



فروش خودروهای لاکچری در آمریکا
رشد ۳۳ درصدی داشته است
فرصت مناسب برای
لوکس سواری در بازار
ایالات متحده

صفحه ۱۴



«دنیای خودرو» جایگاه
«بهمن دیزل» در بازار را
بررسی کرد
جاده‌ای به سوی اعتماد:
نگاهی به موفقیت‌های
یک برند در بازار تجاری‌ها

صفحه ۹

با توجه به در شرف عرضه بودن سهام سمیکو در بازار سهام رقم خورد؛

آغاز تحولات خصوصی سازی سایپا

بعد از سپردن مدیریت شرکت ایران خودرو به بخش خصوصی، تحرکات برای طی کردن این مسیر برای شرکت سایپا نیز آغاز شده است. در این رابطه، با توجه به این که شرکت سرمایه گذاری...

صفحه ۵

«دنیای خودرو» بررسی کرد؛

سه پیشنهاد به سیاست‌گذاران وزنجیره بازار خودرو

در سال جاری سیاست‌گذاران، واردکنندگان و مشتریان
بازار خودرو باید رویکرد واقع بینانه و کاربردی در مواجهه...

صفحه ۶

قیمت دنا پلاس توربو به

یک میلیارد و ۱۳۰ میلیون تومان رسید

واردات کمتر از ۵۰ هزار دستگاه خودرو در ۱۰ ماهه نخست ۱۴۰۳

صفحه ۷

۲۴ میلیون حلقه، کارنامه یک ساله
لاستیک‌سازان

صنعت تایر ۱۰ درصد رشد رادر ۱۴۰۳ تجربه کرد

مجموع فعالیت تمام تایر سازان کشور طی ۱۱ ماهه سال
گذشته توانست از لحاظ تعداد، رشد ۱۰ درصدی...

صفحه ۱۳

مهدی دادفر: تخصیص ۲ میلیارد یورو برای واردات خودرو در بودجه ۱۴۰۴، ضمانت اجرایی ندارد

واردات خودرو روی کاغذ مانده است؛ دومینوی گرانی از بازار وارداتی‌ها به داخلی‌ها

صفحات ۳۰۲



رانندگی ایمن با سیستم ترمز «آذین تنه»

حرف اول را در صنعت قطعات ترمز ایران می‌زنیم



همگام با
نوآوری‌های
جهان



تولید کننده انواع تایر
تایرهای رادیال سیمی و بیایس
RADIAL&BIAS TIRES

ایران تایر
IRAN TIRE
تجربه کیفیت متفاوت



TOUSKA
12.4-24-8P
14.9-24-10P
18.4-30-14P
18.4-34-14P



تهران، کیلومتر ۴ جاده مخصوص کرج (لشگری)، شرکت تولیدی ایران تایر

SALES@IRANTIRE.IR

EXPORT@IRANTIRE.IR

WWW.IRANTIRE.IR

۰۲۱-۴۴۵۰۳۴۹۴

۰۲۱-۴۴۵۰۳۴۹۱

۰۲۱-۴۴۵۳۷۰۸۴





شده؛ اما با مایعات این رقم به حدود ۱.۵ تن می‌رسد. پیش‌رانه ۳ لیتری V6 تئوین توربو مازراتی هم حالا از جریان هوای بهتری بهره می‌برد که سبب افزایش قدرت جزئی از ۶۲۰ به ۶۴۰ اسب‌بخار شده؛ در حالی که گشتاور بدون تغییر باقی مانده و همچنان ۷۲۰ نیوتون‌متر است. انتقال نیرو هم توسط همان گیربکس ۸ سرعته دو کلاچه‌ای صورت می‌گیرد که در کوروت C8 می‌بینیم. قیمت پایه GT2 استراداله از ۳۱۲ هزار دلار شروع می‌شود؛ اما باید یکجای پر فور منس ۱۳ هزار و ۷۵۰ دلاری که ویژگی‌هایی مثل ترمزهای بزرگ تر، دیفرانسیل لغزش محدود الکترونیکی و لاستیک‌های میشلین پایلوت اسپرت کاپ R2 را به همراه دارد هم سفارش داده شود.

MC20 استراداله از همان شاسی فیبر کربنی و سیستم تعلیق دو جناقی GT2 استفاده می‌کند؛ اما مازراتی در این مدل جدید اسپلیتر بزرگ‌تری را به جلو افزوده، کاپوت جلو را با نمونه فیبر کربنی با خروجی‌های هوای بیشتر جایگزین کرده، ورودی‌های هوا را بزرگ‌تر کرده و در عقب هم یک پال جدید نصب کرده که حداکثر داون‌فورس را در سرعت ۲۸۰ کیلومتر بر ساعت به ۵۰۰ کیلوگرم می‌رساند. مازراتی همچنین با استفاده از صندلی‌های اسپرت با پوسته فیبر کربنی، رینگ‌های تک‌پیچ سبک تر، ترمزهای کرین‌سرامیکی استاندارد و ترمیم داخلی الکانترا، ۶۰ کیلوگرم از وزن خودرو کاسته است. وزن خشک این سوپراسپرت جدید ۱۳۶۵ کیلوگرم اعلام

سطح معمولی به روزرسانی‌ها در «مازراتی»



رمزگشایی از تلفات جانی و مالی

غیر تخصصی به اندازه کافی می‌نویسند و هشدارهای لازم را می‌دهند. امیدوارم مسئولان ذیربط به این هشدارها اهمیت لازم را داده و در بهسازی و ایمن‌سازی جاده‌ها طرح‌های ضروری را تهیه و اجرا کنند.

در باره عامل سوم یعنی نازل بودن کیفیت خودروهای تولید داخلی البته که همه تقصیر را نمی‌توان متوجه خودروهای داخلی در این مورد نمود؛ زیرا خودروهای وارداتی هم که در جاده‌ها و خیابان‌های شهرهای کشور تردد می‌کنند، عمدتاً عمر مفید خود را پشت سر نهاده‌اند و در واردات هم متأسفانه سیاست‌گزاران پیوسته استخوان لای زخم می‌گذارند و حتی به واردات خودروهای دست‌دوم هم رضایت می‌دهند که این اقدام مشکلی را حل نمی‌کند، چون خود مشکل افزایش درمورد ارتقای کیفیت خودروهای داخلی هر سال سازمان بررسی کیفیت و استاندارد چند بیانه صادر می‌کند که عمدتاً نشان‌گر بهبود کیفیت و ارتقای آن‌هاست؛ ولی نازل بودن کیفیت خودروهای داخلی همچنان یکی از عوامل مهم تصادفات و تلفات مالی و جانی به حساب می‌آید. در این زمینه ضرورت دارد که از شرکت‌های خودروساز معتبر دنیا بیاوریم. در جهان انجام وظایف چنین سازمانی به عهده بخش خصوصی است، ولی در ایران زیر نظر وزارت «صمت» انجام وظیفه می‌کند! مشکل فوق که در این مقاله با اختصار و شفاف مطرح شد و نیز مشکلات عدیده دیگر را اگر با دیده دقیق و بصیرت بنگریم، ناشی از نبود استراتژی جامع و حرکت و کار بدون برنامه است. چنانچه این شیوه‌ها ادامه یابد، قطعا راه به جایی نخواهیم برد و حسرت خودرو ساز شدن ایران همچنان بر دل‌ها خواهد ماند:

اگر این شیوه‌ها یابد ادامه در این صنعت بود؛ این کارنامه به‌زودی کشور بحرین و افغان

به‌جای سوئد و ژاپن و آلمان
بیابند در دشان درمان نمایند
ره‌دشوارشان آسان نمایند!



استارت

حسین نظریان
رئیس شورای سیاست‌گذاری

بر اساس آمارهای منتشره در تعطیلات نوروزی صدها تن از هم‌وطنان ما بر اثر تصادفات رانندگی جان باختند و هزاران تن دیگر مجروح و مصدوم شدند. این آمار هر چند نسبت به سال‌های گذشته کمی کاهش داشت، ولی همچنان جای نگرانی دارد.

در رمزگشایی از علل این پدیده شوم سه عامل نقش اصلی و اساسی را دارند.

- خطای انسانی
- عدم استاندارد جاده‌های کشور
- کیفیت نازل خودروهای تولید داخلی که نگارنده حدود ۱۵

سال پیش در یک رباعی از آن را به‌نظم درآورده و به مناسبت‌هایی در سرمقاله‌های «دنیای خودرو» تکرار هم کرده است:

گفتم که تصادفات را علت چیست؟

تقصیر تصادفات بر گردن کیست؟

گفتا: سه دلیل عمده‌اش باشد! این:

راننده و جاده است و خودروسازی است.

درمورد خطای انسانی یا همان بد رانیدن خودرو صرف نظر از دلایل گوناگون مانند عدم رعایت سرعت مجاز، گردش به‌چپ‌های بی‌مورد و... به نظر می‌آید در صدور گواهینامه برای متقاضیان سخت‌گیری‌های لازم به‌عمل نمی‌آید.

شایسته است مسئولان مربوطه در این باره امعان نظر بیشتری داشته باشند. در زمینه وضعیت جاده‌های کشور نیازی به بازگو کردن نیست؛ چون رسانه‌های دیگر اعم از تخصصی یا

مهدی دادفر: تخصیص ۲ میلیارد یورو برای واردات خودرو در بودجه ۱۴۰۴، ضمانت اجرایی ندارد

واردات خودرو روی کاغذ مانده است دومینوی گرانی از بازار وارداتی‌ها به داخلی‌ها

کاهش بودجه‌ای که در لایحه سال آینده برای حوزه خودرو در نظر گرفته شده، عملاً به معنای عقب‌نشینی از سیاست تسهیل واردات است. وقتی عددی معادل ۲ میلیارد یورو برای واردات انواع خودرو و ماشین‌آلات در نظر گرفته می‌شود، در شرایطی که تنها بخش‌کننده‌ها نیاز به بیش از یک میلیارد یورو دارد، سهم خودروهای سواری به شدت ناچیز خواهد بود. این یعنی عملاً سهمی برای تأمین نیاز مصرف‌کننده باقی نمی‌ماند. در سال ۱۴۰۳ نیز اعداد مشابهی در لایحه بودجه دیده شد؛ اما در نهایت کمتر از ۴۰ درصد تخصیص واقعی اتفاق افتاد. این تجربه به ما نشان داده که عدد مصوب لزوماً به معنای تحقق عملی نیست. نتیجه چنین سیاستی، کاهش عرضه در بازار، افزایش قیمت‌ها و استمرار انحصار خواهد بود. به عبارتی، با این لایحه، واردات خودرو در حد نمادین باقی می‌ماند.

دولت چهاردهم چه تفاوتی با دولت‌های پیشین در مواجهه با صنعت خودرو و به‌ویژه واردات خودرو دارد؟

تا این لحظه تفاوت بنیادینی مشاهده نمی‌شود. دولت جدید با شعارهای حمایت از رقابت‌پذیری و تسهیل واردات روی کار آمده؛ اما هنوز گام عملی برداشته نشده است. همان رویکردهایی که در دولت قبل باعث انحصار گرایی و رانت در بازار خودرو شد، امروز نیز در حال تکرار است.

نه تعرفه‌ها کاهش یافته، نه تسهیلاتی برای واردکنندگان فراهم شده و نه نگاه واقع‌بینانه‌ای نسبت به سهم بازار وارداتی‌ها وجود دارد. این در حالی است که تجربه ثابت کرده هر زمان واردات تسهیل شده، بازار به سمت تعادل حرکت کرده است. از دولت چهاردهم انتظار می‌رود حداقل در سال اول، نشانه‌هایی از تغییر در نگاه کلان به واردات نشان دهد. اما در عمل، همچنان درگیر بروکراسی‌های زائد و نبود اراده جدی برای آزادسازی هستیم.

در حالی که وعده واردات خودرو به عنوان راهکاری برای تنظیم بازار و کاهش



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

قیمت‌ها مطرح شده، اما بررسی‌های میدانی و سخنان فعالان این حوزه از چیز دیگری خبر می‌دهد. در همین رابطه مهدی دادفر، مشاور انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» از آن چه «بحران مدیریت‌شده» در بازار خودرو می‌نامد، پرده برمی‌دارد: بحرانی که نه تنها واردات را از معنا تهی کرده، بلکه به واسطه تصمیمات نادرست، تأثیر معکوس بر قیمت خودروهای داخلی دارد. او معتقد است سیاست‌گذار به جای آزادسازی بازار، با بازی‌های تعرفه‌ای و تأخیر در تخصیص ارز، تأثیر مثبت واردات بر بازار خودرو را خنثی کرده است. مهدی دادفر، مشاور انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «در شرایطی که بازار خودرو تشنه عرضه محصولات با کیفیت و متقاضیان در انتظار خودروهای با کیفیت و رقابتی هستند، اما سیاست‌های فعلی نه تنها مانعی برای بهبود اوضاع است، بلکه به تقویت انحصار داخلی و سرکوب خواسته‌های مصرف‌کننده منجر شده است.» وی در ادامه افزود: «اگر واردات با سیاستی شفاف و با ثبات دنبال شود، هم خودرو ساز داخلی مجبور به ارتقای کیفیت خواهد شد و هم مردم از ثمره رقابت بهره خواهند برد. تا آن زمان، واردات خودرو تنها نامی است که در بودجه‌ها می‌آید و در خیابان‌ها اثری از آن نیست.»

با توجه به کاهش بودجه حوزه خودرو در لایحه بودجه ۱۴۰۴، این کاهش چه اثری بر واردات خودرو و سواری خواهد داشت؟

کرمان‌موتور

KME

برای در اوج بودن دیر نیست

- موتور بنزینی ۱۴۹۹ سی‌سی مجهز به VVT
- حداکثر قدرت موتور ۱۰۴.۵ / ۶۰۰۰ Hp/RPM
- حداکثر گشتاور موتور ۱۳۷ / ۴۸۰۰ Nm/RPM
- گیربکس اتوماتیک از نوع CVT
- مجهز به سیستم فرمان برقی (EPS)
- سیستم ترمز جلو و عقب دیسکی
- سیستم تعلیق MacPherson مستقل در جلو و میل پیچشی در عقب
- سنسور نور (Auto Light)
- کلیدهای کنترل سیستم صوتی روی فرمان
- کروزر کنترل

- مانیتور ۸ اینچی مجهز به سیستم پخش MP5 با ورودی USB + بلوتوث
- آینه‌های جانبی با تنظیم برقی همراه با گرمکن و چراغ راهنما
- چراغ‌های جلو و عقب Full LED
- چراغ روشنایی در روز (Day Light)
- کیسه هوای راننده و سرنشین جلو
- ABS+ESC+EBD
- پشت‌آمبر دیجیتالی
- سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS)
- سنسور دنده عقب

KERMANMOTOR

KME EAGLE

کی‌ام‌سی ایگل



طراحی «آتو ۳» با دیگر بی‌وای‌دی‌ها هماهنگ شد



ج‌لو تغییر خاصی ندارند و بین آن‌ها نیز ترمیم کروم دیده می‌شود. بی‌وای‌دی آتو ۳ فیس‌لیفت با رنگ جدید بدنه معرفی شده و ستون‌های D آن نیز به رنگ مشکی درآمده‌اند. در بخش عقب خودرو می‌توانیم اسویلر سقف جدید و چراغ‌های ترمز متفاوت را ببینیم. همچنین چراغ‌های اصلی در بخش عقب نیز از الگوی جدیدی پر خوردار بوده و چراغ‌های راهنما نیز از نوع دینامیک هستند. خودرو مورد بحث با رینگ‌های ۱۷ و ۱۸ اینچی در دسترس است؛ هرچند مهم‌ترین ویژگی آتو ۳ فیس‌لیفت را می‌توان سیستم دستیار رانندگی دایسیوس ۱۰۰ دانست که از سه دوربین در زیر شیشه جلو تشکیل می‌شود.

«شرکت بی‌وای‌دی چین نخستین تصاویر از آتو ۳ فیس‌لیفت را منتشر کرده است. این خودرو از نظر طراحی ظاهری و سیستم‌های کمک‌راننده بهبودهایی دارد. به‌زودی فروش این کراس‌اوور تازه‌نفس در کشور چین و با نام یوان پلاس آغاز خواهد شد. پیش از این وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین برخی اطلاعات و جزئیات آتو ۳ فیس‌لیفت را منتشر کرده بود و پس از آن نیز تصاویر جاسوسی این خودرو در معابر عمومی منتشر شد. بی‌وای‌دی نیز امروز تصاویر رسمی خودرو به‌روز شده خود را منتشر کرد. در بخش جلو این خودرو شاهد سپری اسپرت تر با دوربین ورودی بزرگ چندضلعی هستیم. چراغ‌های

با این تعرفه و نرخ ارز، آیا واردات خودروهای هیبرید یا کم‌مصرف توجیه اقتصادی خواهد داشت؟

متأسفانه در شرایط فعلی، حتی خودروهای هیبرید که در دنیا مورد تشویق قرار می‌گیرند، در ایران تفاوتی با خودروهای بنزینی ندارند. نرخ تعرفه و عوارض، به‌گونه‌ای تعیین شده که عملاً مزیت رقابتی این خودروها از بین می‌رود. در حال حاضر، یک خودرو هیبرید اقتصادی در ایران قیمتی معادل یک خودرو لوکس پیدا می‌کند.

این رویکرد نه تنها به‌ضرر مصرف‌کننده است، بلکه برای محیط‌زیست نیز سودی ندارد. کشور ما با بحران آلودگی هوا دست‌وپنجه نرم می‌کند. دولت‌ها می‌توانستند با سیاست‌های تعرفه‌ای هوشمندانه، مسیر را برای ورود خودروهای پاک هموار کنند. اما به‌جای آن، همه‌چیز در قالب عدد و رقم‌های نامنصفانه متوقف شده است.

اگر قرار باشد تعرفه‌های فعلی حفظ شوند، آیا می‌توان انتظار داشت خودروهای وارداتی به بازار عمومی مردم برسد یا فقط برای اقشار خاص خواهد بود؟

با تعرفه‌های کنونی، خودروهای وارداتی از دسترس ۸۰ درصد جامعه خارج شده‌اند. این خودروها دیگر ابزار تنظیم بازار نیستند، بلکه صرفاً کالایی لوکس برای بخش کوچکی از جامعه محسوب می‌شوند.

این دقیقاً بر خلاف هدف اولیه واردات خودرو است که قرار بود با ایجاد رقابت، قیمت‌ها را کنترل کرده و سطح کیفیت را ارتقا دهد. در این شرایط، بازار به‌شدت دو قطبی می‌شود: از یک سو با خودروهای بی‌کیفیت داخلی با قیمت بالا مواجهیم و از سوی دیگر وارداتی‌های گران‌قیمت خودنمایی می‌کنند. این فاصله طبقاتی در بازار خودرو به یکی از نمادهای نابرابری اقتصادی تبدیل شده است. بنابراین اگر تعرفه‌ها اصلاح نشوند، واردات به ابزار انحصار بیشتر بدل خواهد شد، نه رقابت سالم.

آیا دولت برنامه‌ریزی جدی برای واردات خودروهای با کیفیت خارجی دارد یا همچنان در سطح شعار باقی مانده است؟

آنچه تاکنون دیده‌ایم، بیشتر تبلیغات رسانه‌ای بوده تا سیاست‌گذاری عملی. هنوز نه سازوکار شفاف برای تخصیص ارز اعلام شده، نه اصلاحی در تعرفه‌ها صورت گرفته و نه حتی تسهیلاتی برای ترخیص خودروهای دپوشده در گمرک ایجاد شده است. این یعنی برنامه‌ریزی مشخصی وجود ندارد یا اگر هم هست، به‌صورت کاملاً بسته و بدون مشورت با بخش خصوصی پیش می‌رود. ما به‌عنوان انجمن واردکنندگان بارها آمادگی خود را برای ارائه پیشنهادهای اجرایی اعلام کرده‌ایم. اما به‌نظر می‌رسد نگاه غالب در دولت، نگاه به واردات به‌عنوان تهدید است، نه یک ابزار تنظیم‌گر. تازمانی که این رویکرد تغییر نکند، واردات خودرو نه تنها آزاد نخواهد شد، بلکه بیش از پیش محدود می‌شود.

یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌ها، تعرفه صددرصدی بر مبنای نرخ مرکز مبادله طلا و ارز است. این مدل محاسبه چگونه بر قیمت تمام‌شده خودرو وارداتی اثر می‌گذارد؟

تعرفه بالا در کنار نرخ مبنای ارزی مرکز مبادله، قیمت خودرو وارداتی را به سطوح نجومی می‌رساند. به‌عنوان مثال، اگر خودرویی ۲۰ هزار دلار قیمت داشته باشد، پس از اعمال تعرفه‌ها، مالیات، هزینه‌های بندری، گمرکی و شماره‌گذاری، قیمت نهایی آن به بیش از ۳ میلیارد تومان خواهد رسید. این قیمت‌ها با توان خرید اکثریت جامعه ایران همخوانی ندارد. این نوع تعرفه‌گذاری نه تنها بازار را تنظیم نمی‌کند، بلکه عملاً آن را به سمت کالاهای لوکس و خاص سوق می‌دهد. واردات باید ابزاری برای رقابت‌پذیری و ارتقای کیفیت باشد، نه صرفاً کالایی برای ثروتمندان. در حال حاضر، این مدل فقط موجب حذف طبقه متوسط از بازار و تحمیل فشار بیشتر به تولیدکنندگان داخلی شده است.



NEW ARRIZOS 5

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

آریزو ۵ اسپرت جدید

مدیران خودرو... آینده آل

www.mvmco.ir



زائنی زبان طراحی جدید ایسوزو را می‌بینیم که جلوپنجره چندضلعی و چراغ‌های زاویه‌دار از ویژگی‌های آن است. در کابین خودرو هم خریداران از ترمیم و تزئینات جدید، نمایشگر ۴.۲ یا ۱۷ اینچی داخل صفحه‌امبر و نمایشگر ۸ یا ۹ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی با اندروید اتو و اپل کارپل بی‌سیم بهره‌مند خواهند شد. علاوه‌بر این، ایسوزو برای MU-X مدل ۲۰۲۵ نسخه ارتقاء یافته سیستم حالت زمین ناهموار، سیستم دوربین جدید نسل چهار برای سیستم‌های کمک‌راننده، کروز کنترل تطبیقی هوشمند جدید، نسخه به‌روز شده دستیار حفظ حرکت میان خطوط، دستیار ترافیک جدید و ترمز اضطراری عقب را هم در نظر گرفته است.

ایسوزو MU-X شاسی‌بلندی سه‌رديفه است که بر اساس شاسی پیکاپ D-Max ساخته شده و در سال ۲۰۱۳ به‌عنوان جایگزین شاسی‌بلند MU-7 معرفی شد. این خودرو هم‌اکنون در نسل دوم خود قرار دارد که در سال ۲۰۲۰ برای رقابت با خودروهایی مثل میتسوبیشی پاجرو اسپرت، فورد اورست و تویوتا فورچونر به‌بازار آمد. حال پس از گذشت پنج سال، زمان به‌روزرسانی میان‌دوره‌ای نسل دوم MU-X رسیده است. به‌گفته ایسوزو، این به‌روزرسانی با توجه به بازخورد رسانه‌ها و خریداران صورت گرفته است. MU-X مدل ۲۰۲۵ با ظاهر جدید، تجهیزات بیشتر، ارتقای سیستم‌های ایمنی و سیستم تعلیق جدیدی را برای بازار خواهد شد. در نمای بیرونی این شاسی‌بلند

ظاهر جدید برای ایسوزو «MU-X»



فرمول شورای رقابت به درستی اجرا نمی‌شود

خصوصی‌سازی «ایران خودرو» نیازمند آزادسازی فرآیند قیمت‌گذاری

تیم مدیریت جدید گروه صنعتی ایران خودرو برای موفقیت نیازمند آزادی عمل در تعیین قیمت‌هاست تا بتواند با توجه به شاخص‌های اقتصادی، قیمت نهایی محصولات را به‌صورت منطقی مشخص کند.



سیاست اشتباه، شرکت‌های خودروسازی می‌توانند براساس سازوکار بازار و عرضه و تقاضا، قیمت محصولات خود را تعیین و سود کافی برای جبران هزینه‌ها و سرمایه‌گذاری در توسعه و بهبود کیفیت کسب کنند.

خودرو مدرن نیازمند آزادی قیمت‌گذاری پیش‌تر به‌تبعات عدم «حذف قیمت‌گذاری دستوری» در گروه صنعتی ایران خودرو اشاره شد و بخش خصوصی اگر بخواهد وضعیت صنعتی-اقتصادی «بزرگ‌ترین خودروساز خاورمیانه» را اصلاح کند، نیازمند بازنگری در سیاست‌های تعیین نرخ است. تیم مدیریت جدید گروه صنعتی ایران خودرو می‌تواند با توجه به شاخص‌های اقتصادی، هزینه‌های تولید و تقاضای بازار، قیمت نهایی محصولات را به‌صورت منطقی مشخص کند. آزادسازی قیمت خودرو برای گروه صنعتی ایران خودرو می‌تواند منطق و تعادل را به بازار خودرو کشور بازگرداند. آزادسازی قیمت‌ها این امکان را برای ایران خودرو فراهم می‌کند که با افزایش درآمدها، سرمایه‌گذاری بیشتری روی توسعه فناوری و کیفیت محصولات داشته باشد.

این اقدام بی‌تردید منجر به افزایش رضایت مصرف‌کنندگان خواهد شد؛ چراکه در یک بازار آزاد، رقابت به‌مراتب بیشتر می‌شود و خودروسازان به‌ارتقای کیفیت و کاهش هزینه‌ها برای جلب رضایت مشتریان بیشتر توجه می‌کنند. بخش اصلی عقب‌ماندگی صنعت خودرو به‌ویژه گروه صنعتی ایران خودرو از استانداردهای جهانی و عدم توان رقابت این خودروساز در بازارهای منطقه، کاهش سرمایه‌گذاری برای تولید محصولات جدید ناشی از خلق زیان روزافزون به‌دلیل تکلیف قیمت‌گذاری از سوی دولت‌ها بوده است. اغلب مدیران دولتی واحد خودروسازی نیز برای کاهش زیان یا مدیریت نقدینگی مجبور به کاهش کیفیت جهت ارزان‌سازی محصولات شدند. محدودیت‌های مالی ناشی از زیان انباشته، دستیابی ایران خودرو به تولید خودروهای کم‌صرف، ایمن و مدرن را به‌تعویق انداخته است. بنابراین شایسته است وزارت صمت دولت چهاردهم به‌عنوان سیاست‌گذار صنعتی در کشور، از ابتدای سال جاری اقدام به اتخاذ سیاست‌های حمایتی مناسب از صنعت خودرو به‌ویژه گروه صنعتی ایران خودرو کند تا علاوه‌بر توسعه فناوری و سوددهی، با فراهم‌سازی بستر آزادسازی قیمت، رقابت‌پذیری نیز رشد کند و افزایش یابد.

انباشته «گروه صنعتی ایران خودرو» نقش پررنگی داشته است. در فرمول شورای رقابت، قیمت خودروها براساس هزینه‌های تولید، نرخ تورم، بهای ارز و غیره تعیین می‌شد؛ اما این فرمول با اعمال فشارهای خارج از جاده‌مخصوص و دخالت دولت‌ها به‌طور کامل برای خودروسازان به‌ویژه آبی‌پوشان جاده‌مخصوص اجرا نشده است. به‌این ترتیب، همچنان قیمت‌گذاری دستوری بر ایران خودرو پس از «خصوصی‌سازی» سایه افکنده است. خودروسازان معتقدند در صورت اجرای صحیح فرمول شورای رقابت مشروط بر در نظر گرفتن نوسانات نرخ ارز و رشد هزینه‌های تولید، می‌توان تا حد زیادی مشکلات ناشی از «حذف قیمت‌گذاری دستوری» را کاهش داد. اجرای صحیح این فرمول، به‌شرکت‌های خودروساز این اجازه را می‌دهد تا با تعیین نرخ‌های منطقی، سود کافی برای جبران هزینه‌ها و سرمایه‌گذاری در راستای توسعه و بهبود کیفیت محصولات کسب کنند. این مساله در صورتی است که «دولت چهاردهم» حاضر به‌پذیرش راه‌حل منطقی یا همان «حذف قیمت‌گذاری دستوری» نباشد.

خصوصی‌سازی نیازمند حذف قیمت‌گذاری دستوری با توجه به این که اقدام «دولت چهاردهم» در صنعت خودرو با واگذاری مدیریت گروه صنعتی ایران خودرو به بخش خصوصی تاریخی به‌شمار می‌رود، زمان آن رسیده تا با «حذف قیمت‌گذاری دستوری» در جاده‌مخصوص انگیزه بخش خصوصی برای توسعه صنعت خودرو افزایش یابد. حذف قیمت‌گذاری دستوری برای گروه صنعتی ایران خودرو با مدیریت بخش خصوصی یک الزام و ضرورت است که «زیان انباشته» را کاهش می‌دهد و سبب «ارتقای کیفیت محصول» می‌شود. لازم به‌ذکر است خصوصی‌سازی، فرصتی برای رشد آبی‌پوشان جاده‌مخصوص و جدایی از سیاست‌های ناکارآمد گذشته از جمله قیمت‌گذاری دستوری تلقی می‌شود. اگر دولت بخواهد در سال جاری و با گذشت حدود ۳ ماه از خصوصی‌سازی ایران خودرو، رویکرد قیمت‌گذاری دستوری را ادامه دهد و مسیر حذف این چالش مهم را مسدود کند، این شرایط نه تنها به‌تولید کنندگان و اقتصاد صنعت خودرو آسیب وارد می‌کند، بلکه بخش خصوصی که به‌تازگی وارد میدان شده است نیز توان مقابله موثر با مشکلات مزمن را پیدا نخواهد کرد. مزید اطلاع سیاست‌گذاران باید یادآور شد که با حذف این

امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

واگذاری کامل سهام ایران خودرو به بخش خصوصی در اواخر سال ۱۴۰۳، به‌زعم کارشناسان فرصتی برای نجات صنعت خودرو از بحران‌های انباشته و پایان زیان‌دهی‌های بلندمدت را فراهم کرده است. این در حالی است که تداوم قیمت‌گذاری دستوری بر محصولات این خودروساز، نه تنها بهبود کیفیت و رقابت‌پذیری را دچار اختلال می‌کند، بلکه حیات اقتصادی آبی‌پوشان جاده‌مخصوص را نیز به‌خطر می‌اندازد. بهترین شیوه حذف این سیاست ناکارآمد یا در صورت تمایل دولت به‌تعیین نرخ خودرو، اجرای صحیح فرمول شورای رقابت بوده که راهی کلیدی برای عبور از زیان‌های انباشته و افزایش رضایت مشتریان است. در این گزارش، تاثیر مخرب قیمت‌گذاری دستوری بر فعالیت ایران خودرو و مزایای اصلاح آن بررسی می‌شود.

دولت فرمول شورای رقابت را نیز اصولی اجرا نمی‌کند خودروسازی در کشور را می‌توان به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین صنایع اثرگذار در اقتصاد و اشتغال معرفی کرد. در این صنعت «گروه صنعتی ایران خودرو» نقش چشمگیری در میزان تولید و به‌تناسب آن هدایت جریان‌ات بازار دارد. با این حال صنعت خودرو و تولیدکننده مذکور، سال‌هاست با چالش بزرگی به‌نام قیمت‌گذاری دستوری مواجه است. سیاست قیمت‌گذاری دستوری که توسط دولت طی سال‌های اخیر در جاده‌مخصوص در حال اجراست، اثرات مخربی روی فعالیت بخش‌های مختلف صنعت خودرو کشور مخصوصاً ایران خودرو داشته است. قیمت‌گذاری دستوری را نمی‌توان با شعار کنترل تورم یا حمایت از مصرف‌کننده، سفیدشویی کرد. چراکه بارها فعالان و صنعتگران این حوزه اعلام کرده‌اند که «قیمت‌گذاری دستوری» سبب ایجاد رانت، افت کیفیت محصولات و زیان‌دهی خودروسازان خودرو کشور شده است. بررسی‌های «دنیای خودرو» نشان می‌دهد طی سال‌های اخیر متولیان صنعت خودرو «فرمول شورای رقابت» برای قیمت‌گذاری را رعایت نکرده و مضاف بر اثرات مخرب قیمت‌گذاری دستوری، این مساله نیز در خلق زیان

پیگیری يك موضوع

Follow up



فرج‌الله معماری

رئیس کمیسیون اقتصاد کلان اتاق ایران

راه‌حل کوتاه‌مدت برای حل مشکل برق صنایع

کمبود انرژی به تولید و صنعت ضرر جدی وارد کرده و دولت مصوبه‌ای درباره جبران خسارت‌های ناشی از قطعی برق و گاز تصویب کرده است. فعالان اقتصادی آن را ناکافی دانسته و می‌گویند باید مسیر برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی هموار شود. فرج‌الله معماری، رئیس کمیسیون اقتصاد کلان اتاق ایران در این زمینه توضیحاتی را ارائه داده که در ادامه به آن می‌پردازیم.

تحلیل شما درباره این مصوبه چیست؟

در این مصوبه، بیش از آن که حمایتی از بخش خصوصی مشاهده شود، انتقال مسئولیت دولت به تولیدکنندگان به چشم می‌خورد. این مصوبه نه جبران خسارت‌ها را مدنظر قرار داده و نه از تولید حمایت موثری می‌کند؛ بلکه صرفاً شامل امهال و تعویق بدهی‌هاست که در نهایت بار مالی مضاعف بر بنگاه‌های اقتصادی تحمیل خواهد کرد. مساله اصلی این است که تعطیلی‌های ناشی از بحران انرژی، نتیجه سوءمدیریت دولت‌های گذشته در تامین پایدار انرژی است؛ اما هزینه‌های مالی این بحران مستقیماً بر دوش تولیدکنندگان گذاشته می‌شود. این رویکرد با روح اصل ۴۴ قانون اساسی و سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی در تضاد است؛ چراکه دولت وظیفه دارد محیط کسب‌وکار را تسهیل کند؛ نه اینکه با ایجاد موانع جدید، عرصه را بر تولیدکنندگان تنگ‌تر سازد.

انتظار فعالان تولیدی و صنعتی در قبال جبران ضرر و زیان‌های ناشی از قطع برق چیست؟

بخش خصوصی دیگر نمی‌تواند به‌امهال‌های موقت و وعده‌های غیرشفاف دل ببندد؛ انتظار ما اقدامات واقعی، شفاف و جبرانی از سوی دولت است. همچنین، دولت باید مسئولیت هزینه‌های ناشی از سوءمدیریت دولت‌های گذشته را بپذیرد و برای جبران خسارت‌های واحدهای تولیدی، اقدامات عملی و فوری را در دستور کار قرار دهد. درواقع حمایت‌های شکلی پاسخگو نیست و بخش خصوصی خواهان اقدامات واقعی، شفاف و جبرانی است.

علاوه‌بر مشکلات انرژی، تولیدکنندگان با افزایش نرخ ارز نیز دچار مشکلات زیادی شده‌اند؛ در این باره راه‌کار جبران این معضلات چیست؟ نخستین گام در این زمینه، کاهش نوسانات از طریق ایجاد تعادل پایدار میان عرضه و تقاضای ارز است. این امر نیز از طریق تقویت منابع ارزی کشور، تنوع‌بخشی به منابع درآمدی و مدیریت انتظارات تورمی محقق می‌شود.

زاپاس

Spare Tire

توزیع بدون اخلاخ بنزین در نوروز



اهداف متولیان انرژی اظهار داشت: «همه خواسته‌های ما از شرکت‌های تابعه وزارت نفت به‌طور دقیق پیگیری و عملیاتی شد و با تدابیری که مسئولان شرکت پخش فراورده‌های نفتی و سایر بخش‌ها به‌کار بستند، حتی در زمان اوج مصرف هم مشکل گسترده‌ای به‌وجود نیامد.» سخنگوی صنف جایگاه‌داران کشور با تاکید بر این که در ذخایر و توزیع به‌موقع، موفق سوخت در ایام نوروز عملکرد

سخنگوی صنف جایگاه‌داران کشور با اشاره به ثبت رکورد جدید در توزیع روزانه بنزین در ایام تعطیلات نوروز و مدیریت این مهم گفت: «درایام نوروز بیش از ۶۰ هزار نفر از پالایشگاه گرفته تا حمل و توزیع در بخش‌های دولتی و خصوصی در تلاشی مثال‌زدنی دست به دست هم دادند و نگذاشتند کوچک‌ترین مشکلی در توزیع سوخت مورد نیاز سفرهای نوروزی به‌وجود آید.» سخنانوز با اشاره به برنامه‌ریزی

وی ابراز امیدواری کرد که با ادامه تعامل بخش خصوصی و دولتی و پیگیری و اتخاذ تدابیر درست در آینده هم شاهد روال منظم سوخت‌رسانی باشیم تا مردم و جایگاه‌های سوخت با مشکلات خاصی مواجه نشوند. لازم به‌ذکر است که بر اساس آخرین اعلام پلیس راهور، ۵۳۰ میلیون تردد وسایل نقلیه در جاده‌های کشور در ایام نوروز ثبت شد.

نگاه

View



سیدفرهنگ حسینی

کارشناس بازار سرمایه

نقش بازار سرمایه در تامین مالی بخش تولید

بازار سرمایه در دنیا نقش اساسی در تامین مالی شرکت‌ها دارد. ابزارهای مالی بورسی از مهم‌ترین ابزارها برای تامین مالی شرکت‌ها به‌شمار می‌روند. نظام‌های تامین مالی در برخی از کشورها عمدتاً نظام بازار سرمایه و بازار بدهی محور است؛ اما در ایران تامین مالی بانک‌محور است. در سال‌های اخیر تصویب قوانین و تعیین مقرراتی از جمله قانون توسعه ابزارها و قانون تامین مالی تولید و زیرساخت‌ها و دستورالعمل‌های سازمان بورس، سبب ایجاد و توسعه ابزارهای بازار بدهی و تامین مالی بدهی از طریق بازار سرمایه شده است. از سوی دیگر، معافیت‌های مالیاتی برای افزایش سرمایه از محل سود انباشته سبب انباشت سرمایه و تشکیل سرمایه در شرکت‌های بورسی شده است. همچنین معافیت مالیاتی تجدید ارزیابی سبب واقعی شدن ارزش روز دارایی‌های شرکت‌ها شده است. عمده شرکت‌ها با دلارهای هزار تومانی ساخته شده‌اند و ارزش دفتری دارایی‌ها پس از استهلاک، عمل‌نمایی واقعی از ارزش روز دارایی‌های شرکت‌ها برای تصمیم‌گیری به فعالان و سرمایه‌گذاران و ذی‌نفعان منتقل می‌کند. همچنین ساختار و توان شرکت‌های تولیدی برای اخذ تسهیلات را بهبود می‌بخشد. افزایش سرمایه‌های سنگین از محل تجدید ارزیابی به‌صورت سنتی مورد اقبال بازار بوده است که آخرین نمونه آن را در نمادهایی مانند ایران خودرو و سایپا شاهد بودیم؛ زیرا ارزش واقعی شرکت‌ها مشخص می‌شود و با توجه به این که عمده شرکت‌ها پس از تجدید ارزیابی به‌قیمت‌های تئوریک که تر از قیمت اسمی کاهش می‌یابند، به‌صورت تاریخی قیمت به‌مرز روانی هزار ریالی بازمی‌گردد که می‌تواند سود عاید سهامداران و سرمایه‌گذاران را کاهش دهد و در عمده موارد به‌جز چند شرکت با زیان‌دهی سنگین، این مهم رخ داده است. افزایش سرمایه به کاهش قیمت تئوریک سهام منجر خواهد شد و این موضوع سبب روان‌تر شدن معاملات سهام در بورس می‌شود. به‌لحاظ رفتاری، معاملات و گردش سهام ارزان‌تر در در محدوده کمتر از ۵ هزار ریال نسبت به سهام گران‌تر بیش‌تر است و این موضوع سبب پویایی و کشف منصفانه قیمت و افزایش کارایی بازار می‌شود. با این حال، افزایش سرمایه از محل آورده نقدی نیز برای تقویت تامین مالی باید به‌لحاظ اجرایی و مقرراتی تسهیل و تسریع شود. از این جهت ضرورت دارد فرآیند افزایش سرمایه از محل آورده نقدی اصلاح و موارد مازاد از فرآیند حذف شود.



چالش‌های ریویان R1S» برای رقبا

«در دنیای خودروهای برقی، ریویان یکی از برندهایی است که با حضور خود، فضای رقابتی را دگرگون کرده است. با این که هنوز نسبت به خودرو سازان بزرگ مانند تسلا و فورد یک بازیکن کوچک تر به حساب می آید، اما توانسته است توجهات زیادی را جلب کند. این خودرو با طراحی متفاوت، امکانات لوکس و قابلیت‌های عالی برای رانندگی در مسیرهای خارج از جاده، خود را به عنوان یک انتخاب جذاب در دنیای SUVهای برقی معرفی کرده است. با نشتن پشت فرمان ریویان R1S نخستین چیزی که توجه شما را جلب می‌کند، تسلط بر جاده و احساس قدرت است. سیستم چهار چرخ محرک این خودرو، عملکرد بی‌نظیری

در شرایط مختلف فراهم می‌کند. با توجه به این که این خودرو از موتورهای الکتریکی به جای موتورهای احتراقی استفاده می‌کند، به محض فشردن پدال گاز، شتابی بی‌وقفه و نرم تجربه خواهید کرد. شتاب گیری آن حتی در سرعت‌های بالا نیز نرم و پایدار است که این ویژگی به کمک سیستم مدیریت گشتاور و تقسیم قدرت به هر چرخ فراهم می‌شود. هنگام عبور از جاده‌های ناهموار، سیستم تعلیق به‌خوبی عمل می‌کند و از هر گونه نوسان ناگهانی جلوگیری می‌کند. ریویان R1S در مقایسه با بسیاری از SUVهای برقی، به‌ویژه در جاده‌های خارج از شهر، احساس آرامش و راحتی را حتی در سرعت‌های بالا فراهم می‌آورد.

ویژه‌ها

به خط کردن لوکس سواران برای پرداخت مالیات!



خودروهای لوکسی که ارزش آن‌ها بیش از ۵ میلیارد تومان باشد، مشمول مالیات سالانه یک درصدی خواهند شد. مالکان این خودروها تنها تا پایان آبان ۱۴۰۴ فرصت دارند تا مالیات خود را پرداخت کنند؛ در غیر این صورت، جریمه ماهانه ۲.۵ درصدی در انتظارشان خواهد بود. این مالیات قطعی است؛ اما امکان اعتراض مطابق قانون مالیات‌های مستقیم وجود دارد.

دیگه چه خبر؟

لزوم بازنگری در حقوق ورودی تمام خودروهای وارداتی



بر اساس قانون بودجه سال ۱۴۰۴، حقوق ورودی تمام خودروهای سواری وارداتی به‌طور کلی ۱۰۰ درصد تعیین شده است. این تصمیم که در ابتدا برای افزایش درآمدهای دولت و کنترل واردات طراحی شده بود، به سرعت واکنش‌های منفی از سوی مصرف‌کنندگان را به دنبال داشت. افزایش ناگهانی تعرفه‌ها، به‌ویژه برای خودروهای برقی و هیبرید، نگرانی‌هایی را درباره افزایش قیمت این خودروها ایجاد کرد.

تونیتر!

عامل تعیین‌کننده قیمت خودرو



مهم‌ترین عامل تعیین‌کننده قیمت خودرو در سال جاری، تغییرات نرخ ارز و سیاست‌های گمرکی دولت خواهد بود. در حال حاضر نرخ ارز مبنای واردات خودرو که از طریق سامانه مبادلات ارزی تعیین می‌شود، به حدود ۷۰ هزار تومان رسیده است. این افزایش نرخ ارز در کنار تغییرات اعمال شده در مبنای تعرفه‌های گمرکی، موجب افزایش قابل توجه قیمت خودروها خواهد شد.

با توجه به در شرف عرضه بودن سهام سمیکو در بازار سهام رقم خورد؛

آغاز تحولات خصوصی سازی سایپا



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

«بعد از سپردن مدیریت شرکت ایران خودرو به بخش خصوصی، تحركات برای طی کردن این مسیر برای شرکت سایپا نیز آغاز شده است. در این رابطه، با توجه به این که شرکت سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا (سمیکو) از طریق دو زیرمجموعه خود، شرکت‌های پیشگامان بازرگانی ستاره تابان و تجارت الکترونیک خودرو تابان حدود ۱۲.۷ درصد از سهام شرکت سایپا را در اختیار دارد، تحولات در این شرکت برای آینده نازجی‌پوشان جاده‌مخصوص از اهمیت بسزایی برخوردار است.

در این رابطه شرکت سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا از سهامی خاص به سهامی عام تبدیل شده و موضوع ورود آن شرکت به بازار سرمایه با پیگیری و تصمیم سهامداران آن شرکت در حال پیگیری است. از سویی با توجه به این که شرکت گروه سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا دارای شخصیت حقوقی مستقل از شرکت سایپا بوده و ترکیب سهامداران آن شرکت با سهامداران شرکت سایپا متفاوت است، تغییرات آن برای بازار سرمایه از اهمیت بسزایی برخوردار است. در چنین شرایطی خصوصی سازی سایپا مزایای زیادی را در پی دارد. در این راستا، با واگذاری مدیریت به بخش خصوصی، ساختار هزینه‌ای سایپا تحت بازنگری و بهینه‌سازی قرار می‌گیرد. این در حالی است که در یک شرکت خصوصی، ادامه زبان غیرقابل پذیرش است؛ چرا که سهام‌داران به دنبال بازدهی سرمایه خود هستند.

این فشار از سمت بازار سرمایه، مدیران را ملزم به شفاف‌سازی امور مالی، کاهش هزینه‌های غیر ضرور و بهبود بهره‌وری تولید می‌کند. افزون بر این، خصوصی سازی می‌تواند به اصلاح ترکیب محصولات و تمرکز بر تولیدات سودآور منجر شود. همچنین افزایش جذب سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های راهبردی با شرکت‌های خارجی در فضای خصوصی سازی شده، به بهبود فناوری تولید و کاهش اتلاف منابع منجر خواهد شد. این به روز رسانی تکنولوژیک، نه تنها کیفیت محصولات را بالا می‌برد، بلکه هزینه تمام‌شده تولید را نیز کاهش می‌دهد که در نهایت به سودآوری کمک می‌کند. همچنین در معاملات روز شنبه گروه خودرویی و در غیاب نمادهای ایران خودرو و سایپا، سایر نمادهای این گروه بورسی روند مثبتی را طی کردند.

بر این اساس نمادهای گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو، سرمایه‌گذاری رنا، ایران خودرو دیزل، سایپا دیزل و کرمان خودرو مثبت شدند. از سویی روز شنبه در گروه خودرویی طی ۱۸ هزار نوبت معاملاتی ۵۷۹ میلیارد سهم به ارزش ۱۸۷ میلیارد تومان معامله شد که نسبت به روز یکشنبه هفته گذشته با رشد روبه‌رو شد. همچنین ارزش روز بازار گروه خودرویی تا پایان معاملات روز شنبه بالغ بر ۲۷۹ هزار میلیارد تومان شد.

همچنین روز شنبه و در خلال معاملات بازار سهام، شاخص کل بورس با افت ۱۵.۳۸۰ واحدی در محدوده دو میلیون و ۷۹۵ هزار واحدی قرار گرفت. شاخص کل هم‌وزن اما با افزایش ۳.۱۵۱ و واحدی در محدوده ۸۰۲ هزار واحدی ایستاد.

اینفوگرافیک

Infography

افزایش درآمد ایران خودرو در سال گذشته

درآمد اسفندماه

۴۳۳٫۳۶۳ میلیارد تومان

میزان رشد

۳۰ درصد



میزان درآمد

۳۳۷٫۵۵۳ میلیارد تومان

گروه صنعتی ایران خودرو در سال گذشته ۳۳۰٫۵۳۷ میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات خود به دست آورده است.

چه شد؟

کاهش نگاه سرمایه‌ای به بازار خودرو

«نخستین نشانه‌های نگاه سرمایه‌ای به بازار خودرو در ابتدای سال ۱۳۹۷ و هم‌زمان با تشدید تحریم‌ها قابل ردیابی است. این روند تا ابتدای سال ۱۴۰۳ ادامه یافت؛ اما در فرآیند آزمون و خطای سیاست‌گذاری، این تقاضا با کاهش روبه‌رو شد. گرچه بخشی از تقاضای بازار همچنان با دید سرمایه‌ای انجام می‌شود، اما رکود توری حاکم بر اقتصاد، این نگاه را تا حدی به تعادل کشانده است.

چرا؟

ناپایداری اقتصاد، سرمایه را از بازار خودرو دور کرد

«در مسیر زوال نگاه سرمایه‌ای به بازار خودرو، چند عامل کلیدی نقش داشته‌اند. نخست آن که ناپایداری اقتصاد، مداخله سیاست‌گذاران برای تنظیم بازار را اجتناب‌ناپذیر کرده است. همچنین رکود تورمی، تقاضا برای خودرو را کاهش داده است. در نهایت نیز با فروکش کردن تقاضای سرمایه‌ای، تأثیرپذیری بازار خودرو از نوسانات ارز نیز کمرنگ‌تر شده است.

برای چه؟

بازار خودرو بیشتر تحت تأثیر تحولات بیرونی

«خودروسازان و قطعه‌سازان داخلی بارها درخواست تغییر شیوه قیمت‌گذاری را به مراجع ذی‌ربط ارائه داده‌اند و در مواردی نیز تغییراتی در قیمت‌ها ایجاد شده، اما عوامل کلان اقتصادی مانع از انعکاس واقعی نوسانات ارز در بازار خودرو شده‌اند. در نتیجه بازار خودرو بیشتر تحت تأثیر تحولات سیاسی و چشم‌اندازهای آینده قرار دارد.

توده یک

First gear



علی زراندوز

azarandooz@autoworld.ir

۱۵ فروردین، مدیر کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گیلان از ترافیک سنگین حدود ۱۵ کیلومتری در محور رشست - امام زاده هاشم به دلیل خروج حجم بالای خودروها از استان خبر داد.

«حاضر جواب: خود همین معطل ماندن در ترافیک ۱۵ کیلومتری می‌تواند تمرینی باشد برای فضانوردانی که می‌خواهند شرایط سخت سفرهای فضایی را روی زمین تجربه کنند!

آینده بازار خودرو در جهان؛ عصر خودروهای بنزینی به پایان رسید؟

«حاضر جواب: فعلا که در برخی کشورها هنوز به صلات ظهر هم نرسیده است!

فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی بر ادامه پوشش نه به تصادف در کنار نه به کیفیت پایین خودروها و نه به تعرفه‌های سنگین خودروها تأکید کرد.

«حاضر جواب: که البته تجربه ثابت کرده است اگر با حلا، حلا گرفتن دهان شیرین شود، با این نه گفتن‌ها هم کیفیت خودروها افزایش و تعرفه وارداتی‌ها هم کاهش می‌یابد.

تعرفه‌های جدید ترامپ؛ تسلا برنده بزرگ، خودرو سازان ژاپنی بازنده‌های اصلی!

«حاضر جواب: بالاخره رفیق گرمابه و گلستان رئیس‌جمهور آمریکا بودن، باید مختصری آورده برای ایلان ماسک داشته باشد یا نه؟

نواده پژو ۲۰۶ با طراحی انقلابی به بازار می‌آید.

«حاضر جواب: این اخبار به ما که همچنان سوار جد بزرگ‌شان می‌شویم چه ارتباطی دارد؟

خلق مجسمه‌های زیبا از ضایعات خودرو توسط هنرمند تبریزی...

«حاضر جواب: با این گرانی خودرو و لوازم‌ذکی آن، اصلا مگر چیزی از خودروها ضایع می‌شود که کسی بخواهد با آن هنرنمایی هم بکند؟

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، در انتقاد به برنامه خودروسازان برای افزایش قیمت خودروها متناسب با نرخ دلار گفت: «خودروسازان قیمت محصولات خود را برابر با قدرت خرید مردم تعیین کنند.»

«حاضر جواب: در این صورت پژو ۲۰۷ باید ۲۰۰-۳۰۰ میلیون تومان قیمت داشته باشد که!

نخستین عرضه خودرو در بورس کالا در سال جدید؛ بورس کالا چهارشنبه این هفته میزبان عرضه ۳۰۰ دستگاه وانت آریسان ایران خودرو است.

«حاضر جواب: حالا باید منتظر ماند و دید لایه‌ای این وانت‌ها، کشنده‌ها و کامیون‌ها، چه زمانی چند خودرو سواری هم در بورس کالا عرضه می‌شود؟!

رشد ۱۳.۶ درصدی سفرهای نوروزی در ۱۴۰۴

«حاضر جواب: پس با این حساب تا کمتر از ۹ تا ۸ سال دیگر، شاهد دوبرابر شدن حجم ترافیک سفرهای نوروزی خواهیم بود!

زبان ۱۷ میلیارد دلاری صادرات صنعت خودرو ژاپن از تعرفه‌های آمریکا.

«حاضر جواب: خلاصه که گویا کم سود صادر نکردن خودرو به آمریکا، از ضررش بیشتر باشد!



در حالی که مدل‌هایی مثل تویوتا **bZ4X**، آتودی **Q8 e-tron** و مرسدس **EQE** کمترین جذب مشتریان جدید را داشته‌اند. در کنار میزان جذب مشتریان، قیمت اجاره ۲۶ ماهه، موجودی خودرو در نمایندگی‌ها و میزان تخفیف‌ها هم از عوامل مهم در موفقیت این مدل‌ها هستند. البته برای موفقیت آپونیک ۵ می‌توان چهار دلیل اصلی را برسی کرد: بالاترین نرخ مهاجرت خریداران از برندهای دیگر، اجاره ۳۶ ماهه ۵۰۴ دلار، ۱۴ درصد تخفیف در نمایندگی‌ها و در نهایت ترکیب طراحی مدرن، برد مناسب و شارژ سریع. آپونیک ۵ که به‌تازگی در ایران هم رونمایی شده، با این روند می‌تواند جایگاه خود را به‌عنوان یکی از محبوب‌ترین خودروهای برقی تثبیت کند. آیا سایر رقبا می‌توانند با این موفقیت مقابله کنند؟

«داده‌های جدید نشان می‌دهند ۷۴.۲ درصد از خریداران هیوندای آیونیک ۵، از برندهای دیگر به این خودرو روی آورده‌اند. این میزان، ۲۲ درصد بیشتر از میانگین سایر مدل‌های هیوندای است. طراحی جذاب، فناوری پیشرفته و عملکرد قوی، آیونیک ۵ را به گزینه‌ای وسوسه‌انگیز برای خریداران تبدیل کرده است. این آمار نشان‌دهنده موفقیت چشمگیر هیوندای در دنیای خودروهای الکتریکی است؛ به‌ویژه در مقایسه با سایر مدل‌های بازار. اما آیا سایر خودروسازان هم توانسته‌اند مشتریان رقبا را به سمت خود جذب کنند؟ از بین خریدارانی که از برندهای دیگری به سمت برقی‌ها آمده‌اند آیونیک ۵، کادیلک لیریک و جی‌ام‌سی هامر در صدر قرار دارند و آتودی کیو ۴ای – ترون جایگاه دهم را در اختیار دارد؛



مشتریان «آیونیک ۵» به هیوندای وفادار نیستند!

«دنیای خودرو» بررسی کرد؛

سه پیشنهاد به سیاستگذاران و زنجیره بازار خودرو

در سال جاری سیاستگذاران، واردکنندگان و مشتریان بازار خودرو باید رویکرد واقع‌بینانه و کاربردی در مواجهه با چالش‌های ساختاری صنعت خودرو داشته باشند

این تحلیل، راهبردهای پیشنهادی برای بهبود وضعیت صنعت خودرو ارائه می‌شود. چنین تحلیل‌هایی باید در سطوح عالی وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مرتبط انجام شوند؛ اما تاکنون شواهدی از اهتمام جدی مسئولان در این زمینه مشاهده نشده است.

در چارچوب این نوشتار، ۶ گروه اصلی ذینفع شامل خودروسازان، مونتاژکاران، زنجیره‌تامین، تصمیم‌گیران (سیاست‌گذاران)، بازرگانان و مصرف‌کنندگان به‌عنوان ارکان کلیدی اکوسیستم صنعت‌خودرو شناسایی شده‌اند. نقش و تاثیر هر یک از این ذینفعان به‌دقت مورد مطالعه قرار گرفته و توصیه‌هایی در راستای تقویت نقاط قوت و رفع نقاط ضعف آنان تدوین شده است. در این میان، توانمندی تولیدکنندگان در پذیرش فناوری‌های نوین و ارتقای رقابت‌پذیری محصولاتشان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

همچنین، شناسایی فرصت‌ها و تهدیدهای موجود در بازار کشور یکی از محورهای اصلی این تحلیل محسوب می‌شود. از دیگر ابعاد کلیدی این رویکرد، بررسی پایداری مالی زنجیره‌تامین در مواجهه با چالش‌های داخلی نظیر بی‌ثباتی اقتصادی و چالش‌های خارجی همچون تحریم‌های بین‌المللی است.

علاوه‌بر این، سیاست‌گذاری‌های کلان اقتصادی و صنعتی به‌عنوان عوامل تعیین‌کننده در شکل‌دهی آینده صنعت‌خودرو مورد توجه قرار گرفته‌اند. تحلیل فرصت‌ها و تهدیدهای تجاری ناشی از نوسانات ارزی با تغییرات ژئوپلیتیکی نیز برای فعالان تجاری ضروری است.

همچنین بررسی تعادل میان عرضه و تقاضا به‌عنوان یکی از عوامل بنیادین رشد بازار، همراه با درک رفتار مصرف‌کنندگان در چارچوب تحلیل ۳۶۰ درجه‌ای صورت گرفته است.



متخصص و پژوهشگر ارشد صنعت خودرو

«صنعت و بازار خودرو کشور نیازمند تحلیل‌هایی در سطوح عالی وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مرتبط است؛ اما تاکنون شواهدی از اهتمام جدی مسئولان در این زمینه مشاهده نشده است؛ از همین رو با توجه به آغاز فعالیت صنعت‌خودرو در سال جدید و تدوین برنامه تولید برای خودروسازان از سوی وزارت صمت، «دنیای خودرو» به تحلیل وضعیت و عملکرد ۶ گروه اصلی ذینفع شامل خودروسازان، مونتاژکاران، زنجیره‌تامین، تصمیم‌گیران (سیاست‌گذاران)، بازرگانان و مصرف‌کنندگان به‌عنوان ارکان کلیدی اکوسیستم صنعت‌خودرو پرداخته است. در این تحلیل به سیاست‌گذاری‌های کلان اقتصادی و صنعتی به‌عنوان عوامل تعیین‌کننده در شکل‌دهی آینده صنعت‌خودرو پرداخته شده و از سوی دیگر تحلیل فرصت‌ها و تهدیدهای تجاری ناشی از نوسانات ارزی یا تغییرات ژئوپلیتیکی نیز برای فعالان تجاری ضروری است. همچنین بررسی تعادل میان عرضه و تقاضا به‌عنوان یکی از عوامل بنیادین رشد بازار، همراه با درک رفتار مصرف‌کنندگان در چارچوب تحلیل ۳۶۰ درجه‌ای صورت گرفته است. در ادامه بخش دوم این تحلیل را از نظر خواهید گذراند:

صنعت و بازار خودرو ایران همچنان در چارچوب پارامترهای اقتصادی محدودکننده‌ای فعالیت می‌کند که به‌طور مستقیم بر تصمیمات خرید مصرف‌کنندگان و رفتارهای پدیرش بازار

عدم قطعیت.

■ **مدیریت تغییر:** استقرار سازوکارهای سیستماتیک برای شناسایی و پاسخ به تحولات پویای صنعت‌خودرو، تحلیل جامع تاثیرات تنش‌های ژئوپلیتیکی میان قدرت‌های جهانی بر رقابت بین‌المللی و شرایط بازار داخلی، همراه با بازنگری دوره‌ای در سیاست‌های تنظیم‌گری باید در دستور کار باشد.

■ **نقشه راه:** طراحی و به‌روزرسانی مستمر نقشه راه آینده‌نگر برای صنعت ملی، بازنگری و اصلاح قوانین منسوخ، ایجاد سازوکارهای گفت‌وگوی سازنده میان ذینفعان متنوع، تدوین برنامه‌های اجرایی مشخص برای مدیریت اثربخش تحولات صنعتی و تضمین ثبات در بلندمدت باید انجام شود. ■ **رقبای خارجی:** پایش مستمر روندهای جهانی و منطقه‌ای جهت جلوگیری از تسلط محصولات خارجی، مخصوصاً چینی بر بازار داخلی، تدوین استراتژی‌های ملی برای تقویت توانمندی‌های فناورانه صنعت‌خودرو کشور و ارتقای قابلیت‌های نوآورانه با هدف حفظ جایگاه رقابتی در چشم‌انداز متحول جهانی و جلوگیری از صنعت‌زدایی نابالغ. لازم به‌ذکر است واردات زمانی مضر است که ناترازی تجاری کلان کشور پدیدار شود و این مساله معادلات بین‌المللی پویا را ایجاد کند.

پیشنهاد «دنیای خودرو» به واردکنندگان خودرو

روزنامه «دنیای خودرو» با بررسی وضعیت فعلی واردات خودرو که متاثر از فقدان سیاست‌گذاری درست، سردرگمی تجار و مشتریان را به‌همراه داشته، برای فعالان این صنف چهار پیشنهاد اساسی دارد که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود؛

■ **مدیریت ریسک:** تدوین استراتژی‌های مدیریت ریسک برای مواجهه با اثرات چالش‌های ژئوپلیتیکی و نوسانات ارزی به‌واسطه تحریم‌ها، رصد مستمر تحولات سیاسی بین‌المللی، تغییرات سیاست‌های مرزی و نوسانات بازار ارز با هدف اتخاذ تصمیمات تجاری آگاهانه و کاهش آسیب‌پذیری مالی در شرایط متغیر است.

■ **تحلیل بازار:** بررسی دقیق دینامیک بازار خودروهای لوکس در شرایط فشارهای اقتصادی، ارزیابی روندهای تغییر تقاضا در بخش‌های مختلف بازار و بازتعریف استراتژی‌های بازار یابی متناسب با کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان و تغییر اولویت‌های سرمایه‌گذاری آن‌ها که باید به‌تمام این موارد توجه داشت.

■ **تنوع سرمایه‌گذاری:** به‌دلیل شرایط نامطلوب اقتصادی، تقاضا برای خودروهای لوکس در سال ۱۴۰۴ حالت اشباع دارد؛ بنابراین بازنگری در ترکیب دارایی‌ها با توجه به تغییر ترجیحات سرمایه‌گذاری در شرایط اقتصادی بی‌ثبات عامل تعیین‌کننده‌ای است. در نهایت تحلیل رابطه میان بازار خودرو و سایر بازارهای سرمایه‌ای مانند طلا، با هدف درک بیشتری و تخصیص مدیریت ریسک سیستماتیک در افق سرمایه‌گذاری میان‌مدت است.

■ **محصولات کارآمد:** هدف‌گذاری بازار خودروهای کارآمد از نظر مصرف انرژی را پیش‌بینی افزایش قیمت سوخت، تحلیل روند تقاضا برای خودروهای با هزینه نگهداری پایین‌تر و توسعه استراتژی‌های تامین متناسب با تغییر الگوی مصرف به‌سمت محصولات اقتصادی‌تر و پایداری تر حرکت کرد.

پیشنهادهای «دنیای خودرو» برای مشتریان بازار خودرو

باتوجه به این که در نخستین روزهای سال جاری، نوسان نرخ ارز سبب رشد قیمت‌ها در بازار شده است، از همین رو در این باره به مشتریان چهار پیشنهاد می‌شود؛

■ **ارزیابی اقتصادی:** تحلیل ارزش اقتصادی خودرو به‌عنوان محصول مصرفی یا سرمایه‌گذاری با در نظر گرفتن روند استهلاک، بررسی تاثیر شرایط اقتصادی و نوسانات ارزی بر ارزش آتی دارایی خودرویی و ارزیابی ریسک کاهش ارزش سریع‌تر از حد انتظار به‌منظور اجتناب از فشارهای مالی ناخواسته در سال ۱۴۰۴ است.

■ **خدمات پس از فروش:** بررسی جامع وضعیت خدمات پس از فروش پیش از تصمیم به خرید، اطمینان از دسترسی به قطعات یدکی، شبکه مراکز خدماتی معتبر و وجود تخصص فنی کافی در کشور برای پشتیبانی از مدل انتخابی جهت پیشگیری از مشکلات آتی ضروری است.

■ **کارآمدی تر جیبی:** تمرکز بر ویژگی‌های عملکردیانه به جای جنبه‌های تجملی در انتخاب خودرو بعدی، گزینش خودروهایی با کارایی مصرف سوخت مطلوب و هزینه‌های نگهداری منطقی با توجه به احتمال افزایش قیمت انرژی و ضرورت انتخاب‌های اقتصادی پایدادر در شرایط محدودیت منابع است.

■ **انتخاب نیازمحور:** هم‌سوزی انتخاب خودرو با نیازهای واقعی و شرایط زندگی ارزیابی دقیق ضروریات نظیر اندازه خانواده، الگوهای سفر (شهری و غیرشهری)، اولشاف کاربردی خودرو، به‌منظور گزینش محصولی که بهترین تناسب با نیازهای روزمره داشته باشد و موجب بهینه‌سازی ارزش اقتصادی در طول دوره مالکیت شود.

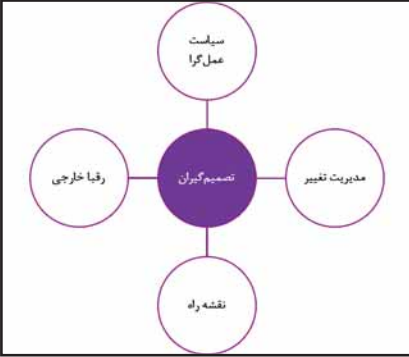
صنعت خودرو کشور باید به چه مواردی توجه داشته باشد؟

در سال ۱۴۰۴ صنعت‌خودرو ایران در موقعیتی حساس و تعیین‌کننده قرار دارد. این صنعت، به‌عنوان یکی از ارکان اصلی اقتصاد تولیدمحور ملی، با فرصت‌ها و چالش‌هایی مواجه است که اتخاذ تدابیر راهبردی و اصلاحات بنیادین برای ارتقای ظرفیت‌ها و رفع ناکارآمدی‌ها را ضروری می‌سازد. دست‌نیایی به‌اهدافی همچون افزایش تولید، توسعه فناوری‌های نوین و گسترش همکاری‌های بین‌المللی، نیازمند تصمیمات کلان و بازنگری در ساختارهای موجود است. این صنعت در محیط متلاطم اقتصادی فعالیت می‌کند که تحت‌تاثیر تحولات فناوری جهانی، تنش‌های ژئوپلیتیک و نوسانات ارزی قرار دارد. این شرایط، ضرورت بازتعریف جایگاه رقابتی آن در عرصه جهانی را آشکار کرده است. توسعه فناوری خودروهای هوشمند به‌عنوان مسیری امیدبخش مطرح است؛ اما موفقیت در این حوزه نیازمند بهره‌گیری از ظرفیت‌های داخلی، تقویت زیرساخت‌های پژوهشی و سرمایه‌گذاری هدفمند در حوزه‌های کلیدی است.

صنعت‌خودرو ایران با چالش‌هایی نظیر تورم بالا، کاهش ارزش پول ملی و کمبود نیروی کار متخصص مواجه است. این عوامل موجب افزایش هزینه‌های تولید و ایجاد شکاف میان قیمت خودرو و توان خرید مصرف‌کنندگان شده‌اند. بدون اصلاحات ساختاری، این روند می‌تواند بی‌ثباتی اقتصادی را تشدید کند. رشد پایداری این صنعت نیازمند همکاری همه‌جانبه ذینفعان برای ایجاد چارچوبی انعطاف‌پذیر است که بتواند بر چالش‌ها غلبه کند و رقابت‌پذیری جهانی داشته باشد. هرچند پیش‌بینی دقیق تحولات سال ۱۴۰۴ ممکن نیست؛ اما تحلیل روندهای اقتصادی نشان می‌دهد همکاری با بازیگران اصلی اکوسیستم خودروسازی می‌تواند زمینه شکل‌گیری سیستمی مقاوم را فراهم سازد. چنین سیستمی قادر خواهد بود از فرصت‌های بالقوه رشد در شرایط جهانی بهره‌برداری کند.

بهره‌گیری از تجارب موفق جهانی و سرمایه‌گذاری در آموزش نیروی انسانی متخصص می‌تواند افق‌های تازه‌ای را پیش روی این صنعت بگشاید. تنها با تلاش مضاعف کلیه ذینفعان، صنعت‌خودرو ایران نه تنها قادر به‌عبور از چالش‌ها خواهد بود، بلکه می‌تواند به الگویی موفق برای نوآوری و پایداری در منطقه غرب آسیا و جهان تبدیل شود. بنابراین ذینفعان باید برای تمام روزه‌های سال ۱۴۰۴ برنامه ارتقای داشته باشند که توسط حاکمیت پشتیبانی شود.

پیشنهاد «دنیای خودرو» به قانونگذار و دولت



فقدان اسناد جامع و نقشه راه مشخص، پیش‌بینی دقیق در صنعت‌خودرو ایران را طی نیم قرن اخیر دشوار کرده است. تنها با اتخاذ سیاست‌های هماهنگ و بلندمدت می‌توان به توسعه پایدادر دست یافت؛ توسعه‌ای که منافع مصرف‌کنندگان را تامین کند، اشتغال پایدار ایجاد و اقتصاد را تاب‌آورتر سازد. ایران نیازمند اقتصادی تولیدمحور است و برای دستیابی به این هدف،

تصمیم‌گیران باید رویکردی مسئولانه و بلندمدت توام با استراتژی جامع برای خودروسازی داشته باشند. این مساله باید به‌گونه‌ای باشد که ضمن توجه به‌مسائل زیست‌محیطی و منافع ذی‌نفعان، واقعیت‌های اقتصادی-اجتماعی کشور را نیز لحاظ کند. صنعت‌خودرو ایران علاوه بر چالش‌های اقتصادی، با مشکلات ساختاری مواجه است؛ عدم تطابق ظرفیت تولید داخلی با تقاضای واقعی مصرف‌کنندگان موجب ناکارآمدی و فشار بر منابع شده است. همچنین شکاف فناوری میان تولیدکنندگان داخلی و خارجی، به‌ویژه در رقابت با خودروهای چینی، موقعیت رقابتی شرکت‌های ایرانی را به چالش کشیده و نیازمند بازنگری در اولویت‌های استراتژیک آن‌هاست. این مهم می‌تواند این صنعت را تا حد زیادی متحول کند و دستگاه‌های مرتبط با هم‌افزایی نظام‌مند، چشم‌اندازی جامع ترسیم کنند. برای مقابله با ناترازی انرژی و حل مشکل خودروهای فرسوده و آلودگی شهرها، تدوین راهبرد بین‌بخشی در حوزه حمل‌ونقل ضروری است. بر این اساس نهادها باید منابع انسانی را هم‌سو با اهداف کلان کشور بسیج کنند و از رویکرد واکنشی به‌سمت پیشگامی تحول تغییر راهبرد دهند. سیاست‌گذاری در واردات با تولید خودروهای نوین نیازمند شفافیت کامل و پذیرش نقد‌های کارشناسی است. وزارتخانه‌ها و سازمان‌های صنعتی باید نقش خود را شفاف و اطلاعات غیرمحرمانه را برای بهره‌گیری از خرد جمعی به‌موقع منتشر کنند تا مسیر توسعه پایدار این صنعت راهبردی فراهم شود. ماهیت چندوجهی این تحولات که دامنه آن از یک صنعت منفرد فراتر رفته، ایجاب می‌کند که هم‌افزایی نظام‌مندی میان وزارتخانه‌های مرتبط، نهادهای محلی، مراکز پژوهش و توسعه و متولیان حوزه‌های انرژی و مخبرات کشور به‌منظور مدیریت یکپارچه و ترسیم چشم‌اندازی جامع صورت پذیرد. کلیه متولیان امر مکلفند برنامه‌ریزی نظام حمل‌ونقل را بر مبنای مصالح بلندمدت ملی تدوین و به‌مرحله اجرا گذارند. آگاهی شرکت‌ها مانند آن‌چه برای ایران خودرو رخ داد را مدبرانه مدیریت کنند. در این چارچوب، تدوین و عملیاتی‌سازی راهبرد بین‌بخشی در حوزه صنعت‌خودرو و حمل‌ونقل با مشارکت تمامی دستگاه‌های ذی‌ربط الزامی است؛ بنابراین می‌توان در این باره چهار پیشنهاد را مطرح کرد:

■ **سیاست عمل‌گرا:** اتخاذ رویکرد واقع‌بینانه و کاربردی در مواجهه با چالش‌های ساختاری صنعت‌خودرو، طراحی چارچوب سیاستی منعطف با درک عمیق از پیچیدگی‌های اکوسیستم صنعتی، تدوین راهکارهای حمایتی متناسب با نیازهای فعالان صنعت و مصرف‌کنندگان در شرایط



معرفی تویوتا جی آر ۸۶ «یوزو ادیشن»



تویوتا نسخه ویژه‌ای از کوپه اسپرت GR86 را با نام یوزو ادیشن معرفی کرده است. این نسخه با الهام از سایون FR-S ریلیز سریز طراحی شده است که ۱۱ سال پیش در نمایشگاه خودرو نیویورک ۲۰۱۴ رونمایی شد. برند سایون دو سال پس از عرضه این نسخه تولید محدود تعطیل شد و FR-S با همان نام اصلی تویوتا GT86 در آمریکا عرضه شد. حال روح FR-S ریلیز ادیشن در GR86 یوزو ادیشن بازگشته است. یوزو ادیشن بر اساس GR86 تیپ پریمیوم شکل گرفته که پکیجی پرفورمنس با ترمزهای برمیوی قوی تر و کمک فنرهای SACHS به آن افزوده شده است. علاوه بر

این، خریداران می‌توانند با هزینه اضافی یک کیت بدنه و سیستم اگزوز با چهار سر اگزوز را هم سفارش دهند، برای این که یوزو ادیشن بیشتر به سایون ریلیز سریز شبیه شود. تویوتا رنگ‌های ۱۸ اینچی مشکی مات را هم برای آن در نظر گرفته است. زیر کاپوت GR86 یوزو ادیشن اما هیچ تغییری صورت نگرفته و همچنان همان پیشران ۲.۴ لیتری تخت تنفس طبیعی قرار دارد که مثل نسخه معمولی ۲۲۸ اسب بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. برای انتقال نیروی موتور گیربکس های ۶ سرعته دستی یا ۶ سرعته اتوماتیک قابل انتخاب خواهد بود.

بازار

Market



پرفروش ترین کوپه ژاپنی



فراتر از تویوتا سوپرا و مزدا میاتا، فروش بسیار خوب نیسان Z در سال ۲۰۲۵ ادامه دارد. همچنین غالب محصولات نیسان نسبت به سال قبل، مشتری بیشتری جذب کرده‌اند. تقاضا برای خرید نیسان Z از تیرماه سال گذشته نشانه‌های

رشد را نشان داد. فروش این خودرو در نیمه نخست سال ۲۰۲۴ نسبت به مدت مشابه سال قبل ۵۰.۸ درصد افزایش یافت و به نظر می‌رسد این روند مثبت ادامه داشته باشد. آمار فروش سه‌ماهه اول سال میلادی منتشر شده و فروش Z با رشد چشمگیر ۲۲۱ درصدی نسبت به سال قبل، ۲ هزار و ۱۵۴ دستگاه است. این شروع قوی، Z را از رقبایی مانند تویوتا سوپرا، بامو Z4 و سوپرا و BRZ جلو انداخته است. حتی فروش آن از مزدا MX-5 نیز پیشی گرفته است. تویوتا تنها ۴۲۱ دستگاه سوپرا و مزدا یک هزار و ۹۴۷ دستگاه میاتا فروخته است. اگر این روند ادامه یابد، Z ممکن است پس از ۲۰۲۴ که ۲ هزار و ۱۶۴ دستگاه فروش داشت، بهترین سال فروش خود را تجربه کند. با وجود مشکلات مالی نیسان، فروش برندهای ژاپنی در آمریکا بارش ۶.۳ درصدی در سه‌ماهه نخست همراه بود که عمدتاً مدیون سدان‌های این شرکت بوده است.

محصول

Product



کوپه و کانور تیبل جدید جنسیس



جنسیس در نمایشگاه حمل‌ونقل سنئول از دو کانسپت چشمگیر با نام‌های X گرن کوپه و X گرن کانور تیبل رونمایی کرده است. این خودروها بر اساس سدان تولیدی G90 ساخته شده‌اند؛ اما کاملاً با طراحی شده و دو در دارند.

این دو خودرو همچنین شباهت‌هایی به کانسپت‌های X اسپیدیوم و X کانور تیبل دارند که چند سال پیش معرفی شدند. کانسپت‌های جدید جنسیس هردو از چراغ‌های دوخطی آشنای جنسیس به‌همراه جلوپنجره سه‌بعدی زیبا بهره می‌برند. کانسپت‌های X گرن کوپه و X گرن کانور تیبل در قیاس با G90 شیشه جلو شیب‌دارتر و سقف پایین‌تری دارند. طراحان همچنین گلگیرهای پهن‌تر و رینگ‌های خیره‌کننده‌ای را هم برای این خودروها در نظر گرفته‌اند؛ درحالی‌که در عقب چراغ‌های دوخطی سراسری LED و سر اگزوزهای مستطیلی را می‌بینیم. کابین هر دو خودرو هم تغییرات بزرگی را نسبت به G90 تجربه کرده‌اند. در داخل نسخه کوپه شاهد ترمیم چوبی در خت‌ان رزیتون مدیرانه‌ای از چرم سبز و قهوه‌ای هستیم؛ درحالی‌که نقوش برگ رزیتون روی پائل درها کار شده است.

قیمت دنا پلاس توربو به یک میلیارد و ۱۳۰ میلیون تومان رسید

واردات کمتر از ۵۰ هزار دستگاه خودرو در ۱۰ ماهه نخست ۱۴۰۳



رشد قیمت خودروهای مونتاژی تا ۷۰ میلیون تومان خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای ۲ تا ۳۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که دنا پلاس توربو (۱۴۰۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۳۰ میلیون تومان، تارا اتومات V2 (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۱۰ میلیون تومان، وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳) با ۱۳ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۵ میلیون تومان، سورن پلاس با مانیتور بدون رینگ (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۹۳۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۵۰ میلیون تومان و پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان افزایش ۹۰۵ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۵ تا ۷۰ میلیون تومانی بودیم، جایی که قیمت کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۳) با ۷۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۷۹۰ میلیون تومان، اکستریم VX (۲۰۲۳) با ۶۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۶۸۰ میلیون تومان، فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۷۴۰ میلیون تومان، هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۴۵ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۱۱۵ میلیون تومان و فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۳۰ میلیون تومان رسید. از طرفی در گروه خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که جتا VS7 (۲۰۲۳) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، هیوندای اکسنت (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان و ونوسیا V Online DD- (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

در نهایت به‌دلیل عدم تصویب آیین‌نامه‌های اجرایی، چالش‌های قانونی و نبود زیرساخت‌های لازم، به‌مرحله اجرا نرسید. واردات خودروهای کار کرده می‌توانست با کاهش قیمت‌ها و افزایش عرضه در بازار، بخشی از تقاضای انباشته را پاسخ دهد. با وجود تصویب آیین‌نامه واردات خودروهای کار کرده، اجرای آن با موانع جدی روبه‌رو شد. وزارت صمت، سازمان ملی استاندارد و بانک مرکزی هر کدام انتقاداتی را نسبت به‌بخشنامه‌های مربوط به واردات مطرح کردند. از جمله این مشکلات می‌توان به عدم شفافیت در منشأ ارز مورد نیاز برای واردات، پیچیدگی‌های قانونی و اجرایی و نبود تقصیم خدمات پس از فروش اشاره کرد. در سال جدید نیز تعرفه‌های گمرکی بالا موجب افزایش هزینه‌های واردات شده که قیمت نهایی خودروهای کار کرده را برای مصرف‌کنندگان غیرقابل‌دسترسی می‌کند. اما واردات خودروهای برقی نیز یکی از موضوعاتی بود که در ابتدای ۱۴۰۳ سروصدای زیادی داشت. عباس علی‌آبادی، وزیر وقت صمت «واردات خودرو برقی» را به‌عنوان کلید واژه وزارتخانه خودانتخاب کرده بود. اما در عمل تاکنون تنها ۸ هزار دستگاه خودرو برقی وارد کشور شده است. یکی از دلایل اصلی عدم تحقق این وعده، نبود زیرساخت‌های لازم برای استفاده و شارژ خودروهای برقی در کشور بود. شبکه شارژ خودروهای برقی که باید به‌صورت گسترده در سطح شهرها و جاده‌ها ایجاد می‌شد، عملاً توسعه پیدا نکرد. از سوی دیگر، مشکلات قانونی و اجرایی نیز مانع از تحقق این وعده شد. آیین‌نامه‌های مربوط به واردات خودروهای برقی با تاخیر تصویب شدند و حتی پس از تصویب نیز با انتقاداتی مواجه بودند. نبود حمایت مالی مناسب از سوی دولت برای کاهش هزینه خرید خودروهای برقی توسط مصرف‌کنندگان نیز از دیگر چالش‌های جدی در این زمینه بود.



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

صنعت خودرو در سالی که گذشت، روزهای پر تلاطمی را پشت سر گذاشت؛ سالی که آغاز آن با وعده‌های بزرگ بود؛ وعده‌هایی همچون تولید یک‌میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاهی خودرو تا تخصیص ۲ میلیارد یورو به واردات. گرچه عوامل مختلف داخلی و خارجی در عدم تحقق این برنامه‌ها و وعده‌ها تأثیرگذار بوده، اما به نظر می‌رسد مشکل اساسی نادیده گرفتن محدودیت‌ها و عدم ظرفیت‌سنجی است که سیاست‌گذاران در زمان تدوین سیاست‌های خودرویی، آن‌ها را نادیده می‌گیرند. برای مثال سیاست‌گذار خودرویی ابتدای هر سال برنامه تولیدی را اعلام کرده و آن را به خودروسازان تحمیل می‌کند؛ اما به نظر می‌رسد در تدوین این برنامه، ظرفیت‌سنجی مناسبی انجام نمی‌شود. برای مثال عباس علی‌آبادی (دومین وزیر صمت دولت سیزدهم) تولید یک‌میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو را در سال گذشته پیش‌بینی کرده بود. این در شرایطی است که تولید خودرو سواری در سال ۱۴۰۳ به حدود یک‌میلیون دستگاه رسید. واردات خودرو یکی از حوزه‌هایی بود که سیاست‌گذار در ابتدای سال گذشته اهداف زیادی در مورد آن اعلام کرده بود. در قانون بودجه سال گذشته، نمایندگان خانه ملت مقرر کرده بودند طی سال مذکور باید ۲ میلیارد یورو برای واردات خودرو در نظر گرفته شود؛ اما در عمل چنین اتفاقی رخ نداد و گرچه بعد از دی‌ماه آمار رسمی از واردات خودرو اعلام نشده، اما شواهد نشان می‌دهد میزان واردات حدود یک میلیارد یورو بوده است. برای سال جاری هم در قانون بودجه تخصیص میزان مشابهی از تصویب شده است. همچنین قرار بود واردات خودرو در سال گذشته با جهش همراه باشد؛ اما گرچه واردات خودرو در سال گذشته با افزایش قابل توجهی همراه بود، اما همچنان به‌میزانی نرسیده که تأثیر بسزایی در ساماندهی بازار خودرو (به‌عنوان هدف اصلی واردات) داشته باشد. طبق آمار اعلامی گمرک، کل واردات خودرو در ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۳ کمتر از ۵۰ هزار دستگاه بوده که در بازار خودرو ایران رقم بزرگی محسوب نمی‌شود. علاوه بر ناکامی در تحقق اهداف واردات خودروهای نو، وعده واردات خودروهای کار کرده نیز به‌سرانجام نرسید. این موضوع که در ابتدای سال ۱۴۰۳ به‌عنوان یکی از راهکارهای کاهش فشار بر بازار خودرو مطرح شده بود،

محصول

Product

سریع ترین خودرو تاریخ «اشکودا»

سال گذشته اشکودا از کراس‌اور الکتریکی جدیدی با نام البروک رونمایی کرد و حالا زمان معرفی نسخه اسپرت این خودرو با پسوندد VRS رسیده است. این نسخه به‌قوای محرکه دو موتور چهار چرخ محرک مجهز شده که ۳۴۰ اسب بخار قدرت دارد. این همان قوای محرکه‌ای است که در فولکس واگن ID.4 GTX دیده‌ایم؛ یعنی خودرویی که روی پلت‌فرم MEB مشترک با البروک ساخته شده است. البروک VRS ظرف ۵.۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد که یک‌دهم ثانیه از انیاک VRS سریع‌تر است و این کراس‌اور



الکتریکی اسپرت را به‌سریع‌ترین خودرو تاریخ اشکودا تبدیل می‌کند. این درحالی است که مدل‌های بنزینی اکتاویا RS و کودیاک بسیار کندتر هستند و هردو برای رسیدن به‌سرعت صد کیلومتر بر ساعت به ۶.۴ ثانیه زمان نیاز دارند. علاوه بر افزایش قدرت و شتاب، اشکودا برای البروک VRS ترمزهای بزرگ‌تر، کمک‌فنرهای تطبیقی و سیستم تعلیق سفت‌تر با کاهش ۱۵ میلی‌متری ارتفاع در جلوب و ۱۰ میلی‌متری در عقب را هم در نظر گرفته تا این کراس‌اور الکتریکی در پیچ‌ها هم رانندگی هیجان‌انگیزتری داشته باشد. ویژگی‌های ظاهری البروک VRS شامل رنگ مشکی رینگ‌های ۲۱ اینچی، نشان‌ها، تریسم دور پنجره‌ها و قاب آینه‌های جانبی می‌شود. مردان اشکودا داخل این خودرو را هم با تودوزی میکروفیبر بادوخت‌سبز لیمویی، تزئینات کربنی، فرمان چرمی و صندلی‌های اسپرت با ماساژور سفارشی تزئین کرده‌اند. باین حال، افزایش پرفورمنس البروک VRS به‌قیمت کاهش برد تمام شده است.

کروای

Korean

معرفی کیا تاسمان «ویکندر»

کیا در نمایشگاه حمل‌ونقل سنئول، نسخه جدیدی از پیکاپ تاسمان را با نام ویکندر معرفی کرده است. هرچند این خودرو فعلاً در قالب کانسپت معرفی شده، اما می‌تواند پیش‌نمایش نسخه تولیدی باشد. این کانسپت که برای آفرود و ماجراجویی طراحی شده، تلاشی از سوی کیا برای رقابت با فورد رنجر رپتور محسوب می‌شود؛ یعنی یکی از برجسته‌ترین پیکاپ‌های آفرود در سراسر جهان که در بازارهای اصلی تاسمان مثل استرالیا و خاورمیانه حضور قدرتمندی دارد. تاسمان به‌رم ظاهر غیرمتعارف، شروع امیدوارکننده‌ای داشته؛ با این



وجود، خریداران بخش پیکاپ‌ها بسیار به‌گزینه‌های سنتی وفادار هستند؛ خصوصاً در بازار استرالیا، یعنی جایی که تویوتا هایلوکس برای پنج دهه بی‌رقیب بوده است. به‌همین دلیل، کیا قصد دارد توجهات را به تاسمان جلب کند و یکی از راه‌ها برای این کار، معرفی کانسپتی مثل ویکندر با ویژگی‌هایی مثل فلاپ‌های گلگیر هم‌رنگ بدنه است. کیا برای این نسخه همچنین قلاب‌های بکسلی به‌رنگ سبز لیمویی را هم در نظر گرفته که می‌تواند مثل قلاب‌های قرمز رنگ در خودروهای AT4 جی‌ام‌سی، به‌مشخصه خودروهای آفرودی این شرکت تبدیل شود. از دیگر ویژگی‌های تاسمان ویکندر، باربندی است که روی سقف کشیده شده و با عبور از پشت ستون‌های C تا داخل اتاق بار امتداد پیدا کرده است. علاوه بر این، رینگ‌های چهار پره اختصاصی که با لاستیک‌های بزرگ ۱۳.۵ اینچی پوشیده شده‌اند، نمای کاملاً آفرودی به خودرو بخشیده‌اند. این نسخه از همان پیش‌ران‌های تاسمان تولیدی استفاده می‌کند که ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژر بنزینی با ۲.۲ لیتری ۴ سیلندر توربودیزل است.



«وان» سوال دیگری مطرح کرده و پرسیده که با توجه به انتشار تصاویر جاسوسی از نسل جدید M3 یا X5 که همگی بر پایه Neue Klasse هستند، دلیل نقدهای وارد شده به این خودرو چیست؟ ون هویونگ نیز پاسخ داد: «طراحی جدیدی که انجام دادیم ۱۰۰ درصد طراحی یک خودرو اصیل بامو است و زیان جدیدی طراحی بامو به صورت کلی تمیز تر از آن چه خواهد بود که امروز شاهد آن هستیم. البته این خودرو همچنان به عنوان یک بامو قابل تشخیص خواهد بود.»

مجله «موتور وان» به مناسبت هفته طراحی، سراغ یکی از طراحان مشهور رفته است. این طراح، مدیر طراحی گروه خودرو سازی بامو یعنی آدرین ون هویونگ است. خبرنگار این مجله از وی پرسیده است که چرا محصولات اخیر بامو تا این اندازه مورد نقد قرار می گیرند؟ آدرین ون هویونگ پاسخ داده است: «هر فردی نظر خود را دارد. اما هرگز طی سال های حضورم در تیم طراحی بامو، پروژه های با سرعت و تاثیر گذاری Neue Klasse ندیده ام.» در ادامه خبرنگار مجله «موتور



حواشی طراحی جدید «بامو»

آشنایی با ایمن ترین بلندقامتان ۲۰۲۴

2024EURONCAPSAFETYRATINGS

«مزدا» چگونه «هیوندای» را پشت سر گذاشت؟

«این روزها که بازار اس یووی ها و کراس اوور ها با استقبال بسیار خوبی مواجه شده است، خودرویی در بازار برتری خواهد داشت که از نظر ایمنی بتواند ستاره بیش تری را به خود اختصاص دهد. اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی بود که موسسه مطرح اروپایی یورو انکپ، اس یووی کراس اوور میان سایز مزدا یعنی CX-80 و اس یووی کراس اوور محبوب کره ای ها یعنی سانتافه را مورد ارزیابی قرار داد. مزدا CX-80 (نسخه استاندارد ۵) ستاره درخشان ایمنی را از آن خود کرد و هیوندای سانتافه هم با یکجک ایمنی توانست به چنین جایگاهی دست یابد. همچنین پورشه ماکان برقی نیز توانست به چنین امتیازی دست یابد تا سه بلندقامت ایمن ۲۰۲۴ را تشکیل دهند.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

مزدا CX-80 قیمت پایه: ۵۴ هزار و ۹۵۰ دلار



مزدا CX-80 به لطف طراحی سازه جدید شاسی و بدنه و استفاده از ایربگ های نسل جدید، در چهار بخش ایمنی بزرگسال، کودک، عابر پیاده و سیستم های کمکی ایمنی تست های موسسه یورو انکپ به ترتیب از ۱۰۰ امتیاز ۹۲ امتیاز، ۸۸ امتیاز، ۸۴ امتیاز و ۷۹ امتیاز را کسب کرد. بر این اساس این خودرو موفق به دریافت ۵ ستاره درخشان ایمنی شده است.

ایمنی

بهره گیری از احجام سیال، سطوح منحنی و تقاطع ها به خوبی مشاهده می شود. پوزه کشیده و استفاده از رینگ های ۲۰ اینچی نیز سبب شده است شاهد یک اس یووی کراس اوور میان سایز بسیار جذاب و لوکس باشیم. در نمای جلو، چراغ های مشابه قطره آب با LED های نواری باریک (که در انتهای آن طراحی و به جلو پنجره ۷ ضلعی ختم می شود) و طراحی درپچه های عمودی درون سپر، چهره کاملاً اسپرت و جسورانه ای به CX-80 می بخشد. در نمای عقب نیز شاهد چراغ های



کشیده ای با گرافیک LED ها به فرم L کشیده و یک حجم پردازی صریح هستیم که در مجموع، نمای زیبا و چشم نوازی را برای CX-80 به ارمغان می آورند. طراحی داخلی این بلندقامت جذاب مزدا نیز جزو زیباترین کابین های ۲۰۲۴ است. سبک طراحی این خودرو مینیمال و مدرن است. یک نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی افقی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و یک نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی دیگر برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) فضای کاملاً مدرنی را در کابین این خودرو به وجود آورده است. طراحی درپچه های عمودی طرفین داشبورد به همراه درپچه های دوزنقه ای میانی، هارمونی خوبی را ایجاد کرده است. از طرفی پتل دیجیتالی سیستم تهویه مطبوع جذابیت فضای داخلی را دوچندان می کند. طراحی غربلیک فرمان اسپرت خوش دست مزدا، طراحی دو پدل شیفت ر پشت فرمان و دسته دنده کوچک و موس میانی سبب شده است رانندگی با این خودرو بسیار هیجان انگیز باشد. در زمینه ایمنی، به لطف طراحی نسل جدید شاسی از متر یال آلومینیوم و پتل های فولاد بهینه سازی شده مستحکم سبک، ضربات وارده به این خودرو به خوبی جذب می شوند. مزدا CX-80 از نظر فنی به پیشرفته های ۶ سیلندر خطی ۳٫۳ لیتری بنزینی توربو، ۶ سیلندر خطی ۳٫۳ لیتری توربو دیزل و ۴ سیلندر ۲٫۵ لیتری پلاگین-هیبرید مزین شده است. قوی ترین مدل این خودرو از پیشرفته ۶ سیلندر خطی ۳٫۳ لیتری توربوشارژی-اسکای اکتیو جی با سیستم پاشش سوخت مستقیم و ساختار هیبرید متوسط برخوردار است. این پیشرفته می تواند ۲۸۰ اسب بخار قدرت و ۴۵۰ نیوتون متر گشتاور فراهم آورد. از مهم ترین امکانات رفاهی مزدا CX-80 می توان به: سیستم کمکی هوشمند رانندگی مبتنی بر سطح دوو نیم بهینه سازی خودروان، کروز کنترل تطبیقی پیشرفته، سیستم پیشگیری از برخورد از جلو و عقب، سیستم هشدار انحراف از مسیر، پایش هوشمند نقاط کور، دوربین ۵۴۰ درجه Full HD سیستم پارک هوشمند، سیستم رانندازی و استارت خودرو از راه دور، سیستم تهویه مطبوع دو گانه با کانال های مجزا برای سرنشینان ردیف دوم و سوم، شارژر وایرلس و سقف پانورامیک اشاره کرد.

پورشه ماکان قیمت پایه: ۶۲ هزار و ۹۰۰ دلار



پورشه ماکان تمام برقی از نظر ایمنی در سطح بالایی قرار دارد. این کراس کوپه، تمام برقی بوده و لازم است تمام استانداردهای های-تک به خوبی در آن رعایت شود. بر اساس آن چه کمپانی پورشه اعلام کرده است، سازه بدنه این خودرو مونوکوک بوده که از آلومینیوم و پتل هایی که بر اساس فولاد نسل جدید ساخته شده اند، شکل گرفته است. با در نظر گرفتن این مهم و نصب سیستم های فوق پیشرفته و ایربگ های نسل جدید، این خودرو در تست های موسسه یورو انکپ توانست در چهار بخش ایمنی بزرگسال، کودک، عابر پیاده و سیستم های کمکی ایمنی از ۱۰۰ امتیاز، به ترتیب ۹۰ امتیاز، ۹۰ امتیاز، ۸۳ امتیاز و ۷۸ امتیاز را کسب کرده و به ۵ ستاره ایمنی درخشان دست یابد.

ایمنی

سیال و مجموعه ای از سطوح منحنی هستیم. پوزه این خودرو نسبتاً کشیده بوده که با احجام سیال و ستون C نسبتاً کشیده و فرم کوپه مانند، حالت کراس کوپه دارد. رینگ های ۲۱٫۲۰ و ۲۲ اینچی نیز جذابیت این کراس کوپه تمام الکتریکی را دوچندان می کنند. جالب است بدانید که نسل دوم ماکان به صورت تمام الکتریکی یا EV به تولید رسیده است. در نمای جلو نیز همچنان شاهد طراحی زیبایی پورشه هستیم. چراغ های مربع شکل با LED های



چهار گانه، بخش دی لایت را تشکیل داده که در کنار طراحی چراغ های اصلی درون سپر، سبک جدیدی از طراحی پورشه را در اوج اسپرت بودن، به نمایش می گذارد. در نمای عقب نیز شاهد طراحی آشنای پورشه هستیم. حجم پردازی صریح و طراحی چراغ های باریک LED نواری، نمای زیبایی به ماکان جدید بخشده است. همچنین اضافه شدن اسپویلر فعال روی در صندوق عقب و درپچه های هوای فعال درون سپر جلو، سبب بهبود آیرودینامیک این خودرو و رسیدن ضریب درگ آن به عدد ۰٫۲۵ شده است. کابین ماکان تمام الکتریکی، بسیار جذاب و نوآورانه است. یک کلاستر ۱۲٫۶ اینچی منحنی در مقابل راننده، یک نمایشگر ۱۰٫۹ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و یک نمایشگر ۱۰٫۹ اینچی دیگر برای سرنشین دوم در نظر گرفته شده است تا فضای کاملاً مدرنی در کابین این خودرو ایجاد شود. از طرفی طراحی درپچه ها و پتل دیجیتالی تنظیمات سیستم تهویه مطبوع با دکمه های پیاپویی، سقف پانوراما و نورپردازی LED از جمله ویژگی های دیگر کابین ماکان جدید است. طراحی غربلیک فرمان سه شاخه خوش دست پورشه به همراه صندلی های اسپرت جلو، رانندگی با این خودرو را بسیار هیجان انگیز می کند. ماکان تمام برقی در قوی ترین نسخه خود یعنی توربو، دو موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم (یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب) دارد. بر این اساس و با توجه به نصب یک باتری های لیتیوم نیکل-منگنز-کبالت اکسید با ظرفیت ۸۵ کیلووات-ساعتی، این خودرو می تواند حداکثر ۶۳۰ اسب بخار قدرت و ۱۱۳۰ نیوتون متر گشتاور فراهم آورد. شتاب حالت سکون تا سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این خودرو در ۳٫۲ ثانیه حاصل می شود و حداکثر سرعت آن به ۲۶۰ کیلومتر بر ساعت می رسد.

هیوندای سانتافه قیمت پایه: ۳۴ هزار و ۳۰۰ دلار



طراحی شاسی نسل جدید در سانتافه نسل پنجم و نصب ایربگ های جدید میانی توانسته این بلندقامت محبوب کره ای را به ایمن ترین خودرو در کلاس خود بدل سازد. از طرفی این خودرو با نصب یکجک ایمنی توانسته در تست های یورو انکپ در چهار بخش ایمنی بزرگسال، کودک، عابر پیاده و سیستم های کمکی ایمنی به ترتیب از ۱۰۰ امتیاز، ۸۴ امتیاز، ۸۸ امتیاز، ۷۷ امتیاز و ۷۹ امتیاز را کسب کند. با در نظر گرفتن این امتیاز ها، این خودرو توانسته ۵ ستاره ایمنی را در کارنامه خود به ثبت برساند.

ایمنی





پیکاپ محبوب اسپرت‌دوستان!



مجله خودرو ایالات متحده طی یک نظرسنجی دیجیتال، آمار جالبی را منتشر کرده که بسیاری از اسپرت‌دوستان سراسر جهان که در این نظرسنجی حضور داشته‌اند، در میان پیکاپ‌های آمریکایی، فورد F-150 رپتور را برگزیده‌اند. این پیکاپ عضلانی ماسل از نظر طراحی دارای گل‌گیرهای ماهیچه‌ای بوده که با استفاده از رینگ‌های ۱۷ اینچی فورج، جذابیت آن دوچندان شده است. اما یکی از دلایل جذابیت F-150 رپتور، بخش فنی آن است. در حقیقت یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل به حجم ۳٫۵ لیتری

اکوبوست با بالاترین توان ممکن، قلب تپنده این پیکاپ اسپرت را تشکیل می‌دهد. بر این اساس این مدل به‌لطف تکنولوژی توربوشارژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندرها می‌تواند حداکثر ۴۵۰ اسب‌بخار قدرت را در ۵ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۹۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۳۵۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک تیپ ترونیک به‌چهار چرخ منتقل می‌شود. فورد F-150 رپتور ارزشی برابر با ۸۱ هزار دلار دارد.

«دنیای خودرو» جایگاه «بهمن دیزل» در بازار را بررسی کرد

جاده‌ای به سوی اعتماد؛ نگاهی به موفقیت‌های یک برند در بازار تجاری‌ها

«بهمن دیزل» با داخلی‌سازی بخش عمده‌ای از قطعات، هزینه نگهداری محصولاتش را کاهش داده و خدمات پس از فروش آن‌ها را با هدف جلب هر چه بیشتر رضایت مشتریان گسترش داده است



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

در شرایطی که صنعت خودروهای تجاری ایران با چالش‌هایی نظیر تحریم‌ها، کاهش همکاری با برندهای اروپایی و گسترش برندهای چینی روبه‌رو است، «بهمن دیزل» با رویکردی متفاوت

توانسته به یکی از بازیگران اصلی بازار خودروهای کار و تجاری کشور تبدیل شود. این شرکت با تکیه بر زیرساخت‌های صنعتی «گروه بهمن» و سابقه همکاری موفق با برندهای معتبر آسیایی مانند «ایسوزو»، محصولات متنوع و کاربردی را به بازار عرضه کرده که به خوبی نیازهای مختلف مشتریان را برطرف می‌کند. «بهمن دیزل» با این استراتژی توانسته نه تنها برای مشتریان قدیمی این بازار جذابیت ایجاد کند، بلکه سهم بزرگی از تقاضای موجود را به خود اختصاص داده و در رقابت با سایر برندها، موقعیت خود را تقویت کرده است.

تنوع سبد محصولات؛ پرگ برنده «بهمن دیزل»

یکی از مهم‌ترین مزایای رقابتی «بهمن دیزل» تنوع گسترده در محصولات این شرکت است؛ از کشنده‌های سنگین گرفته تا کامیون‌های نیمه‌سنگین، کامیونت‌های سبک، اتوبوس و مینی‌بوس، این شرکت موفق شده تا حد زیادی پاسخگوی نیاز اقساار مختلف مصرف‌کنندگان در حوزه حمل‌ونقل کالا و مسافر باشد. مطالعه دقیق بازار، هدف و قیمت‌گذاری بهتر در مقایسه با سایر رقبا سبب شده است در هر دهه از بازار شاهد حضور گرینه‌ای قابل‌تامل از «بهمن دیزل» باشیم که در ادامه آن‌ها را مرور می‌کنیم:

کشنده بایک X9؛ لوکس‌ترین کامیون ساخت داخل با قیمت رقابتی



کشنده بایک X9 که جدیدترین عضو خانواده بهمن دیزل در کلاس خودروهای سنگین محسوب می‌شود، با همکاری برند معتبر BAIC معرفی شده است. این محصول با بهره‌گیری از موتور پر قدرت ۵۶۰ اسب‌بخاری، گیربکس اتوماتیک و کابینی با طراحی به‌روز و مجهز به کامل‌ترین امکانات ایمنی و رفاهی، به‌عنوان قوی‌ترین و فول‌آپشن‌ترین کشنده مونتاژی شناخته شده و در عین حال با توجه به فهرست‌داری خود، یکی از گزینه‌های خوش‌قیمت در بازار کشنده‌ها محسوب می‌شود. کشنده X9 «بهمن دیزل» که عنوان کشنده سال ۲۰۲۴ چین را نیز در کارنامه خود دارد، علاوه بر عملکرد قابل‌قبول در مسیرهای جاده‌ای طولانی، از پشتیبانی و خدمات بهمن بهره‌مند است که آن را برای ناوگان‌های حمل‌ونقل بین‌شهری به گزینه‌ای قابل‌اعتماد تبدیل می‌سازد.

خانواده امپاور؛ انتخابی منطقی در بازار کامیون‌های سنگین و نیمه‌سنگین

«بهمن دیزل» زمانی امپاور را در شرایطی به بازار خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین کشورمان معرفی کرد که شرایط تحریمی، سایه عدم‌نوسازی را بر سر این بازار انداخته بود و در آن زمان امپاور به‌عنوان فرشته نجات با قیمتی رقابتی توانست به‌شهرت خوبی برسد؛ خانواده امپاور که با همکاری فوتون توسعه یافته‌اند، در مدل BD500 (کشنده) و BD300 (باری و کمپرسی) عرضه می‌شوند و در بازار امروز از نظر مشخصات فنی، آپشنی و قیمتی وضعیت منطقی را در بین خودروهای موجود در بازار دارند. کشنده امپاور BD500 به‌موتور ۴۹۰ اسب‌بخاری کامینز، گیربکس ۱۲ سرعته اتوماتیک ZF، استاندارد آلایندگی یورو پنج و امکانات ایمنی ترمز ضد قفل ABS با عملکردهای الکترونیکی EBS، سیستم ضد لغزش ASR، برنامه کنترل پایداری ESC، ریتارد ۵ حالت، هشدار انحراف از مسیر جاده LDWS، سیستم FCWS (هشدار برخورد از جلو به‌موانع)، ترمز خودکار هوشمند اضطراری AEBS و استاندارد حمل‌کالای خطرناک (ADR) مجهز است. در عین حال، طراحی مدرن کابین، استفاده از مواد با کیفیت و امکانات رفاهی همچون سانروف برقی، کروژ کنترل، یخچال، مالیتی‌مدیا و سیستم تهویه گرم و سرد (قابل سفارش به‌صورت درجا)، تجربه رانندگی مطلوبی را برای راننده فراهم می‌آورد.

کامیون امپاور BD300 را نیز می‌توان حرکت جسورانه «بهمن دیزل» برای حمله به دژ مستحکم «واگن‌هود» دانست؛ این خودرو ۱۹ تنی که برای رقابت مستقیم با بنز نارنجی معرفی شده با ارائه فضایی کاملاً متفاوت و به‌روز در مقایسه با رقیب خود می‌تواند در حوزه حمل‌ونقل درون‌شهری و بین‌شهری به‌برگ برنده بهمن تبدیل شود. علاوه بر این، مدل کمپرسی امپاور نیز برای کاربردهای معدنی و ساختمانی طراحی شده و با شاسی تقویت‌شده و توان باربری بالا، عملکرد مناسبی دارد.

کامیون فاو؛ تثبیت در بازار میان‌وزن‌ها به سبک سیبا موتور

کامیون فاو که توسط شرکت «سیبا موتور»، زیرمجموعه «گروه بهمن» و همکار «بهمن دیزل» تولید و عرضه می‌شود، یکی از محصولات مطمئن و امتحان‌پس داده در دهه میان‌وزن بازار به‌شمار



بهینه‌شده، تهویه مطبوع، صندلی‌های راحت و موتور کم‌مصرف، گزینه‌ای مناسب برای خطوط درون‌شهری، برون‌شهری و سرویس‌های اداری و سازمانی است.

خدمات پس از فروش بر تروسبکه گسترده نمایندگی‌ها؛ عامل ایجاد اعتماد در مشتریان

در فضای غبارآلود خدمات پس از فروش مونتاژی‌های چینی، یکی از مهم‌ترین عوامل موفقیت «بهمن دیزل» در مقایسه با سایر رقبا، تمرکز بر توسعه شبکه خدمات پس از فروش در سراسر کشور بوده است. اضافه بر این ارائه خدمات ویژه مثل سامانه‌های مکانیزه پیگیری خدمات، آموزش رانندگان و سیستم توزیع سریع قطعات، سبب شده است بخش دیزلی «گروه بهمن» رتبه نخست شاخص رضایت مشتریان از خدمات پس از فروش را در سال ۱۴۰۳ به‌دست آورد.

«بهمن دیزل» با سیاست‌های فعلی بیشترین سهم بازار را از آن خود می‌کند

با توجه به وضعیت ناپایدار دوشرکت قدیمی «ایران خودرو دیزل» و «سایپادیزل» و همچنین نبود ساختار هدفمند و متعالی در فعالیت سایر شرکت‌های بخش خصوصی، «بهمن دیزل» می‌تواند با ادامه مسیر فعلی و در کنار آن، ایجاد زنجیره تأمین به‌روز و افزایش داخلی‌سازی محصولات به‌شرط حفظ کیفیت، بیشترین سهم بازار خودروهای کار و تجاری کشور را در سال‌های آتی از آن خود کند. به‌نظر می‌رسد، تنوع در شرایط فروش، برندسازی موثر و ایجاد هویت برای محصولات مونتاژی، امکانات ایمنی و رفاهی برتر محصولات نسبت به رقبای بومی‌سازی قطعات و لوازم‌یدکی پر کاربرد برای دسترسی بهتر مشتریان، استانداردسازی محصولات مطابق شرایط جاده‌ای کشور، خدمات پس از فروش منضبط و به‌روز و همچنین پیگیری منظم عملکرد محصولات در جاده‌ها برای رفع ایرادات ساختاری خودرو، همگی عواملی هستند که حساب «بهمن دیزل» را از سایر رقبا متمایز می‌کند؛ این رویکردها سبب شده‌اند این برند بتواند با ایجاد اعتماد پایدار، جایگاه خود را در بازار تثبیت کرده و به دنبال ارتقای آن باشد.

می‌رود. این خودرو با بهره‌گیری از پلت‌فرم فاو چین و موتور ساخت برند معروف چینی ویچای، توانسته ترکیبی از دوام و اقتصادی بودن را به‌خرداران ارائه دهد. در سال‌های اخیر، سیبا موتور با ارائه نسخه ۴۶۰ از این محصول ضمن ارتقای سطح تجهیزات، افزایش قدرت، ایمنی بهتر و خدمات گسترده‌تر پس از فروش، توانسته جایگاه خود را در بازار تثبیت کند.

خانواده کامیونت فورس؛ پاسخ‌گویی به نیازهای متنوع با پلت‌فرم واحد

«بهمن دیزل» که از گذشته به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده کامیونت در ایران شناخته می‌شود، با عرضه سری کامیونت‌های فورس، گام مهمی در پوشش نیازهای متنوع کسب‌وکارهای حمل‌ونقل سبک، حجیم و نیمه‌سنگین کشور برداشته است. تلاش طولانی‌مدت بهمنی‌ها برای جاانداختن این سبک از خودروهای باربری در بازار سبب شده تا دریج ایمنی باربری در شهرها افزایش پیدا کند و کاربران نسبت به پیکاپ‌های قدیمی رانندگی کاملاً متفاوت و بهتری را تجربه کنند. کامیونت‌های فورس از تناژ ۳٫۸ تا ۱۲ تن در قالب ۶۳ نوع کاربری مختلف عرضه می‌شوند و تمام آن‌ها بر پایه پلت‌فرم ارتقایافته کامیونت محبوب و باکیفیت ایسوزو طراحی شده‌اند. استفاده از موتورهای کامینز با توان مناسب، گیربکس‌های دقیق، قابلیت‌گازسوز شدن، ترمزهای ایمن، سیستم تعلیق کارآمد و طراحی بهینه کابین، موجب شده است فورس به انتخابی ایده‌آل برای مشاغل مختلف از جمله پخش مواد غذایی، مصالح ساختمانی و حمل تجهیزات تبدیل شود. همچنین با داخلی‌سازی بخش عمده‌ای از قطعات خانواده فورس، هزینه نگهداری این کامیونت‌ها کاهش و خدمات پس از فروش آن‌ها گسترش یافته است.

مینی‌بوس سحر پلاس؛ گزینه‌ای مطمئن برای حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری

مینی‌بوس سحر پلاس «بهمن دیزل» یکی از معدود گزینه‌های موجود در ناوگان حمل‌ونقل متوسط شهری به‌حساب می‌آید که توانسته با طراحی مدرن و قیمت مناسب، به‌گزینه‌ای قابل‌قبول در بازار افسارگسیخته ناوگان مسافربری تبدیل شود. این مینی‌بوس با ظرفیت حدود ۱۸ نفر، فضای داخلی



است. این نوع از موتورسیکلت‌ها همان محصولات پژو هستند که در نسخه XP400 با قیمت یک میلیارد و ۲۹۵ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان در نمایندگی ارائه می‌شوند. این در حالی است که این ادونچر تورینگ ۶ هزار و ۵۰۰ یورو ارزش دارد. در نهایت نابسامانی قیمت موتورسیکلت در بازار، نیازمند تغییرات و اصلاحات در شیوه سیاست‌گذاری است که وزارت صمت باید به آن توجه ویژه داشته باشد.

سال‌ها موتورسیکلت در کشور مان‌نوعی وسیله‌نقلیه اقتصادی به‌شمار می‌رفت که اقشار مختلف جامعه به آن دسترسی آسانی داشتند؛ اما به‌مرور و با بالا رفتن بهای ارز، قیمت انواع موتورسیکلت نیز تا حدی افزایش یافت که حالا تنها قشر مرفه جامعه توان خرید بسیاری از مدل‌های آن را دارند. در واقع با ورود موتورسیکلت‌هایی در کلاس ادونچر و ادونچر تورینگ به‌کشورمان، افزایش قیمت در این دسته از وسایل نقلیه، به‌اوج خود رسیده



موتورسیکلت‌هایی که قیمتی معادل خودرو لوکس دارند!

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

نوسانات لحظه‌ای در بازار خودروهای وارداتی

خوبی خبر نمی‌دهد. در مقابل تویوتا کرولا که یکی از سدان‌های پرطرفدار در میان واردکننده‌ها به‌شمار می‌رود، رشد قیمت ۱۰۰ میلیون تومانی را تجربه کرد. به این معنا که در ۲۸ اسفندماه پارسال قیمت این خودرو برابر با ۲ میلیارد و ۶۳۰ میلیون تومان بود، اما روز گذشته در بازار آزاد تا ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان نیز برچسب قیمت خورد. در این راستا بهتر است برای کنترل قیمت انواع خودرو در بازار، شرایط واردات خودرو تسهیل شود و ارزش بیشتری به این مهم اختصاص یابد.

قیمت داشتند. در همین راستا برخی مدل‌های ۲۰۲۴ نیز که پیش از عید تحویل متقاضیان شده‌اند، حالا در بازار آزاد برچسب قیمت نجومی می‌خورند. به‌عنوان مثال فولکس واگن ID.4 Crozz Pure در ۲۸ اسفندماه پارسال ارزشی برابر با ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون داشت و روز گذشته این خودرو در بازار آزاد ۴ میلیارد تومان برچسب قیمت خورده بود.

این به‌معنای رشد ۱۴،۲۹ درصدی بهای این مدل بوده که به‌خودی‌خود از شروع

بازار خودروهای وارداتی پس از تعطیلات نوروز، تغییرات چشمگیری را تجربه کرد. اگرچه واردات خودرو به‌کشور پس از حدود ۷ سال، از شهرپور ۱۴۰۱ به‌صورت رسمی آزاد شد، اما تا به امروز شاهد محدودیت‌هایی در این بخش بوده‌ایم که کار را برای شرکت‌های واردکننده تا حد زیادی سخت و دشوار کرده است.

بر این اساس روز گذشته خودروهای وارداتی در بازار، بین ۴ تا ۱۴ درصد رشد

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
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۶۰	۳۲۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۶۰	۴۰۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۹۴۵	-۲۵	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۷۹۰	۴۴۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۱۶۲۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۱۶۰۰	▲
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۲۵۱	۲ میلیارد و ۷۶۰	۵۰۹	▲
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۱۵	۳۵۵	▲
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۶۸۰	۶۰۶	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۱۷۲	۳ میلیارد و ۶۹۰	۵۱۸	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۲۱۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۲ میلیارد و ۹۴۰	۱۲۶۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۳۰	۲۵۷۱	▲
ریسکت ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۵۷۰	۱۹۱	▲
هایما GS جدید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۵۳۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	۲ میلیارد و ۱۱۵	۷۱۸	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۴۴۰	۱۰۹	▲
تیکارد X35 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۶۰	۲۱۰	▲
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۱۲۳	۲ میلیارد و ۷۵۰	۶۲۷	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۵۵۰	۲۰۰۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۱۶۶۰	▲
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۹۳۰	▲
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۷۰۰	▲
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۰۰	۱۴۳۵	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۴۵۰	۲۶۸۰	▲
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۳۵۰	۲۴۷۰	▲
کیا سلئوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۲۵۰	۱۵۷۵	▲
کیا سونت (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۸۴	▲
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۰	۶۲۵	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۶۰۰	۳۵۵	▲
جتا V57 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	-۱۲۰	▲
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۲۵۰	۶۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۴۰۰	▲
سوزوکی سباز (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۳۲۰	▲
نيسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۱۰۰	۸۵۰	▲
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۳۰۰	▲
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۲۵۰	۲۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۳ میلیارد و ۱۵۰	۸۲۳	▲
هوندا وزل (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۶۷۰	▲
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۹	۳ میلیارد و ۶۰۰	۶۹۱	▲
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۲ میلیارد و ۶۵۰	۲۶۵	▲
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۴۵۰	۲۶۷	▲
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۳۵۰	۱۳۵۷	▲
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۴۸۶	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۱۲	▲
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۵	۲ میلیارد و ۳۰۰	۱۳۱۵	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۴۲	۱۲۸	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۶۱۰	۱۵۵	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۳۵	۶۳۵	▲
کوییک GXH-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۹۱	۵۵۰	۱۵۹	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۴۰	۱۰۱	▲
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۵۵	۵۵۵	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۳۶	۱۳۰	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۴۵	۵۴۵	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۶۱	۱۸۳	▲
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۷۰	۱۹۲	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۱۰	۱۴۳	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۳)	۵۲۴	۶۷۰	۱۴۶	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۶۳۳	۱۳۱	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۷۸	۴۵۶	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۷۴	۳۸۰	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	یک میلیارد و ۷۵	۷۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۲۷۵	۲۷۵	▲
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۷۲۲	۱۶۲	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۸۱۸	۱۹۲	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۵۲	۴۰۶	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۰۵	۴۵۵	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۰۳	۳۷۹	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۹۵	۱۰۰	▲
پژو ۲۰۶ تیپ ۲ (۱۴۰۱)	۰	۶۹۸	۶۹۸	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۹۸	۲۰۷	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۷۸	۸۷۸	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۷۶	۳۰۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۱۴۶	۳۵۰	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۷۸	۹۷۸	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	یک میلیارد و ۴۸	۳۰۹	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۱۳۰	۳۸۰	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۳۰۰	۲۰۵۷	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۶۰	۱۴۴	▲
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۲۵	۹۲۵	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۴۰	۳۰۴	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۹۲۵	۲۷۱	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۶۷	۱۵۹	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۵	۷۹۵	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۸۷	۲۱۱	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۱۱۰	۱۱۰	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۲۳۶	۱۴۶	▲
ری ر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۵۷۰	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۶۰۰	۱۴۱	▲
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۴۵	۴۶۴	▲
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۳۵	۲۷۹	▲



 www.petrosharlub.com
 [petrosharlubricants](https://www.instagram.com/petrosharlubricants)
 0 2 1 - 8 8 7 6 2 6 5 0

SKZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



کامل ترین سید روانکار و اکسسوری

وعده‌ای از جنس فناوری روز دنیا

«نفت بهران» برای تولید سطح کیفی API-SQ خیز برداشته است

امادگی کامل خود را برای همکاری در این زمینه با شرکت‌های مرتبط اعلام کرده است. افزوده: «با توجه به توان علمی، توسعه فناوری و تجربه گسترده در صنعت روانکارها، بهران بار دیگر اثبات کرده که در مسیر نوآوری و پیشگامی در منطقه، گام‌های موثری برمی‌دارد. این دستاورد، به ارائه نتایج‌ایگاه بهران را در سطح ملی و بین‌المللی ارتقا می‌دهد، بلکه تأییدی بر تعهد این شرکت به ارائه محصولات با کیفیت و همگام با جدیدترین استانداردهای جهانی است.» کاظمی با تأکید بر این که هدف بهران ارائه راهکارهایی نوآورانه و پایدار برای توسعه خودرو و مشتریان داخلی و صادراتی خود بوده، افزود: «تولید روغن موتور با استاندارد API گروهی که به تعهد ما به کیفیت، نوآوری و پایداری می‌باشد، این شرکت را در دستاوردی مهم بهران قرار داده و جایگاه پیشرو در صنعت روانکارها را تقویت می‌دهد، بلکه به رشد و توسعه فناوری‌های نوین در کشور نیز کمک خواهد کرد.»

به گفته کاظمی، شرکت نفت پهران با سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و به کارگیری فناوری‌های روز دنیا، به دنبال گسترش سبد محصولات خود بر اساس استانداردهای آینده صنعت روانکارهاست. توسعه روغن‌های موتور با گرانروی پایین‌تر و کارایی بالاتر، تمرکز بیشتر بر روغن‌های سازگار با محیط زیست و ارائه محصولات جدید برای خودروهای الکتریکی و هیبریدی، بخشی از برنامه‌های این شرکت خواهد بود.

گفتنی است استاندارد API SQ 7 و ILSAC به عنوان جدیدترین نسل از استانداردهای روغن موتور، با تمرکز بر بهبود مصرف سوخت، کاهش آلایندگی و افزایش دوام موتور توسعه یافته است.

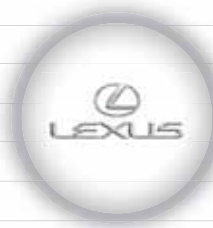


پس از گذر کردن از دوران سطح کیفی SP از سال ۲۵ تا ۲۸ صنعت روانکار در سطح بین‌الملل، یعنی از ادیتوسازان گرفته تا برندهای مطرح جهانی و بلندپایه‌های پیشرو تلاش می‌کنند به سمت سطح بعدی استاندارد موسسه آمریکایی پترولیوم «به اختصار API» بروند. در همین راستا برای نخستین بار در ایران و به‌زمان با معرفی جدیدترین سطح کیفیت روغن موتور زنی در جهان، شرکت نفت بهران موفق شد روغن موتور مطابق با استاندارد API SQ و ILSAC GF-۵ تولید کند. این دستاورد، بار دیگر جایگاه بهران را به‌عنوان یک شرکت با تکنولوژی روز دنیا و نوآور در صنعت روانکارها تثبیت می‌کند.

علی کاظمی به تشریح این دستاورد پرداخت و گفت: «بهران به‌عنوان شرکتی پیشرو در تولید و انکارهای فناورانه، با تکیه بر دانش فنی و همکاری با معتبرترین تامین‌کنندگان مواد افزودنی، مرمولاسیون و ساخت این روغن‌ها را آغاز کرده است. این استاندارد جدید که ۳۱ مارس ۲۰۲۵ (۱۱ فروردین ۱۴۰۴) اجرایی می‌شود، به روغن‌سازان بزرگ جهان اجازه خواهد داد محصولات خود را با سطح کیفیت API عرضه کنند.» به گفته وی، شرکت نفت بهران نیز در این مسیر، موانعی را خود ابرای ساخت محصولات جدید در گریدهای SAE 0W-8 و 0W-12 به صورت مازن با عید سعید فطر اعلام می‌کند.

همچنین، این شرکت امکان تولید سایر سطوح گرانروی را با این استاندارد دارد تا نیازهای متنوع بازار را پوشش دهد. مدیر عامل شرکت نفت تهران با اشاره به این که با هدف تامین نیاز خود و سازان داخلی و واردکنندگان خود و های جدید و صادرات محصولات High Technology

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

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

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس		روغن پیشنهادی شرکت ایرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانیوی		محبصول		شترکت فولکس واگن	
پارس سوپر پیشرو(5W30)		(5W30SN)سوپر روئیا		بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus		5w40SN/5W30SN				پاسات تیگوان	
پارس سوپر پیشرو(5W30)		(5W30SN)سوپر روئیا		بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus		5w40SN/5W30SN				گلف	
پارس سوپر پیشرو(5W30)		(5W30SN)سوپر روئیا		بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus		5w40SN/5W30SN					





در حقیقت موتور M177DE40LA قلب تپنده این رودستر جسور اشتوتگارتی را تشکیل می‌دهد. این پیشرفته حداکثر ۵۸۵ اسب‌بخار قدرت را در ۶۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۸۰۰ نیوتن‌متر گشتاور را در دور ۵ هزار آرپی‌ام تولید می‌کند. این قدرت و گشتاور با هماهنگی سامانه فورما تیک پلاس و به کمک گیربکس ۹ سرعته اسپیدشفت دوکلاچه به چهار چرخ منتقل می‌شود. بر این اساس شتاب حالت سکون تا سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این خودرو تنها ۵.۳ ثانیه است. حداکثر سرعت این رودستر اسپرت به ۳۱۶ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. SL63 AMG از قیمت پایه ۱۱۳ هزار و ۱۰۰ دلار بر خوردار است.

مرسدس بنز SL کلاس جزو محبوب‌ترین و دوست‌داشتنی‌ترین رودسترهای بازار جهانی به‌شمار می‌رود. این خودرو که نسل هفتم آن در ۱۲۸ کتبر سال ۲۰۲۱ میلادی به بازار جهانی معرفی شد، زبان جدید طراحی مرسدس بنز را به‌خوبی به‌نمایش گذاشت. استفاده از احجام سیال و چراغ‌های باریک زیبا از جمله مهم‌ترین المان‌های زبان جدید طراحی این کمپانی صاحب‌نام است. SL کلاس نسل هفتم در نسخه SL63 AMG قوی‌ترین پیشرانده را ارائه می‌دهد. یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۴ لیتری مزین به تکنولوژی بی-توربو و سیستم پاشش سوخت مستقیم، توان و گشتاور بالایی را برای این خودرو فراهم می‌آورد.

نگاهی به رودستر «مرسدس بنز»



تلگرام

Telegram

تأثیر فرهنگ‌سازی در رانندگی اصولی

روز گذشته رئیس پلیس راهور فراجا با اعلام پایان طرح ترافیکی نوروز ۱۴۰۴ بعد از گذشت ۲۱ روز خبر داد که در این مدت یک میلیون و ۱۶ هزار و ۳۴۳ فقره تصادف ثبت شده و در این میان ۸۸۰ نفر بر اثر سوانح رانندگی جان خود را از دست داده‌اند. حال سوال این است که دلیل اصلی بالا رفتن آمار تصادفات جاده‌ای چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

دلیل آمار بالای تصادفات جاده‌ای، عدم فرهنگ‌سازی صحیح است. به‌عنوان مثال برخی هموطنان در زمان رانندگی، با وجود حضور اعضای خانواده در کابین خودرو، اقدام به درگ یا کورس گذاشتن با سایر خودروها می‌کنند! این اقدام غیراصولی و خطرناک به‌خودی‌خود آسیب‌های جانی و مالی فراوانی را به‌جامعه تحمیل می‌کند. به‌نظر می‌رسد یکی از راه‌های حل این معضل، در کنار ارتقای فرهنگ رانندگی به کمک نهادهای مربوطه به‌ویژه رسانه‌ها، توقیف بلندمدت گواهینامه راننده‌های خاطی است.

شکیباز

برای ریشه‌یابی صحیح این معضل، ابتدا باید رفتارهای رانندگی و ترافیکی هموطنان را به‌دقت بررسی کنیم. متأسفانه برخی رانندگان معابر شهری و برون‌شهری کشور را با پیست مسابقه اشتباه می‌گیرند! از طرفی اصول رانندگی در جاده‌ها و خیابان‌ها در آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی ذکر شده است. براین اساس هر قدر به این آیین‌نامه پایند باشیم، به‌همان میزان شاهد کاهش تصادفات و جان‌باختن هموطنان بر اثر سوانح رانندگی خواهیم بود.

هرمزی

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

نایاب بودن قطعه خودرو!

خودرو کراس‌اوور اسپرت برقی دارم که حدود چهار ماه قبل آن را از نمایندگی مربوطه خریداری کردم. پیش از تحویل خودرو، کارشناس فنی اعلام کرد قطعات این خودرو به‌راحتی در نمایندگی تأمین می‌شود. اما چند روز قبل که برای تعویض آینه سمت راست خودرویم به این نمایندگی مراجعه کردم، مسئول تأمین قطعه، از نبود این قطعه در این مرکز خبر داد. پس از آن نیز بارها برای تأمین این قطعه به نمایندگی مربوطه مراجعه کردم؛ اما متأسفانه هر بار از تهیه آن ناامید شدم!

۰۹۳۵*۵۱۲۵

انتخابی مطمئن در بازه ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان آیا تویوتا آریون ۲۰۱۱ ارزش خرید دارد؟



تهویه مطبوع دو گانه با دریچه‌های مجزا برای سرنشینان عقب، سقف سانروف، صندلی راننده برقی، سنسور نور، سنسور باران، کروز کنترل، چراغ‌های تطبیق‌پذیر با فرمان، فرمان برقی و... اشاره کرد.

۳- ویژگی‌های فنی متناسب با شرایط سوختی ایران

آن‌چه این روزها خریداران خودروهای وارداتی از آن‌ها همه دارند، نگهداری از موتور توربوشارژر است. تویوتا آریون در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان در این زمینه مشکل چندانی برای مالکش ایجاد نمی‌کند. یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل به حجم ۳،۵ لیتری اتمسفریک، قلب تپنده آریون را تشکیل می‌دهد. در حقیقت طراحی ۲۴ سوپاپ در سرسیلندر، استفاده از سیستم VVT-i زمان‌بندی متغیر هوشمند سوپاپ‌ها و طراحی محفظه احتراق بهینه‌سازی شده، سبب می‌شود این پیشرفته بتواند حداکثر ۱۶۸ اسب‌بخار قدرت و ۳۳۶ نیوتن‌متر گشتاور تولید کند. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته‌اتوماتیک تیپ ترونیک به‌چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. پیشرانده تنفس طبیعی و گیربکس جدید با قطعات باکیفیت سبب می‌شود آریون تا حداکثر ۵۰۰ هزار کیلومتر یک سدان باکیفیت و کم‌درسر باشد.

۴- سیستم تعلیق با کیفیت و کم‌استهلاک

تویوتا آریون XV40 از سیستم تعلیق مک‌فرسون باطریق‌های بهینه‌سازی‌شده در محور جلو و از سیستم مولتی‌لینک در محور عقب بهره می‌برد. این نوع ساختار با تایرهای ۲۱۵/۵۵ سبب شده است شاهد سواری بسیار نرم و باکیفیتی از این خودرو باشیم. البته طراحی رینگ‌های ۱۷ اینچی نیز در این مورد اثرگذار بوده است. به‌دلیل عدم استفاده از رینگ‌های بزرگ تر و فاق لاستیک بیش‌تر، طول عمر قطعات سیستم تعلیق این خودرو بالا است.

۵- آریون: ارزنده برای خرید!

به لطف در دسترس بودن قطعات تویوتا آریون و همچنین وجود مکانیک‌های متخصص برای این خودرو در کشور، این خودرو از نظر تأمین قطعات و تعمیرات هیچ چالشی ندارد. از این رو، با در نظر گرفتن سطح بالای ایمنی این سدان خانوادگی تویوتا، در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، این خودرو در مدل ۲۰۱۰ و با حداکثر کارکرد ۱۸۵ هزار کیلومتر، یکی از گزینه‌های ارزنده برای خرید به‌شمار می‌رود.

پیامک

SMS

خرابی بخش الکترونیکی خودرو

خودرو سدان مدل ۲۰۱۰ با گیربکس اتوماتیک دارم. چندی پیش برای نصب نمایشگر روی آن به یک مجموعه نصب آپشن مراجعه کردم؛ با این وجود، در حال حاضر نمایشگر خودرویم مجدداً با اشکال مواجه شده است. به‌هر تعمیرگاهی که مراجعه می‌کنم، مکانیک‌ها دلایل مختلفی برای خرابی نمایشگر خودرویم اعلام می‌کنند. به‌نظر شما علت اصلی خرابی نمایشگرهای متعدد در خودرویم، در مدت زمان کوتاه چیست؟

۰۹۱۷*۲۸۹۷

«به صورت کلی می‌توان گفت تمام قطعات الکتریکی و الکترونیکی خودرو، معمولاً به‌دلیل نوسانات جریان الکتریکی در مدار دچار مشکل می‌شوند. به‌عبارت دیگر اگر دینام، باتری یا فیوزها دچار مشکل شده باشند، در نهایت نمایشگر خودرو دچار خرابی می‌شود. همچنین گاهی ممکن است در اثر معیوب بودن اتصالات الکتریکی سیستم یا معیوب شدن کانکتورهای آن، زمینه لازم برای خرابی نمایشگر فراهم شود. از این رو لازم است در گام نخست، مدارهای الکتریکی سیستم مورد بازبینی قرار گیرد.

لازم به‌ذکر است که در اثر استفاده از نمایشگر نامرغوب هم ممکن است این خرابی‌های متعدد رخ داده باشد. همچنین بد نیست بدانید که نصب غیراصولی هر آپشنی روی خودرو، در بلندمدت منجر به ایجاد خرابی‌های زیادی در بخش مکانیکی و الکترونیکی خواهد شد.

نشتی فرمان هیدرولیک

خودرو سائنا دارم و مدتی است هر سه هفته یک‌بار، روغن هیدرولیک فرمان خودرویم به‌صورت کامل تخلیه می‌شود و فرمان سفت شده و خشک کار می‌کند. چند روز قبل به یک تعمیرگاه مراجعه کردم که مکانیک اعلام کرد این خرابی به‌دلیل نشتی فرمان هیدرولیک است. با در نظر گرفتن این مساله، اگر مشکل نشتی فرمان هیدرولیک خودرویم برطرف نشود، چه خرابی‌هایی در خودرو ایجاد می‌شود؟

پیرهادی -بانه

«در خودروهای دارای سیستم فرمان هیدرولیک، عمل چرخش فرمان به کمک نیروی هیدرولیک انجام می‌شود. از طرفی سیال موجود در پمپ هیدرولیک خودروها، روغن مخصوص یا همان روغن هیدرولیک است. با توجه به فرمولاسیون و ترکیبات تشکیل‌دهنده این روغن، اگر بنا به هر دلیلی نشتی در داخل مدار وجود داشته باشد روغن موجود در مدار به‌خارج از آن راه‌یابد، این نشتی روغن سبب خوردگی و فرسایش قطعات می‌شود.

فرمان هیدرولیک و متعلقات آن، در موازات قطعات سیستم تعلیق قرار دارند و نشست روغن روی قطعات و متعلقات سیستم تعلیق، سبب خرابی سریع‌تر و فرسایش قطعات سیستم تعلیق می‌شود.

بنابر این برای جلوگیری از بروز این مشکلات و پرداخت هزینه‌های گزاف و بی‌دلیل، توصیه می‌شود مدار هیدرولیک فرمان خودرو را تعویض کنید. همچنین باید در نظر داشته باشید که جعبه فرمان خودرو شما هم باید مورد بررسی قرار گیرد؛ زیرا در برخی موارد، جعبه فرمان خودروهای مجهز به هیدرولیک، به‌دلیل فرسایش جک یا سیلندرهای هیدرولیکی معیوب می‌شوند.

لازم به‌ذکر است که برای کاهش خرابی و پایین آمدن هزینه نگهداری خودروی‌تان، بهتر است هر ۶ ماه یک‌بار روغن فرمان هیدرولیک خودرو را تعویض کنید.

از سوی دیگر هر سال باید سیستم فرمان خودرو را بررسی کرده و در صورت نیاز، قطعات اصلی آن را اورهال کنید.



لاستیک‌های ۱۵ میلیاردی قاچاق به بازار نرسید



را متوقف کردند.» وی تصریح کرد: «طی بررسی و استعلامات صورت گرفته مشخص شد کامیون مذکور حامل ۸۰ حلقه لاستیک قاچاق و فاقد مدارک قانونی است.» فرمانده انتظامی ششبر از با اشاره به این که ارزش لاستیک‌های مکشوفه برابر اعلام کارشناسان ۱۵ میلیارد برآورد شده است، تصریح کرد: «راننده و بار قاچاق برای سیر مراحل، تحویل پلیس امنیت اقتصادی استان شد.»

فرمانده انتظامی شیراز از کشف ۸۰ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۱۵ میلیارد ریال در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز فارس، سرهنگ اسماعیل زراعتیان گفت: «در اجرای طرح برخورد با قاچاق کالا و ارز در سطح شهرستان، مأموران کلاتری ۱۲ فقره آلوده هنگام گشت‌زنی در سطح حوزه استحفاظی به یک دستگاه کامیون کهنه حامل بار مشکوک و برای بررسی بیشتر آن

۲۴ میلیون حلقه، کارنامه یک‌ساله لاستیک‌سازان

صنعت تایر ۱۰ درصد رشد را در ۱۴۰۳ تجربه کرد



سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

مجموع فعالیت تمام تایر سازان کشور طی ۱۱ ماهه سال گذشته توانست از لحاظ تعداد، رشد ۱۰ درصدی و از لحاظ وزنی رشد ۶ درصدی را به ثبت برساند. به این ترتیب شاهد تولید ۲۴ میلیون و ۵۷۷ هزار و ۲۹ حلقه لاستیک برابر با ۲۵۹ هزار و ۵۱۴ تن طی این مدت بودیم. خبرگزاری «مهر» گزارش داده که با در نظر گرفتن حجم تولید تیوب و همچنین تایر دوچرخه و موتور، کل تولیدات صنعت به ۴۴ میلیون و ۵۶۴ هزار و ۷۲۴ حلقه می‌رسد که در مقایسه با آمار ۴۲ میلیون و ۶۰ هزار و ۳۷۳ حلقه (معادل ۲۷۱ هزار و ۵۰ تن در مجموع) شاهد رشد ۶ درصدی چه از لحاظ وزنی و چه از لحاظ تعداد حلقه بودیم. از این میزان تایر تولیدی، ۱۶۲ هزار و ۷۷۴ تن تایر انواع خودرو سواری معادل ۲۱ میلیون و ۸۱۹ هزار و ۶۱۳ تن در مجموع ۱۱ ماهه امسال تولید شده که نسبت به مدت مشابه پار سال از نظر وزنی ۷ درصد و از نظر تعداد ۱۱ درصد رشد را نشان می‌دهد. نکته قابل توجه آن که تولید تایر سواری بایاس از نظر تعداد و وزن به ترتیب رشد ۱۹۱ درصدی و ۱۸۶ درصدی را ثبت کرده است. از ابتدای سال جاری تا پایان بهمن ماه، ۲۳ هزار و ۱۳ تن تایر وانتی معادل یک میلیون و

۵۲۸ هزار و ۱۶۶ حلقه تولید شده که به لحاظ وزنی ۷ درصد و به لحاظ تعداد ۱۷ درصد افزایش یافته است. نکته مهم آن که تولید تایر وانتی بایاس از نظر تعداد ۹ درصد کاهش یافته، اما در مقابل تولید تایر وانتی رادیال ۱۰۲ درصد رشد کرده است. تولید تایرهای باری و اتوبوسی در ۱۱ ماهه امسال به ۴۹ هزار و ۲۱۰ تن و ۷۴۹ هزار و ۹۹۹ حلقه رسیده که نسبت به مدت مشابه پار سال از نظر وزنی ۳ درصد و تعدادی یک درصد افزایش یافته است. در ۱۱ ماهه امسال تولید تایر کشاورزی ۱۹ هزار و ۶۷۵ تن (معادل ۴۳۰ هزار و ۶۵۵ حلقه) و تایر راه سازی و صنعتی ۴ هزار و ۴۸۲ تن (معادل ۴۸ هزار و ۵۹۶ حلقه) بوده که از نظر حلقه به ترتیب ۴ درصد تایرهای کشاورزی و ۷ درصد تایرهای راه سازی و صنعتی افت تولید را نسبت به میزان تولید در مدت مشابه سال گذشته تجربه کرده‌اند. بنابراین در مجموع کل تولید تایر خودرو در ۱۱ ماهه امسال ۲۵۹ هزار و ۵۱۴ تن معادل ۲۴ میلیون و ۵۷۷ هزار و ۲۹ حلقه بوده که از نظر وزنی رشد ۶ درصدی و از نظر تعداد رشد ۱۰ درصدی را نسبت به مدت مشابه پار سال ثبت کرده است. همچنین طبق آمار، تولید تایر دوچرخه و موتور در مدت مذکور سال جاری ۱۸ هزار و ۴۲۲ تن (۷ میلیون و ۷۴۷ هزار و ۱۶۲ حلقه) بوده که نسبت به پار سال از نظر تعداد ۷ درصد و از نظر وزن یک درصد افزایش یافته است. در این مدت ۹ هزار و ۳۳۵ تن انواع تیوب تولید شده که معادل ۱۲ میلیون و ۲۱۰ هزار و ۵۲۳ حلقه ثبت شده است که نسبت به پار سال رشد ۶ درصدی را ثبت کرده است.



کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		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
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		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		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	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	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوردو
	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-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو 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



و ۲۰۱۷ میلادی جزو سال‌های پر فروش برای C کلاس بوده است. زیرا بین سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۷ میلادی به‌ترتیب ۸۶ هزار و ۹۳۸ دستگاه، ۸۸ هزار و ۲۵۱ دستگاه، ۸۶ هزار و ۸۰ دستگاه و ۷۷ هزار و ۴۴۶ دستگاه از این مدل در بازار ایالات متحده به فروش رفته است. اما جالب است بدانید فروش این مدل از مرسدس بنز در سال ۲۰۲۲ میلادی در بازار ایالات متحده، تنها ۹ هزار و ۱۱۴ دستگاه بوده است.

بازار خودرو ایالات متحده از بازارهای بسیار حساس و رقابتی است. از همین رو کمپانی‌های مطرح هر یک سعی کرده‌اند با ورود به این کشور و راه‌اندازی خطوط تولید، بتوانند در این بازار رقابتی، سهم زیادی داشته باشند. بر این اساس مرسدس بنز یکی از کمپانی‌های موفق در بازار ایالات متحده به‌شمار می‌رود و سدان کامپکت لوکس خانوادگی آن یعنی C کلاس در این بازار از محبوبیت زیادی برخوردار است. بر این اساس سال‌های ۲۰۱۲ میلادی، ۲۰۱۳ میلادی، ۲۰۱۵ میلادی



سال‌های خوب فروش برای مرسدس بنز «C» کلاس

حادثه برای نمایندگی «تسلا» در شهر باستانی ایتالیا



حداقل ۱۷ دستگاه خودرو تسلا پس از آتش‌سوزی در نمایندگی نزدیک این برند در رم ایتالیا از بین رفتند. بر اساس اظهارات مقامات اداره آتش‌نشانی رم هیچ‌کس در زمان شروع آتش‌سوزی در نمایندگی حضور نداشت و هیچ‌گونه صدمه‌ای گزارش نشده است. اداره آتش‌نشانی رم اعلام کرده که در حال بررسی تمامی شواهد برای کشف علت شروع آتش‌سوزی است؛ اما احتمال عمدی بودن آتش‌سوزی را رد نکرده است. همچنین پلیس محلی اظهار داشته که افسران با مالکین نمایندگی مصاحبه کرده‌اند و در حال بررسی تصاویر دوربین‌های مدار بسته هستند. آتش‌سوزی اخیر پس از مجموعه‌ای از گزارش‌ها در سراسر ایتالیا در هفته‌های گذشته رخ می‌دهد که در آن‌ها خودروهای تسلا مورد خرابکاری و آسیب قرار گرفته‌اند. باید گفت روی این خودروها با استفاده از اسپری‌های رنگی شعارهای ضد ایلان ماسک و ضد دونالد ترامپ نوشته شده است. یک نمایندگی خودرو در شمال رم نیز هفته گذشته در آتش‌سوخت و ۳۰ خودرو از جمله تسلاهای دست‌دوم را از بین برد. در ابتدا اعلام شد علت آتش‌سوزی مشکلات سیستم برق ساختمان بوده است، اما تحقیقات همچنان در حال انجام بوده و به نتیجه نهایی نرسیده است.

«ریمک» به دنبال کسب سهام «پورشه» است



به گزارش بلومبرگ، ریمک قصد خرید سهام پورشه در جوینت‌ونچر بوگاتی ریمک را دارد تا کنترل کامل بوگاتی را در دست گیرد. در اواخر سال ۲۰۲۱ ریمک جوینت‌ونچری با بوگاتی ایجاد کرد که بوگاتی ریمک نام دارد. ۵۵ درصد از این جوینت‌ونچر در اختیار ریمک و ۴۵ درصد در اختیار پورشه است؛ اما طبق گزارشات جدید، ریمک قصد خرید سهام پورشه را در این شرکت مشترک دارد. به گزارش «بلومبرگ» ریمک پیشنهاد اولیه برای خرید سهام پورشه را ارائه کرده است. هیچ حرفی در مورد رقم پیشنهادی ریمک برای خرید این سهام زده نشده؛ اما ارزش شرکت بوگاتی ریمک بیش از یک میلیارد یورو اعلام شده است. در ادامه این گزارش آمده است که ریمک می‌تواند از سرمایه‌گذاران دیگری برای خرید این سهام کمک بگیرد. فعلاً نه ریمک و نه پورشه اظهار نظر در این رابطه نکرده‌اند؛ اما ظاهراً مذاکرات در مراحل اولیه است. ادعا می‌شود پس از تأسیس بوگاتی ریمک در سال ۲۰۲۱، پورشه تلاش کرده بود سهام ریمک را در این جوینت‌ونچر خریداری کند؛ اما شرکتی آلمانی در حال حاضر با مسائل مهم‌تری مثل کاهش تقاضا برای خودروهای الکتریکی، کاهش شدید فروش در چین و اختلالات زنجیره تأمین قطعات مواجه است.

فروش خودروهای لاکچری در آمریکا رشد ۳۳۳ درصدی داشته است

فرصت مناسب برای لوکس‌سواری در بازار ایالات متحده



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

فروش خودروهای با ارزش بالای ۱۰۰ هزار دلار در آمریکا همچنان رو به افزایش است. در دو ماه نخست ۲۰۲۵، بیش از ۵۲ هزار دستگاه خودرو لوکس فروخته شده که ۱۳ درصد بیشتر از سال گذشته و ۳۳۳ درصد بیشتر از پنج سال پیش است. طبق جدیدترین گزارش خودروهای لوکس در آمریکا از سال ۲۰۲۰ تاکنون شاهد افزایشی سرسام‌آور بوده است. به این ترتیب می‌توان تحلیل کرد که در ۵ سال اخیر، فروش خودروهای لوکس بیش از ۴ برابر شده و همچنان رو به افزایش است.

پادشاهان خودروهای گران‌قیمت

در میان برندهای لوکس، رنجروور همچنان پر فروش‌ترین مدل در دسته بالای ۱۰۰ هزار دلار است. فقط در ماه فوریه، بیش از ۳ هزار و ۸۰۰ دستگاه از این مدل فروخته شده است. این خودرو به دلیل طراحی شیک و مدرن، توانایی بالادر عملکرد خارج جاده، کیفیت ساخت بالا و در نهایت محبوبیت بین ثروتمندان و سلبریتی‌ها سال‌هاست که جایگاه خود را پیدا کرده است؛ بنابراین در این رابطه ابهام چندانی وجود ندارد.

البته با توجه به این که میانگین قیمت معامله‌شده (ATP) خودروهای جدید در فوریه ۲۰۲۵ به ۴۸ هزار و ۳۹ دلار رسید، می‌توان به نوعی اعلام کرد که سگمنت سوپر لوکس با لوکس‌های معمولی ادغام شده و حالا برای سوپر لوکس بودن خودروها (حداقل در بازار آمریکا) نیاز است که با برچسب‌های قیمتی بالاتری وارد بازار شوند.

اگر بخواهیم از منظر سگمنتی آمارها را بررسی کنیم، باید گفت شاسی‌بلندهای لوکس با میانگین قیمت ۱۰۶ هزار دلاری حدوداً ۲ درصد نسبت به سال ۲۰۲۴ رشد داشته‌اند. این مورد درباره سدان‌های سطح بالا که میانگین قیمت ۱۲۱ هزار دلاری دارند، به ۳/۵ درصد می‌رسد و در مورد خودروهای عملکردی یا اسپرت نیز می‌توان میانگین قیمت ۱۲۱ هزار دلاری را محاسبه کرد؛ اما میزان تغییر

قیمت ۲.۸ درصد است؛ بنابراین اقبال سدان‌های لوکس بیشتر بوده است. اما در مورد خودروهای برقی شرایط حتی عجیب‌تر است و به‌خاطر میانگین قیمت ۵۵ هزار دلاری و این که اکثر آن‌ها لوکس محسوب می‌شوند، اما تغییرات قیمتی آن‌ها ۳.۷ درصد محاسبه شده است. بنابراین خودروهای لوکس و پر فروش منس همچنان در صدر افزایش قیمت‌ها هستند.

برندهای برتر و بازنده در افزایش قیمت خودروها اگر بخواهیم از منظر برند، میانگین قیمت خودروهای مختلف را در فوریه ۲۰۲۵ مقایسه کنیم، پورشه با میانگین قیمت ۱۱۶ هزار دلار در صدر قرار می‌گیرد و با توجه به رشد ۱۲ درصدی نسبت به میانگین ۱۰۳ هزار دلاری سال قبل در صدر تغییرات نیز قرار می‌گیرد. قیمت مرسدس بنز هم از ۷۹ هزار دلار به ۷۶ هزار دلار رسیده و در واقع از جمله برندهایی است که افت بهار را تجربه کرده است. اما بامو تنها به دلیل هزار دلار افزایش نسبت به ۷۱ هزار دلار سال ۲۰۲۴، یک درصد رشد را ثبت کرده و جایگاه سوم را هنوز در اختیار دارد. لکسوس برنده بعدی است که میانگین قیمت محصولاتش از ۵۹ هزار دلار به ۶۱ هزار دلار رسیده و رشد حدود ۳ درصدی را تجربه کرده است. به‌طور عجیبی تسلا در جایگاه بعدی قرار دارد و از ۵۹ هزار دلار به ۶۱ هزار

دلار رسیده و ۱.۸ درصد تغییر را ثبت کرده است. همچنین می‌توان به‌رند نچندان لوکسی همچون نیسان به‌عنوان نمونه یاد کنیم که میانگین قیمت محصولاتش از ۳۴ هزار دلار سال گذشته به ۳۲ هزار دلار در فوریه ۲۰۲۵ رسیده و بنابراین حتی ۶ درصد افت را تجربه کرده است. البته در نظر داشته باشید که افزایش قیمت‌ها و کاهش مشوق‌ها، خرید خودرو را برای طبقه متوسط دشوارتر کرده است. به این ترتیب مهم‌ترین چالش‌های خریداران خودرو در ۲۰۲۵ را می‌توان افزایش ۲۵ درصد میانگین قیمت خودروها از ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۵، افزایش نرخ بهره وام خودروها و همچنین کاهش ۱۳ درصد مشوق‌های مالی خودروسازان دانست. در حالی که افراد پر درآمد به خرید خودروهای لوکس ادامه می‌دهند، بسیاری از افراد با درآمد متوسط توانایی خرید خودرو را ندارند.

افت نسبی حتی برای غیر بنزینی‌ها میانگین قیمت خودروهای کارکرده (مدل‌های یک تا ۵ ساله) به ۳۱ هزار و ۵۸۷ دلار رسیده که نسبت به سال گذشته ۰.۸ درصد کاهش یافته است. در حالی که این کاهش اندک به‌نظر می‌رسد، در بازار خودروهای برقی کارکرده، اوضاع کاملاً متفاوت است. میانگین قیمت خودروهای برقی کارکرده ۱۵.۱ درصد کاهش یافته و به ۳۲

هزار و ۱۹۸ دلار رسیده است. در حالی که این کاهش اندک به‌نظر می‌رسد، در بازار خودروهای برقی کارکرده، اوضاع کاملاً متفاوت است. میانگین قیمت خودروهای برقی کارکرده ۱۵.۱ درصد کاهش یافته و به ۳۲ هزار و ۱۹۸ دلار رسیده است. از عمده‌عوامل کاهش قیمت خودروهای برقی می‌توان به افت بهای مدل‌های نو، مخصوصاً محصولات تسلا، قدیمی شدن طراحی و فناوری برخی مدل‌ها، تقاضای کمتر برای خودروهای برقی کارکرده و همچنین نگرانی درباره عمر باتری و هزینه‌های تعمیر اشاره کرد.

آینده بازار خودروهای لوکس و اقتصادی

تقاضا برای خودروهای گران‌قیمت افزایش یافته و همچنان روبه‌رشد است؛ بر این اساس طی سال‌های اخیر محصولات برندهای لوکس مثل پورشه، بامو و لکسوس همچنان افزایش قیمت داشته‌اند و نرخ بهره بالا، یکی از چالش‌های اصلی خریداران است.

با این حال خودروهای اقتصادی مثل نیسان و میتسوبیشی کاهش قیمت داشته‌اند. به‌نظر می‌رسد صنعت خودرو در حال تغییر مسیر به سمت محصولات لوکس‌تر است. اما پرسش این است که آیا این روند سبب کاهش دسترسی طبقه متوسط به خودروهای جدید خواهد شد یا آغاز روندی برای تجربه شرایط جدید در بازار خودرو است؟

اعمال تغییرات برقی روی محصولات آتی «مزد»

در روز دوم آوریل، نسخه صادراتی سدان تمام‌برقی مزدا با نام Mazda 6e به‌صورت رسمی از خط تولید کارخانه چانگن-مزدا در نانجینگ چین خارج شد.

این خودرو که براساس مدل EZ-6 ساخته شده، قرار است به بازارهایی مثل اروپا و آسیای جنوب شرقی صادر شود و ترکیبی از طراحی چشم‌نواز، تکنولوژی مدرن و پیشرفته‌های الکتریکی قدرتمند را به‌همراه دارد.

براساس اعلامیه منتشرشده قرار است حرف «ای» (e) به‌عنوان نشانه‌ای از برقی بودن مدل‌ها برای راحتی در شناسایی آن‌ها روی محصولات استفاده شود. به این ترتیب EZ-6 که از اکتبر سال گذشته برای بازار چین در نظر گرفته شده، احتمالاً در آینده با این مدل جایگزین خواهد شد. این خودرو با فاصله محوری



خبر News

«مکلارن»؛ در اختیار ناشناخته‌های چینی

شرکت فورسئون (Forseven) تاکنون به‌صورت محرمانه فعالیت کرده و روی چند مدل خودرو کار می‌کند. ادغام جدید به مکلارن اجازه می‌دهد مدل‌های جدیدی با موتورهای احتراق داخلی و الکتریکی عرضه کند. همچنین ممکن است فناوری‌هایی از برند چینی نیو (Nio) گرفته شود. در صنعتی که مالکان سریع‌تر از تعویض لاستیک در پیست موناکو تغییر می‌کنند، مکلارن هم سهم خود از این تغییرات را تجربه کرده است. گروه مکلارن که در سال‌های اخیر مانند یک حیوان خانگی ناخواسته دست به دست شده بود، اوایل سال گذشته کاملاً تحت مالکیت صندوق سرمایه‌گذاری دولتی بحرین درآمد. سپس در پاییز، این سهام به گروه سرمایه‌گذاری CVVN



مستقر در ابوظبی منتقل شد. حالا تحت مالکیت جدید، مکلارن اتوموتیو در حال ادغام با شرکتی است که هرگز نامش را نشانیده‌اید. سهام‌دار جدید مکلارن، استارت‌آپ بریتانیایی فورسئون نام دارد که از قبل حمایت مالی قابل توجهی از CVVN امارات دریافت کرده است. این شرکت تاکنون بیش از ۷۰۰ متخصص صنعت خودرو را استخدام کرده و برنامه‌هایی برای عرضه چندین مدل لوکس به بازار دارد. حالا با پیوند خوردن به مکلارن، محصولات جدید با نشان مکلارن وارد بازار خواهند شد. گروه CVVN همچنین سهامدار اصلی برند چینی نیو است و ادعا می‌کند مکلارن به «فناوری‌های پیشرفته و الکتریکی‌سازی» دسترسی خواهد یافت. پیشرفت فورسئون در صنعت خودرو با کمک گوردون موری تکنولوژی (که آن هم تحت مالکیت CVVN است) ممکن خواهد شد. به‌لطف این ادغام، دامنه محصولات مکلارن به‌بخش‌های جدیدی گسترش خواهد یافت. اگرچه جزئیات دقیقی تأیید نشده، اما منطقی است که انتظار داشته باشیم مکلارن از مرزهای سوپرکار و هایپرکار فراتر رود و شاید مانند رقبا به‌ساخت SUV روی آورد. این برند در سال‌های اخیر بارها هرگونه برنامه‌ریزی برای ساخت شاسی‌بلند را تکذیب کرده بود.



توقیف یک خودرو سواری با سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت!

مهر: رئیس پلیس راه استان اصفهان از توقیف سواری پیامو، با سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت در اصفهان خبر داد. سرهنگ علی مولوی در این باره اظهار کرد: «یک دستگاه سواری پیامو، به علت حرکت با سرعت غیر مجاز (حدود ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت) در آزادراه شهید حجازی، توسط تیم گشت پلیس راه کنار گذر شرق استان توقیف و روانه پارکینگ شد.» وی ضمن تأکید بر رعایت سرعت مطمئنه توسط رانندگان گفت: «محورهای مواصلاتی استان اصفهان، محلی برای ارتکاب تخلفات حادثه ساز نیست و پلیس راه استان اصفهان بدون تعارف و اغماض با رانندگان متخلف برخورد خواهد کرد.» سرهنگ مولوی ادامه داد: «ضمن درج نمره

منفی در سوابق راننده، گواهینامه وی ضبط و خودرو نیز به مدت یک ماه توقیف خواهد شد.» همچنین رئیس پلیس ترافیک شهری پلیس راهور فراجا، از توقیف یک دستگاه خودرو سواری در شهرستان خمین خبر داد. سرهنگ حسین ولی توسسرکانی در این باره گفت: «این خودرو به دلیل ارتکاب تخلفات حادثه ساز توقیف شد. راننده خودرو که کوجانی ۱۴ ساله بود، فاقد گواهینامه رانندگی بوده و به همین دلیل خودرو توسط عوامل پلیس راهنمایی و رانندگی شهرستان خمین توقیف شد.» وی تأکید کرد: «رانندگی بدون گواهینامه علاوه بر ایجاد خطر برای راننده و سایر کاربران جاده‌ای، می‌تواند عواقب جدی به همراه داشته باشد.»

خبر

News



آخرین آمار تصادفات در نوروز؛ ثبت بیش از یک میلیون تصادف!

ایرنا: رئیس پلیس راهور فراجا با اعلام پایان طرح ترافیکی نوروز ۱۴۰۴ پس از ۲۱ روز گفت: «در این مدت یک میلیون و ۱۶ هزار و ۲۴۳ فقره تصادف ثبت شد و ۸۸۰ نفر بر اثر سوانح رانندگی جان خود را از دست دادند.» سردار سید تیمور حسینی روز شنبه با اعلام پایان طرح ترافیکی نوروز ۱۴۰۴ پس از ۲۱ روز، از ثبت بیش از ۵۵۸ میلیون تردد جاده‌ای در بازه زمانی ۲۵ اسفند ۱۴۰۳ تا ۱۵ فروردین ۱۴۰۴ خبر داد و افزود: «این آمار نسبت به سال گذشته حدود ۳ درصد افزایش یافته است.» سردار حسینی درباره نظارت‌های ویژه‌ای که در این ایام از سوی پلیس راهور به‌منظور کاهش تصادفات و جان‌باختگان انجام شد، گفت: «همان‌طور که قبل از شروع طرح نوروزی ۱۴۰۴ نیز اعلام شده بود، تمام رانندگان متخلفی که مرتکب

۲ تخلف حادثه‌ساز هم‌زمان می‌شدند، علاوه‌بر اعمال قانون، خودروهای آن‌ها به مدت ۲۲ ساعت توقیف می‌شد.» وی ادامه داد: «از دیگر طرح‌های اجرا شده این بود که خودروهایی که خلافی بالای ۵ میلیون تومان داشتند یا معاینه فنی نداشتند، توقیف و از ادامه تردد آن‌ها جلوگیری می‌شد.» رئیس پلیس راهور فراجا خاطر نشان کرد: «از ۱۳ فروردین تا صبح روز ۱۶ فروردین، طرح ویژه‌ای به اجرا درآمد که در آن هر راننده‌ای که مرتکب یک تخلف حادثه‌ساز می‌شد، علاوه‌بر اعمال قانون و ثبت نمره منفی در گواهینامه، گواهینامه آن‌ها به مدت سه ماه ضبط می‌شد. تا روز پایانی این طرح، حدود ۶ هزار و ۷۹۱ جلد گواهینامه از رانندگان متخلف به مدت سه ماه توقیف شد.» سردار حسینی با اشاره به تلاش‌های شبانه‌روزی پلیس راهور و

سایر نهادهای مسئول، گفت: «در طول ۲۱ روز اجرای طرح، شاهد ۷۳۸ فقره تصادف منجر به فوت بودیم که در مجموع ۸۸۰ نفر از هم‌وطنان جان خود را از دست دادند.» به گفته وی، در این مدت ۱۵ هزار و ۸۳۳ فقره تصادف جرحی ثبت شد که طی آن ۲۰ هزار و ۱۰۹ نفر مجروح شدند و ۸ هزار و ۵۷۲ فقره تصادف خسارتی نیز به وقوع پیوست. مجموع تصادفات درون شهری و برون‌شهری در این بازه به یک میلیون و ۱۶ هزار و ۳۴۳ فقره رسید. رئیس پلیس راهور فراجا اظهار کرد: «استان کرمان با ۲۹ فوتی در صدر استان‌های پرتصادف قرار گرفت و پس از آن به ترتیب استان‌های فارس با ۷۶ نفر، خراسان رضوی با ۶۰ نفر، سیستان و بلوچستان با ۵۶ نفر و خوزستان با ۵۱ نفر در رتبه‌های بعدی قرار دارند.»

احداث ۴ خط معاینه فنی خودروهای سبک در پایتخت

مرکز معاینه فنی سنگین در پایانه جدید شرق راه‌اندازی می‌شود

علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

روز گذشته مدیر عامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران از احداث چهار خط معاینه فنی خودروهای سبک در سال جدید، در پایتخت خبر داد. وی همچنین به اورهال و نوسازی کلیه تجهیزات آزمون خودروها در مراکز معاینه فنی شهرداری تهران پس از ۱۵ سال اشاره کرد و توضیح داد که هشت مرکز معاینه فنی خودروهای سبک مشتمل بر ۳۲ خط معاینه فنی و سه مرکز معاینه فنی تک خطه خودروهای سنگین، تحت تملک شهرداری تهران قرار داشته که سال گذشته، کلیه این خطوط نوسازی و تجهیزات نوین معاینه فنی در آن‌ها نصب شده است. در ادامه بخش‌هایی از این گفت‌وگو را می‌خوانید.

شهر تهران چند خط معاینه فنی موتورسیکلت دارد؟

سید محمد مهدی میرزایی قمی با بیان این که آخرین نوسازی در بخش تجهیزات ایمنی در مراکز معاینه فنی شهر تهران مربوط به سال ۱۳۸۸ بود، گفت: «در همین راستا با حمایت مدیران شهری و با تخصیص بودجه پس از ۱۵ سال کلیه تجهیزات آزمون مراکز معاینه فنی شهرداری تهران با ارزش بالغ بر یک میلیون دلار نوسازی و به‌روزرسانی شد. ضمن این که بازسازی مراکز در دو فاز انجام شد که فاز نخست، نوسازی تجهیزات آلاینده‌گی بود.

در اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۳ کلیه مراکز نوسازی شد و فاز بعدی آن هم مربوط به تجهیزات ایمنی بود که در ابتدای بهمن ماه سال گذشته انجام شد.» مدیر عامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران به اجرای طرح ارشادی کنترل معاینه فنی موتورسیکلت‌ها در محدوده بازار از ۱۰ آذر تا ۱۰ بهمن ماه سال گذشته اشاره کرد و یادآور شد:

«اجرای این طرح به‌مدت دو ماه، با استقرار واحدهای سیار معاینه فنی موتورسیکلت در معبرهای پر تردد شهری و ارائه خدمات رایگان به موتورسیکلت‌ها برای نخستین بار در کشور اجرایی شد که خوشبختانه با همراهی و استقبال موتورسواران از طرح ارشادی، میزان مراجعات موتورسیکلت در سال ۱۴۰۳ حدود ۱۱ برابر مراجعات سال ۱۴۰۲ بود؛ البته لازم به‌ذکر است که سال ۱۴۰۲ میزان مراجعات موتورسیکلت‌ها به‌مراکز معاینه فنی شهر تهران تنها ۸۲۳ دستگاه بوده که سال ۱۴۰۳ این مراجعات پس از اجرای طرح به‌حدود ۸ هزار و ۶۶۹ دستگاه موتورسیکلت رسیده و به‌صورت چشمگیری افزایش یافته است.»

وی ادامه داد: «در اجرای این طرح تشویقی سه واحد سیار معاینه فنی موتورسیکلت برای نخستین بار تامین و راه‌اندازی شد و جهت تسهیل در دسترسی به این خدمات، این واحدها در میادین امام خمینی (ره)، محمدیه و بهارستان منطقه ۱۲ مستقر شدند. اجرای این طرح



به‌مدت دو ماه ارشادی و پس از آن هم بنا بر اعلام پلیس راهور تهران بزرگ، داشتن معاینه فنی برای تردد در محدوده بازار تهران (منطقه ۱۲) الزامی شد و موتورسیکلت‌های فاقد معاینه فنی در صورت تردد در این محدوده، توسط پلیس اعمال قانون می‌شوند.»

میرزایی قمی تأکید کرد: «در حال حاضر شهر تهران از بضاعت ۱۱ خط ثابت و ۳ خط سیار معاینه فنی موتورسیکلت برخوردار است.»

تعیین وقت در سامانه تهران من و اپلیکیشن شهرزاد

مدیر عامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران در ادامه به موضوع مدیریت صف و تسهیل در ارائه خدمات به شهروندان و افزایش ظرفیت مراکز اشاره کرد و گفت: «در راستای تسهیل در ارائه خدمات به شهروندان و مدیریت صف، نسبت به افزایش ساعت کاری مراکز معاینه فنی حداقل به‌مدت دو ساعت و فعالیت تعدادی از مراکز در

روزهای تعطیل اقدام شده است؛ البته ساعت کاری مراکز ثابت نبوده و افزایش ساعت کاری بر اساس تقاضا و میزان مراجعات در هر مرکز، برنامه‌ریزی می‌شود.»

مدیر عامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران اظهار کرد: «پذیرش در مراکز به صورت اینترنتی و حضوری انجام می‌شود و شهروندان به‌سادگی می‌توانند با مراجعه به سامانه تهران من و اپلیکیشن شهرزاد، با تعیین وقت قبلی به‌مرکز مورد نظر مراجعه کنند. قابل ذکر است مراجعه به تعدادی از مراکز، صرفاً به‌صورت اینترنتی است که این برنامه‌ریزی برای جلوگیری از ایجاد صف و اتلاف وقت شهروندان پیش‌بینی شده است. به‌طور کلی با توجه به افزایش ساعت کاری مراکز و پذیرش اینترنتی در سال گذشته، مراکز در هیچ بازه زمانی صف نداشته‌اند و به‌صورت میانگین، معاینه فنی خودروها در زمان کمتر از نیم ساعت انجام شده است.»

وی از دریافت موافقت اولیه برای راه‌اندازی مرکز معاینه فنی سنگین در پایانه جدیدالتاسیس شرق خبر داد و گفت: «اقدامات لازم برای توسعه خطوط سیار معاینه فنی انجام شده و به‌زودی شانزدهمین واحد سیار در منطقه یک ولنجک، بلوار دانشجو مستقر خواهد شد و کلیه اقدامات قانونی به‌منظور شناسایی مجری ذی صلاح برای سرمایه‌گذاری، راه‌اندازی و بهره‌برداری از یک خط سیار با استفاده از بخش خصوصی انجام شده و در ابتدای سال ۱۴۰۴ از این واحد سیار، بهره‌برداری خواهد شد.»

میرزایی قمی در مورد اجرای طرح معاینه فنی برتر نیز گفت: «در مراکز معاینه فنی خودروهای شهر تهران برای خودروهای انژکتوری معاینه فنی برتر انجام می‌شود. خودروهای می‌توانند به‌صورت اختیاری و در صورت احراز شرایط لازم نسبت به اخذ معاینه فنی معمولی و یا برتر اقدام کنند.

اسمال براساس مصوبه شورای اسلامی شهر تهران برای خودروهای دارای معاینه فنی برتر تهران تخفیف ۲۰ درصدی عوارض تردد در محدوده‌های ترافیکی شهر تهران لحاظ شده است.

خبر

News



ترافیک و آلودگی هوا در برنامه‌های فرمانداری تهران طی سال جاری

بشیری تصریح کرد: «همچنین در حوزه زمین‌شناختی در منطقه ۱۸ مشکلاتی وجود دارد که هم جداره دیواره رودخانه کن باید ایمن‌سازی شود و هم این که مسائلی مانند فرونشست، ریزش و رانش زمین در صورت اجرای این پروژه به‌حداقل خواهد رسید.»



ایلنا: معاون عمرانی فرمانداری تهران گفت: «ترافیک و آلودگی هوا از جمله موضوعات شاخصی است که در سال جدید روی آن تمرکز خواهیم کرد.» سعید بشیری در خصوص مهم‌ترین پروژه‌های عمرانی فرمانداری تهران در سال ۱۴۰۴ گفت: «به‌لحاظ فضای کالبدی چند موضوع در تهران مد نظر است که معطوف به توسعه فضایی گردشگری است و برنامه‌ریزی خاصی در این حوزه انجام شده است. موضوع فضای گردشگری و همچنین مسائل مربوط به ترافیک و آلودگی هوا عمده موضوعاتی هستند که برای آن‌ها برنامه‌ریزی شده و پروژه‌های خاصی را در این باره در دستور کار داریم.» وی افزود: «یک مجموعه از پروژه‌های شریانی در تهران انجام می‌شود. برای مثال، تکمیل پروژه یادگار امام (ره) در پهنه غربی تهران در حال انجام است و نقاط فرعی شمال به‌جنوب را به هم متصل می‌کند. این پروژه پیشرفت خوبی داشته است و پیگیر هستیم که هر چه سریع‌تر، این پروژه عملیاتی شود و می‌تواند مسائل ترافیکی شهروندان در تهران را حل و فصل کند.»

خبر

News



فوت ۵۶۰ نفر در تهران طی یک سال بر اثر تصادفات

پنهان می‌مانند.» وی بر استفاده از تجهیزات هشداردهنده تأکید کرد و گفت: «چراغ جلو و عقب، جلیقه‌های شبرنگ و لوازم ایمنی برای موتورسواران و دوچرخه‌سواران باید الزامی شود؛ این موارد در بسیاری از کشورها، جزو قوانین اجباری هستند.»



مهر: رئیس سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران با اشاره به آمار نگران‌کننده تلفات ناشی از تصادفات درون‌شهری گفت: «تنها طی یک سال در پایتخت، حدود ۵۶۰ نفر در تصادفات جان باختند.»

علی نصیری در برنامه «سفر به سلامت» اظهار کرد: «بر اساس آمارهای سازمان جهانی بهداشت، تصادفات علت نخست مرگ و میر در گروه سنی ۵ تا ۲۹ سال را به‌خود اختصاص می‌دهند. این گروه سنی به‌دلیل جوانی، نیروی محرکه اشتغال و اقتصاد جامعه محسوب می‌شوند.» رئیس سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران با اشاره به سه گروه اصلی از کاربران آسیب‌پذیر در ترافیک شهری گفت: «عابران پیاده، موتورسواران و دوچرخه‌سواران به‌دلیل شرایط حرکتی و دید محدود، آسیب‌پذیرترین گروه‌ها در تصادفات هستند. دیده شدن این افراد یک اصل مهم ایمنی است. متأسفانه برخی عابران، با پوشیدن لباس‌های تیره در شب، عملاً از دید راننده‌ها



Autoworld.ir

یکشنبه ۱۷ فروردین ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۲۹۷

«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: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

بیلدورد
Billboard

اتحاد نوآورانه «اومودا» و «جیکو»؛ آغاز راهی بی پایان

«کمپین تبلیغاتی «راه‌های بی پایان» توسط آژانس «BBDO» شیلی برای معرفی اتحاد دو برند خودرویی «Omoda» و «Jaecoo» طراحی شده است. این کمپین که در مارس ۲۰۲۵ منتشر شد، آغازگر مسیری تازه به تمرکز بر فناوری، طراحی و نوآوری است. پیام اصلی آن «دنیا را همان‌طور می‌رآیند که انتخاب می‌کنید» است.

حرف آخر
The Last Word

علی زراندوز
روزنامه‌نگار

خطر توقف در حاشیه بزرگراه‌ها و اتوبان‌ها

«اگر ساکن شهرهای بزرگ و پرجمعیت کشور باشید، حتماً با معضل پارک خودرو در حاشیه اتوبان‌هایی مواجه شده‌اید که به لحاظ جغرافیایی در جوار برخی بوستان‌های بزرگ قرار گرفته‌اند. این پدیده به خصوص در شب‌های تعطیل و مناسبت‌هایی مانند سیزده بدر، بیشتر از هر زمان دیگری به چشم می‌آید و ناگفته پیداست که ازدحام خودرو در چنین مکان‌هایی تا چه اندازه می‌تواند برای خودروهای عبوری خطرناک باشد. این خطر به‌ویژه در زمان تاریکی هوا که رانندگان در اتوبان با سرعت بالا حرکت کرده و دید کافی هم ندارند، بیشتر به چشم می‌آید. حتی در مواردی مشاهده شده است برخی رانندگان، خودروهایشان را در پیچ‌های خروجی برخی اتوبان‌ها پارک می‌کنند که در این صورت، راننده‌ای که در خط کناری در حال پیچیدن است، ناگهان خودرو پارک‌شده را مقابل خود می‌بیند! این بی‌توجهی به قانون در حالی رخ می‌دهد که براساس قوانین موجود، اگر خودرویی به هر دلیلی در کنار بزرگراه متوقف شده باشد و فلاشر آن نیز روشن باشد، اگر خودرو دیگری از عقب با آن برخورد کند، پلیس خودرو پارک‌شده در حاشیه بزرگراه را مقصر حادثه می‌داند. به عبارت دیگر اگر خودرویی دچار مشکل شود یا به هر دلیلی راننده آن بخواهد چند دقیقه‌ای خودرویش را در حاشیه بزرگراه و آزادراه پارک کند، این توقف باید در قسمت خطوط اضطراری یا در محلی باشد که با تابلو «محل پارک» مشخص شده یا در نهایت در شانه خاکی باشد. در این صورت روشن کردن فلاشر خودرو و همچنین نصب علائم هشداردهنده به رانندگان عبوری در فاصله ۱۵۰ متری خودرو نیز ضروری است. در پایان فراموش نکنیم که این مساله به‌حدی برای پلیس مهم است که چندی پیش یکی از مقام‌های پلیس راهور تهران بزرگ اعلام کرد اگر در آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها خودرویی به سمت شانه خاکی هدایت شود و تنها یک چرخ آن روی آسفالت قرار گیرد و خودرویی از پشت با آن برخورد کند، باز هم خودرو پارک‌شده مقصر شناخته می‌شود.

نکته آموزشی

زیرا این احتمال وجود دارد که پمپ‌بنزین، صافی بنزین یا حتی رگلاتور فشار با مشکل مواجه شده باشد و خودرو با تاخیر روشن شود. در مرحله سوم نیز عدم جرقه مناسب در موتور (به این معنی که اگر شمع‌های موتور مشکل داشته باشد) منجر به تاخیر در روشن شدن می‌شود. در گام آخر یا مرحله چهارم نیز باید بخش الکترونیکی خودرو یعنی واحد پردازشگر مرکزی یا بخش کنترلر الکترونیکی بررسی شود؛ چراکه امکان دارد در این بخش مشکلی رخ داده باشد که سبب روشن شدن خودرو همراه با تاخیر شود.

«بازدید کردن به فصل گرم سال، شاید این اتفاق برای خودرو شما نیز بیفتد که موقع استارت زدن، موتور با تاخیر زیادی راه‌اندازی و روشن شود. بنابراین در چنین شرایطی باید چهار پارامتر را بررسی کرد. در نخستین اقدام باید سربازی‌ها را بررسی کرد. زیرا در این صورت اگر سربازی‌ها اتصال صحیحی نداشته باشد و در جای خود اصطلاحاً قلاب بزند، منجر به عدم ایجاد جریان مثبت و منفی به‌صورت صحیح در مدار الکتریکی و الکترونیکی خودرو می‌شود. در دومین اقدام باید سیستم سوخت‌رسانی بررسی شود؛

روشن شدن خودرو با تاخیر



اتاق مشاوره‌ای
حس خوب، خرید مطمئن

امسال خودت برو!

گلوته KALUT
850 میلیون پیش پرداخت

تحويل فوری
شرایط اقساط

اطلاعات بیشتر: ۰۲۱-۸۸۴۲۷۱۰۵