتور در سطح ایده‌آل هستند. بر این اساس پیشرفته‌های وی‌شکل را می‌توان یکی از بهترین و کاربردی‌ترین پیشرفته‌های مورد استفاده در صنایع خودرو و موتور سیکلت دانست. از دیگر دلایل عدم استفاده از موتورهای وی‌شکل ۴ سیلندر برای خودروها، تعمیرات دشوارتر آن‌هاست. به بیان ساده‌تر می‌توان گفت ساختار پیشرفته خطی پیچیدگی‌های کمتری را برای موتور به وجود می‌آورد و در نتیجه تعمیرات آسان‌تری نیز خواهد داشت. همچنین موتورهای وی‌شکل، لوازم جانبی بسیار پیچیده‌ای دارند و بنابراین تولید آن‌ها برای خودروسازان صرفه اقتصادی ندارد. اما از مهم‌ترین نقاط مثبت این نوع پیشرفته‌ها، توان به استهلاک کمتر قطعات اصلی موتور مانند سیلندر، پستون‌ها و بخش سرسیلندر اشاره کرد. همچنین این نوع پیشرفته‌ها از نظر تبادل دمایی نیز در سطح پایینی قرار دارد و تنش حرارتی در موتور را کاهش می‌دهد. کمیانی آلودی برای سدان خود در سال ۲۰۰۶ میلادی به‌صورت کانسبت از موتور ۴ سیلندر وی‌شکل استفاده کرد. البته این پیشرفته در سطح کانسبت باقی ماند؛ اما اگر به‌صورت تولید انبوه‌رویی محصولات خودروسازان قرار گیرد، لازم است از کیفیت پایینی برخوردار باشد تا تولید آن، صرفه اقتصادی داشته باشد. بنابراین می‌توان گفت تا به امروز هیچ‌یک از خودروسازان مطرح جهان درصد ساخت چنین پیشرفته‌ای را نیامده‌اند.

بررسی خرابی‌های سیستم تعلیق

سواری نرم با خودرو را چگونه تجربه کنیم؟



■ کشیدن فرمان خودرو؛ این مشکل تنها به دلیل استهلاک بیش از حد در برخی قطعات و عدم تنظیم قطعات سیستم تعلیق به وجود می‌آید. کشیدن فرمان خودرو در سه حالت ایجاد می‌شود. نخست این که اگر لنت ترمز خودرو به دلیل عدم توجه به کارکرد آن به اصطلاح بیش از حد ساییده شده باشد، در زمان ترمزگیری سبب سایش سطح دیسک شده و در نتیجه فرمان خودرو به یک سمت می‌کشد. در این حالت با تعویض لنت ترمز می‌توان این مشکل را برطرف کرد. همچنین قطعه مهم دیگری به نام بلبرینگ چرخ وجود دارد که در زمینه عدم ایجاد ارتعاش و جذب ضربات بسیار مؤثر است. در زمان خرابی این قطعه، فرمان خودرو به آن سمتی که بلبرینگ معیوب باشد، کشیده می‌شود. بنابراین با تعویض این قطعه مشکل ذکر شده رفع می‌شود. پس از تعویض لنت و بلبرینگ، اگر همچنان این مشکل وجود داشته باشد، بنابراین باید زوایای چرخ‌ها توسط شخص مکانیک تنظیم شود.

■ لرزش فرمان؛ اگر در زمان حرکت خودرو، چرخ‌ها دچار لرزش شوند، این مشکل می‌تواند سه علت داشته باشد. بالانس نبودن چرخ‌ها مهم‌ترین عامل مؤثر در این زمینه است. به بیان دیگر اگر چرخ‌ها به لحاظ دینامیکی تنظیم نباشند، در سرعت‌های بالا ارتعاش به وجود آمده می‌تواند فرمان را دچار لرزش کند. بنابراین باید چرخ‌ها را بالانس کرد تا مشکل رفع شود. پس از بالانس کردن چرخ‌ها، لازم است پلوس‌ها نیز بررسی شود تا در صورت نیاز، این قطعات مکانیکی هم تعویض شوند. در ادامه لازم است تایرها نیز بررسی کنید. بر این اساس لاستیک‌ها هم همچون دیگر قطعات خودرو دارای عمر مفیدی هستند؛ در نتیجه اگر لاستیک‌ها بیش از حد کار کرده باشند، عاج روی سطح لاستیک از بین رفته و دیگر ارتعاش‌های ایجاد شده را جذب نمی‌کند. برای رفع این معضل باید لاستیک‌ها را تعویض کرد.

◀ گاه حین رانندگی احساس می‌کنیم خودرو لرزش دارد. از طرفی ماهیت خودرو بر اساس حرکت روی چهار چرخ بوده و به لحاظ دینامیکی، شرایط محیطی بسیاری از جمله ارتعاش به آن تحمیل می‌شود. در این مطلب قصد داریم درباره نحوه درست عیب‌یابی و شناسایی مشکلات سیستم تعلیق و راهکارهای برطرف کردن آن نکاتی را بیان کنیم. یکی از شایع‌ترین ایراداتی که برای هر خودرویی (حتی نسخه‌های صفر کیلومتر) پیش می‌آید، در ارتباط با فرمان خودرو است. عیوب سیستم فرمان به‌طور کلی به سه دسته اصلی تقسیم می‌شوند.

■ سفت بودن فرمان؛ به‌طور کلی سفت بودن فرمان سه علت عمده و رایج دارد. این روزها تمام خودروها مجهز به سیستم کمکی هیدرولیکی هستند. در این نوع خودروها فرمان به کمک سیستم هیدرولیکی، گردش چرخ‌ها را تسهیل می‌کند. بنابراین هرگونه مشکلی در این زمینه به‌خرابی سیستم هیدرولیکی مربوط می‌شود. به‌طور کلی سه علت در به وجود آمدن چنین مشکلاتی تأثیرگذار هستند. اگر پمپ هیدرولیک خودرو معیوب شده باشد یا به‌درستی کار نکند، این مشکل به وجود می‌آید. در این صورت، این قطعه مکانیکی دیگر توانایی کمک به تسهیل گردش فرمان را نداشته و در نتیجه فرمان خودرو سفت می‌شود. در ادامه لازم است پمپ بررسی شده و در صورت نیاز تعویض شود. اما اگر پمپ هیدرولیک سالم باشد، در دومین قدم برای عیب‌یابی، باید باد لاستیک‌ها را بررسی کنید. احتمال دارد تنظیم نبودن باد لاستیک‌ها منجر به سخت به‌گردش در آمدن فرمان شود. پس از تنظیم باد لاستیک‌ها اگر همچنان مشکل وجود داشته باشد، باید به‌سرعت قطعات سیستم تعلیق برود. در این حالت ممکن است قطعات سیستم فرمان مانند سیبک یا طبق یا مشکل مواجه شده باشند. بنابراین نیاز است که سیبک‌ها و طبق‌های خودرو بررسی شوند.

Message

صدای مشتری
۸۸۲-۶۷۶۱

گرانی قطعات خودروهای اروپایی

◀ خودرو ایتالیایی دارم و حدود سه هفته بود صندلی‌های برقی جلو آن کار نمی‌کرد. با مراجعه به کلینیک تخصصی، مکانیک اعلام کرد مازول الکترونیکی صندلی‌های جلو از کار افتاده و باید تعویض شود. با مراجعه به بازار برای تهیه این قطعه، بسیاری از فروشندگان اعلام کردند مازول صندلی موجود نیست و باید صندلی را به‌صورت کامل بخرم. در نهایت مجبور شدم برای تعویض هر دو صندلی، مبلغ بسیار غیرمنطقی و نامعقولی را پرداخت کنم!

اکبر پور-تهران



توقیف خودرو شوتی حاوی لاستیک قاچاق در لاهیجان



فرمانده انتظامی لاهیجان از توقیف یک دستگاه وانت شوتی و کشف ۴۴ حلقه لاستیک قاچاق در بازرسی از آن خبر داد. به گزارش خبرنگاری صداوسیما، گیلان، سرهنگ شریف رحیمی گفت: ماموران پلیس آگاهی شهرستان لاهیجان هنگام گشتزنی و کنترل خودروهای عبوری، به یک دستگاه وانت مشکوک شدند و برای بررسی بیشتر آن را متوقف کردند. وی افزود: ماموران در بازرسی از

خودرو توقیفی ۴۴ حلقه لاستیک خارجی و بدون مدارک معتبر و قانونی کشف شد. فرمانده انتظامی شهرستان لاهیجان گفت: راننده ۳۶ ساله این خودرو با تشکیل پرونده برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد. سرهنگ شریف رحیمی افزود: کارشناسان ارزش کالی کشف شده ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال برآورد کردند.

تایرهایی که از خودرو فاصله می گیرند

تایر «اسپیسر» بر عملکرد لاستیک



سپید سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

شاید هنگام تعویض رینگ و لاستیک خودرو شاهد استفاده از قطعاتی به نام اسپیسر بوده‌اید؛ اما اسپیسر رینگ چیست و چه کاربردی دارد؟ اگر به دنبال راه‌هایی برای افزایش جذابیت بصری خودرویتان باشید، یکی از آسان‌ترین

راه‌ها تغییر رینگ و لاستیک خواهد بود. با اینکه چنین کاری تأثیری بر قدرت تولیدی پیشراننده ندارد اما علاوه بر بهبود ظاهر خودرو به افزایش کیفیت سواری و هندلینگ نیز کمک می‌کند. در صورت انتخاب رینگ‌های سبک‌تر، وزن فنربندی نشده نیز کاهش می‌یابد که تأثیر نهایی آن بر پرفورمنس خودرو خواهد بود. اما اگر بخواهید از رینگ و لاستیک پهن‌تر برای خودرو استفاده کنید، وضعیت چگونه خواهد بود؟ شاید به دنبال استفاده از رینگ‌های استوک یا فترمارکت به منظور جلوگیری از صرفه‌های بیشتر باشید و شاید هم بخواهید رینگ‌های بزرگ و پهنی را انتخاب کنید. در واقع هنگام خرید رینگ و لاستیک گزینه‌های فراوانی وجود دارند اما اینجاست که قطعاتی به نام اسپیسر رینگ وارد میدان می‌شود. اسپیسر رینگ دیسک کوچکی است که بین رینگ و توبی قرار می‌گیرد و باعث می‌شود رینگ کمی بیرون‌تر جا بگیرد. با این کار خودرو ظاهری پهن‌تر به خود خواهد گرفت بدون اینکه نیازی به استفاده از رینگ‌های بزرگ‌تر و پهن‌تر باشد. در واقع اسپیسر رینگ تغییری نسبتاً کم‌هزینه است که باعث می‌شود جذابیت بصری خودرو کمی بیشتر شود. در اکثر موارد استفاده از اسپیسرهای عادی و نصب دقیق آن‌ها تأثیر منفی بر ایمنی و سیله‌نقلیه نخواهند داشت اما بسته به میزان ابعاد اسپیسرها، شاید برخی تغییرات مشکل‌ساز باشند. مزایا و معایب این قطعه باتوجه به نوع اسپیسر و ابعاد آن تعیین می‌شود. در آغاز باید اسپیسری را انتخاب کنید که با الگوی پیچ‌های رینگ خودرو همخوانی



داشته باشد. باید دانست اسپیسرهای استاندارد زیادی وجود دارند اما انتخاب اسپیسر رینگ مخصوص خودرو شما انتخابی هوشمندانه‌تر خواهد بود. اکثر این قطعات با استفاده از آلومینیوم ساخته می‌شوند و بنابراین از استحکام کافی برای تحمل گشتاور لازم برای بستن پیچ و مهره‌ها برخوردار هستند. البته امکان شکستن و خرابی زودهنگام اسپیسرها از آن قیمت و جود دارد و بنابراین هرگز نباید به دنبال چنین محصولاتی بود. اسپیسرها ضخامت‌های متنوعی دارند و ضخامت نازک‌ترین آن‌ها معمولاً به چند میلی‌متر می‌رسد؛ اما اگر خواهان اسپیسر بزرگ‌تری باشید باید تغییرات ضروری در طول پیچ‌ها اعمال کنید چرا که پیچ‌ها باید به‌طور کامل بسته شوند. اگر فاصله رینگ با توبی چرخ خیلی زیاد باشد شاید نتوانید پیچ‌ها را ببندید. برخی اسپیسرها از آداپتر یا پیچ‌های ثانویه برای تغییر الگوی بستن پیچ‌ها استفاده می‌کنند و طبیعی است که هزینه بالاتری داشته باشند. همچنین باید دانست هرچقدر اسپیسر پهن‌تر باشد احتمال تأثیر گذاشتن آن بر خودرو بیشتر خواهد بود. اسپیسرهای ضخیم‌تر می‌توانند فاصله بین چرخ‌های روبرویی را بیشتر کنند و برای برخی رانندگان، این موضوع به معنی بهبود سواری خودرو خواهد بود اما ترکیب اسپیسر پهن‌تر و ارتفاع کم خودرو باعث می‌شود لاستیک‌ها به راحتی با گلگیرها برخورد کنند. این کار می‌تواند باعث ترک‌شدن ناگهانی لاستیک و همچنین آسیب دیدن گلگیرها شود. همچنین افزایش بیش از حد پهنای خودرو با استفاده از اسپیسر رینگ باعث تغییر ژئومتری سیستم تعلیق شده و روی تمامی قطعات آن از جمله اکسل‌ها، بلبرینگ‌ها و لامل‌ها تأثیر خواهد گذاشت. استفاده از اسپیسر بزرگ روی شاسی بلند و وانت پیکاپ‌آفروید شاید باعث افزایش جذابیت بصری شود اما در عین حال کیفیت سواری و هندلینگ خودرو در جاده را به‌طور قابل‌توجهی دستخوش تغییر می‌کند. بهترین کار این است که قبل از نصب اسپیسر حتماً تحقیقات زیادی انجام داده و نظرات کاربران در فروم‌های مختلف که تجربه نصب این قطعه را داشته‌اند، بخوانید. اگر تصمیم قطعی برای نصب اسپیسر گرفتید حتماً محصولات تاییدشده و با کیفیت را خریداری کرده و از نصب صحیح آن اطمینان حاصل کنید.

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
	26 و KB12		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	36 و KB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا
	22 و KB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	22 و KB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا
	44 و KB77		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاکس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیولوی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری-را-خودرو فردا T5-سویا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-بام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رتو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران را پاک بگردیم





اسبخاری با حداکثر سرعت ۲۰۰،۵۰۰ دوربر دقیقه را ارائه می دهد. این عدد حتی سریع تر از موتورهای HyperEngine V8s شیاومی با ۲۷،۲۰۰ دوربر دقیقه است که در خودرو SUV Ultra بافت می شود. ویژگی مهم دیگر Han L فناوری شارژ دوگانه آن است. این ویژگی به کاربران اجازه می دهد دو کابل شارژ را همزمان به خودرو وصل کنند و زمان شارژ را تقریباً به نصف کاهش دهند. داده ها نشان می دهند Han L می تواند حتی در دمای ۳۰- درجه سانتی گراد، تنها در ۲۴ دقیقه از ۱۶ درصد به ظرفیت کامل باتری ها برسد. سدان برقی Han L به باتری 945V Blade battery 2.0 شرکت BYD مجهز خواهد شد.

شرکت بی و ای دی جدیدترین محصول خود، یعنی سدان Han L را چندی پیش رونمایی کرد. این خودرو برقی نه تنها به دلیل طراحی ظریف خود، بلکه به دلیل فناوری پیشرفته و عملکرد چشمگیر توجه جهان را به خود جلب کرده است. این شرکت سدان Han L را به عنوان سدان برقی با عملکرد قدرتمند معرفی کرده است و مشخصات آن مطمئناً انتظارات بسیاری را برآورده می کند. این نسخه چهار چرخ محرک بوده و به دو موتور الکتریکی با خروجی خیره کننده ۱،۰۸۵ اسب بخار مجهز است. در حالی که موتور نصب شده روی محور عقب عملکرد تحسین برانگیزی دارد. این الکتروموتور به تنهایی خروجی ۷۷۷



«BYD Han L» خودرو تحسین برانگیز چینی

تولید ۵۰۰ هزار خودرو برقی «تسلا» موجب خواهد شد:

۲۰۲۵: سال طلایی برای بازار جهانی لیتیوم

قیمت لیتیوم در ۲۶ دسامبر ۲۰۲۴ به کمترین سطح خود رسید و با قیمتی کمتر از ۷۶ هزار یوان به ازای هر تن معامله شد

که سیاست های اروپا و چین به داد بازار لیتیوم می رسند، چین بزرگترین مصرف کننده لیتیوم در جهان به شمار می رود و مطابق برنامه های محرک اقتصادی پکن برای سال ۲۰۲۵ عرضه خودروهای الکتریکی افزایش خواهد یافت. در واقع دولت چین مشوق های مالیاتی برای تولید کنندگان و خریداران خودروهای برقی در نظر گرفته است تا سهم خودروهای الکتریکی در بازار چین در مقایسه با بنزینی در سال جدید بیشتر شود. به اعتقاد تحلیلگران در صورت اجرای سیاست های جدید چین، ۲۰۲۵ به سال طلایی برای لیتیوم تبدیل خواهد شد. همچنین باید به قوانین جدید اروپا پیرامون کاهش تولید CO2 اشاره کرد و خودروسازان اروپایی طی سال میلادی جدید باید با استانداردها و اهداف سختگیرانه تری جهت تولید خودروهای بنزینی دست و پنجه نرم کنند. به اعتقاد کارشناسان استانداردهای جدید اروپا منجر به گسترش عرضه خودروهای برقی در این قاره به دلیل هزینه های پایین تولید و مالیات کمتر خواهد شد.

از سوی شرکت تسلا بالا خواهد رفت. همچنین شرکت تسلا به دنبال تولید و عرضه رباتا کسی های برقی در سال ۲۰۲۵ است. همچنین باید به سیاست های جدید اروپا و چین جهت حمایت از صنعت خودروهای الکتریکی اشاره کرد که در صورت اجرای این سیاست ها قیمت لیتیوم در سال جاری به سقف قیمتی خود نزدیک خواهد شد. بر اساس جدیدترین آرزوهای شرکت تحقیقاتی Adamas Intelligence تقاضای جهانی برای لیتیوم در طول سال ۲۰۲۵ تا ۲۶ درصد افزایش به ۱.۴۶ میلیون تن خواهد رسید که این رقم در سال گذشته برابر با ۱.۱۵ میلیون تن بود. همچنین بررسی های شرکت تحقیقاتی Adamas Intelligence نشان می دهند عرضه جهانی لیتیوم در سال میلادی جدید به ویژه از سوی استرالیا، چین و شیلی افزایش خواهد یافت و بارشده ۱۶ درصدی به ۱.۵۸ میلیون تن می رسد در حالی که این میزان در سال گذشته معادل ۱.۳۶ میلیون تن بود. هر چند نباید این موضوع مهم را فراموش کرد

به گزارش شرکت تحقیقاتی Adamas Intelligence قیمت لیتیوم در بازار جهانی طی سال ۲۰۲۳ کاهش چشمگیری پیدا کرد تا ۲۰۲۴ به «سال سیاه لیتیوم» تبدیل شود. قیمت این فلز معدنی در ۲۶ دسامبر ۲۰۲۴ به کمترین سطح خود رسید و با قیمتی کمتر از ۷۶ هزار یوان به ازای هر تن معامله شد. اگرچه پیش بینی ها حاکی از تداوم روند کاهش قیمت لیتیوم و مزاد عرضه آن در سال میلادی جدید بود، اما شرکت خودروسازی تسلا در نخستین روزهای سال جاری میلادی به انتشار برنامه های تولید خود برای سال جدید روی آورد که به اعتقاد تحلیلگران بازار فلزات تسلا به تنهایی می تواند رونق نسبی را به بازار لیتیوم در سال ۲۰۲۵ بازگرداند. جدیدترین برنامه های تولید شرکت خودروسازی تسلا نشان می دهد مسئولان این شرکت در صدد تولید ۵۰۰ هزار تاکسی برقی با قیمت پایین هستند تا میزان عرضه اتومبیل های برقی طی سال میلادی جدید افزایش یابد. در نتیجه تقاضای جهانی برای لیتیوم و دیگر فلزات سازنده باتری خودروهای الکتریکی



مریم شرافتی

m.sherafati@autoworld.ir

صبا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۰ آمپر سیلد L2 یا برند KOTRA	سیلد	صبا باتری برندهای مختلف با نام های: VARIAN, ARMO NEW, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWISKA, SMART SABA, KHAZAR, KABOOK, NONO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW VERESK, RAYEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAL, HITECH, KOTRA به عبارتی عرضه می شود.	گارانتی محصولات صبا باتری با توجه به زمان انبارداری ۱۶ ماهه می باشد	۳۳،۰۰۰	۳۵،۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	۵۵ آمپر سیلد واریان	سیلد			۳۳،۰۰۰	۳۵،۰۰۰	
	باتری ساینا	۶۶ آمپر سیلد واریان	سیلد			۳۳،۰۰۰	۳۵،۰۰۰	
	باتری کوئیک	۷۰ آمپر سیلد بلند واریان	سیلد			۳۳،۰۰۰	۳۵،۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۷۴ آمپر سیلد (V) یا برند راین	سیلد			۳۳،۰۰۰	۳۵،۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۹۰ آمپر سیلد های تک	سیلد			۳۳،۰۰۰	۳۵،۰۰۰	
	باتری تندر و ساندر و	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۳،۰۰۰	۳۵،۰۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	۳۳،۰۰۰	۳۵،۰۰۰				

آذر باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	آذر باتری با برندهای ویگور، آذر، سولیفان، زئوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می شود.	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری ۱۲ ماهه می باشد	۳۵،۰۰۰	۳۸،۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵،۰۰۰	۳۸،۰۰۰	
	باتری ساینا	۵۰-۶۰-۵۵ (فاب تک خارجه)	سیلد			۳۵،۰۰۰	۳۸،۰۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۳۵،۰۰۰	۳۸،۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵،۰۰۰	۳۸،۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵،۰۰۰	۳۸،۰۰۰	
	باتری تندر و ساندر و	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۵،۰۰۰	۳۸،۰۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	۳۵،۰۰۰	۳۸،۰۰۰				

نیرو گستران خراسان (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	نیرو گستران خراسان با برندهای مختلف با نام های: VOLTA, CENE, SHARK, VOLGA, SILVER و TURBO به بازار عرضه می شود.	گارانتی کلیه محصولات نیرو گستران خراسان ۱۵ ماهه می باشد	۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰	
	باتری ساینا	۵۰-۵۵-۶۰ (فاب تک خارجه)	سیلد			۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰	
	باتری تندر و ساندر و	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰				

سپاهان باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	سپاهان باتری با برندهای بارکس، پاور ایکس، سوزو کی، سوپو، پرجیس، اور بیتال، اورانوس، سیپولکس و پاشا، پویش امیراز ۵۰ آمپر تا ۲۱۰ آمپر تحت استانداردهای DIN و GIS محصولات خود را عرضه می شود.	گارانتی محصولات سپاهان باتری بعضی از محصولات این شرکت همانند اور بیتال EFB یا گارانتی ۳۰ ماهه، سوزو کی ۱۵ ماهه و اور بیتال پرجیس محصولات ۱۵ ماهه می باشد	۴۳،۰۰۰	۴۵،۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳،۰۰۰	۴۵،۰۰۰	
	باتری ساینا	۵۰-۵۵-۶۰ (فاب تک خارجه)	سیلد			۴۳،۰۰۰	۴۵،۰۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۴۳،۰۰۰	۴۵،۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳،۰۰۰	۴۵،۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳،۰۰۰	۴۵،۰۰۰	
	باتری تندر و ساندر و	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۴۳،۰۰۰	۴۵،۰۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	۴۳،۰۰۰	۴۵،۰۰۰				

پاسارگاد باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	پاسارگاد باتری با برندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرخ، عقاب، نیز، هتدل، لیدر، تایگون، باتریکس، کینگ پاور به بازار عرضه می شود.	گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می باشد	۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰	
	باتری ساینا	۵۰-۵۵-۶۰ (فاب تک خارجه)	سیلد			۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰	
	باتری تندر و ساندر و	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	۳۹،۰۰۰	۴۲،۵۰۰				



عوارض ۵ آزادراه افزایش یافت

ایران از روز دوشنبه اول بهمن ماه، عوارض جدید از رانندگان و کاربران جاده‌ای برای عبور از پنج آزادراه دولتی تهران - قم، تهران - ساوه، کرج - قزوین، بندرعباس - شهید رجایی و قزوین - زنجان دریافت شد. عوارض این آزادراه‌ها در پنج سال گذشته افزایش نیافته بود و به گفته مسئولان سازمان راهداری درآمدهای آنها به هیچ عنوان نگهداری آزادراه‌ها را نمی‌داد. رضا اکبری، سرپرست سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در این باره گفت: میزان عوارض پرداختی برای افرادی که تا فردا ده‌گانه‌امام (ره) یا کل مسیر را می‌پیمایند داشتند

یکسان بود؛ مساله‌ای که عادلانه نبود و بر این اساس مقرر شده عوارض جدید به صورت پیمایشی دریافت شود. سرپرست سازمان راهداری ادامه داد: در خوشبینانه‌ترین حالت، حتی با این نرخ‌های جدید ۲ هزار میلیارد تومان در آمد کسب شده از این آزادراه‌ها در مقایسه با نیاز فوری ۵ هزار میلیارد تومانی، ناچیز است. وی بیان کرد: در این راستا بستن تهیه خواهد شد تا اضافه درآمدها صرف عمران و بهسازی همین آزادراه‌ها شود. همچنین تا ۲۰ درصد تخفیف برای افرادی که به‌طور دائم از این آزادراه‌ها استفاده می‌کنند در نظر گرفته خواهد شد.

خبر News

فوت ۲۰۵ موتورسوار تهرانی در تصادفات سال ۱۴۰۳

مهر: رئیس پلیس راهور تهران بزرگ گفت: اگرچه بخش عمده موتورسواران از قشر متوسط جامعه هستند و معمولاً از طریق این وسیله‌نقلیه ارتزاق می‌کنند اما این بدان معنی نیست که رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی می‌تواند در خصوص آنها کم‌رنگ باشد و پلیس از کنار این تخلفات و ناهنجاری‌های رفتاری رانندگان موتورسیکلت در سطح شهر به راحتی عبور می‌کند. پلیس راهنمایی و رانندگی درباره رانندگان موتورسیکلت به عنوان یک وسیله نقلیه ناایمن حساسیت و توجه بیشتری دارد و طرح ۱۰ بانگامی جدی بر ساماندهی تخلفات و تصادفات موتورسیکلت، یک سال است که در پایتخت اجرا می‌شود. سردار سیدابوالفضل موسوی پور افزود: در ادامه اقدامات پلیس، با توجه به تاثیرگذاری رسانه ملی و برنامه‌های پر مخاطب این

رسانه، از رئیس سازمان صداوسیما و مدیران شبکه‌های تلویزیونی و رادیویی درخواست می‌کنم در هر یک از برنامه‌های ترکیبی، گفت‌وگو محور و حتی سریال‌ها و مجموعه‌های نمایشی توصیه ویژه‌ای برای استفاده از کلاه ایمنی توسط موتورسواران گنجانده شود و برنامه‌سازان و مجریان به تخلفات مرتبط با پلاک موتورسیکلت که می‌تواند عامل بسیاری از تخلفات و جرایم باشد نیز اشاره کنند. موسوی پور افزود: برای نهادینه شدن استفاده از کلاه ایمنی می‌توانیم به هر برنامه تلویزیونی یک کلاه ایمنی هدیه بدهیم تا در دکور برنامه‌ها و در محلی مناسب جامه‌ای شود و مجریان برنامه‌های مختلف صداوسیما به مخاطبان و حتی مهمانان برنامه، استفاده از کلاه ایمنی را که می‌تواند بخش عمده‌ای از حوادث ناگوار را در تصادفات موتورسیکلت کاهش

دهد، یادآوری کنند. رئیس پلیس راهور تهران بزرگ گفت: مجریان تلویزیونی می‌توانند در برنامه‌های مختلف رسانه ملی به تاثیر کلاه ایمنی در حوادث مرتبط با موتورسواران پایتخت اشاره کنند. همچنین طراحی سناریوهای ویژه در دل آثار مختلف می‌تواند به فرهنگ‌سازی و مطالبه‌گری استفاده از کلاه ایمنی، سرعت عملی دوچندان ببخشد. وی در پایان گفت: رسانه ملی همواره در زمینه ارتقا فرهنگ ترافیک، کاهش تخلفات و تصادفات همراه پلیس بوده است و امیدوار هستیم در ترویج فرهنگ استفاده از کلاه ایمنی نیز این اتفاق تکرار شود. رئیس پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به آمار و ارقام تصادفات موتورسیکلت در سال ۱۴۰۳، از ۱۲۹۰۹ تصادف جرحی؛ ۱۴۰۷۷ تصادف خسارتی و ۲۰۵ نفر فوتی موتورسوار در پایتخت خبر داد.

کامیون‌ها؛ عامل انتشار ۱۵.۷ درصد ذرات معلق در تهران

عدم دریافت معاینه‌فنی، کارت هوشمند ناوگان حمل و نقل را باطل می‌کند

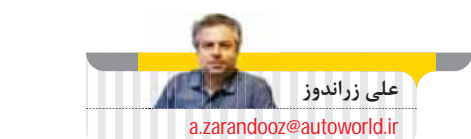
بار و مسافر امنوطبه دارا بودن معاینه‌فنی برای ناوگان حمل و نقل عمومی اعلام کرد.

مدت زمان اعتبار معاینه‌فنی خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین معاون حمل و نقل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان اردبیل تیزگفت: بیش از ۲۴ هزار دستگاه خودرو سنگین و نیمه‌سنگین در ۶ ماه نخست امسال به مراکز معاینه‌فنی این استان مراجعه کردند. رضا شیرین‌زاده در ادامه افزود: از این تعداد وسایل نقلیه ۱۲ هزار و ۵۸۵ خودرو در معاینه‌فنی قبول و برای آنها گواهی صادر شده و مابقی نیز باید بعد از رفع ایراد، معاینه‌فنی دریافت کنند. وی با بیان اینکه ۱۲ هزار و ۵۸۵ خودرو در معاینات فنی اولیه و ۵ هزار و ۵۷۱ خودرو نیز در معاینات فنی بعد از اصلاح عیوب خودرو قبول شدند، اظهار کرد: افزایش ۱۸۸ درصدی را در مرحله دوم قبولی‌ها داریم. وی با بیان اینکه در ۶ ماه نخست پار سال در مجموع ۲۰ هزار و ۱۰۰ خودرو در نقاط مختلف استان اردبیل به مراکز معاینه‌فنی مراجعه کرده بودند، اضافه کرد: امسال مراجعه وسایل نقلیه به مراکز معاینه‌فنی در این استان در مقایسه با مدت مشابه پار سال ۲۰ درصد افزایش داشته است. معاون حمل و نقل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان اردبیل تصریح کرد: خودروهای فاقد معاینه‌فنی جریمه می‌شوند. همچنین علاوه بر بررسی مسائل فنی خودروها، تست آلایندگی و سنسجش گازهای خروجی از خودروها در مراکز معاینه‌فنی مورد پایش و بررسی قرار می‌گیرد. شیرین‌زاده بیان کرد: با توجه به متصل بودن تمامی مراکز به سامانه سیمفا (سامانه یکپارچه معاینه‌فنی ایران) نتایج حاصل از تست خودروها صد شده و در صورت عدم وجود مشکل، گواهی معاینه‌فنی صادر می‌شود. معاون حمل و نقل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان اردبیل افزود: مدت اعتبار معاینه‌فنی صادر شده برای خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین با عمر ۱۰ سال، ۶ ماه و برای خودروهای با عمر بالای ۱۰ سال و سه‌ماه است. شیرین‌زاده اظهار کرد: بر اساس قانون هوای پاک، دوره معافیت انجام معاینه‌فنی از زمان تولید برای وسایل نقلیه سنگین شخصی و دولتی ۴ سال و برای وسایل نقلیه عمومی یک‌سال است.



مرکز معاینه‌فنی در کشور خبر و ادامه داد: طی ۹ ماهه امسال، یک میلیون و ۷۰ هزار برگه معاینه‌فنی در مراجعه اول صادر و ۳۳۰ هزار برگه معاینه‌فنی نیز بعد از رفع عیب صادر شده است. مدیر کل دفتر ایمنی و ترافیک تاکید کرد: در بخش حمل و نقل جاده‌ای، ناوگان دارای کارت هوشمند باید نسبت به اخذ معاینه‌فنی اقدام کنند و در صورتی که اعتبار معاینه‌فنی وسیله‌نقلیه به پایان برسد، کارت هوشمند آن‌ها غیرفعال و امکان صدور سند حمل برای آن وسیله نقلیه غیر ممکن می‌شود. وی ادامه داد: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ارائه کارت هوشمند رانندگان و دریافت مجوزهای حمل

ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای گفت: با توجه به این که بیش از ۶۰ درصد از مجموع ۵۰۰ هزار ناوگان حمل و نقل عمومی بار و مسافر فعال در محورهای برون‌شهری بیش از ۱۵ سال عمر دارند، کنترل معاینه‌فنی و اطمینان از سلامت خودرو باید با جدیت بیشتری انجام شود. مهریاری افزود: بر این اساس ارائه خدمات کنترلی از سوی مراکز معاینه‌فنی متناسب با دریافت اطلاعات کافی درباره وسایل نقلیه و بازنگری در ظرفیت باربری ناوگان بر اساس میزان فعالیت و عمر کاری آن‌ها باید مورد توجه قرار گیرد. وی از راه‌اندازی و فعالیت ۱۸۱



چند روز قبل، معاون نظارت و پایش حفاظت محیط‌زیست استان تهران درباره معاینه‌فنی خودروهای سنگین گفت: از ابتدای امسال ۱۲۹ هزار و ۶۱۷ خودرو سنگین برای دریافت معاینه‌فنی به مراکز معاینه‌فنی پایتخت مراجعه کردند که از این تعداد، ۳۲ هزار و ۷۲۲ خودرو سنگین در آزمون معاینه‌فنی رد شدند. بر اساس آمار اعلام‌شده توسط معاون نظارت و پایش حفاظت محیط‌زیست استان تهران حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد این وسایل نقلیه سنگین به دلیل بحث آلایندگی مردود شده‌اند. همچنین بر اساس آخرین سیاهه انتشار شهر تهران در سال ۱۳۹۶ در خصوص ذرات معلق، کامیون‌ها با ۱۵.۷ درصد رتبه اول و خودروهای سواری با ۱۳.۹ درصد رتبه دوم و موتورسیکلت‌ها با ۱۰.۱ درصد، رتبه سوم را دارند. با توجه به اینکه بخشی از آلودگی کنونی هوای شهر تهران ناشی از ذرات معلق بوده، از این رو لازم است برای پایش آلایندگی کامیون‌ها و خودروهای سنگین به صورت ویژه چاره‌اندیشی و برنامه‌ریزی شود.

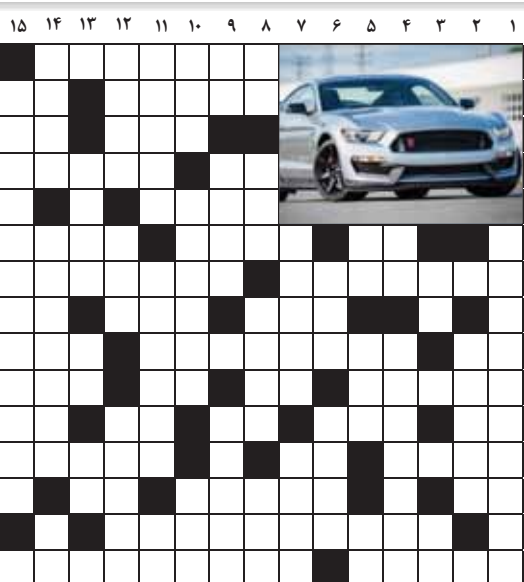
صدور یک میلیون برگه معاینه‌فنی برای خودروهای سنگین مدیر کل دفتر ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای گفت: طی ۹ ماه امسال و با فعالیت ۱۸۱ مرکز معاینه‌فنی در کشور، یک میلیون برگه معاینه‌فنی صادر شده است. فرهاد مهریاری در همایش ملی معاینه‌فنی خودروهای کشور با اشاره به اهمیت نقش مراکز معاینه‌فنی در حفظ سلامت وسایل نقلیه و کاربران جاده‌ای بیان کرد: در بررسی عوامل موثر در افزایش آمار تصادفات وسایل نقلیه سنگین در محورهای برون‌شهری، وقوع سوانح ناشی از نقص فنی خودروها روندی افزایشی داشته که این خود ناشی از عمر بالای ناوگان و عدم اسقاط وسایل نقلیه خارج از رده است. مدیر کل دفتر

جدول شماره ۱۶۳۶ Cross Word



افقی
۱ - کوپه فورد که شهرت جهانی دارد (در تصویر) ۲ - محصولی از کرمان خودرو - فرمان خودرو ۳ - کدر و غیر شفاف - ضمیر انگلیسی ۴ - خاندان - خودرو کرایه‌ای ۵ - امر به نکاویدن می‌کند ۶ - مدل لوکسی از بنتلی - این شاسی بلند کره‌ای در بازار ایران موفق نبود - کاروتجاری ساز روسیه ۷ - شاسی بلند لوکس از انگلیس - این شاسی بلند کره‌ای محبوب بازار ایران است ۸ - نخستین مرکب انسان - نبات بی‌فرجام - زمینه هنری ۹ - مرض - سواری قدیمی و کلاسیک آمریکایی - فکر و اندیشه ۱۰ - یکی از کاخ‌های معروف پاریس - از ادات تشبیه - نفس آدم ۱۱ - تکرار آخرین حرف - مخترع تلگراف - منقار کوتاه - حرف تصدیق انگلیسی - نشانه جمع عربی ۱۲ - توسان بی‌انتهای - نفس - این هم دالتون بی‌فرجام ۱۳ - ضمیر اشاره به دور - مهم‌ترین بندر بلژیک که مرکز تجارت جهانی فیروزه‌است - روی رودخانه می‌بندد ۱۴ - یکی از مشهورترین شرکت‌های طراحی خودرو با شهرت جهانی ۱۵ - کامیون بنز - این خودرو سواری کره جنوبی در بازار ایران با استقبال روبه‌رو شده است.

عمودی
۱ - معروف‌ترین شاسی بلند ایران خودرو ۲ - واحد پول ژاپن - محصول جدید سایپا ۳ - شایسته و سزاوار - حرف عطف ۴ - از اقوام اصیل ایرانی - همان تازه‌داماد است ۵ - ضمیر انگلیسی - هوش - مساوی و برابر ۶ - بعد از هاج می‌آید - به سواری گفته می‌شود ۷ - نام دیگر سواری بنز - جدا شده ۸ - شاسی بلند سازه متوسط نیسان - شبیه - حرف افسوس ۹ - ضمیر سوم شخص منفصل - تولید ناب توپوتا - مدلی از پورشه ۱۰ - صلح و دوستی - محصول مشترک هیوندای و کرمان خودرو - سازمان جاسوسی آمریکا ۱۱ - خود را نباختن - پادشاه معروف بابل در دوره باستان - قلم معکوس انگلیسی ۱۲ - همان استاد است - از حروف لاتین - وسیله‌ای برای آسان‌تر روشن کردن خودروهای قدیمی ۱۳ - نوشیدنی با شهرت جهانی - در قالی باقی می‌ماند - دل وارونه ۱۴ - روغن صنعتی است - قطعه‌ای در موتور خودرو - وانت فول‌سایز دوج ۱۵ - یکی از قهرمانان معروف مسابقات اتومبیلرانی فرمول یک.





Autoworld.ir

چهارشنبه ۳ بهمن ۱۴۰۳. سال دهم. شماره ۲۲۶۰

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلبورد

Billboard

زمین بازی

«در این آگهی زیبا و پرمعنی برند پژو که توسط آژانس پابلیکس در امارات متحده عربی طراحی شده است، به این موضوع اشاره می‌شود که با خودروهای پژو هر اقلیم و جغرافیایی می‌تواند زمین بازی راننده باشد.»



لZoom نظارت هر چه بیشتر بر رفتار موتورسیکلت سواران

طبق گزارش رئیس پلیس راهور تهران بزرگ، سردار سیدابوالفضل موسوی پور از ابتدای سال جاری تاکنون ۲۰۵ موتورسیکلت سوار در پایتخت جان خود را در حوادث رانندگی از دست داده‌اند. این آمار، تلخ و نگران کننده است؛ به ویژه زمانی که درمی‌یابیم در مدت مذکور به‌طور کلی در کلانشهر تهران ۱۴ هزار و ۷۷ فقره تصادف خسارتی و ۱۲ هزار و ۹۰۹ فقره تصادف جرحی رخ داده که در بسیاری از آن‌ها، راکبان موتورسیکلت نقش مقصر یا قربانی را داشته‌اند. موتورسیکلت در کشور ما وسیله‌ای پرکاربرد بوده و استفاده از آن با هدف امرار معاش، متعارف و رایج است. با این حال این امر نباید بهانه‌ای برای نقض قوانین رانندگی یا غفلت از ایمنی باشد. به گفته رئیس پلیس راهور ناجا، موتورسیکلت سواران نیز همچون رانندگان و سرنشینان خودروها باید به قوانین راهنمایی و رانندگی احترام بگذارند و هرگونه سهل انگاری و بی‌توجهی به این اصل می‌تواند برای آن‌ها هزینه‌های مالی و جانی زیادی به همراه داشته باشد. به گفته کارشناسان پلیس راهور ناجا استفاده از کلاه ایمنی، هدایت موتورسیکلت با سرعت مطمئنه، خودداری راکبان موتورسیکلت از ورود به مسیرهای مختص تردد اتوبوس‌های شهری و خطوط بی‌آرتی، متوقف شدن در چهارراه‌ها زمانی که چراغ راهنمایی و رانندگی قرمز است، عدم هدایت موتورسیکلت برخلاف جهت حرکت خودروهای عبوری و مواردی از این دست می‌تواند ضامن سلامتی و حفظ جان موتورسیکلت سواران باشد. در این راستا، طرح جدیدی تحت عنوان «طرح ۱۰» در حال اجراست که هدف از آن نظارت هر چه بیشتر بر رفتار موتورسیکلت سواران به‌منظور روان‌سازی ترافیک و کاهش محسوس آمار تصادفات منجر به جرح و مرگ است. مطابق با گزارش‌ها، در این طرح با راکبان موتورسیکلتی که دارای تخلفات حادثه‌ساز باشند، در مقایسه با گذشته برخورد سخت‌تری می‌شود.

حرف آخر

The Last Word

فرانک آقاصفی

روزنامه‌نگار



دوچرخه‌ها



شناخته می‌شود، یک موتور تخت ۶ سیلندر دارد که عملکرد مناسب را برای آن تأمین می‌کند. مدل GL1800 گلدوینگ به‌خاطر صندلی‌های عریض و فناوری‌های به‌روز بسیار پرفرمدار است. اگر چه گلدوینگ هرگز به‌عنوان سریع‌ترین موتور تورینگ شناخته نشده، اما همواره به‌عنوان یکی از قابل ملاحظه‌ترین دوچرخه‌های موتوری شناخته می‌شود.

موتورسیکلت گلدوینگ یکی از قدیمی‌ترین برندهای موتورهای تورینگ است و بسیاری از افراد آن را شاخص‌ترین مدل در این کلاس می‌دانند. این موتور که ۴۲ سال از زمان معرفی‌اش به‌بازار می‌گذرد، توازن شگفت‌انگیزی از عملکرد بالا و ویژگی‌های لوکس را ارائه می‌دهد که به‌صورت مشترک برای خریداران پیر و جوان جذابیت دارد. گلدوینگ که با نام «سلطان راحتی»

هوندا گلدوینگ



نهایت ماجراجویی

صنایع خودروسازی ایلیا



www.ilia-auto.com

MUSO GRAND