



عضو کمیسیون صنایع مجلس در گفت‌وگو
با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:
**خودرو نباید کالایی لاکچری باشد؛
ایمنی و انتخاب، حق مردم است**
۳ صفحات و ۲



«ایران خودرو» و
شاسی بلندهای جذاب ۱۰ صفحه ۴

چالش‌های مهم تامین مواد اولیه در صنعت تایر

«آزیر قرمز» برای صنایع تکمیلی تایر به صدا در آمد!

دی ماه سال ۱۴۰۳ برج میلاد تهران، محل برگزاری هفدهمین نمایشگاه بین‌المللی زنجیره ارزش صنایع لاستیک کشور بود؛ جایی که فعالان حوزه‌های مختلف و تولیدکنندگان...
۱۳ صفحه ۴

تنزل روزافزون کیفیت قطعات تولید داخل
اطمینانی به کیفیت
قطعات خودروهای چینی
وجود ندارد
۱۴ صفحه ۴

«دنیای خودرو» بررسی کرد
**آیا «عقاب افشان»
دوباره اوج می‌گیرد؟**
عقاب افشان در سال ۲۰۱۶ رتبه اول خدمات پس از
فروش اسکانیا در خاورمیانه را کسب کرد، اما این افتخار...
۹ صفحه ۴

با توجه به رای دیوان عدالت اداری
در رد رای شورای رقابت؛
**حضور «گروز» در
هیات مدیره «ایران خودرو»
کاملاً قانونی است**
۵ صفحه ۴

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»



ملاقات نزدیک با شاهکار چینی طراح ایرانی

«اواتر ۱۱» روح لوکس گرایی را به دنیای برقی‌ها می‌دمد
۸ صفحه ۴

استارت
Start
علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری
چالش بازار با قیمت گذاری دستوری
و نبود نظارت بر شیوه تولید
اگرچه علم اقتصاد هیچ سختی با قیمت گذاری
دستوری در بازار ندارد، اما با فشاری دولتمردان در
حفظ این شیوه از مدیریت بازار سبب شده...
۲ صفحه ۴

تیتراهای امروز
Titles

ناوگان امدادی نارنجی پوشان در جاده خوش درخشید
**رضایتمندی، خدمات گسترده و
استانداردهای جدید طرح امداد «سایپا»**
۲ صفحه ۴

کرولا «جی آر» داغ‌تر می‌شود!
۶ صفحه ۴

**مراقب به سرقت رفتن کاتالیزور
خودروی تان باشید!**
۱۵ صفحه ۴

**افزایش چشم‌گیر قیمت خودرو
در آغاز سال جدید** ۲ صفحه ۴
«قراری» برای فروش به جوانان برنامه ویژه‌ای دارد
**مدیریت نسل Z
به سبک اسب متکبر!** ۶ صفحه ۴

PRO TEC High Performance Motorcycle Engine Oil MA2 and MB Standards proMoto
...because it works!
www.bluechemgroup.com
www.aryacheml.com
proteciranofficial
021 79406
ENGINEERED AND MADE IN GERMANY

اف ایکس FX FOWNIX
ترسیم آینده ۲
کمپین طراحی بر روی اف ایکس
جهت دریافت اطلاعات تماس، نمایشگرهای هاب و وسایل فونیکس مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایند.



از تصاویر جاسوسی و رندرهای نسل جدید مزدا CX-5 به روز شده است. چراغ‌های LED باریک که در دو طرف جلو پنجره کشیده شده‌اند، در کنار سپر اسپرت و کاپوت عضلانی، جلوه‌ای مدرن و پویا به خودرو بخشیده‌اند. در حال حاضر، مزدا هیچ اطلاعات رسمی‌ای درباره آینده مزدا ۳ منتشر نکرده است. با این حال، توقف تولید مزدا ۶ سبب شده است این سدان جمع‌وجور تنها گزینه درون‌سوز مزدا در سید محصولات سدان این شرکت باشد. از این رو، بسیاری از کارشناسان معتقدند احتمالاً مزدا ۳ در آینده‌ای نزدیک به‌روزرسانی خواهد شد.

مزدا در سال‌های اخیر تمرکز زیادی روی توسعه مدل‌های شاسی‌بلند خود داشته و در این میان، سدان محبوب مزدا ۳ تقریباً به حال خود رها شده است. این خودرو که در سال ۲۰۱۸ معرفی و از ۲۰۱۹ وارد بازار شد، همچنان بدون تغییرات عمده‌ای باقی مانده است. حالا با گذشت بیش از ۶ سال، به‌روزرسانی این مدل به امری ضروری تبدیل شده است. یک طراح مستقل دیجیتال با نام Digimods Design رندرهایی از نسل جدید مزدا ۳ سسدان ارائه کرده که تغییرات ظاهری این مدل را بر اساس زبان طراحی جدید مزدا نشان می‌دهد. در این طراحی، قسمت جلویی خودرو با الهام



«مزدا ۳» هنوز وارد برنامۀ نسل بعدی نشده است



استارت Start

علیرضا کافانی

عضو شورای سردبیری

چالش بازار با قیمت گذاری دستوری و نبود نظارت بر شیوه تولید

اگرچه علم اقتصاد هیچ سختی با قیمت گذاری دستوری در بازار ندارد، اما پافشاری دولتمردان در حفظ این شیوه از مدیریت بازار سبب شده است همواره مسیر تولید تا مصرف یعنی تولیدکننده، عمده فروش، خرده فروش و مصرف کننده نهایی با چالش‌های فراوانی همراه باشد. در اغلب موارد تولیدکنندگان با سود بسیار ناچیز و حتی زیان اقدام به تولید می‌کنند و از قضا کالا نیز با آن قیمت تعیین شده به دست مصرف کننده نهایی نمی‌رسد. تنها برندگان این بازی معمولاً دلال‌هایی هستند که سود اصلی را به جیب می‌زنند و راس و انتهای هرم همواره دچار زیان می‌شوند. در بازی قیمت گذاری دستوری بیشتر نظارت‌ها بر شبکه فروش قرار دارد و هرگونه تخطی از سود ۱۲ درصدی این شبکه می‌تواند منجر به ورود نهادهای نظارتی و تعزیراتی و بر خورد با کسبه شود. اما متأسفانه نهادهای نظارتی و قیمت گذار، کمتر به حوزه تولید ورود می‌کنند و از قضا در برخی موارد تولیدکنندگان دست به اقداماتی می‌زنند تا بلکه بتوانند از زیان احتمالی با سود ناچیز فرار کنند و تعادل را در هزینه و درآمدهای خود حفظ کنند. یکی از این صنایع که سال‌هاست با قیمت گذاری دستوری در گیر است، صنعت تایر سازی است که همواره با قیمت گذاری دستوری دولت دست به گریبان بوده و در نهایت نیز تایر با قیمت مصوب به دست مصرف کننده نمی‌رسد.

چرا که دولت پارامترهای مختلف در عملکرد بازار از جمله هزینه‌های خواب سرمایه، هزینه‌های عملیاتی و حتی نرخ تورم را نمی‌بیند و به رقمی بسیار پایین یعنی دوازده درصد بسنده کرده است. در این صنعت اما عدم افزایش قیمت متوازن برای سایزهای مختلف سبب شده است تایر سازان تمایل بیشتری به تولید تایرهایی داشته باشند که سود بیشتری از تولیدشان به دست می‌آورند. به عنوان مثال در قیمت گذاری تایر در دوره گذشته، دولت بیشترین میزان افزایش قیمت را به رینگ ۱۳ یا همان تایرهای خانواده پراید اختصاص داد و سود کمتری را مشمول تایرهای رینگ ۱۴ یا پژویی در نظر گرفت. همین موضوع سبب شد تایر سازان تعداد به مراتب بالاتری تایر پرایدی را در سیدهای فروش ماهانه خود قرار دهند و از تعداد تایرهای پژویی کم کنند. به همین دلیل این روزها بازار تشنه تایرهای پژویی است، اما تایر سازان به شدت مشغول تولید تایرهای پرایدی! همین موضوع سبب شده است پژو سواران با چالش تامین تایر مواجه شوند و کالای مصرفی‌شان با قیمتی به مراتب بالاتر به دستشان برسد. در حالی که اگر دولت نظارت درستی بر رگولاتوری بازار داشته باشد، میزان تولید تایر سازان در سایزهای مختلف متناسب با نیاز بازار خواهد بود و مصرف کننده و شبکه فروش نیز با چالش مواجه نمی‌شوند.

عضو کمیسیون صنایع مجلس در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

خودرو نباید کالایی لاکچری باشد؛ ایمنی و انتخاب، حق مردم است



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

می‌تواند صدای مصرف کننده‌ای باشد که سال‌هاست در این بازار، جایی برای انتخاب نداشته؟»

بسیاری از مردم از بالا بودن تعرفه واردات گلایه دارند. آیا مجلس برنامه‌ای برای کاهش این تعرفه‌ها، به ویژه برای خودروهای اقتصادی و کم مصرف دارد؟

تعرفه‌های فعلی واردات خودرو به ویژه برای خودروهای اقتصادی، از نظر مانیاژمند بازنگری جدی است. فلسفه تعرفه گذاری در ابتدا برای حمایت از تولید داخلی بود، اما امروز که تولید داخلی به بلوغ نسبی رسیده و مردم نیز خواهان تنوع و کیفیت بالاتر هستند، باید ساختار تعرفه‌ها تغییر کند. ما در کمیسیون صنایع در حال بررسی طرحی هستیم که بر اساس آن، خودروهایی با مصرف سوخت پایین، ایمنی بالا و قیمت مناسب مشمول تعرفه‌های کمتری شوند. این مدل باعث می‌شود اقشار متوسط هم بتوانند از خودروهای با کیفیت استفاده کنند. همچنین، بحث تعرفه پلکانی که نرخ تعرفه را بر مبنای حجم موتور یا مصرف سوخت تنظیم می‌کند، در دستور کار قرار گرفته است. هدف از این رویکرد، ایجاد عدالت در واردات و جلوگیری از واردات خودروهای لوکس با مصرف بالا است. با اجرای چنین مدلی، هم تولید داخلی در حوزه خودروهای اقتصادی تقویت می‌شود و هم مردم از تنوع وارداتی منتفع خواهند شد.

در حالی که بازار خودرو در ایران با نوسانات قیمتی، کمبود تنوع و ضعف کیفی دست و پنجه نرم می‌کند، متقاضیان خودروهای خارجی چه صفر کیلومتر و چه کارکرده با چالش‌هایی مانند تعرفه‌های سنگین، موانع اداری و انحصار مواجه‌اند. حال، این پرسش مطرح است که آیا مجلس، به ویژه کمیسیون صنایع و معادن، حاضر است در سیاست گذاری‌های خود بازنگری کند و حق انتخاب مصرف کننده را در اولویت قرار دهد؟ سید جواد حسینی کیا، عضو کمیسیون صنایع مجلس در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی چشم انداز قانون گذار به دغدغه‌های مردم در حوزه واردات خودرو پرداخت. وی در ادامه تأکید کرد: «بازار خودرو ایران سال‌هاست که میان چرخ دنده‌های سیاست‌های حمایتی ناکارآمد، نرخ ارز و تعرفه‌های متغیر گرفتار شده است. بر این اساس مردم نه تنها از کیفیت پایین برخی تولیدات داخلی گلایه‌مند هستند، بلکه در تامین یک خودرو ایمن و متناسب با توان مالی‌شان نیز ناتوان شده‌اند.» وی افزود: «کنون نگاه‌ها به سمت مجلس است؛ آیا کمیسیون صنایع و معادن

در بحث واردات خودروهای کارکرده، مجلس چه رویکردی دارد؟ آیا ورود این خودروها می‌تواند بازار را متعادل تر کند؟

واردات خودروهای کارکرده، به ویژه در شرایط فعلی که خودرو صفر وارداتی بسیار گران و کمیاب است، می‌تواند نقش موثری در تنظیم بازار داشته باشد. تجربه بسیاری از کشورها نشان می‌دهد خودروهای دست دوم با عمر کمتر از ۵ سال و استانداردهای بالایی می‌توانند با هزینه کمتر، نیاز بخش بزرگی از مصرف کنندگان را پاسخ دهند. ما در کمیسیون صنایع موافق ورود خودروهای کارکرده تحت ضوابط مشخص هستیم. به ویژه در استان‌هایی مانند مناطق آزاد یا استان‌های مرزی، امکان استفاده از این ظرفیت برای متعادل سازی قیمت‌ها و افزایش رقابت وجود دارد. اما لازم است زیرساخت‌هایی مانند بررسی سلامت فنی خودرو، ثبت اطلاعات شفاف و جلوگیری از ورود خودروهای تصادفی فراهم شود تا بازار دچار چالش نشود. اگر این مسیر به درستی طی شود، مردم می‌توانند با نصف هزینه خودرو صفر، صاحب خودرو ایمن و با کیفیت شوند.

برخی می‌گویند حمایت بی قید و شرط از تولید داخل، موجب افت کیفیت و انحصار شده است. نظر شما در این باره چیست؟

XTRIM
BORN FOR MORE

سال نو مبارک
VX به راحتی یک پرواز اختصاصی





گزینه‌ای از سمت «کیا» برای کمپینگ در آینده

«طراحان کیا برای ساختن این کراس اوور آینده‌نگرانه جدید، روی راحتی، کارآمدی و آزادی کاربر تأکید داشته‌اند. این مدل مفهومی تازه که با نام **EV2** کانسپت شناخته می‌شود، یک کراس اوور شهری کوچک را به تصویر می‌کشد که به رفت و آمدهای درون و برون شهری کمک می‌کند. **EV2** مانند دو برادر دیگر خود، **EV4** و **PV5** از طراحی مینیمالیستی بهره‌مند شده و خط‌مشی جدید کیا را به مشتریان این برند نشان می‌دهد. هر چند که ظاهر تازه **EV2** از خودرویی تازه خبر می‌دهد، اما هدف اصلی از

با تعرفه‌های ترجیحی یا حتی بدون تعرفه وارد شوند تا هم آلایندگی کاهش یابد و هم مصرف سوخت کشور کنترل شود. از طرف دیگر، نیاز به ایجاد زیرساخت برای شارژ و نگهداری این خودروها در شهرهای مختلف کشور وجود دارد. اگر بخواهیم واقعی و جدی به سمت تحول سبز در حوزه حمل‌ونقل برویم، باید هم تعرفه را اصلاح کنیم و هم از طریق سرمایه‌گذاری در ایستگاه‌های شارژ، زمینه استفاده عمومی از این خودروها را فراهم سازیم.

آیا کمیسیون صنایع مجلس برنامه‌ای برای نظارت بیشتر بر عملکرد وزارت صمت در حوزه واردات دارد؟

نظارت بر عملکرد وزارت صمت یکی از وظایف همیشگی کمیسیون صنایع و معادن مجلس است. ما معتقدیم سیاست‌گذاری در حوزه واردات خودرو نباید سلیقه‌ای و متغیر باشد. ثبات در تصمیم‌گیری و شفافیت در اجرا، دو اصل مهمی است که اگر رعایت نشود، بازار به بی‌اعتمادی و نابسامانی می‌رسد. برای همین ما در مجلس با جدیت گزارش‌های وزارت صمت را بررسی می‌کنیم و در صورت مشاهده تخلف یا ناکارآمدی، ورود خواهیم کرد. همچنین طرح‌هایی را برای الزام وزارتخانه به اعلام عمومی سهمیه‌های ارزی، شرکت‌های مجاز واردکننده و فرآیند واردات در دست بررسی داریم تا مردم بدانند پشت پرده چه می‌گذرد.

به نظر شما آیا راهی وجود دارد که واردات خودرو از مسیر بخش خصوصی واقعی انجام شود و از رانت جلوگیری شود؟

بله؛ اتفاقاً این یکی از موضوعات مهمی است که ما روی آن تأکید داریم. واردات خودرو باید توسط بخش خصوصی واقعی انجام شود، نه شرکت‌هایی که صرفاً با روابط خاص وارد میدان می‌شوند. برای تحقق این هدف، شفاف‌سازی و رقابت سالم شرط اصلی است. در همین راستا، پیشنهاد داده‌ایم سامانه‌ای برای ثبت‌نام واردکنندگان با شاخص‌هایی چون توان مالی، سابقه فعالیت، انبارداری و خدمات پس از فروش ایجاد شود تا همه فعالان واجد شرایط، امکان ورود به این عرصه را داشته باشند. اگر فضا رقابتی باشد، هم قیمت پایین می‌آید، هم کیفیت بالا می‌رود و هم دست سوداگران و رانت‌جویان کوتاه می‌شود.

واقعیت این است که حمایت بدون شرط از تولید، در هر صنعتی منجر به کاهش انگیزه برای بهبود کیفیت می‌شود. در صنعت خودرو نیز وقتی تولیدکننده از فروش محصولش در هر شرایطی مطمئن باشد، دیگر الزامی برای ارتقای کیفیت یا رعایت حقوق مصرف‌کننده نمی‌بیند. این یکی از آسیب‌های بزرگ حمایت سنتی از خودروسازان بوده که مجلس به آن انتقاد دارد. ما در کمیسیون صنایع به دنبال اصلاح این روند هستیم. حمایت باید مشروط شود؛ یعنی اگر تولیدکننده داخلی کیفیت را بالا برد، قیمت‌گذاری را شفاف کرد و رضایت مردم را جلب کرد، از مشوق‌ها و حمایت‌های دولتی بهره‌مند شود. در غیر این صورت، فضا باید رقابتی باشد تا مردم بتوانند از میان گزینه‌های داخلی و خارجی انتخاب کنند. انحصار در هیچ بازاری پاسخگو نیست.

مصرف‌کنندگان می‌پرسند چرا خودرو هنوز در ایران کالای لوکس به حساب می‌آید. پاسخ شما به این دغدغه چیست؟

این پرسش دقیقی است. خودرو در اغلب کشورهای دنیا، یک کالای مصرفی است، نه سرمایه‌ای یا لوکس. اما در ایران به دلیل نبود تنوع، تعرفه‌های بالا و قیمت‌گذاری نادرست، خودرو به یک کالای سرمایه‌ای و در برخی موارد کالای لوکس تبدیل شده است. این شرایط ناعادلانه است و سبب شده است طبقات پایین و متوسط نتوانند به خودرو مناسب دست پیدا کنند. ما در مجلس به دنبال تغییر این نگاه هستیم. با کاهش تدریجی تعرفه‌ها، تسهیل واردات، حذف انحصار و ایجاد رقابت سالم، می‌توان قیمت‌ها را منطقی‌تر کرد. باید به جایی برسیم که خودرو یک ابزار حمل‌ونقل برای همه باشد، نه نمادی از دارایی. از این رو، یکی از رسالت‌های اصلی ما بازگرداندن خودرو به جایگاه واقعی آن به عنوان کالای مصرفی است.

در خصوص واردات خودروهای برقی و کم‌مصرف، مردم می‌پرسند چرا این خودروها با تعرفه بالا مواجه‌اند؟ آیا برنامه‌ای برای اصلاح این وضعیت وجود دارد؟

ورود خودروهای برقی یا هیبرید به کشور با موانع تعرفه‌ای و زیرساختی روبه‌رو بوده است. ما معتقدیم خودروهایی که مصرف سوخت کمتری دارند یا حتی به سوخت فسیلی وابسته نیستند، باید مورد حمایت قرار گیرند. در همین راستا پیشنهاد داده‌ایم که خودروهای برقی و هیبرید



NEW

M2631 D

289 KW=400 HPAT 1900 RPM





WWW.AMICOIR.COM



از مصادیق بارز این موضوع که در کشورمان هم زیاد می بینیم، خودروهای چینی هستند که عمدتاً از موتورهای کوچک ۱.۵ و ۱.۶ لیتری استفاده می کنند. باین حال، در حالی که بسیاری از ما خودروهای چینی را به خاطر حجم موتور پایین به سخره می گیریم، در ژان خودروهایی با حجم موتور نصف چینی هایی که در ایران می بینیم، تولید می شود. این ها خودروهایی در کلاس کی کار هستند که با پیشرانتهای کوچک برای تردد در شهرهای شلوغ و فضاهای تنگ طراحی شده اند. کی کارها مشمول مالیات کمتری هستند و هزینه بیمه پایینتری دارند؛ اما باید حداکثر ۳.۴ متر طول و ۱.۴۸ متر عرض داشته باشند.

سوزوکی جیمینی در بازار ژاپن برای این که در دسته کی کار قرار گیرد، با پیشرانته ۳ سیلندر ۶۶۰ سی سی توربو عرضه خواهد شد. وقتی حرف از حجم موتور می شود، بدون شک خودروهای آمریکایی پیشنهاد هستند و ضرب المثل قدیمی و مشهور «جایگزینی برای حجم موتور وجود ندارد» هنوز در خودروسازی این کشور صدق می کند؛ تا جایی که همچنان زیر کاپوت برخی خودروهای آمریکایی می توان موتورهایی با حجم بالای ۶ لیتر را دید. باین حال، در دیگر نقاط دنیا، خودروسازان سراغ پیشرانتهای کوچک تر رفته اند و به لطف توربوشارژر و سیستم های هیبرید موفق به ارائه قدرت های بالایی شده اند. یکی



کاهش سگمنت برای سوزوکی «جیمینی»

ناوگان امدادی نارنجی پوشان در جاده خوش در خشید

رضایت مندی، خدمات گسترده و استانداردهای جدید طرح امداد «سایپا»

نظرسنجی ها نشان داد ۹۲.۸ درصد مشتریان امداد خودرو سایپا در طرح خدمات نوروزی رضایت داشتند.

در این طرح نارنجی پوشان ۸ درصد رشد ناوگان را تجربه کردند.



سبب شدند نیاز به جابه جایی خودروها به مراکز تعمیراتی کاهش یابد و امدادگران بتوانند در محل خودروها را تعمیر کرده و رانندگان به سفر خود با خیال راحت ادامه دهند. همچنین سایپا در طرح امسال، سامانه پاسخگویی آنلاین را به کار گرفت که از طریق آن مسافران می توانستند با امدادگران ارتباط مستقیم برقرار کرده و وضعیت خودرو یا پیشرفت درخواست خود را بررسی کنند. این سامانه علاوه بر افزایش شفافیت خدمات، نقشی مهم در مدیریت درخواست ها و رضایت مشتریان داشت.

آرامش خاطر مشتریان با حمایت مالی یکی از جنبه های جذاب طرح امداد نوروزی سایپا، ارائه پوشش های مالی به مشتریان بود. سایپا به منظور کاهش نگرانی های مشتریان در سفرهای نوروزی، شرایط ویژه ای را برای جبران خسارت های مالی در نظر گرفت. این حمایت مالی سبب شد بخش قابل توجهی از رانندگان محصولات سایپا، نگرانی های خود را در زمینه هزینه های احتمالی رفع کرده و با آسودگی خاطر بیشتری مسیرهای نوروزی را طی کنند. ارائه چنین خدماتی، نشان دهنده تعهد سایپا به حمایت همه جانبه از مشتریان خود است.

چشم انداز آینده خدمات امدادی سایپا عملکرد مثبت سایپا در طرح امداد نوروزی ۱۴۰۴ بیانگر توجه دقیق این شرکت به خواسته های مشتریان و رویکرد فراینده به توسعه خدمات پس از فروش است. سایپا نشان داد تنها به فروش خودرو اکتفا نمی کند و با برنامه ریزی دقیق، نیازهای پس از خرید مشتریان را نیز در نظر دارد. باین حال، نگاه به آینده و استمرار در بهبود خدمات، چیزی است که سایپا می تواند از آن به عنوان یک استراتژی کلیدی استفاده کند. گسترش خدمات به خودروهای برقی، توسعه فناوری های پاسخگویی و افزایش گستره جغرافیایی امدادرسانی، از جمله مواردی هستند که باید در طرح های آینده مورد توجه قرار گیرند.

طرح امداد نوروزی سایپا در سال ۱۴۰۴ را می توان یکی از موفق ترین اقدامات این شرکت در زمینه خدمات مشتریان دانست. این طرح با افزایش ناوگان امدادی، کاهش زمان انتظار، توسعه خدمات نوین و ارائه پوشش های مالی ویژه، توانست رضایت حداکثری مشتریان را حاصل کند. سایپا با بهره گیری از بازخوردهای به دست آمده از نظرسنجی ها و تحلیل عملکرد سال جاری، می تواند گام های بزرگ تری در مسیر توسعه خدمات بردارد و همچنان جایگاه خود را به عنوان یکی از پیشگامان صنعت خودرو در کشور تثبیت کند. با توجه به پیشرفت هایی که سایپا در سال جاری داشته است، انتظار می رود این شرکت بتواند با ارائه خدماتی گسترده تر و با کیفیت تر در سال های آینده، نقش مهم تری در بهبود استانداردهای خدماتی در کشور ایفا کند.

خدمات منتقل شدند. این آمار نشان دهنده توانایی بالای تیم های امدادی سایپا در ارائه خدمات سریع و موثر است که از تجهیزات پیشرفته تر و آموزش های دقیق تر آن ها نشأت می گیرد. از سوی دیگر، توانایی سایپا در مدیریت زمان و کاهش تعداد درخواست های معطوف به حمل خودرو، نه تنها میزان رضایت مشتریان را افزایش داد، بلکه سبب کاهش بار مراکز تعمیراتی و شبکه های خدماتی این شرکت نیز شد.

پیشرفت و بهبود مستمر خدمات امدادی مقایسه طرح امدادی نوروز سایپا در سال جاری با عملکرد همین طرح در نوروز ۱۴۰۳، به روشنی نشان دهنده رویکرد سایپا به بهبود مستمر خدمات است. افزایش تعداد خودروهای امدادی از ۴۰۰ به ۴۳۰ دستگاه، کاهش میانگین زمان انتظار از ۴۰ به ۳۲ دقیقه و گسترده گی جغرافیایی بیشتر خدمات، همگی بیانگر آن است که سایپا پاسخگویی به نیازهای مشتریان را در اولویت برنامه های خود قرار داده و پیوسته برای آن تلاش می کند. این گروه خودروسازی سال جاری تمرکز ویژه ای بر توسعه زیرساخت های امدادی برای پشتیبانی از خودروهای برقی داشته است. راه اندازی ایستگاه های شارژ خودرو برقی در نقاط کلیدی کشور، از جمله محورهای مواصلاتی اصلی، یکی از اقدامات جدید سایپا در طرح امداد نوروزی بود که برای نخستین بار اجرا شد. این اقدام، به ویژه در شرایطی که تعداد خودروهای برقی در کشور رو به افزایش است، نقطه ای برجسته در خدمات امدادی سایپا محسوب می شود.

نظرسنجی ها حاکی از رضایت مشتریان نتایج نظرسنجی های انجام شده پس از پایان طرح امداد نوروزی نشان داد میزان رضایت مشتریان از عملکرد سایپا در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال های گذشته افزایش قابل توجهی داشته است. بر اساس این نظرسنجی ها، ۹۲.۸ درصد از مشتریانی که از خدمات امداد نوروزی سایپا استفاده کردند، از سرعت، کیفیت و رفتار تیم های امدادی رضایت داشتند. از جمله دلایل اصلی رضایت مشتریان می توان به کاهش زمان انتظار، تعمیر در محل خودروها، پوشش گسترده خدمات و رفتار حرفه ای امدادگران اشاره کرد. همین موضوع سبب شده است روابط بین سایپا و مشتریان، نه تنها محدود به خرید خودرو باشد، بلکه در قالب خدمات پس از فروش، همچنان ادامه یابد.

گسترش خدمات نوین، هدف امداد سایپا علاوه بر آمارهای عملکردی، ارائه خدمات جدید نیز از ویژگی های برجسته امداد نوروزی سایپا در سال ۱۴۰۴ بود. سایپا با راه اندازی انبارهای سیار قطعات خودرو در مسیرهای پر تردد، توانست سرعت تعمیرات را افزایش دهد. این انبارها



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

شرکت خودروسازی سایپا براساس سنوات گذشته برای تعطیلات نوروزی ۱۴۰۴ طرح امداد را با هدف ارائه خدمات گسترده تر و کیفی تر به اجرا در آورد. این برنامه که از تاریخ ۲۷ اسفند ۱۴۰۳ آغاز و تا ۱۵ فروردین ۱۴۰۴ ادامه داشت، با تمرکز بر افزایش سرعت پاسخگویی و رفع مشکلات فنی خودروها، توانست نقش خود را در ایمن سازی سفرهای نوروزی رانندگان محصولات سایپا به خوبی ایفا کند. گروه خودروسازی سایپا در طرح امدادی سال جاری با هدف تقویت ناوگان امدادی خود، بهره گیری از تیم های متخصص و به کارگیری فناوری های نوین در امدادرسانی، توانست استانداردهای تازه ای را به خدمات پس از فروش خود اضافه کند. تعداد خودروهای امدادی در این طرح ۸ درصد افزایش یافت و ناوگان ۴۳۰ دستگاهی سایپا، گسترده ترین پوشش امدادی را در سراسر کشور فراهم کرد. از راه اندازی ایستگاه های شارژ خودروهای برقی و توزیع انبارهای سیار قطعات تا ارائه حمایت مالی ویژه، این اقدامات نشان دهنده تعهد سایپا به حفظ ایمنی، آسایش و رضایت مشتریان خود است. عملکرد موفق این طرح با کاهش میانگین زمان انتظار مشتریان، تعمیر فوری ۷۲ درصد خودروها در محل و رضایت ۹۲.۸ درصدی کاربران، یک نمونه برجسته از خدمات مشتری محور در صنعت خودروسازی کشور محسوب می شود.

تقویت ناوگان امدادی؛ گسترده گی خدمات در کشور مهم ترین نکته برجسته امداد خودرو سایپا در نوروز سال جاری، رشد ۸ درصدی تعداد ناوگان امدادی بود؛ در همین راستا امداد خودرو سایپا ۴۳۰ دستگاه خودرو را به امداد سیار در جاده ها و مناطق مختلف کشور اختصاص داده که در مقایسه با ۴۰۰ دستگاه خودرو فعال در سال گذشته، رشد قابل توجهی داشته است. این ناوگان گسترده در قالب ۲۸۰ نمایندگی امدادی، در ۱۵۴ شهر کشور، همراه رانندگان محصولات سایپا در تمام مسیرهای پر تردد بود.

برنامه ریزی دقیق سایپا برای توزیع یکنواخت خودروهای امدادی و تیم های عملیاتی در سراسر کشور سبب شد خدمات امدادی این شرکت به صورت متمرکز و پرسرعت در اختیار رانندگان قرار گیرد. سایپا تاکید کرده بود که نقاط پر تردد و محورهای مواصلاتی تحت پوشش کامل خدمات امدادی قرار داشتند. این گسترش خدمات امدادی، به عنوان یکی از مهم ترین اقدامات سایپا در تعطیلات نوروزی، نقش مهمی در پاسخگویی سریع به نیاز مشتریان داشت.

رضایت خدمات رسانی با کاهش زمان انتظار مشتریان یکی از دستاوردهای برجسته طرح امداد نوروزی سایپا در سال ۱۴۰۴، کاهش چشمگیر زمان انتظار مشتریان برای دریافت خدمات امدادی بود. بر اساس گزارش های منتشر شده، میانگین زمان انتظار مشتریان از لحظه درخواست کمک تا رسیدن امدادگر به محل، به حدود ۳۲ دقیقه کاهش یافت. این زمان، در مقایسه با میانگین حدود ۴۰ دقیقه ای سال گذشته، نشان دهنده بهبود قابل توجه در سرعت خدمت رسانی است.

علاوه بر کاهش زمان پاسخگویی، افزایش کیفیت خدمات نیز از دیگر دستاوردهای طرح امسال بود. آمارها نشان می دهند ۷۲ درصد از خودروهایی که نیازمند امدادرسانی بودند، در محل تعمیر شدند و تنها ۲۸ درصد خودروها به نمایندگی های

پیگیری يك موضوع

Follow up



اسد کریمی

نایب رئیس اتحادیه نمایندگان خودرو تهران

افزایش چشم گیر قیمت خودرو در آغاز سال جدید

بازار خودرو در روزهای ابتدایی سال ۱۴۰۴ با شوک قیمتی مواجه شده است، اما همچنان خبری از رونق معاملات نیست. این بازار به دلیل افزایش نرخ ارز و کاهش قدرت خرید شاید در روزهای آتی به کاهش شدید معاملات خودرویی نزدیک شود. از سویی می توان گفت تعرفه واردات زمینه رشد خودروهای وارداتی را فراهم می کند. در این رابطه اسد کریمی، نایب رئیس اتحادیه نمایندگان داران خودرو تهران، وضعیت کنونی بازار، دلایل افزایش قیمت ها و پیش بینی های سال جدید را برای این بازار تشریح کرده است.

وضعیت فعلی بازار خودرو را چطور ارزیابی می کنید؟

هنوز فعالیت نمایندگانهای خودرو به طور کامل آغاز نشده و نمی توان ارزیابی دقیقی از بازار داشت. اما به طور میانگین، قیمت خودروهای داخلی بین ۳۰ تا ۴۰ میلیون تومان، خودروهای مونتاژی ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان و خودروهای خارجی حدود ۳۵۰ تا ۴۰۰ میلیون تومان افزایش یافته است.

این افزایش قیمت ها ناشی از چه عواملی بوده است؟ آیا تعطیلات نوروزی در این زمینه تاثیر دارد؟

یکی از عوامل اصلی، نوسانات نرخ ارز است. البته هنوز قیمت های جدید مصوبی اعلام نشده و بیشتر آن چه در بازار مطرح می شود، گمانه زنی است. نباید فراموش کنیم که بعد از تعطیلات نوروز، بازار تازه در حال بازگشایی است و هنوز تقاضا آن چنان که باید جدی نیست.

وضعیت تقاضا در بازار خودرو بر اساس نوسان نرخ ارز چگونه است؟

در حال حاضر بازار خودرو مشتری ندارد و کرد بر این بخش از بازار حکم فرماست. باید صبر کنیم و ببینیم با تثبیت شرایط ارزی و نحوه عرضه، چه تحولاتی رخ می دهد.

آیا تعرفه واردات خودرو تاثیر در افزایش قیمت ها به ویژه در روزهای آتی می تواند داشته باشد؟

فعلا افزایشی از محل تعرفه های گمرکی جدید مشاهده نمی شود؛ بر قیمت ها هنوز بر اساس خودروهای است که با تعرفه های پیشین وارد شده اند. اما تعیین تعرفه ۱۰۰ درصدی برای واردات خودرو در سال جاری، قطعا در آینده تاثیر آن در قیمت نهایی مشهود خواهد بود.

خودروهایی مثل کوئیک که محصولی اقتصادی شناخته می شوند، چقدر افزایش قیمت داشته اند؟

برخلاف افزایش قیمت طلا، ارز و سسکه، خودروهایی مانند کوئیک تنها ۳۰ تا ۴۰ میلیون تومان افزایش قیمت داشته اند که نسبت به سایر بازارهای سرمایه ای، کمتر است.

زاپاس

Spare Tire

تمرکز بانک مرکزی بر تثبیت نرخ ارز و حمایت هدفمند از تولید در سال ۱۴۰۴



بهره گیری از ابزارهایی چون اوراق گام، برات الکترونیکی و اعتبار اسنادی داخلی، از دیگر برنامه های بانک مرکزی برای حمایت از بخش تولید است. «وی همچنین از برنامه بانک مرکزی برای افزایش سرمایه نظام بانکی به یک هزار همت و گسترش مرادلات بین المللی به منظور تقویت منابع ارزی کشور یاد دارد. اجرای ریل دیجیتالی نیز به عنوان ابزار نوین حکمرانی پولی در دستور کار سال جاری قرار دارد.

در حوزه تامین مالی، فرزین از اجرای طرح «حساب جهش تولید» به عنوان برنامه ای جدید برای تامین سرمایه در گردش بنگاه های کوچک و متوسط خبر داد. این طرح به صورت آزمایشی در بانک ملی آغاز شده و طی سه ماه آینده به کل شبکه بانکی تعمیم داده خواهد شد. فرزین با اشاره به نام گذاری سال جاری به عنوان «سرمایه گذاری برای تولید» اظهار کرد: «هدایت هدفمند اعتبارات و

امسال بانک مرکزی تلاش می کند نرخ ارز را در کانالی مشخص تثبیت کرده و برای کالاهای اساسی همچنان تامین ارز با نرخ ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان را ادامه دهد.» وی همچنین از تداوم هدف گذاری برای کاهش نرخ رشد نقدینگی خبر داد و افزود: «نرخ رشد پایه پولی در سال گذشته به ۲۲ درصد رسید که عملکرد مطلوبی است. هدف ما حفظ نرخ رشد نقدینگی در کانال ۲۵ درصد خواهد بود.»

رئیس کل بانک مرکزی از تثبیت نرخ ارز به عنوان سیاست محوری ارزی این نهاد در سال ۱۴۰۴ خبر داد و تاکید کرد: «هدف اصلی بانک مرکزی، ایجاد ثبات در بازار ارز تجاری، کنترل نقدینگی و کاهش نرخ تورم خواهد بود.» محمدضاferزین در نشست با مدیران عامل بانک ها گفت: «یکی از دلایل افزایش تورم در ماه های دی و بهمن سال گذشته، رشد نرخ ارز در سامانه نیما بود. بر این اساس،



گزینه سه ردیفه برای سوبارو «است»



ضعیف تر هستند. سوبارو مدل Base را در سال ۲۰۲۵ حذف کرده و حالا مدل Premium نسخه پایه محسوب می‌شود؛ اما این تغییر سبب افزایش قیمت شده است. این رشد بها ممکن است برای خریداران با بودجه محدود یک نکته منفی باشد. همه مدل‌های استانت ۲۰۲۵ از یک موتور ۲.۴ لیتری توربوشارژر با گیربکس CVT استفاده می‌کنند که ممکن است برای برخی رانندگان هیجان‌انگیز نباشد. اگر به دنبال شتاب و عملکرد بهتری هستید، شاید هایلندر گزینه بهتری باشد. اگرچه استانت ۵ هزار پوندی را ارائه می‌دهد؛ در حالی که برخی رقیب‌دار این زمینه

«سوبارو استانت ۲۰۲۵ همچنان یکی از گزینه‌های قابل اعتماد در بین SUV های سهردیفه است؛ اما چند نکته وجود دارد که شاید شما را در خرید آن مردد کند. در حالی که بسیاری از SUV های سهردیفه سیستم AWD را به عنوان یک آپشن ارائه می‌دهند، تمام تیپ‌های استانت به صورت استاندارد مجهز به AWD هستند. این ویژگی در کنار سیستم X-Mode سوبارو، قابلیت حرکت در مسیرهای برقی و گلی را افزایش می‌دهد. سوبارو استانت ۲۰۲۵ در تمام تیپ‌ها به‌طور استاندارد توان یک‌کشی ۵ هزار پوندی را ارائه می‌دهد؛ در حالی که برخی رقیب‌دار این زمینه

ویژه‌ها

چراغ سبز مجلس به واردات خودروهای کارکرده خارجی



پیدا کنند و هم زمینه‌ای برای رقابت خودروسازان داخلی با شرکت‌های خودروسازی در خور جهان ایجاد شود.»

«حسن علی محمدی، عضو هیات‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: «هم‌اکنون نیاز است مجلس و دولت کمک کنیم تا از طریق واردات خودروهای کارکرده، هم مردم بتوانند به خودروهای با کیفیت جهانی دسترسی پیدا کنند و هم زمینه‌ای برای رقابت خودروسازان داخلی با شرکت‌های خودروسازی در خور جهان ایجاد شود.»

دیگه چه خبر؟

سود بازرگانی خودروهای کارکرده ابلاغ شد



مطابق با بخشنامه گمرک جمهوری اسلامی ایران، موضوع سود بازرگانی خودروهای کارکرده توسط مدیرکل دفتر واردات گمرک جمهوری اسلامی ایران ابلاغ شد. براساس این ابلاغیه سود بازرگانی خودروهای کارکرده وارداتی موضوع تبصره (۱) ماده (۶) آیین‌نامه اجرایی ماده (۱۱) قانون ساماندهی صنعت خودرو و معادل سود بازرگانی خودروهای نو تعیین می‌شود.

مطابق با بخشنامه گمرک جمهوری اسلامی ایران، موضوع سود بازرگانی خودروهای کارکرده توسط مدیرکل دفتر واردات گمرک جمهوری اسلامی ایران ابلاغ شد. براساس این ابلاغیه سود بازرگانی خودروهای کارکرده وارداتی موضوع تبصره (۱) ماده (۶) آیین‌نامه اجرایی ماده (۱۱) قانون ساماندهی صنعت خودرو و معادل سود بازرگانی خودروهای نو تعیین می‌شود.

بازار خودرو هنوز مشتری ندارد



سرمایه‌گذاری دارند و در ماه‌های گذشته افزایش قیمت داشتند پایین تر است، اظهار داشت: «آن‌چه درباره افزایش قیمت‌های این می‌شود، گمانه‌زنی است و هنوز قیمت جدیدی مصوب و اعلام نشده است.»

«نایب‌رئیس اتحادیه نمایندگان خودرو تهران بابیان این که بازار خودرو هنوز مشتری ندارد، گفت: «بعد از تعطیلات نوروز، تازه فعالیت بازار شروع شده است و باید منتظر میزان تقاضا در بازار و نحوه عرضه باشیم.» اسد کریمی تا تأکید بر این که افزایش قیمت خودرو و نسبت به سایر کالاهایی که قابلیت

با توجه به رای دیوان عدالت اداری در رد رای شورای رقابت؛

حضور «کروز» در هیات‌مدیره «ایران خودرو» کاملاً قانونی است



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«بعد از این که مجمع عمومی ایران خودرو به منظور انتخاب هیات‌مدیره جدید برگزار شد و تیم مدیریتی بزرگ‌ترین خودروساز کشور تغییر کرد، هیات تجدیدنظر شورای رقابت اعلام کرد انتخاب اعضای جدید هیات‌مدیره ایران خودرو باید ابطال شود؛ اما رای قطعی دیوان عدالت اداری مبنی بر ابطال آخرین رای هیات تجدیدنظر شورای رقابت و صدور رای نهایی و قطعی به نفع کروز، این تغییرات را قانونی دانست. به نوعی بر اساس این حکم هیچ گونه اخلاقی در رقابت یا سوءاستفاده از موقعیت از سوی شرکت‌های ثالث مرتبط به کروز احراز نشده است و طبق اصل استقلال شخصیت حقوقی از سهامداران، حضور آن‌ها در هیات‌مدیره ایران خودرو قانونی است. در نتیجه حضور شخصیت‌های حقوقی فعلی در ترکیب هیات‌مدیره ایران خودرو کاملاً قانونی است و فرآیند مجمع فوق‌العاده تعیین هیات‌مدیره جدید کاملاً صحیح طی شده است. باید به این نکته اشاره کرد در صورتی که ایران خودرو با این تغییرات رویه رو نبوده، روند زیاندهی همچنان ادامه پیدا می‌کرد؛ چرا که تیم جدید مدیریتی بلافاصله با تشکیل مجمع افزایش سرمایه در روز پایانی سال گذشته، استارت خروج از ماده ۱۴۱ قانون تجارت را زد و با میزان افزایش سرمایه‌ای که ایران خودرو داد، این شرکت در سال جاری از شمول این ماده خارج خواهد شد و با برنامه‌ریزی‌هایی که صورت گرفته، آبی پوشان جاده‌مخصوص می‌توانند به‌مروار از زبان خارج شوند. از سوی دیگر، سرمایه‌گذاران بازار سرمایه نیز نسبت به تحولات مدیریتی اخیر واکنش مثبتی نشان

اینفوگرافش Infography

کاهش فروش محصولات مرسدس بنز «در سه ماهه اول سال ۲۰۲۵»

میزان کاهش فروش
7٪

میزان فروش

529.200
خودرو وون

مقدار افت فروش خودروهای برقی

10٪

مرسدس بنز اعلام کرد فروش خودرو وون‌های این شرکت در سه ماهه نخست سال جاری میلادی، تحت تأثیر کاهش تقاضا در چین و اروپا، هفت درصد کاهش یافته است.

چپ تلند؟

لزوم سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو



«تولید همواره به‌عنوان یکی از ارکان اصلی رشد اقتصادی شناخته می‌شود و در این میان، صنعت خودرو نقش کلیدی و راهبردی در اقتصاد ایران دارد. از سویی، برای جذب سرمایه در بخش تولید، فراهم کردن فضای امن و با ثبات اقتصادی ضروری است. در این مسیر، دولت باید با بازنگری و به‌روزرسانی قوانین، بسترهای مطمئن و قابل پیش‌بینی برای سرمایه‌گذاران فراهم کند.

چرا؟

خودرو، پیش‌ران صنایع کشور



«صنعت خودرو با ایجاد اشتغال برای صدها هزار نفر به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم، همچنین با بهره‌گیری از شبکه‌ای وسیع شامل قطعه‌سازان، تأمین‌کنندگان و خدمات‌پس‌ازفروش به یکی از مهم‌ترین پیش‌ران‌های توسعه اقتصادی کشور تبدیل شده است. رفع موانع موجود در صنعت خودرو، همراه با افزایش شفافیت و کاهش ریسک‌های سرمایه‌گذاری از طریق اصلاحات قانونی، می‌تواند انگیزه افراد را برای ورود به فعالیت‌های تولیدی افزایش دهد.

برای چه؟

وضعیت صنعت خودرو باید تغییر کند



«در شرایط فعلی، صنعت خودرو نیاز به تحولات جدی دارد و در این زمینه یکی از موثرترین راهکارها برای بهبود وضعیت صنعت خودرو و تحقق شعار سال، انجام سرمایه‌گذاری گسترده و برنامه‌ریزی شده در این بخش است. تحقق این هدف تنها زمانی ممکن خواهد بود که مردم و بخش خصوصی با انگیزه و نقش‌آفرینی جدی وارد میدان شوند و سهم موثری در توسعه این صنعت ایفا کنند.

تنده يك First gear



علی زاراندوز

a.azarandooz@autoworld.ir

نشانه‌های بهبود ایران خودرو در کم‌تر از یک سال ظاهر می‌شود.

«حاضر جواب: البته به امید آن که این نشانه‌ها برای مصرف‌کنندگان معمولی بازار خودرو هم قابل مشاهده باشد.

وزارت صمت پیش‌بینی کرده بود که در سال ۱۴۰۳، ۱.۳ میلیون دستگاه خودرو تولید شود، اما در این سال ۸۹۷ هزار و ۶۲۷ دستگاه خودرو تولید شد که عقب‌ماندگی ۳۱ درصدی نسبت به برنامه‌های صمت را نشان می‌دهد. «حاضر جواب: وقتی خودروسازان در تولید خودرو، کند دست هستند، این موضوع دلیل نمی‌شود که برخی مسئولان ما از اهداف تولیدی بلندپروازانه‌شان صرف‌نظر کنند.

فرمانده کل نیروی انتظامی با اشاره به کمبود دوربین در شهر و جاده گفت: «ظلمات بر رفتار ترافیکی رانندگان با دستگاهی به نام «خودرو متصل» حاصل می‌شود.

«حاضر جواب: مگر این که همین خودروهای متصل به قبض جرمه، بتوانند برخی رانندگان قانون‌گریز را سر به راه کنند.

سونامی قیمتی در انتظار بازار خودرو؟

«حاضر جواب: البته کسانی که سونامی را از نزدیک دیده‌اند، معتقدند از این افزایش قیمت در راه، برای خودروهای وارداتی در صورت عدم اصلاح تعرفه ۱۰۰ درصدی، باید بیشتر تسهیل.

بررسی‌های انجام‌شده نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۳، حدود ۶۰ هزار دستگاه از انواع خودروهای برقی، بنزینی و هیبرید به کشور وارد شده است. ارزش کل خودروهای ترخیص‌شده در این مدت به ۱.۳ میلیارد دلار رسیده است. «حاضر جواب: البته درست است که قرار بود حجم واردات خودرو در سال گذشته چه از نظر تعداد و چه از ارزش دلاری، بیشتر از این‌ها باشد ولی خوب، به قول قدیمی‌ها: کاجی به از هیچی!

خودرو آشنای بازار ایران با لباسی نو با می‌گردد.

«حاضر جواب: این جا یک دکمه از لباس یک خودرو را نو می‌کنند، کلی افزایش قیمت می‌خورد، وای به حال این خودرو که کلا لباسش نو شده است.

افزایش قیمت بی‌سروصدای خودرو در بازار آزاد: کف قیمت خودرو صفر کیلومتر به نیم میلیارد می‌رسد و حالا هفت محصول داخلی در جمع خودروهای میلیاردی قرار دارند. «حاضر جواب: یادش بخیر... زمانی در بازار خودرو این اعداد نیم و یک میلیارد تومان چه اجر و قربی برای خودشان داشتند!

چالش دولت و مجلس بر سر تعرفه خودروها...

«حاضر جواب: به امید آن که نتیجه این چالش، بیش از همه به نفع مردم و مصرف‌کنندگان بازار خودرو باشد.

شرکت ایران خودرو نخستین طرح فروش خود در سال ۱۴۰۴ را از روز سه‌شنبه، ۱۹ فروردین ۱۴۰۴ آغاز کرد.

«حاضر جواب: به‌به! این هم مصداق عینی ضرب‌المثل: سالی که نکوست از طرح‌های پیش‌فروش خودرویی‌اش پیدا است.

سرعت تغییر قیمت خودرو تند شد؛ قیمت پژو پارس LX با افزایش به یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان رسید.

«حاضر جواب: این پژو پارس بزرگوار هم در این مدت کوتاه ورود به باشگاه خودروهای میلیاردی، خوب جای پایش را محکم کرده است‌ها!

چگونه عمر صفحه‌کلاچ خودرو خود افزایش دهیم؟

«حاضر جواب: با قرض گرفتن خودرو اتومات یکی دیگر از اعضای خانواده!



از خودروها را برای خدمات حمل و نقل اداره کند. البته فعلا خبری از ارائه خدمات بدون راننده نخواهد بود؛ زیرا هر چند تسلا اعلام کرده است قصد دارد تا ژوئن امسال سرویس روباتیکسی بدون راننده خود را در آستین نگذارد اما طبق گزارش‌ها، سرویس حمل و نقل جدید در کالیفرنیا ابتدا با حضور راننده آغاز خواهد شد. با این وجود، این می‌تواند تنها برنامه اولیه باشد؛ زیرا تسلا برای دریافت مجوزی مشابه ویمو هم درخواست داده است. این برنامه‌ها اما هنوز تأیید نشده و عمومی نیستند. همچنین هنوز مشخص نیست که آیا درخواست تسلا تأیید خواهد شد یا نه و در صورت تأیید برنامه‌های جدید خودروساز الکتریکی چه زمانی آغاز خواهد شد.

تسلا در حالی که با کاهش فروش مواجه شده، قصد دارد به حوزه خدمات حمل و نقل مثل سرویس تاکسی اینترنتی وارد شود. طبق گزارش‌های جدید، تسلا درخواست شروع فعالیت تجاری جدیدی را در کالیفرنیا داده است و قصد دارد حوزه فعالیت خود را فراتر از تولید خودرو گسترش دهد. تسلا احتمالا شرکت‌هایی مثل اوبر (تاکسی اینترنتی) و ویمو (برنامه خودرو بدون راننده گوگل) را هدف قرار داده است. این برنامه‌های تسلا توسط بلومبرگ کشف شده که به اسناد خاصی دسترسی پیدا کرده است. به گفته این خبرگزاری، تسلا اواخر سال گذشته در خواست دریافت مجوز حمل و نقل کرایه‌ای را به کمیسیون خدمات عمومی کالیفرنیا ارائه کرده است. با این مجوز، تسلا می‌تواند ناوگانی



سرمایه‌گذاری «تسلا» روی تاکسی‌ها جدی‌تر می‌شود

محدودکننده سرعت در خودرو متخلفان نصب می‌شود



ایالت ویرجینیا آمریکا منطقه عجیبی است؛ باوجود این که علاقه‌مندان به سرعت زیادی در آن ساکن هستند، اما همیشه برای آن‌ها قوانین سرسختانه‌ای برای جلوگیری از سرعت رفتن وجود داشته است. این ایالت سالانه مالیات بر بیشتر خودروها را به‌عنوان دارایی شخصی، با نرخ ۴٫۵۷ دلار به‌ازای هر ۱۰۰ دلار ارزش ارزیابی شده، دریافت می‌کند و اگر پلاک ویرجینیا نداشته باشید هم این برای شما ۱۰۰ دلار در سال هزینه خواهد داشت. از سوی دیگر ویرجینیا استفاده از راداریاب پلیس را ممنوع کرده است و افسران گشت بزرگراه علاوه بر صدور جریمه، آن‌ها را ضبط می‌کنند. رانندگی با بیش از ۲۰ مایل بر ساعت بالاتر از حد مجاز سرعت تعیین شده، یا

بیش از ۸۵ مایل بر ساعت در بزرگراه‌های آن، جریمه‌های سنگین و حبس احتمالی را به دنبال خواهد داشت. اما برای اجرای سفت و سخت همین قانون سرعت‌محور، محدودکننده‌های اجباری سرعت پیشنهاد شده است. بنابراین جای تعجب نیست که این ایالت در شرف تبدیل شدن به اولین ایالت در آمریکا است که به‌فرض اجازه می‌دهد محدودکننده‌های هوشمند سرعت را روی وسایل نقلیه رانندگانی که بارها سرعت غیرمجاز داشته‌اند و امتیاز منفی کافی در سابقه رانندگی خود جمع کرده‌اند یا به رانندگی با سرعت بیش از ۱۰۰ مایل در ساعت محکوم شده‌اند، نصب کنند.

«فراری» برای فروش به جوانان برنامه ویژه‌ای دارد

مدیریت نسل Z به سبک اسب متکبر!

کشف انگیزه‌های این جوانان

یکی از استراتژی‌های قدیمی فراری که همچنان پابرجاست، محدود نگه داشتن تولید برای حفظ انحصار و ارزش خودروهایش است. فلسفه انزو فراری همیشه این بوده که «یک خودرو کمتر از میزان تقاضا تولید کنیم» تا برند فراری همیشه خاص و دست‌نیافتنی باقی بماند. در حال حاضر، زمان انتظار برای تحویل خودروهای جدید بیش از دو سال است، اما فراری هیچ برنامه‌ای برای افزایش تولید و کاهش این زمان ندارد. حتی برخی مشتریان با مدیر عامل فراری مذاکره کرده‌اند تا خودروهایشان را زودتر تحویل بگیرند، اما پاسخ وینیا همچنان مشخص است: «یکی از مشتریان ۷۸ ساله به من گفت نمی‌تواند دو سال برای دریافت خودرو صبر کند. به او گفتم که این خودش یک انگیزه است! همچنین، یکی از مشتریان ۳۷ ساله از من خواست قبل از ۴۰ سالگی خودرویش را دریافت کند. به او گفتم: نگران نباش، در ۳۹ سالگی آن را خواهی گرفت!» این نشان می‌دهد فراری همچنان به سیاست خاص و انحصاری خود پایبند است و قصد ندارد برای جذب مشتریان بیشتر، رویه خود را تغییر دهد.

این فراری فرق می‌کند!

یکی از بزرگ‌ترین تغییراتی که در فراری در حال رخ دادن است، ورود این برند به دنیای خودروهای تمام‌الکتریکی است. در حالی که بسیاری از طرفداران سرسخت فراری، به موتورهای V12 تنفس طبیعی این برند وفادار هستند، نسل جدید مشتریان نگاه متفاوتی دارند و تنها به شرط الکتریکی بودن خودرو حاضر به خرید آن هستند. فراری اعلام کرده است نخستین خودرو تمام‌الکتریکی خود را در این تاریخ معرفی خواهد کرد. این مدل، یکی از ۶ خودرو جدیدی است که فراری تا پایان امسال معرفی خواهد کرد. وینیا تأکید دارد که فراری قصد ندارد به‌طور کامل از موتورهای احتراقی فاصله بگیرد و به همین دلیل، استراتژی سه‌گانه خود را حفظ خواهد کرد. وینیا می‌گوید: «ما به ترکیب موتورهای بنزینی، هیبرید و الکتریکی ادامه خواهیم داد تا تمام مشتریان را راضی نگه داریم.» با این وجود، ورود یک خودرو الکتریکی به خط تولید فراری، تغییری بنیادی در هویت این برند خواهد بود. آیا فراری الکتریکی می‌تواند همان حس و حال و هیجان مدل‌های بنزینی را ارائه دهد؟ البته همه مشتریان فراری به خودروهای برقی علاقه‌مند نیستند و چیزی جز موتور V12 را نمی‌پسندند. با این حال مدیر عامل شرکت اعتقاد دارد موج جدیدی از مشتریان در راه هستند که تنها در صورت برقی بودن خودرو آن را خریداری می‌کنند.

با افزایش چشمگیر خریداران جوان

خودروهای فراری، این برند تصمیم به توسعه مدل‌های الکتریکی بیشتری گرفته است. فراری همیشه به‌عنوان برندی شناخته شده که مشتریان آن اغلب افراد متمولی در سنین بالاتر بوده‌اند، اما این

روند در حال تغییر است. طبق آخرین گزارش‌ها از مارانلو، ۴۰ درصد از خریداران جدید فراری زیر ۴۰ سال سن دارند. این رقم نسبت به ۱۸ ماه گذشته ۱۰ درصد افزایش یافته که نشان از تغییرات اساسی در پایگاه مشتریان این برند دارد. اما این تغییرات به چه دلیل رخ داده و چه تأثیری بر آینده فراری خواهد داشت؟ در گذشته، مشتریان اصلی فراری اغلب افراد مسن‌تری بودند که پس از سال‌ها موفقیت مالی، بالاخره به‌خريد یک خودرو فراری دست پیدا می‌کردند. اما حالا نسل جدیدی از مشتریان وارد بازی شده‌اند که علاقه‌مند به تجربه رانندگی با محصولات این برند در سنین جوانی هستند. بندتو وینیا، مدیر عامل فراری در گفت‌وگو با CNBC گفت: «من در مورد سایر برندها نمی‌دانم، اما برای ما، این یک دستاورد است که به‌لطف تیم به‌دست آمده است.» این تغییر در سن مشتریان فراری، نه تنها نشان‌دهنده افزایش علاقه جوان‌ترها به این برند است، بلکه حاکی از آن است که فراری موفق شده است تصویر خود را از یک برند انحصاری و کلاسیک، به‌برندی مدرن و جذاب برای نسل جدید تبدیل کند.



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir



استعفای مدیر سطح دوم «هوندا» و شایعات پشت آن

انضباطی خود تصمیم‌گیری کند. با این حال، آئویاما قبل از برگزاری چنین جلسه‌ای، استعفای خود را ارائه کرد. در نتیجه، هیات‌مدیره هوندا تشخیص داد که تأیید استعفای آئویاما مناسب‌ترین گزینه است. آئویاما قبل از استعفای ناگهانی خود، یکی از پیشکسوتان هوندا بود که قبل از تصدی سمت اجرایی ارشد، نقش‌های زیادی را در این شرکت ایفا کرد. این مرد ۶۱ ساله در سال ۱۹۸۶ به هوندا پیوست و در نقش‌های مهمی در پروژه‌های خودروسازی کشورهای کلیدی، از جمله آمریکای شمالی، جایی که به‌عنوان مدیر ارشد عملیات منطقه‌ای در این قاره و رئیس و مدیر عامل شرکت موتور هوندا آمریکا، مشغول به کار بود، خدمت کرد و همچنین به‌عنوان مدیر مسئول پیشبرد گسترده برقی‌سازی هوندا منصوب شد.

در بیانیه‌ای که در ۷ آوریل منتشر شد، خودروساز ژاپنی هوندا اعلام کرد یکی از مدیران ارشد آن، شسینچی آئویاما پس از تحقیقات داخلی در مورد مسائل مربوط به رفتار نامناسب، از این شرکت استعفا داده است.

هوندا در مورد جزئیات صریح حادثه‌ای که معاون اجرایی سابقش در آن دخیل بوده است، وارد جزئیات نشد؛ اما در بیانیه رسمی خود شرح داد که آئویاما با «ادعای رفتار نامناسب در یک گردهمایی اجتماعی خارج از ساعات کاری»، روبرو بوده است و کمیته حسابرسی داخلی به‌سرعت تحقیقات را شروع کرد و در پاسخ، نظر کارشناسان خارجی را جویا شد. آن‌ها همچنین خاطرنشان می‌کنند که در نتیجه تحقیقات کمیته حسابرسی شان، هیات‌مدیره این شرکت آماده بود تا در مورد مجموعه اقدامات



خبر

News

کرولا «جی آر» داغ‌تر می‌شود!

تویوتا بار دیگر تب و تاب GR کرولا را بالا می‌برد. نمونه اولیه استار شده جدید که به‌عنوان «خودرو توسعه» توصیف شده است، پیش از اولین نمایش رسمی در پاییز امسال، ظاهر شده است. اما اجازه ندهید این پوشش شما را فریب دهد؛ این هاچ‌بک با افتخار اهداف خود را به نمایش می‌گذارد. با ارتقاء عملکردی که از قبل شایعات مربوط به مدل GRMN تمام‌عبار را برانگیخته است. در نگاه اول، بدنه جدید خودرو آن را متمایز می‌کند. کاپوت دارای دریچه و گلگیرهای جلو با قطعات تهاجمی، خنک‌سازی بیشتر و جلوه بصری چشم‌گیری را ارائه می‌دهند، در حالی که بال عقب عظیم (با پایه‌های تیز و نوک‌تیز) فراتر از اسپویلر متوسط نسخه سیرکیت ظاهر شده است. نشانه‌های بصری پژواک



نمونه اولیه‌ای است که سال گذشته در نوربرگرینگ دیده شد، مکانی مناسب با توجه به ارتباط احتمالی GRMN (GRMN مخفف «Gazoo Racing, Meisters of Nürburgring» است). این نمونه اولیه به‌ار پیرنگ‌های BBS آلایزی مشکی مات ۱۸ اینچی پیچیده شده با تایرهای Michelin Pilot Sport Cup 2 به تست می‌شود که به وضوح چسبندگی را در اولویت قرار می‌دهد. این Cup ۲ ها جایگزین Pilot Sport 4s های موجود در تریم‌های دیگر می‌شوند و همچنین عرض‌تر هستند، با ابعاد ۲۱۸/۴۰/۲۴۵ ZR18 در مقایسه با تایرهای ۲۳۵ Circuit که قرار است دیگر قدیمی جلوه کنند. این تنظیمات، به اضافه نبود برف پاک‌کن شیشه عقب، نشان‌دهنده هدف جدی عملکردی این خودرو است. تویوتا می‌گوید این نسخه از GR کرولا دارای «تنظیمات منحصر به‌فردی» برای موتور ۱.۶ لیتری سه سیلندر توربوشارژر خود است. در حالی که حداکثر اسب بخار رسماً بدون تغییر در ۲۰۰ باقی مانده است، این شرکت تأیید کرده که توانسته گشتاور بیشتری نسبت به معیار فعلی ۲۹۵ پوند-فوت (۴۰۰ نیوتن‌متر) به دست آورد. رقم دقیق هنوز اعلام نشده است، اما این تنظیمات می‌تواند به معنای پاسخگویی سریع‌تر در پیچه‌گاز و کشتش بهتر در دور میانی باشد.

کمک می کنند. کانسپت اولی که حالا معرفی شده، به شدت از تار یخچه کوروت وام گرفته است و در نیمه بالایی کانسپت عناصری از کوروت های کلاسیک را می بینیم. به عنوان مثال، در عقب خودرو شاهد شیشه نمادین دوقسمتی هستیم که به کوروت C2 سال ۱۹۶۲ اشاره دارد. در جلو خودرو، دماغه ای چشمگیر با ورودی های هوای بزرگ دیده می شود که با شیشه جلویی مشابه ویزور کلاه کاسکت همراه است. از مشخصات فنی این خودرو حرفی زده نشده، اما می دانیم که برخلاف کوروت های قبلی، خبری از پیشرانۀ V8 نیست و کانسپت C9 از قوای محرکه الکتریکی استفاده می کند.

شورولت کوروت C8 هم اکنون پنج ساله است و شاید کمی زود باشد که بخواهیم در مورد C9 و باپردازی کنیم؛ اما به نظر می رسد جنرال موتورز کار روی نسل بعدی سوپرکار خود را آغاز کرده؛ زیرا این شرکت از استودیوهای طراحی خود خواسته طرح هایی را برای کوروت C9 ارائه کنند. خودرویی که تصویر آن را مشاهده می کنید، توسط مرکز طراحی اروپایی جدید جنرال موتورز در بریتانیا طراحی شده و یکی از سه کانسپت کوروت است که امسال از استودیوهای مختلف جنرال موتورز در سراسر جهان معرفی خواهند شد. این کانسپت ها به شکل گیری ظاهر کورت C9 در سال ۲۰۲۸ معرفی خواهند شد،

معرفی کانسپت «کوروت»



بازار

Market

تعرفه جدید چین بر خودروهای آمریکایی



دولت چین با اعمال تعرفه جدید ۳۴ درصدی بر خودروهای وارداتی آمریکایی، بازار خودروهای لوکس و اسپرت ساخت آمریکا در چین را به لرزه انداخته؛ تا جایی که قیمت کوروت C8 Z06 ممکن است

به بالای ۲۲۰ هزار دلار برسد! دولت چین اعلام کرده است از ۱۰ آوریل ۲۰۲۵ تعرفه ای ۳۴ درصدی بر کالاهای وارداتی آمریکایی، از جمله خودروها اعمال خواهد کرد. این اقدام در واکنش به سیاست تعرفه ای جدید دولت ترامپ انجام شده و به گفته کارشناسان، تأثیر آن بر بازار خودروهای لوکس و اسپرت آمریکایی بسیار شدید خواهد بود. یکی از خودروهایی که بیشترین تأثیر را می پذیرد، کوروت C8 Z06 است. با اعمال این تعرفه، مجموع مالیات ها و عوارض گمرکی برای این خودرو به حدود ۲۰۰ درصد خواهد رسید. این یعنی قیمت نهایی آن در چین از ۲۲۰ هزار دلار فراتر می رود؛ آن هم بدون احتساب سود نمایندگی فروش! این تصمیم در ادامه تعرفه ۱۰ درصدی است که از فوریه بر خودروهای آمریکایی با موتورهای بزرگ تر از ۲.۵ لیتر اعمال شده بود.

بریتانیا

British

هیبریدها تا ۲۰۳۵ ماندگار شدند



در راستای سیاست گذاری جدید دولت بریتانیا، خودروهای هیبرید تا سال ۲۰۳۵ مجاز به فروش خواهند بود. دولت بریتانیا که پیش تر قصد داشت فروش خودروهای بنزینی و دیزلی از سال ۲۰۳۰ و فروش هیبریدها را

از همان سال ممنوع کند، اکنون با عقب نشینی از سیاست قبلی، اعلام کرده است خودروهای هیبرید (HEV و PHEV) تا سال ۲۰۳۵ مجاز به فروش خواهند بود. این تصمیم که با عنوان ZEV Mandate شناخته می شود، با هدف تسهیل گذار تدریجی صنعت خودرو به سمت محصولات کاملاً الکتریکی اتخاذ شده است. در کنار تمدید زمان فروش خودروهای هیبرید، دولت بریتانیا ساز و کارهای جدیدی را برای تسهیل اجرای ZEV Mandate معرفی کرده است. خودروسازانی که موفق به دستیابی به سهم تعیین شده فروش خودروهای الکتریکی نشوند، در صورتی که میانگین الایدگی محصولات خود را کاهش دهند، می توانند از تخفیف هایی در این قانون برخوردار شوند. همچنین شرکت ها می توانند در صورت عدم دستیابی به اهداف سالانه، بخشی از کسری سهم خود را از سال های آتی وام بگیرند.

سال ۱۴۰۴؛ سال خودروهای هیبرید؟

کی ام سی T9 در بازار آزاد ۷۲ میلیون تومان گران شد



احسان ناصر بایلی
e.naseri@autoworld.ir



در این بین برخی فعالان خودروهای وارداتی پیش بینی دیگری نیز دارند مبنی بر این که بازار وارداتی ها در سال جاری کلاً به سمت خودروهای هیبرید مهاجرت خواهد کرد؛ چرا که به دلیل کمبود برق و نبود زیرساخت برای خودروهای برقی بازار تقاضای این محصولات افت خواهد کرد

هیبرید مورد استقبال بسیاری از مصرف کنندگان داخلی است؛ بنابراین تعرفه ۱۰۰ درصدی بنزین سوزها و کاهش تعرفه هیبریدها، زمینه این استقبال را بیشتر کرده و به نظر می رسد بازار وارداتی ها به خصوص در سال جاری بیشتر پذیرای محصولات هیبرید است تا خودروهای بنزین سوز یا برقی.

در چند سال اخیر، واردات خودرو به ایران همواره تحت تأثیر نوسانات نرخ ارز، برخی سیاست های محدود کننده و نبود استراتژی مشخص قرار داشته است. با این حال، سال ۱۴۰۴ از همان ابتدا با تصمیمی غیرمنتظره آغاز شد، افزایش تعرفه واردات خودروهای بنزین سوز از حدود ۵۵ درصد به ۱۰۰ درصد. این افزایش نه تنها قیمت تمام شده خودروهای وارداتی را به شکل قابل توجهی بالا می برد، بلکه عملاً این گزینه را از سبد خرید بسیاری از مصرف کنندگان حذف خواهد کرد. در شرایطی که نرخ ارز آزاد همچنان بالاست و قدرت خرید خانوارها رو به افول گذاشته، این افزایش تعرفه می تواند به حذف برخی خودروهای بنزینی وارداتی از بازار منجر شود؛ یا حداقل آن ها را به کالایی لوکس و دست نیافتنی تبدیل کند. در این بین اما استثنای دولت در مورد خودروهای هیبرید و برقی، چراغ سبز به بازار وارداتی ها تلقی می شود.

افزایش قیمت ۲۰۰ میلیون تومانی کی 5 توربو خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۱۷ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که قیمت پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات از نقا یافته (۱۴۰۴) به ۱۷ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۱۱۳ میلیون تومان، دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴) با ۱۴ میلیون تومان کاهش به ۹۵۰ میلیون تومان، دنا پلاس توربو (۵ دنده ۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۲۵ میلیون تومان،

ژاپنی

Japanese

ترکیب اسب و موتورسیکلت رباتیک!

کاوازاکی، غول فناوری و مهندسی ژاپنی که به خاطر موتورسیکلت های پرسرعتش شناخته می شود، یک نوآوری انقلابی در حوزه حمل و نقل شخصی معرفی کرده است. این شرکت با کنار گذاشتن محصولات سنتی خود، «کورلئو» (COR-LEO) را معرفی کرده؛ یک وسیله نقلیه چهارپا و آینده نگر که شبیه به سگ و اسب رباتیک است. این ربات چهارپا با ترکیب رباتیک پیشرفته و تخصص کاوازاکی در مهندسی حرکت طراحی شده تا در زمین های سخت و صعب العبور و وسایل نقلیه معمولی در آن ها به مشکل می خورد، عملکردی بی نظیر داشته باشد. کورلئو



به عنوان یک راه حل پیشرفته برای چالش سفر به محیط های خشن معرفی شده و می تواند در مأموریت های امداد و نجات، اکتشافات و حتی سرگرمی مورد استفاده قرار گیرد. این محصول در نمایشگاه اوساکا ۲۰۲۵ به نمایش گذاشته خواهد شد تا نمایی از آینده حمل و نقل هوشمند را به جهانیان نشان دهد. کورلئو روی چهار پای مفصلی و منعطف ایستاده و نوک پای آن ها با لاستیک ضد لغزش طراحی شده تا حداکثر چسبندگی را روی سطوح مختلف مانند سنگ، شن، ماسه و چمن داشته باشد. اما جادوی واقعی آن در نحوه حرکت آن نهفته است. پاهای عقب مجهز به سیستم تعلیق مستقل هستند که حرکت عمودی را ممکن می سازد و با جذب ضربه، پایداری را در زمین های نامهارف حفظ می کند. این طراحی، تکاملی از سیستم تعلیق سنتی موتورسیکلت هاست که حالا در قالب یک ربات چهارپا به پیاده سازی شده. سواری با کورلئو به صورت غریزی و همه جانبه طراحی شده است. مانند اسب سواری، کاربر با جابه جایی وزن روی پدال ها و با کمک یک فرمان مجهز به سنسور، ربات را هدایت می کند.

محصول

Product

داستان فراری «F40» کوئیک

یک فراری کلاسیک ساخت دهه ۸۰ میلادی، به تنهایی شاهکار مهندسی است؛ اما تقویت آن برای رسیدن به قدرت ۱۰۰۰ اسب بخار، این خودرو را به محصولی بسیار خاص تبدیل می کند. فراری F40 سال ۱۹۸۷ رونمایی شد. این خودرو خیابانی - مسابقه ای خالص، با مهندسی نیکولا ماترازی و طراحی پنین فارینا، امروزه به یک اسطوره تبدیل شده است. شروع کار F40 در سال ۱۹۸۷ چندان ایده آل نبود؛ بیشتر مالکان اولیه آن را نه به عنوان یک خودرو قابل رانندگی، بلکه به چشم یک سرمایه گذاری بر سود می دیدند. سال ۱۹۹۰ یک شرکت نئوینگ آلمانی به نام کوئیک



وارد ماجرا شد. آن ها فراری تستاروسای معمولی را به خودرویی تبدیل کردند که نه تنها از نظر ظاهری شبیه F40 بود، بلکه قدرت آن را دو برابر می کرد. کوئیک در سال های بعد با خودروهای مانند فراری ۳۶۵ مسابقه داد و آن را برای رقابت های خیابانی و مسابقه ای تقویت کرد. کم کم مشتریان ثروتمند از او درخواست کردند خودروهای سفارشیشان سازد و این آغاز راه کوئیک اسپشیاژ بود. اواخر دهه ۸۰، با معرفی فراری F40، کوئیک تصمیم گرفت خودرویی خلق کند که حتی از سوپرکار پرچمدان فراری هم فراتر برود. نتیجه فراری تستاروسا کوئیک اسپشالز کامپتیشن اولوشن ۲ بود؛ یک غول ۱۰۰۰ اسب بخاری با حداکثر سرعت ۳۷۰ کیلومتر بر ساعت در کلین کمپتیشن اولوشن ۲ همه چیز قزمز است. از استر سقف و فرش ها گرفته تا صندلی ها، کمربندهای ایمنی، پدل پشت فرمان و حتی پوشش بلندگوهای داخل در، همه با سایه های قزمز پوشیده شده اند. یکی از جذاب ترین ویژگی های کابین، دکمه کنترل «بوست» است که در کنسول مرکزی قزمز رنگ، بین صندلی های قزمز و پشت اهرم دنده دروازه ای قرار گرفته است.



خطی درون کاسه چراغ، جلو پنجره عریض و خطوط تیز روی کاپوت، چهره زیبا و جذابی به این خودرو بخشیده‌اند. همچنین در نمای عقب، چراغ‌های کشیده بیضی شکل با گرافیک LED و حجم پردازی روی در صندوق عقب، نمای زیبا و چشم‌نوازی به این خودرو می‌بخشند. کابین کانتیننتال جی تی نسل چهارم همچنان لوکس و خاص است. در پیچه‌های گرد، دکوراتیو چوب، کلاستر ۱۲.۳ اینچی و نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی، فضای داخلی این خودرو را بسیار مدرن جلوه می‌دهد.

پنتلی کانتیننتال جزو محبوب‌ترین کوبه‌های اشرافی بازار جهانی است؛ هر چند که این خودرو در کلاس سوپراسپرت‌ها نیز قرار می‌گیرد. بر این اساس تا به امروز چهار نسل از این خودرو روی خط تولید قرار گرفته که نسل چهارم کانتیننتال در ۲۵ ژوئن سال ۲۰۲۴ میلادی معرفی شد. کانتیننتال پس از پورشه ۹۱۱ یکی از کوبه‌های اصیل رترو (تلفیقی از سبک‌های کلاسیک و مدرن) است. خطوط تیز و گل گیرهای ماهیچه‌ای همچنان روی بدنه این کوبه دیده می‌شوند که جذابیت آن را دوچندان می‌کنند. چراغ‌های بیضی شکل در جلو با LED



نسل جدید بنتلی کانتیننتال

ملاقات نزدیک با شاهکار چینی طراح ایرانی

«اواتر ۱۱» روح لوکس گرایی را به دنیای برقی‌های دمد

مهندسی خاص در بخش فنی

اواتر ۱۱ به عنوان یک خودرو تمام الکتریکی شناخته می‌شود؛ اما یک موتور بنزینی را در خود جاداده که تنها وظیفه آن تامین انرژی الکتریکی برای نیروی محرکه این کراس کوپه است. اواتر ۱۱ از ساختار EREV (خودرو الکتریکی دارای موتور احتراق داخلی که تنها وظیفه آن تامین انرژی الکتریکی است) برخوردار است.

تمام نسخه‌های اواتر ۱۱ وارد شده به کشورمان، نسخه فول هستند که یک موتور سنکرون مغناطیس دائم در محور جلو و یکی دیگر در محور عقب این خودرو تعبیه شده است. بر این اساس حداکثر قدرت موتور الکتریکی در محور جلو به ۲۶۱ اسب بخار (۱۹۵ کیلووات) و حداکثر قدرت موتور الکتریکی در محور عقب به ۳۰۸ اسب بخار (۲۳۰ کیلووات) و حداکثر گشتاور در محور جلو به ۲۸۰ نیوتون متر و حداکثر گشتاور در محور عقب به ۳۷۰ نیوتون متر می‌رسد. بر این اساس مجموع توان خروجی از اواتر ۱۱ به ۵۶۹ اسب بخار و حداکثر گشتاور خروجی از آن به ۶۵۰ نیوتون متر می‌رسد. باتری ۱۱۶ کیلووات-ساعتی لیتیوم-نیکل-منگنز-کبالت اکسید نیز وظیفه تامین انرژی الکتریکی این کراس کوپه را بر عهده دارد.

جالب است بدانید که این خودرو با یک بار شارژ کامل می‌تواند مسافتی برابر با ۷۰۰ کیلومتر مطابق استاندارد CLTC بپیماید. همچنین اگر باتری به صورت کامل دشارژ شده باشد از صفر تا ۸۰ درصد آن توسط شارژرهای DC سریع در ۴۵ دقیقه شارژ می‌شود. شارژ ۳۰ تا ۸۰ درصد باتری هاهم تنها به ۲۵ دقیقه زمان نیاز دارد. با در نظر گرفتن یک باتری‌ها، وزن خالص اواتر ۱۱ به ۲۳۶۵ کیلوگرم می‌رسد؛ با توجه به چنین وزنی ۴.۵ ثانیه زمان نیاز است که این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

ایمنی و رفاه سطح بالا



از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی اواتر ۱۱ وارد شده به کشور توسط بی‌ام‌اسپیس، می‌توان به سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی، سیستم ترمز ABS، BA، EBD، ESC، HDC، HAC، ۸ ایربگ، تنظیم ارتفاع چراغ‌های جلو به صورت برقی، سیستم ضد واژگونی، صدای هشدار برای عابر پیاده در حرکت با سرعت کم، سیستم تشخیص مانع، اسپویلر فعال روی در صندوق عقب، سیستم هوشمند هشدار نقاط کور، حفظ حرکت بین خطوط، سیستم هشدار تصادف از عقب، رادار هشدار دهنده حرکت بین خطوط، کروز کنترل تطبیقی، هشدار بر خورد از جلو، ترمز اضطراری خودکار، سیستم ترمز پارک خودکار با استفاده از ریموت، دستیار حرکت هنگام ترافیک، سیستم فوق هوشمند پیش‌بینی راننده، دستگیره‌های برقی در خودرو، صندلی برقی قابل تنظیم در ۱۲ جهت به همراه گرم‌کن، سردکن و دارای حافظه، صندلی برقی سر نشین جلو با قابلیت تنظیم در ۸ جهت همراه با گرم‌کن و سردکن، ماساژور برای صندلی‌های ردیف جلو، تنظیم گودی کمر صندلی‌های ردیف جلو در ۴ جهت، نورپردازی داخلی، دوربین ۳۶۰ درجه با وضوح بالا، شیشه‌های بدون فریم، دوربین ثبت وقایع، دستیار صوتی هوشمند، سیستم تشخیص چهره، ۱۴ عدد بلندگو، سیستم تهویه مطبوع دو منطقه‌ای با کانال‌های مجزا برای سر نشینان عقب و... اشاره کرد.

جایگاه اواتر ۱۱ در ایران

اواتر ۱۱ در حال حاضر های-تک‌ترین کراس کوپه تمام برقی بازار ایران است و از این رو، در جایگاه یک خودرو فوق لوکس قرار می‌گیرد. در حال حاضر اطلاعاتی درباره قیمت این خودرو در دسترس نیست؛ اما به زودی اطلاعات لازم از سوی شرکت بی‌ام‌اسپیس اعلام خواهد شد.



عکس: روزنامه «دنیای خودرو»



اواتر ۱۱؛ لوکس و پیشرفته

بانشستن پشت فرمان اواتر ۱۱ این حس به‌خوبی به شما القامی‌شود که این خودرو متعلق به آینده است. یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی افقی برای کلاستر (مقابل راننده) و یک نمایشگر ۱۵.۶ اینچی افقی لمسی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و مولتی‌مدیا و یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی دیگر برای سر نشین جلو، همگی سبب شده است کابین این خودرو بسیار مدرن به نظر برسد. طراحی کلیت داشبورد مینیمال اما هوشمندانه است و یک بخش استوانه‌ای شکل در مرکز داشبورد تعبیه شده که نورپردازی LED داخلی از آن شروع به روشن شدن می‌کند و به این ترتیب نمای داخلی جلوه زیبایی پیدامی‌کند. این جاست که خلاقیت و تبحر طراحی نادر فقیه‌زاده در طراحی داخلی اواتر ۱۱ به چشم می‌آید. از سوی دیگر طراحی سقف پانورامیک دو تکه برای راننده و یکپارچه برای سر نشینان عقب، به همراه استفاده از چرم با کیفیت و دکوراتیو با کیفیت، جلوه‌ای لوکس به فضای داخلی این کراس کوپه می‌بخشد. طراحی صندلی راننده و سر نشین جلو به صورت اسپرت و غربلیک فرمان نسل جدید دی-کات، چاشنی اسپرت و هیجان رانندگی با این خودرو را دوچندان می‌کند. همچنین به لطف قرار گیری یک باتری‌ها در کف خودرو و فاصله محوری ۲۹۷۵ میلی‌متری، طول ۴۸۹۵ میلی‌متری، عرض ۱۹۷۰ میلی‌متری و قامت ۱۶۰۱ میلی‌متری، فضای راحت و جداری در اختیار سر نشینان قرار دارد. به لطف چنین ابعادی، در ردیف دوم هم شاهد صندلی‌های VIP و راحتی هستیم که فضای داخلی کاملاً راحتی را به سر نشینان هدیه می‌دهد. مکانیزم باز و بسته شدن درهای این کراس کوپه نیز مورد آزمایش قرار گرفت که و کیوم در ها، عملکرد بی نظیری داشتند و عملکرد برقی باز و بسته شدن در هانیز جالب توجه بود. ورود اواتر ۱۱ به بازار ایران، نشان دهنده این موضوع است که گروه بهمن همواره در زمینه نوآوری در صنعت خودرو یکه‌تاز است.

اواتر ۱۱ را باید لوکس‌ترین و

گران قیمت‌ترین خودرو برقی این روزهای بازار ایران دانست. این خودرو کراس کوپه که اخیراً توسط پرند بی‌ام‌اسپیس

(زیر مجموعه گروه بهمن) به ایران آمده، روز گذشته در شوروم این شرکت واقع در ایران مال به نمایش در آمد تا اصحاب رسانه بتوانند از نزدیک با این خودرو خاص ملاقات کنند. در ادامه این خودرو را بررسی می‌کنیم.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

هنر نزد ایرانیان است و بس!



اواتر ۱۱ را باید نتیجه خلاقیت و نبوغ نادر فقیه‌زاده، طراح اسبق کمپانی بیام‌دانست. وی که طراحی دو خودرو جذاب بیام‌وسری G11V و سری F12۶ را در کارنامه خود دارد، با پیوستن به تیم طراحی اواتر، توانست طراحی این خودرو را متحول کند. طبق گفته‌های نادر فقیه‌زاده، طراحی و تولید این کراس کوپه به صورت کاملاً مستقل بر عهده این کمپانی بوده است. بر این اساس بانگاهی به پروفیل اواتر ۱۱ شاهد پوزه نسبتاً کشیده و پشت کوتاه با فرمت کوبه‌مانند هستیم که ستون C کشیده با سقف خمیده این حس را به بیننده القامی‌کند.

همچنین استفاده از رنگ‌های ۲۲ اینچی و به کار بردن احجام سیال وار گانیک که حالت ماهیچه‌ای به گل گیرهای عقب بخشیده، کاراکتر نافذ و باوقاری به این خودرو می‌بخشد. در نمای جلو با یک خودرو بسیار منحصر به فرد و نوین رو به رو هستیم که مشابه هیچ یک از محصولات چینی نیست. در این نما، چراغ‌های L شکل با LED های منقطع در بخش میانی پوزه مشاهده می‌شوند. یک نوار LED بار یک در بخش بالایی وجود دارد و طراحی چراغ‌های اصلی در پایین ترین بخش چراغ L شکل، چهره جسورانه و جذابی را برای اواتر ۱۱ به ار مغان آورده است. در نمای عقب نیز با یک خودرو بسیار خاص و زیبا طرف هستیم.

حجم پردازی در این بخش در کنار طراحی چراغ باریک سراسری و حجمی نسبتاً خاص روی در صندوق عقب، نمای چشم‌نواز و زیبایی به این کراس کوپه می‌دهند. ناگفته نماند که طراحی دستگیره‌های اشکل مخفی درون بدنه، شیشه‌های فریم‌لس، ورودی‌های فعال زیر سپر و اسپویلر فسال روی در صندوق عقب، آیرودینامیک اواتر ۱۱ را به‌خوبی بهبود می‌دهند. در زمینه طراحی این کراس کوپه جذاب و زیبا باید گفت موفقیت جوانان خلاق ایرانی این چنین در سطح بین‌المللی می‌درخشد.

اواتر ۱۱ انتخاب هوشمند تیم مدیریتی گروه بهمن است. آن‌ها خودرویی را به کشور آوردند که طراح آن یک ایرانی است تا بار دیگر این مثال در اذهان زنده شود که: «هنر نزد ایرانیان واست و بس». اواتر ۱۱ در چهار رنگ به بازار کشورمان عرضه می‌شوند که این رنگ‌ها عبارتند از: Aqua (سبز متالیک)، Glossy white (سفید متالیک)، Glossy grey (خاکستری متالیک) و Glossy black (مشکی متالیک). همچنین رنگ تریم داخلی این خودرو نیز دو رنگ مشکی و قرمز (بورگاندی) است.



کیا «تاسمان»؛ پیکاپ کاربردی و اقتصادی

«کمپانی کیامو تورز ۱۲۹ کتبر سال ۲۰۲۴ میلادی بود که از نخستین پیکاپ آفرودی خودرو نمایی کرد. این پیکاپ با نام تاسمان معرفی شد که از نظر طراحی بسیار عضلانی و جذاب بوده که بر پایه زبان جدید طراحی کیا شکل گرفته است. کابین این خودرو نیز بسیار مدرن بوده که با دو نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی یکی برای کلاستر و دیگری برای سیستم اطلاعات-سرگرمی فضای کاملاً مدرنی را فراهم می آورد. تاسمان از نظر فنی در نسخه فول آپشن خود یعنی X-Pro شاهد نصب یک موتور چهار سیلندر ۲٫۵

لیتری توربوشارژ-پاشش سوخت مستقیم معروف اسمارت استریم هیوندای هستیم. بر این اساس حداکثر توان خروجی به ۱۲۸۱ اسببخار قدرت و حداکثر گشتاور خروجی به ۴۲۱ نیوتون متر می رسد. قدرت و گشتاور کیا تاسمان با گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک به چهار چرخ منتقل می کند. کیا تاسمان جزو پیکاپ های تازه نفس بازار جهانی است که با استقبال خوبی نیز مواجه شده است. قیمت پایه تاسمان از ۵۶ هزار دلار آغاز می شود.

«دنیای خودرو» بررسی کرد

آیا «عقاب افشان» دوباره اوج می گیرد؟

عقاب افشان در سال ۲۰۱۶ رتبه اول خدمات پس از فروش اسکانیا در خاورمیانه را کسب کرد، اما این افتخار حالا کم رنگ شده و برخی رانندگان و شهرداری ها از تاخیر در تامین قطعات و کیفیت پایین خدمات گلایه دارند



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

«شرکت «عقاب افشان» نامی که در صنعت اتوبوس سازی ایران جایگاه ویژه ای دارد، بیش از دو دهه است در جاده پر فراز و نشیب اقتصاد و صنعت کشور حرکت می کند. این شرکت که با هدف مونتاژ و تولید اتوبوس های اسکانیا در ایران پایه عرصه گذاشت، در حال حاضر به عنوان بزرگ ترین تولیدکننده اتوبوس در بخش خصوصی شناخته می شود. اما آیا این غول صنعتی توانسته به قله های موفقیت دست یابد یا در پیچ و خم مشکلات گرفتار آمده است؟



شهرداری های قم و تهران اعلام کرده اند که عقاب افشان در تحویل به موقع اتوبوس ها «تاخیر» داشته و بخشی از تعهداتش را اجرا نکرده است

از مشهد تا سمنان: داستان تولد عقاب

عقاب افشان در سال ۱۳۷۸ توسط «هادی اکبری راد» در مشهد تأسیس شد و با انتقال کارخانه به سمنان، همکاری خود را با «اسکانیا» غول سوئدی خودروهای سنگین آغاز کرد. این شرکت با ظرفیت تولید سالانه ۵ هزار دستگاه اتوبوس و مینی بوس، در اوج خود در سال ۱۳۹۶، بیش از یک هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس و ۱۰۰ دستگاه مینی بوس تولید کرد. اما تحریم ها و مشکلات اقتصادی، این مسیر را ناهموار کردند و حالا عقاب افشان در حال «بازتعریف» جایگاه خود در بازار است.

سبد محصولات: کوچ عقاب از سوئد به چین

عقاب افشان با اتوبوس های شهری «اسکانیا پارسین» و بین شهری «اسکانیا مارال» و در سا شناخته می شود. تولد پارسین باعث شد «اتوبوس های بنز قدیمی ایران خودرو دیزل» به حاشیه بروند؛ مارال به ستون حمل و نقل جاده ای ایران تبدیل شود و در سانیز در کنار آن با طراحی لوکس تر، به زینت جاده ها تبدیل شود؛ عقاب در سال های اوج خود توانست بخش اتاق و ترمیم خودروها را به طور کامل در ایران بسازد و فقط موتور و گیربکس با کیفیت اسکانیا کماکان وارداتی باشد.

اما پس از شروع تحریم ها و قطع همکاری با اسکانیا در سال ۱۳۹۷، عقاب افشان پس از چند سال تولید کم رونق و محدود مجبور شد برای تأمین موتور و گیربکس به چین روی بیاورد. در نسخه جدید مارال که در نمایشگاه حمل و نقل ۱۴۰۲ رونمایی شد، از موتور کامینز چینی و گیربکس ZF استفاده شده است. این تغییر، اگر چه هزینه ها را کاهش داده، اما «تگرانی های درباره کیفیت و دوام این قطعات در مقایسه با استانداردهای اسکانیا» ایجاد کرده است. رانندگان و فعالان صنعت از قیمت بالا این اتوبوس ها با وجود قطعات چینی گلایه دارند و اعتماد به این محصولات جدید هنوز به طور کامل جلب نشده است.

اتوبوس برقی: گامی بلند یا نمایشی؟

عقاب افشان با همکاری مینا، اتوبوس برقی «زیما» را رونمایی کرده است. این اتوبوس، اولین مدل تمام برقی ایران، دو موتور الکتریکی با توان ۳۷۰ کیلووات (۴۹۰ اسب بخار) و گشتاور ۱۸۵۵۰ نیوتون متر، باتری ۳۱۸ کیلووات ساعتی و برد ۲۵۰ کیلومتر دارد. زیما با ظرفیت ۸۰ مسافر، شارژ سریع ۲۰ دقیقه ای (تا ۸۰ درصد)، سیستم باز یافت انرژی و تهویه پیشرفته، برای خطوط BRT طراحی شده است. در مقابل نیز رقیبیکار ننشسته و ایران خودرو دیزل «اتروس

برقی» را معرفی کرد که مشخصات اعلامی آن شامل توان ۳۵۰ کیلووات، ظرفیت باتری ۳۵۰ کیلووات ساعتی، برد ۲۵۰ کیلومتر و ظرفیت اعلامی ۹۰ مسافر، همراه با گارانتی ۸ ساله باتری است. البته هیچ کدام هنوز به تولید انبوه و یا تحویل گسترده نرسیده اند و کمبود زیر ساخت شارژ و هزینه های بالا، این پروژه ها را بیشتر نمایشی کرده اند.

تحریم ها و بحران نقدینگی: پاشنه آشیل همیشگی

تحریم ها، تأمین قطعات را به معضلی دائمی تبدیل کرده اند. خروج اسکانیا از ایران، افزایش هزینه ها به دلیل نوسانات ارزی و تاخیر در تأمین قطعات سبب شد کارخانه نیمه تعطیل شود. استاندارد سمنان در سال ۱۴۰۳ وعده حمایت مالی داد، اما این وعده ها هنوز به نتیجه ملموسی نرسیده اند. با وجود چالش های مشابه، سایر رقبای توانستند با تنوع بخشی به منابع، بهتر دوام بیاورند و خودرو را از شوک تحریم ها خارج کنند؛ اما به نظر می رسد عقاب آن چنان موفق نبوده است.

تعامل با شهرداری ها: وعده های عملی نشده

عقاب افشان در سال های اخیر قراردادهایی با شهرداری های کلان شهرهایی مثل تهران، قم، مشهد و اصفهان برای تأمین اتوبوس های شهری، به ویژه مدل های مفصل دار و برقی امضا کرده است. اما این تعاملات خالی از اشکال نبوده اند. به عنوان مثال، شهرداری های قم و تهران اعلام کرده اند که عقاب افشان در تحویل به موقع اتوبوس ها «تاخیر» داشته و بخشی از تعهداتش را اجرا نکرده است. این تاخیر ها به دلیل مشکلات تأمین قطعات و نقدینگی بوده، اما از نظر شهرداری ها، بهانه ای قابل قبول نیست.

در مشهد نیز، پروژه اتوبوس برقی هنوز در فراز آزمایشی مانده و ناوگان شهری از کمبود اتوبوس رنج می برد. این ناکامی ها، اعتماد شهرداری ها به عقاب افشان را کاهش داده است. البته مشکلات با شهرداری ها فقط بحث تحویل تعهدات نبوده و زمین گیر شدن مدل های تحویلی به دلیل نبود خدمات نیز مشکلات را دو چندان کرده است.

فرسودگی ناوگان اتوبوس های بین شهری: رقابت عقاب با اتوبوس های وارداتی

بدون تردید در سال های اخیر پایه اصلی تأمین اتوبوس های بین شهری در ایران عقاب افشان بوده؛ امری که با آغاز مشکلات در این شرکت روی زمین ماند و باعث شد سونامی فرسودگی ناوگان حمل و نقل مسافری بین شهری و گرانی خودروها به یکی از چالش های اصلی وزارت راه و شهرسازی تبدیل شود.

به همین دلیل سال گذشته دولت اقدام به آزادسازی واردات اتوبوس نو و کار کرده کرد؛ این اتوبوس ها با قیمت پایین تر و کیفیت مناسب تر به بازار عرضه می شوند و همین باعث می شود فضای رقابت برای تولید کنندگانی مثل عقاب افشان سخت تر شود.

خدمات پس از فروش: افتخاری که کم رنگ شد

عقاب افشان در سال ۲۰۱۶ رتبه اول خدمات پس از فروش اسکانیا در خاورمیانه را کسب کرد، اما این افتخار حالا رنگ باخته است. با قطع همکاری با اسکانیا و استفاده از قطعات چینی، دسترسی به قطعات یدکی دشوار تر و گران تر شده است. رانندگان و شهرداری ها از تاخیر در تأمین قطعات و کیفیت پایین خدمات گلایه دارند. شبکه خدمات پس از فروش این شرکت، که زمانی نقطه قوتش بود، حالا با کمبود نیروی متخصص و مشکلات لجستیکی مواجه است. در مقایسه، ایران خودرو دیزل با شبکه گسترده تر خدمات، عملکرد بهتری داشته است.

جایگاه در بازار: غولی خسته یا رقیبی قدرتمند؟

عقاب افشان با تولید بیش از ۱۴ هزار دستگاه اتوبوس، هنوز بزرگ ترین بازیگر بخش خصوصی است. اما جایگاهش شکننده شده است. رقبایی قدیمی مثل ایران خودرو و دیزل با قیمت های رقابتی تر در بخش درون شهری و مدعیان جدیدی مثل زامیاد و سروش دیزل با مدل های لوکس و پیشرفته برون شهری در حال گرفتن سهم بازار هستند. قطع همکاری با اسکانیا و چرخش به سمت چین، اگر چه اجتناب ناپذیر بود، اما اعتماد مشتریان را متزلزل کرده است و باید به این نکته هم اشاره کرد که در بحث روابط با چین هم عقاب آن طور که باید مثل رقبای قوی ظاهر نشده است.

نگاه به آینده: امید یا سراب؟

عقاب افشان در تنگنای سختی قرار دارد. تولید اتوبوس برقی و توسعه محصولات می تواند آن را به پیشرو حمل و نقل سبز تبدیل کند؛ اما بدون زیر ساخت و حمایت مالی، این هدف دور از دسترس است.

عیب های فنی، وابستگی به واردات، مشکلات با شهرداری ها و ضعف خدمات پس از فروش، چالش هایی هستند که نیاز به اصلاح جدی دارند. این غول خسته هنوز پتانسیل بازگشت به اوج را دارد؛ اما این بازگشت، به تصمیمات هوشمندانه و حمایت واقعی بستگی دارد. آیا عقاب افشان دوباره اوج می گیرد یا در پیچ بعدی زمین گیر می شود؟





شد که قطعا جذاب ترین آن ها تانک ۵۰۰، شاسی بلند آفرودی فول سسایز برند تانک به عنوان زیر مجموعه شرکت معروف گریت وال است.

با تغییر مدیریت ایران خودرو، شاهد تغییر فهرست محصولات چینی این شرکت هستیم. بر این اساس به سبد محصولات مونتاژی و وارداتی ایران خودرو سه محصول جدید چینی اضافه خواهند



«ایران خودرو» و شاسی بلندهای جذاب

تحلیل

analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تغییرات قیمتی وارداتی ها دور از تصور نیست

مدل خودروها تا سال قبل ۵۵ درصد بوده، این افزایش تعرفه روی قیمت آن ها تاثیر قابل توجهی خواهد داشت.

مدل خودروها طی سال جاری تا صد درصد، تقریبا قطعی است. در عین حال با توجه به این که حجم موتور اکثر مدل های وارداتی به ۱۵۰۰ سی سی می رسد و تعرفه این

به رغم این که این روزها صحبت بر سر تعیین تعرفه خودروهای وارداتی بنزینی همچنان گرم است، اما مطابق با گزارش های ارسالی، افزایش تعرفه گمرکی این

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی ام بی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۴۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۴۵	▼
کی ام بی J7 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۳۰	۰	
کی ام بی T8 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۹۴۰	۰	
کی ام بی T9 (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۸۴۰	۷۲	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	۲ میلیارد و ۴۲۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۲۵۱	۲ میلیارد و ۱۵۰	۳۰	▲
فونیکس آرئزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۸۷۰	۲۰	▼
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۷۶۰	۳۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۱۷۲	۳ میلیارد و ۷۹۰	۳۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۴۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۱۰۰	۳۰	▲
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۶۲۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۶۹۰	۲۰	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	۲ میلیارد و ۶۰۰	۲۵	▼
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۳۹۰	۲۰	▼
تیبگارد X35 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۶۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۱۲۳	۲ میلیارد و ۷۵۰	۱۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۳۶	۳	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۶۲۰	۲	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۲۸	۴	▼
کوییک GXR-H (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۹۱	۵۴۷	۲	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۳۳	۵	▼
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۳۴	۴	▼
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۵۱	۲	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۲۶	۲	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۳۶	۲	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۶۰	۳	▼
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۶۵	۴	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۰۴	۲	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۶۳۴	۴	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۶۴	۳	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۶۲	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	یک میلیارد و ۵۵	۱۲	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۳۳۰	۱۰	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۰۶	۳	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۸۰۳	۲	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۷۰	۵	▼
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۰۰	۰	
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۸۸۰	۸	▼
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۱۱۰	۰	
پژو ۲۰۶ تیپ ۲ (۱۴۰۱)	۰	۶۹۰	۱	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۸۱	۷	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۵۷	۷	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۴۰	۷	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۶۰	۸	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۱۱۳	۱۷	▼
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۵۰	۱۴	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	یک میلیارد و ۲۵	۱۲	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۱۲۰	۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۲۷۶	۹	▼
سورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۴۲	۵	▼
سورن پلاس با مانیئتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۱۳	۴	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۳۴	۰	
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۹۰۴	۶	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۵۸	۳	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۰	۵	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۷۴	۲	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۹۰	۵	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۹۸	۱۰	▼
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۹۵	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۱	۲	▼
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۴۰	۰	
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۳۰	۰	

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 ۷۰۰	۵۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۲۰۰	▲
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
کیا سلئوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
تویوتا لوئین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
جتا V5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
جتا V5S (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۴ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۳ میلیارد و ۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۹	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
جی ای سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
جی ای سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
جی ای سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ونوسیا i-DD VOnline (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانی	محصول	شرکت تویوتا
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		یاریس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		پرادو	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		کرولا	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		کمری	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		لندکروز	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		رافور	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN		CH-R	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		هایلوکس	

تترکت فولکس واگن					
محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	
پاسات	5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
تیگوئن	5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
گلف	5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)	

بسته بندی های (ظروف) جدید فوکس

همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا

FUCHS
LUBRICANTS.
TECHNOLOGY.
PEOPLE.

سهولت در انتخاب

سهولت در مصرف

fuchs.ir
www.fuchs.ir
۰۲۱-۷۱۱۶۲

روزنامه

دنیای خودرو

چهارشنبه ۲۰ فروردین ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۰۰

TIRE & RING

رینگ و لاستیک

س

متهم قاچاق لاستیک در بیرجند به پرداخت یک میلیارد و ۷۴ میلیون ریال جزای نقدی محکوم شد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، خراسان جنوبی، مدیر کل تعزیرات حکومتی خراسان جنوبی گفت: «برونده قاچاق ۹۶ حلقه لاستیک به ارزش یک میلیارد و ۷۴ میلیون ریال در شعبه سوم بدوی و ویژه رسیدگی به قاچاق کالا و ارز تعزیرات حکومتی بیرجند رسیدگی شد.» علی‌محدثی‌نژاد افزود: «شعبه با

به کام قاچاقچی نچرخید!

لاستیک‌های قاچاق

بررسی مدارک موجود در پرونده، تخلف را محرز و علاوه بر ضبط کالاهای کشف‌شده، متخلف را به پرداخت یک میلیارد و ۷۴ میلیون ریال جزای نقدی معادل ارزش کالاهای کشف‌شده محکوم کرد. «محدثی‌نژاد گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی هنگام بازرسی خودروهای عبوری از یک دستگاه تونپوس، کالاهای قاچاق را کشف و پرونده این تخلف را برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند.»

چالش‌های مهم تامین مواد اولیه در صنعت تایر

«آزیر قرمز» برای صنایع تکمیلی تایر به‌صدا در آمد!

این‌که این شرکت در زمینه تولید ورق‌های لاستیکی و نوارهای نقاله فعالیت می‌کند، به‌خدمات این شرکت از طریق مهندسی معکوس که در اختیار شرکت‌های نفتی، فولادی و... قرار می‌گیرد، اشاره کرد. وی با اشاره به این‌که برای نخستین‌بار تجهیزات شرکت نفت را از طریق مهندسی معکوس تولید کرده‌ایم، به‌طراحی و تولید سیستم‌های مورد نیاز برای شرکت‌های بزرگ اشاره کرد و از تولید نوار نقاله تا عرض ۱۲۰ و فعالیت در زمینه کامپاندینگ و کلندرینگ خبر داد.

وی در ارتباط با چالش‌هایی که این شرکت با آن روبه‌رو است، گفت: «تا چند سال قبل معضل اصلی اغلب تولیدکنندگان صنایع کوچک کشور، تامین مواد اولیه و نقدینگی بود و شرکت‌های بزرگ نیز که پدری همچون دولت بالای سرشان بود، با استفاده از پارانه‌های مختلف مالی و کالایی و بدون نگرانی از شرایط اقتصادی کشور جولان می‌دادند؛ اما حال این مشکلات دامن همه صنایع را گرفته است.»

به‌گفته او بخش خصوصی برای بقای خود به نقدینگی از طریق فروش وابسته است و از طرفی از آن‌جا که کل نقدینگی بخش خصوصی و صنایع کوچک و متوسط در جریان کار و تولید است، لذا آسیب‌پذیری تولید در این نگاه‌ها بسیار بالاست؛ به‌خصوص آن‌که در شرایط کنونی اقتصادی کشور، بخشی از مطالبات از کارفرمایان یا با تأخیر برمی‌گردد یا سوخت می‌شود یا به‌مطالبات انباشته تبدیل می‌شود که معلوم نیست قرار است چه زمانی پاس شوند.

تنها قیمت ارز را بین ۱۵ تا ۲۰ درصد افزایش داده و اتفاق خاصی در خصوص تخصیص سریع ارز برای واردات کالاهای اساسی کشور نیز رخ نداده است. تا این‌جا خروجی انتقال ارز، تنها رشد قیمت دلار و یورو بوده که اثرات مستقیمی روی واردات مواد اولیه گذاشته است. منصوری، مدیرعامل شرکت لاستیک‌سازان زاگرس کویر با اشاره به

کاهش بازار ایران مملو از رقبای اروپایی باشد، اما در عوض قیمت ارز به‌سال‌های قبل از تحریم باز گردد یا دولت از شیوه‌های تخصیص ارز، بازگشت ارز صادرات و وارداتی از این قبیل دست بردارد. در این بین چالش‌های تامین ارز برای واردات مواد اولیه و تولید، وارد فاز جدیدی شده است. دولت با حذف سامانه نیما و راه‌اندازی سامانه تجاری فعال

سپهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

دی‌ماه سال ۱۴۰۳ برج میلاد تهران، محل برگزاری هفدهمین نمایشگاه بین‌المللی زنجیره ارزش صنایع لاستیک کشور بود؛ جایی که فعالان حوزه‌های مختلف و تولیدکنندگان مواد اولیه، ماشین‌آلات و محصول نهایی حوزه لاستیک و تایر کشور گرد هم آمدند و از آخرین دستاوردهای خود در این صنعت رونمایی کردند. گفت‌وگو با جمعی از فعالان این صنعت به‌عنوان نمایندگان از صنایع تکمیلی و حوزه مواد اولیه، حاوی نکات بسیار مهمی است که قابلیت تعمیم به همه صنایع و فعالیت‌های مرتبط با تامین مواد اولیه در کشور را دارد. به گزارش «مانیفست» (نشریه انجمن صنفی زنجیره ارزش صنایع لاستیک کشور) متأسفانه خبر بد آن است که دیگر کسی مدعی نیست تحریم‌ها فرصت‌هایی را برای نوآوری بومی یا اتکا به ظرفیت‌های داخلی ایجاد کرده‌اند. دیگر هیچ سازنده خودرو و قطعه‌ای نیست که بگوید در سال‌های تحریم و در غیاب شرکت‌های اروپایی توانسته رشد کند؛ چرا که پروسه رشد در غیاب رقبای خارجی، سال‌هاست به‌دلیل چالش‌های جدی در حوزه‌های دیگر متوقف شده و تولیدکنندگان ماشین‌آلات معتقدند ای

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی‌ام 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 ۶۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی-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-ساندرواستپ‌وی
	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-ام‌وی‌ام 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	ام‌وی‌ام 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		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	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-ب‌ام‌و 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



سیستم توربوشارژ منحصر به فرد «مرسدس بنز»

تمام کمپانی های مطرح جهان هر یک تکنولوژی منحصر به فرد پر خوران خود را با نام اختصاصی خود به جهان معرفی می کنند. کمپانی مرسدس بنز فناوری پر خوران توربوشارژهای دو قلو خود را با نام بای-توربو معرفی می کند. در حقیقت این تکنولوژی دارای دو توربوشارژ بوده که یکی از سایز بزرگ تر توربین و کمپرسور بهره می گیرد و دیگری از سایز کوچک تری؛ این اختلاف در ابعاد طراحی توربین و کمپرسور در دوره های متفاوت به خوبی منجر به افزایش توان و گشتاور می شود. به این معنا که در دور موتورهای زیر ۲۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) توربوشارژ کوچک تر

وارد مدار شده تا در زمانی که در دور موتور پایین نیاز به توان و گشتاور لازم است، به راحتی آن را تامین کند. در مقابل توربوشارژ بزرگ تر در دور موتورهای بالاتر از ۲۷۰۰ آرپی ام وارد مدار شده که توان و گشتاور بالا را در اختیار راننده می گذارد. بنابراین این تکنولوژی در کاهش مصرف سوخت و افزایش توان بسیار موثر است. موتور M177DE40LA مرسدس بنز بالاترین سطح فناوری بای-توربو را با خود یدک می کشد که توان خروجی را تا ۶۰۰ اسب بخار و گشتاور خروجی را تا ۸۵۰ نیوتون متر ارتقا می بخشد.



تنزل روز افزون کیفیت قطعات تولید داخل

اطمینانی به کیفیت قطعات خودروهای چینی وجود ندارد

متأسفانه هر روز شاهد افت کیفیت برخی از قطعات تولید داخل هستیم؛ اطمینان به کیفیت برخی از قطعات تولید داخل به شدت افت کرده است



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

وضعیت بازار لوازم یدکی خودرو به گونه ای شده که یافتن قطعات «سره از ناسره» برای اهل فن بیشتر از گذشته سخت شده است. عمده نیاز مالکان خودروها به قطعات، از بازار آزاد به جای شبکه خدمات پس از فروش خودرو سازان تامین می شود. البته این مساله برای گروه صنعتی ایران خودرو و گروه خودرو سازی سایپا در قیاس با سایر تولید کنندگان کم رنگ تر است. کارشناسان معتقدند باتوجه به این که قانون بازدارنده ای برای ممانعت از تقلب و جعل قطعات خودرو در بازار لوازم یدکی خودرو وجود ندارد، اکثر قطعاتی که در این بازار به دست مشتریان می رسد فاقد استاندارد و کیفیت لازم هستند. چندی پیش «مهدی گل پیکر» «بازرس ویژه جعل و تقلب لوازم یدکی خودرو» به نگارنده توضیح داده بود: «در بازار لوازم یدکی خودرو تهران که چندین هزار میلیارد تومان گردش مالی دارد، هیچ گونه نظارتی نسبت به کنترل، جعل قطعات یا عرضه محصول بی کیفیت وجود ندارد.» این مساله در کنار رشد نرخ ارز و تورم در کشور سبب می شود مالکان خودروها بیشتر از گذشته نسبت به خرید قطعات ارزان که اغلب کم کیفیت هستند و لوازم یدکی خودرو دست دوم سوق یابند.

چالش تامین قطعات خودروهای چینی

بر ناپایداری تصریح کرد: «در حال حاضر قیمت یک گیربکس اتوماتیک نو چینی با بهای یک موتور کامل خودروهای ژاپنی و کره ای برابری می کند. در فرآیند تعمیرات چالش این نیست که گیربکس خودروهای چینی کیفیت قابل قبولی ندارد، بلکه این گیربکس ها بسیار پراستهلک و ضعیف طراحی شده اند. در برخی موارد، با قیمت یک گیربکس چینی، می توانید سه گیربکس اتوماتیک خودروهای کره ای را خریداری کنید. ضمانت قطعات چینی حتی در محصولات نو بسیار محدود و در حد روشن کردن و تست اولیه محسوب می شود.» وی افزود: «این موضوع برای خودروهای ژاپنی و کره ای متفاوت است. در روزهای پایانی سال گذشته موتورهای را تامین کردیم که یک سال ضمانت داشتند. این مساله نشان دهنده اعتماد به کیفیت بالای محصولات ژاپنی و کره ای است.»

بر ناپایداری در پاسخ به سوال خبرنگار «دنیای خودرو» مبنی بر این که وضعیت لوازم یدکی مدل های ژاپنی و کره ای خودرو که در طرح جدید واردات راهی بازار کشور می شوند، چگونه است؟ بیان کرد: «اگر خودروهای وارداتی از برندهای هوندا، تیوتا، هیوندای و غیره از مدل های مشابهی باشد که تولید کنندگان اصلی این محصولات در بازار خاور میانه عرضه کردند، در تامین و تهیه قطعات مشکلی ایجاد نخواهد شد. اما در صورتی که این محصولات تنها مختص بازار چین طراحی و تولید شده باشد، در فرآیند تامین قطعات و تهیه لوازم یدکی آن ها در بازار یا حتی نمایندگی ها چالش ایجاد می شود. وضعیت برخی خودروهای وارداتی مشابه معضلات فعلی خودروهای چینی است.»

این فعال بازار خودرو ضمن اشاره به وضعیت تولید خودروهای چینی در کشور چین و تلاش برای رعایت برخی استانداردها گفت: «برخی برندهای معتبر چینی مانند جیلی، بی وای دی و FAW که با برندهای بزرگ خودرو سازی در تعامل هستند، نسبت به برخی برندهای دیگر وضعیت کیفی بهتری دارند. به علت طیف بالای تنوع قطعات این مساله را می توان رعایت صدرصدی کیفیت و استاندارد تلقی کرد. البته خودروهایی که بازارهای اروپا و خاور میانه صادر می کنند، در قیاس با محصولات مصرف داخلی شان کیفیت بهتر و بیشتری دارد. اما در کیفیت قطعات نمی توان هنوز به آن ها اعتماد کامل داشت؛ زیرا به دلیل تنوع تامین کننده برای خودرو سازان چینی، کیفیت لوازم یدکی به شدت نوسان دارد.» لازم به ذکر است خودرو سازان و قطعه سازان چینی از نظر رعایت استاندارد و کیفیت هنوز در مقام قیاس و رقابت با سازندگان کره ای، ژاپنی و اروپایی نیستند. قیمت تنها برگ برنده سازندگان خودرو و قطعات چین در بازارهای جهانی است؛ البته که این تولید کنندگان در فناوری هایی مانند تکنولوژی خودروهای برقی سرآمد هستند؛ اما هنوز در استاندارد و رعایت کیفیت یا اهمیت اجرای این مهم در محصولاتشان بسیار ضعیف هستند.

این کارشناس صنعت خودرو در پاسخ به سوال دیگر خبرنگار «دنیای خودرو» مبنی بر ارزیابی کیفیت قطعات و لوازم یدکی تولید داخل پاسخ داد: «متأسفانه هر روز شاهد افت کیفیت برخی قطعات تولید داخل هستیم؛ برخی از برندهایی که روزگاری اطمینان کامل به کیفیت محصولاتشان داشتیم، اکنون کیفیت تولیداتشان به شدت افت کرده است. دلایل اصلی این امر، عدم نظارت بر کیفیت تولید و فقدان رقابت واقعی در بازار است. اگر رقابت قیمتی وجود داشت، شاید کیفیت تولیدات داخلی بهتر می شد. اما اکنون هیچ کنترلی بر تولید و کیفیت محصولات وجود ندارد. این وضعیت در سیستم های تعلیق، گیربکس و حتی قطعات موتوری داخلی به وضوح قابل مشاهده است که باعث ضعف شدید در بخش تولید داخلی شده است.»

بازار لوازم یدکی خودرو چشم انتظار نرخ ارز

«رضایر نبادی» کارشناس صنعت خودرو با اشاره به بازگشت مسافران از تعطیلات نوروزی و آغاز فعالیتهای تجاری به خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «برخی فروشندگان لوازم یدکی خودرو از عرضه برخی محصولات خود، خودداری می کنند چرا که هنوز نرخ ارز وضعیت مشخصی نداشته و نیاز بازار در شرایط فعلی مشخص نیست. با رشد نرخ ارز، لوازم یدکی خودروهای وارداتی با تولید داخل مسیر صعودی قیمت را دنبال خواهند کرد.»

بر ناپایداری با بیان این که در بازار لوازم یدکی خودرو شاهد کمبود قطعات برخی مدل ها هستیم، توضیح داد: «مضاف بر سایه گرانی در بازار لوازم یدکی خودرو، کمبود قطعات برای برخی از خودروها وجود دارد. معتقدم این وضعیت بیشتر نوعی کنترل بازار است؛ به بیانی بهتر احتمالاً برخی افراد بانفوذ در بازار لوازم یدکی خودرو کشور با خط و نشان هایی که می کشند، می خواهند بازار را به گونه ای مدیریت کنند که بتوانند کالاهای خودرو با قیمت های بهتر و بالاتر عرضه کنند. این مدیریت نیز شاید توسط مافیایی در بازار لوازم یدکی خودرو صورت می گیرد که خود را برای رشد زود هنگام قیمت ها آماده می کند.»

این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به رشد قیمت قطعات خودرو در روزهای پایانی سال پیش، بیان کرد: «در روزهای پایانی سال گذشته، قیمت لوازم یدکی خودرو ظرف مدت ۲۰ روز حدود ۴۰ درصد رشد را تجربه کرد. این در حالی است که چنین رشد قیمتی باید ظرف مدت ۶ ماه در بازار لوازم یدکی خودرو ایجاد شود. با در نظر گرفتن شرایط اقتصادی فعلی کشور احتمالاً باید منتظر رشد بیشتر لوازم یدکی خودرو در بازار باشیم.»



قطعات و لوازم یدکی استوک پر طرفدار شد

بر ناپایداری در خصوص چالش تامین قطعات مالکان خودروهای کره جنوبی، ژاپنی و اروپایی به «دنیای خودرو» گفت: «تهیه لوازم یدکی این خودروها به حدی دشوار شده است که اغلب مالکان برای خرید قطعات به بازار لوازم یدکی استوک (دست دوم) روی آورده اند. دلیل این موضوع افزایش چشمگیر قیمت هاست. به ویژه در بحث تعمیر موتور و گیربکس اتوماتیک، هزینه های قطعات نو بسیار سنگین شده است.»

این فعال صنعت خودرو با بیان این که قدرت خرید اغلب مالکان این محصولات کاهش یافته، زیرآزمایی خودروهایشان جزو محصولات اقتصادی بودند، اظهار داشت: «اگر خودروهای خارجی (غیر چینی) به تعمیر موتور و گیربکس اتوماتیک نیاز پیدا کنند، مالکان مجبور به خرید نیم موتور استوک، موتور کامل استوک و گیربکس اتوماتیک استوک هستند. این موضوع بازار لوازم یدکی و اجزای مذکور استوک را داغ کرده است. خرید قطعات مذکور در نسخه نو بسیار دشوار است. به عنوان مثال در روزهای پایانی سال گذشته موتور یک خودرو ژاپنی به بهای ۱۷۰ میلیون تومان رسیده بود. این در حالی است که قیمت این محصول در ماه های دیگر سال ۱۴۰۳ حدود ۸۵ میلیون تومان بود. نهایتاً موتوری که برای این خودرو در سال جاری تامین شد، به ۲۵۰ میلیون تومان رسید. این به معنای رشد دو برابری هزینه ها در مدت بسیار کوتاه است.»

این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به وضعیت نابسامان تامین قطعات موتوری، مصرفی و بدنه خودروهای چینی، توضیح داد: «در این جا باید به مالکان برخی خودروهای چینی هشدار داد که تامین قطعات موتوری و بدنه آن برندها به شدت نامطلوب است. تامین قطعات بدنه برای این خودروها نه تنها دشوار بلکه به علت گرانی لوازم یدکی نو قابل دسترس نیست. برخی بازرگانان قطعات خودروهای چینی که در بازار خاور میانه یافت می شود را در نسخه استوک به کشور وارد کردند؛ این قطعات عمدتاً مربوط به موتور و گیربکس و نیز قطعات بدنه هستند.»





ممنوعیت نظافت بزرگراه‌ها به صورت غیر مکانیزه

ایستنا: مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران از الزام اجرای مکانیزه نظافت بزرگراه‌ها خبر داد. محسن قضاثلو گفت: «حفظ جان و سلامت پاکبانان برای ما در اولویت مطلق قرار دارد و در همین راستا، تمهیدات و الزامات مشخصی در قرار دادهای پیمانکاران گنجانده شده است.» وی با اشاره به شرایط پرخطر پاکسازی حریم بزرگراه‌ها افزود: «مطابق مفاد صریح قراردادها، جاری، نظافت بزرگراه‌های شهری صرفاً باید به صورت مکانیزه انجام شود و به کارگیری نیروی انسانی برای این حوزه به‌طور کامل ممنوع است. هرگونه تخلف از این

ایستنا: سرهنگ رابعه جوانبخت، رئیس دایره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ با بیان این که با توجه به همکاری خوب دستگاه‌های مسئول، آمار فوتی‌ها نسبت به سال گذشته کاهش پیدا کرده، اظهار کرد: «با وجود این که قطعاً منتظر آمار پزشکی قانونی خواهیم ماند اما در طرح نوروزی تا امروز آمار ۲۳ نفر متوفی ثبت شده است که نسبت به سال گذشته کاهش داشته است.» وی اضافه کرد: «در تصادفات امسال پایتخت تعدادی هم مجروح در بیمارستان هستند که امیدواریم این افراد به سلامتی مرخص شوند تا مجروحان به آمار متوفیان اضافه نشود.» رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ در ادامه با ارائه آماری از تصادفات نوروزی، بر اهمیت آموزش و آگاهی‌بخشی به رانندگان

خبر

News



۲۳ فوتی در تصادفات نوروزی امسال تهران

درصدی از جانب‌اختگان، در کانون توجه قرار گرفته‌اند و نیازمند توجه ویژه به آموزش و تجهیز بیشتر هستند؛ چراکه بیشترین آمار مربوط به تصادفات فوتی شهر تهران در بازه زمانی ۲۵ اسفند تا ۱۵ فروردین ماه گروه سنی زیر ۲۰ سال با فراوانی ۳۰ درصد بود که لزوم فرهنگ‌سازی ایمنی رانندگی در میان جوانان را دوچندان می‌کند. به ترتیب گروه سنی ۲۰ تا ۳۰ سال با فراوانی ۲۶ درصد، ۳۰ تا ۵۰ سال با فراوانی ۲۲ درصد و گروه سنی بالای ۵۰ سال با فراوانی ۲۲ درصد است. سرهنگ جوانبخت در پایان افزود: «پلیس راهور تهران بزرگ، مصمم است در سال جدید همراه با برنامه‌ریزی دقیق، سالی ایمن‌تر برای همه شهروندان رقم بزند.»

تاکید کرد و گفت: «۷۸ درصد از جان‌باختگان تصادفات نوروزی مرد و ۲۸ درصد زن بوده‌اند؛ در حالی که هیچ‌یک از بانوان جان‌باخته، راننده نبوده و اغلب در نقش عابر پیاده یا سرنشین وسیله‌نقلیه حضور داشته‌اند.» وی ادامه داد: «بررسی‌ها نشان می‌دهد ۹۱ درصد از تصادفات فوتی در ساعات تاریکی هوا رخ داده‌اند که این آمار توجه بیشتر به ایمنی در رانندگی شبانه را یادآور می‌شود و همچنین ۴۳ درصد از علل اصلی تصادفات پایتخت به دلیل عدم توجه به‌جلو و ۴۳ درصد نیز ناشی از عدم کنترل وسیله‌نقلیه بوده است که این آمار بار دیگر بر اهمیت رعایت سرعت مطمئنه و تمرکز کامل حین رانندگی تاکید دارد.» رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ بیان کرد: «موتورسواران نیز با سهم ۴۸

دستگیری سارقان قطعات خودرو در پایتخت

مراقب به سرقت رفتن کاتالیزور خودروی‌تان باشید!

حضور ماموران کلاتری شده و با یک خودرو سمند متواری شدند؛ اما عوامل انتظامی سریعاً با یک تعقیب و گریز پلیسی کوتاه، سرانجام خودرو سارقان را در خیابان حسن سیف متوقف و هر دو متهم را زمین‌گیر و دستگیر کردند. این مقام انتظامی اضافه کرد: «سارقان بعد از انتقال به کلاتری و طی یک بازجویی به سرقت ۲۵ فقره کاتالیزور انواع خودرو اعتراف کرده و در پی استعلام به عمل آمده، مشخص شد متهمین دارای سوابق متعدد انواع سرقت نیز بوده‌اند که در نهایت هر دو متهم به همراه تشکیل پرونده، تحویل مقامات قضایی شدند.» سر کلاتر دوم پلیس پیشگیری پایتخت خاطر نشان کرد: «تاکنون هشت نفر از شکات این پرونده شناسایی شده و شناسایی شکات دیگر نیز در دستور کار پلیس قرار دارد.» سرهنگ محمد افشار به شهروندان توصیه کرد: «شهروندان با رعایت هشدارهای پلیسی و ایمن کردن خودروهای خود عدم پارت خودرو در محل‌های تاریک و خلوت از وقوع این نوع سرقت‌ها جلوگیری کنند.»

آشکار شدن سرقت کاتالیست، هنگام در یافت معاینه فنی! چندی پیش، رئیس انجمن قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی و عضو انجمن قطعه‌سازان خودرو کشور در این خصوص گفت: «متأسفانه برخی‌ها در این خصوص اقدام به سوءاستفاده‌های غیر اخلاقی می‌کنند و در مواردی شنیده می‌شود برخی خودروهایی که قبلاً به تعمیرگاه مراجعه داشته‌اند، هنگام دریافت معاینه فنی متوجه می‌شوند که کاتالیست ندارند و بدین ترتیب مالکان این خودروها تازه متوجه سرقت این قطعه از سوی برخی افراد سودجومی شوند. از مالکان خودروها تقاضا داریم برای امور تعمیرات خودروی‌شان به مراکز معتبری که شناسخت و اطمینان کافی از آن‌ها دارند، مراجعه کنند.» رئیس انجمن قطعه‌سازان استان مرکزی افزود: «در داشته شدن کاتالیست علاوه بر ایجاد آلاینده‌گی خودرو، برخی ایرادهای فنی دیگر را به همراه دارد و ممکن است با جابه‌جایی برخی قطعات، سبب بروز خطر جانی برای سرنشینان نیز بشود.» وی همچنین خواستار وضع جرایم مالی بازدارنده برای مالکان آن دسته از مراکز تعمیراتی شد که اقدام به خارج کردن کاتالیست خودروها می‌کنند و تاکید کرد: «جریمه باید به گونه‌ای باشد که دیگر کسی جرأت ارتکاب چنین اقدامی را نداشته باشد.»



سارقان به این قطعات شوند. همچنین پارت کردن خودرو در مکان‌های روشن و پرتردد می‌تواند احتمال سرقت را کاهش دهد. از سوی دیگر، افزایش آگاهی و همکاری با مقامات اجرایی می‌تواند به شناسایی و مجازات سارقان کمک کند. در نهایت، تقویت قوانین و مقررات مربوط به باز یافت و فروش کاتالیزورها می‌تواند به کاهش انگیزه‌های سرقت این قطعات کمک کند.

اعتراف به سرقت ۲۵ فقره کاتالیزور انواع خودرو چند روز قبل، سر کلاتر دوم پلیس پیشگیری پایتخت از دستگیری سارقان کاتالیزور خودروهای شهروندان خبر داد. سرهنگ محمد افشار در این باره بیان کرد: «در پی وقوع چندین فقره سرقت کاتالیزور خودرو، تیم عملیات کلاتری ۱۳۴ شهرک قدس گشت‌رنی‌های هدفمند خود را در سطوح جرم‌خیز حوزه استحفاظی آغاز کرد که مأموران در حین این عملیات، روبه‌روی بیمارستان لاله به ۲ نفر که در حال راغزنی خودروها بودند مشکوک شده و آن‌ها را از نظر گرفتند.» سرهنگ افشار در ادامه افزود: «متهمان در حال ارتکاب جرم، متوجه

آن‌ها را کاهش می‌دهد. تقاضای روزافزون برای کاتالیزورهای دست‌دوم یکی دیگر از دلایل اصلی سرقت این قطعات است. بازار سیاه کاتالیزورهای به‌سرقت‌رفته به‌دلیل هزینه‌های گزینگی این قطعات در خودروها رونق گرفته است. صاحبان خودرو که به دنبال راه‌های ارزان‌تر برای هزینه تعویض کاتالیزور خود هستند، ممکن است بدون اطلاع از منشأ غیرقانونی آن‌ها، کاتالیزورهای به‌سرقت‌رفته را خریداری کنند. سرقت کاتالیزورها تأثیرات منفی قابل توجهی بر صاحبان خودرو و جامعه دارد. صاحبان خودرو پس از سرقت کاتالیزور با هزینه‌های سنگین جایگزینی آن‌ها مواجه می‌شوند که می‌تواند بسیار بیشتر از ارزش خود کاتالیزور باشد. علاوه بر این، سرقت کاتالیزورها باعث افزایش آلودگی هوا می‌شود؛ زیرا خودروهایی که کاتالیزور ندارند گازهای خروجی سمی بیشتری تولید می‌کنند. این مساله به‌طور مستقیم بر سلامت عمومی و محیط زیست تأثیر می‌گذارد. برای مقابله با سرقت کاتالیزورها، راهکارهای مختلفی وجود دارد. صاحبان خودرو می‌توانند با نصب دستگاه‌های امنیتی مانند قفل کاتالیزور یا سیستم‌های هشدار دهنده، مانع از دسترسی آسان



علی زاراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

کاتالیزورها، اجزای حیاتی در سیستم اگزوز خودروها هستند که به کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی کمک می‌کنند. این قطعات ارزشمند به دلیل داشتن فلزات گرانبه‌ا مانند پلاتین، پالادیم و رودیم به دلیل خواص هدفی جذاب برای سارقان شده‌اند. معضل سرقت کاتالیست خودروها در سایر کشورها هم مشاهده می‌شود. به عنوان مثال در گزارشی که نشر به «ژورنال دو مونترال» کانادا منتشر کرد، یک شیمی‌دان به بررسی دلایل افزایش سرقت مبدل کاتالیستی نصب‌شده در خودروها پرداخت. وی عمده‌ترین دلیل سرقت کاتالیزور را بالا بودن قیمت رودیم (یکی از فلزات درون این قطعه) عنوان کرد. در ادامه موضوع سرقت کاتالیزورهای خودرو را بررسی می‌کنیم.

چرا کاتالیزورها دزدیده می‌شوند؟ یکی از اصلی‌ترین دلایل سرقت کاتالیزورها، ارزش بالای فلزات گرانبه‌ای موجود در آن‌ها است. فلزاتی مانند پلاتین، پالادیم و رودیم به دلیل خواص کاتالیتیکی بی‌نظیرشان در تصفیه گازهای خروجی خودرو استفاده می‌شوند. این فلزات به دلیل کمیاب بودن در بازار جهانی قیمت بالایی دارند و سرقت کاتالیزور می‌تواند برای سارقان سودآور باشد. آن‌ها این قطعات را به قیمتی پایین‌تر از ارزش واقعی آن به باز یافت کنندگان یا دلالان فروخته و سود قابل توجهی به دست می‌آورند. علاوه بر ارزش بالای فلزات گرانبه‌ا، سرقت کاتالیزورها به دلیل آسانی انجام آن رواج دارد. بسیاری از خودروها، به‌ویژه وانت‌ها و خودروهای شاسی‌بلند که ارتفاع بیشتری دارند، امکان دسترسی آسان به کاتالیزور را برای سارقان فراهم می‌کنند. سارقان با استفاده از ابزارهای ساده‌ای می‌توانند در عرض چند دقیقه کاتالیزور را از خودرو جدا کنند. این فرآیند سریع و بی‌صدا، خطر کمتری برای سارقان دارد و احتمال دستگیری

خبر

News



آمار نهایی پویش «نه به تصادف» ۱۵ اردیبهشت اعلام می‌شود

ایرنا: رئیس مرکز روابط عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی بابیان این که آمار نهایی پویش «نه به تصادف» ۱۵ اردیبهشت اعلام می‌شود، گفت: «سه‌هزار و ۵۶۸ نفر از مصدومان تصادفات سفرهای نوروزی در بیمارستان‌ها و بخش‌های آی‌سی‌یو بستری هستند و حال آن‌ها وخیم گزارش شده است.» حسین کرمان‌پور افزود: «از نظر اجرایی، پویش «نه به تصادف» تا تاریخ ۱۵ فروردین خاتمه یافته تلقی می‌شود. اما اگر بخواهیم با مردم صادق باشیم، در صورتی که این پویش ناموفق بوده، باید این موضوع را به مردم اطلاع دهیم. چراکه اگر آمارها نادرست باشد و برنامه‌ریزی‌ها بر اساس آن صورت گیرد، نمی‌توان انتظار داشت که تصمیم‌گیری‌های مسئولان یا حتی مردم به‌درستی انجام شود.» وی اظهار داشت: «بر همین اساس، در تاریخ ۱۵ اردیبهشت آمار دقیق‌تری ارائه خواهد شد. دلیل این فاصله زمانی آن است که طبق نظر پزشکی قانونی، مرگ ناشی از تصادف تنها به لحظه حادثه محدود نمی‌شود و شامل افرادی



افزایش پارک‌های آموزش ترافیک پایتخت



تهران، مسئولیت کنترل و نظارت بر برنامه‌های آموزشی این پارک‌ها را بر عهده معاونت توسعه حمل‌ونقل پاک و آموزش سازمان حمل‌ونقل و ترافیک دانست و گفت: «برگزاری دوره‌های آموزش ترافیک، رویدادهای آموزشی همچون همایش‌ها و نمایشگاه‌ها، آموزش‌های گروهی، آموزش دوچرخه‌سواری و استفاده از سایر وسایل حمل‌ونقل پاک، همچنین آموزش از طریق شبیه‌سازهای رانندگی از جمله فعالیت‌های برنامه‌ریزی‌شده برای این فضاهاست.»

مهر: سرپرست معاونت توسعه حمل‌ونقل پاک و آموزش سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران از گسترش اقدامات آموزشی این سازمان در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک خبر داد. علی رامشینی با اشاره به نقش پارک‌های آموزش ترافیک در آموزش شهروندی اظهار کرد: «پارک‌های آموزش ترافیک در مناطق ۲۲ گانه شهر تهران، در واقع شهرهای مینیاتوری و شبیه‌سازی‌شده از شبکه معابر شهری هستند که با هدف آشنایی کودکان، نوجوانان و بزرگسالان با علائم و تجهیزات ترافیکی و همچنین آموزش رفتارهای صحیح ترافیکی راه‌اندازی شده‌اند.» رامشینی بابیان این که در حال حاضر ۱۶ پارک آموزش ترافیک فعال در سطح شهر تهران وجود دارد، گفت: «این پارک‌ها به‌صورت رایگان و همه‌روزه به شهروندان تهرانی خدمات آموزشی ارائه می‌دهند و گروه‌های مختلفی از جمله دانش‌آموزان، بانوان خانه‌دار، رانندگان اتوبوس و تاکسی، فعالان حمل‌ونقل پاک و سایر اقشار جامعه از آن بهره‌مند می‌شوند.» سرپرست معاونت توسعه حمل‌ونقل پاک و آموزش سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری



Autoworld.ir

چهارشنبه ۲۰ فروردین ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۰۰

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱

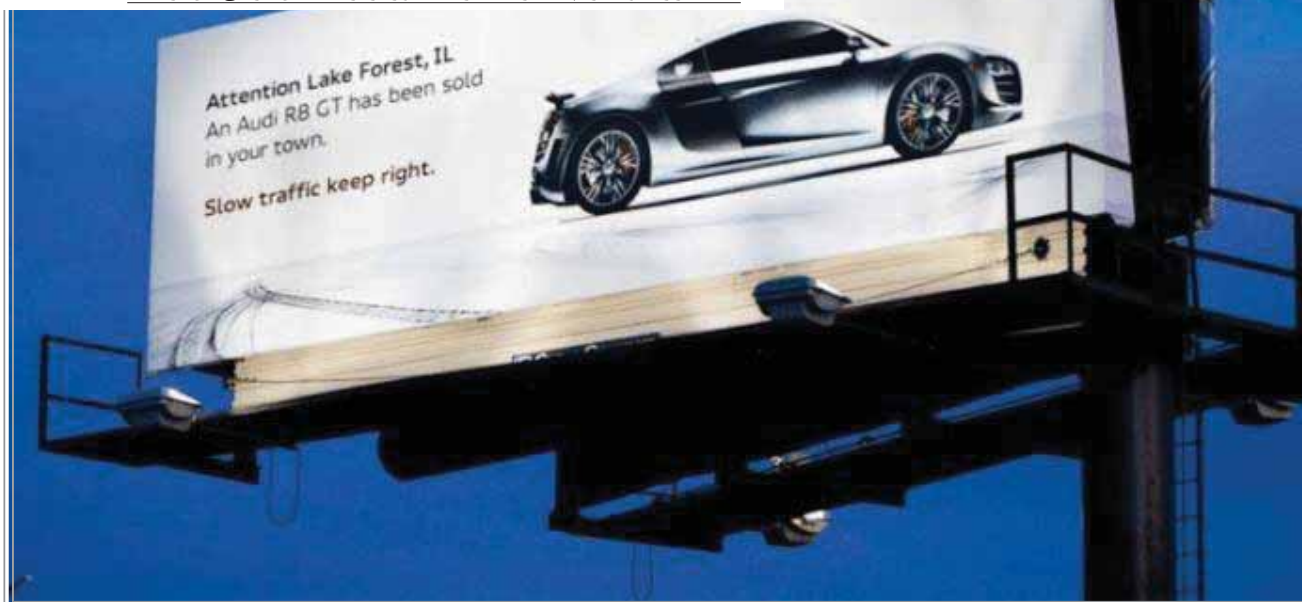
صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلورد
Billboard

بیلورد ساده آئودی با فروش بالا

«آئودی R8 جی تی یک سوپر خودرو است که می تواند ظرف ۳.۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. برای انتقال این موضوع به مخاطبان، آئودی یک بیلورد ساده در سراسر یک منطقه قرار داد و به مردم هشدار داد کنار بکشند و راه را برای ماشین سرعتی شان باز کنند.



خودروسازی با قطع برق آسیب می بیند

صنعت خودرو و قطعه سازی در کشور باید همواره فعالیت مداوم و مستمری داشته باشند تا بتوانند پاسخگوی نیاز بازار باشند. بر این اساس، این صنعت در برابر قطعی برق به شدت آسیب پذیر است و با توجه به رواج دوباره قطعی برق در پایتخت که قطب صنعتی کشور به شمار می رود، هر گونه سهل انگاری در این رابطه، می تواند برای اقتصاد کلان کشور پیامدهای تلخ و جبران ناپذیری به همراه داشته باشد. این موضوع نه تنها سبب کاهش کیفیت محصولات خودروسازی و افزایش هزینه نهایی آن ها می شود، بلکه تاخیر در تحویل خودرو به متقاضیان و نارضایتی آن ها را نیز به همراه خواهد داشت. علاوه بر این، بررسی ها نشان می دهد هر ساعت قطعی برق، در کنار توقف فعالیت در خطوط تولید، منجر به خرابی تجهیزات حساس و هدر رفت مواد اولیه می شود. قطعه سازان نیز که اغلب با محدودیت ظرفیت مواجه هستند و تحت شرایط اقتصادی دشواری فعالیت می کنند، توانایی انجام تعهدات خود را از دست خواهند داد و این موضوع سبب ایجاد اختلال در تولید انواع خودرو در شرکت های بزرگ خودروساز می شود. افزون بر آن چه گفته شد، قطعی برق هزینه های غیر مستقیم تولید را نیز افزایش می دهد؛ از استهلاک شدید ماشین آلات گرفته تا مصرف بیش از حد سوخت ژنراتورها و افت کیفیت محصولات نهایی. این موارد در حالی رخ می دهد که صنعت خودرو کشور هم زمان با چالش های تحریم و تامین نقدینگی نیز روبه رو است. با توجه به این که وزارت صمت به عنوان سیاستگذار صنعتی در جاده مخصوص، حمایت چندانی از خودروسازان و قطعه سازان ندارد، بهتر است سامانه ای جهت اطلاع رسانی یا جدول زمان بندی مدونی از همین ابتدای سال برای صنعت خودرو کشور طراحی و تدوین شود تا تولید کنندگان بتوانند بر اساس آن برنامه ریزی کنند. در غیر این صورت زیان مالی هنگفتی هم زمان با تغییر نوسان نرخ ارز و رشد روزافزون تورم، گریبان صنعت خودرو را خواهد گرفت.

حرف آخر



امید محمدی

روزنامه نگار



خودروهای موتاتژی تا ۴۵ میلیون کاهش را تجربه کردند



فونیکس آریزو ۶ پرو ۲۰ میلیون کاهش؛ قیمت ۱ میلیارد و ۸۲۰ میلیون تومان



پژو ۲۰۷ پانور اما دنده اتوماتیک ۱۷ میلیون کاهش؛ قیمت ۱ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان

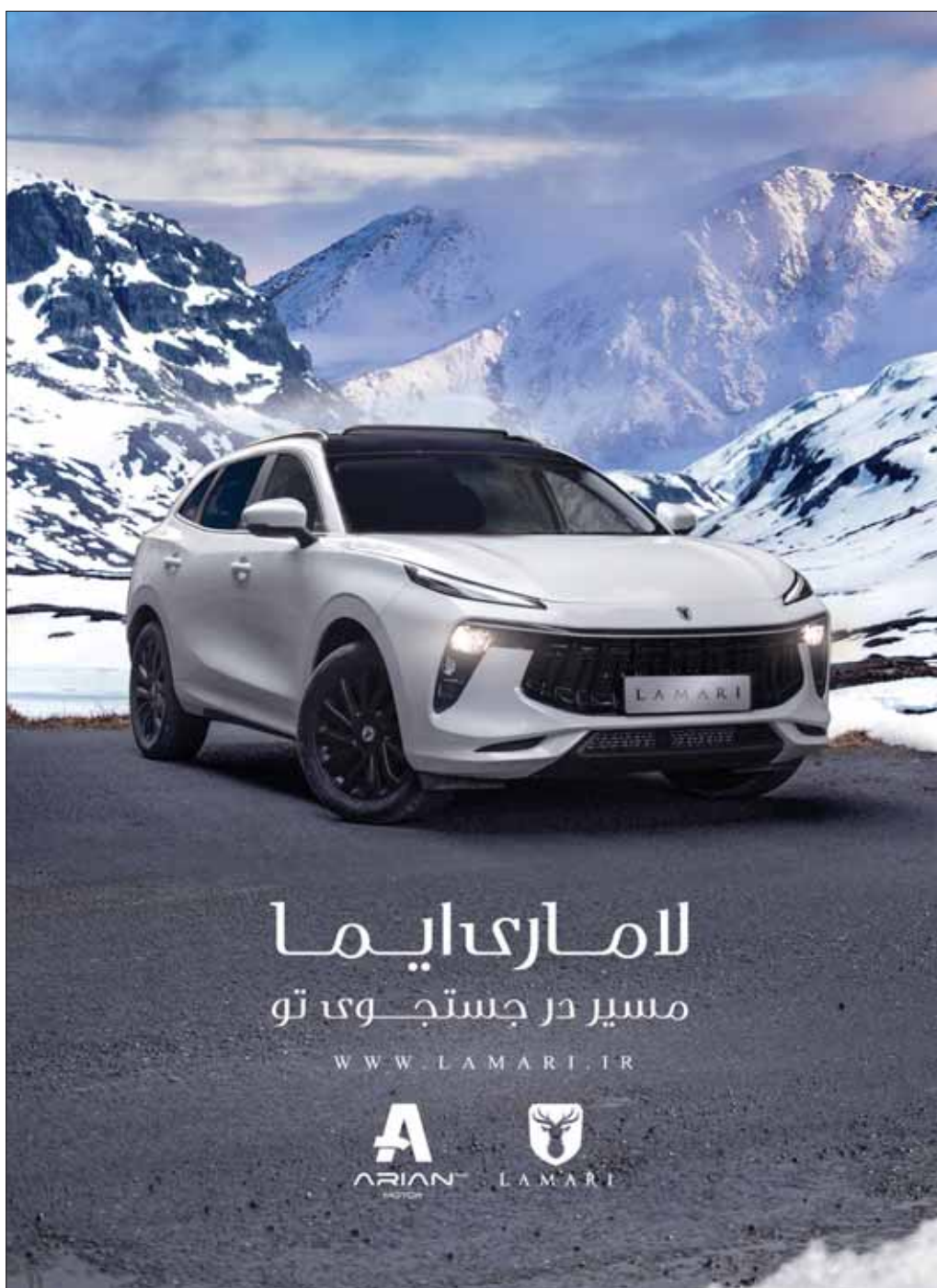


شاهین دنده اتوماتیک ۱۲ میلیون کاهش؛ قیمت ۱ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان



دنا پارس توربو اتوماتیک آپشنال ۱۰ میلیون کاهش؛ قیمت ۱ میلیارد و ۲۹۰ میلیون تومان

در خودروهای داخلی کاهش قیمت تا ۱۷ میلیون تومان



لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR



PARS LENT
www.parslent.com

لنت پارس



لنت ترمز را فقط با نام پارس می شناسیم!