



یک قطعه‌ساز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»
مطرح کرد:
تحریم‌ها و نبود سند
جامع صنعت خودرو
سد راه توسعه قطعه‌سازی
۱۴ صفحه



«اسپورتیج»؛ محبوب
بازار کراس‌اوورها
۸ صفحه

بروز چالش‌های جدید بار شد ضعیف‌تر از بازار وافت فروش؛

آیا بیمه «آسیا» در سراسیمه رقابتی است؟

بیمه آسیا، یکی از بازیگران اصلی صنعت بیمه ایران، در گزارش عملکرد سال ۱۴۰۳ در رشته شخص ثالث و مازاد، با وجود حفظ جایگاه دوم بازار، با چالش‌های جدی مواجه شده...

۵ صفحه

کارشناس صنعت بیمه در گفت‌وگو
با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد:

فرصتی طلایی برای
تحول آینده صنعت بیمه
موتور سیکلت در کشور

۲ صفحه

کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با
روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

واردات خودرو؛ ابزاری
برای مهار تورم، افزایش
رقابت و ارتقای رفاه

۳ صفحه

سهم ۲۸ درصدی خودروهای پلاک شهرستان
در تردهای پایتخت

آیا خودروهای پلاک
شهرستان فاقد معاینه
فنی اعمال قانون می‌شوند؟

۱۵ صفحه



تاکید سازمان حمایت بر ادامه قیمت‌گذاری خودروهای خارجی

ثبات قیمت از بازار خودرو رخت بست!

۷ صفحه



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



جی کلاس به سبک دهه ۸۰ میلادی

«مرسدس بنز با معرفی G کلاس ادیشن استرونر با ویژگی‌های G کلاس کلاسیک، حس نوستالژی دهه‌های گذشته را با فناوری مدرن ترکیب کرده است. در سال ۲۰۲۲، مرسدس بنز به مناسبت تولید پانصد هزارمین G کلاس، یک نمونه ویژه با الهام از مدل 280GE دهه ۸۰ رونمایی کرد. آن خودرو یک نمونه تک‌ساخت بود؛ اما حالا همان ایده در قالب G کلاس ادیشن استرونر در تعدادی محدود تولید خواهد شد. نسخه ویژه که ادیشن استرونر نام گرفته است، ترکیبی هوشمندانه از فناوری مدرن و عناصر کلاسیک را به نمایش می‌گذارد. این نسخه در دو مدل G450d دیزلی و G500 بنزینی (G550 در آمریکا) عرضه می‌شود»

و تنها در ۴۶۰ دستگاه تولید خواهد شد. خریداران می‌توانند از بین دو رنگ کلاسیک شامل سبز سدری و کرمی کلرادو، یکی را انتخاب کنند که هر دو نسل اول G کلاس را تداعی می‌کنند. علاوه بر این، عناصر نوستالژیک شامل راهنماهای نارنجی رنگ روی گلگیرها، رنگ‌های پنج‌پره کلاسیک، ترمیم مشکی مات برای جلوپنجره، سپرها، فلاپ گلگیرها و آینه‌ها و همچنین نشان مرسدس دهه ۸۰ روی در عقب همراه با ستاره مرسدس روی کاپوت طراحی رترو نیز تکمیل‌کننده ویژگی‌های کلاسیک این G کلاس ویژه هستند. G کلاس ادیشن استرونر هم‌اکنون در اروپا قابل سفارش است و در بریتانیا ۱۵۲ هزار و ۸۱۴ پوند قیمت دارد.

کارشناس صنعت بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد:

بخش نخست

فرصتی طلایی برای تحول آینده صنعت بیمه موتورسیکلت در کشور



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir



«در سال‌های اخیر، استفاده از موتورسیکلت‌ها در ایران و بسیاری از کشورهای جهان به سرعت افزایش یافته است. این وسیله نقلیه به دلیل قیمت پایین‌تر، مصرف سوخت کمتر و امکان حرکت در ترافیک‌های سنگین، به یکی از انتخاب‌های اصلی برای جابه‌جایی در شهرها تبدیل شده است. اما در کنار این مزایا، موتورسیکلت‌ها به دلیل ویژگی‌های خاص خود، بیشتر در معرض تصادفات و حوادث قرار دارند. به همین دلیل، توجه به بیمه‌های متناسب با نیازهای این وسیله نقلیه ضروری به نظر می‌رسد. در این راستا علیرضا فیاض، کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» تأکید می‌کند که بیمه موتورسیکلت‌ها به یکی از دغدغه‌های مهم صنعت عمده خسارت واردشده به دیگران را جبران می‌کند؛ اما بیمه تبدیل شده است. بنابر گفته وی از بیمه شخص ثالث گرفته تا بیمه‌های جامع، نیاز به پوشش‌های خاص برای موتورسیکلت‌ها پیشتر از هر زمان دیگری احساس می‌شود. به اعتقاد این کارشناس، این بیمه‌ها نه تنها برای جبران خسارت مالی طرف‌های دیگر تصادف، بلکه برای حفاظت از خود موتورسواران نیز ضروری است.»

فیاض در ادامه گفت: «در ایران، بیمه شخص ثالث برای موتورسیکلت‌ها یک الزام قانونی است و تمام موتورسواران موظف به داشتن این بیمه هستند. بیمه شخص ثالث به‌طور عمده خسارت واردشده به دیگران را جبران می‌کند؛ اما خود موتورسوار یا وسیله نقلیه‌ای که از بیمه آن استفاده شده است نیز به‌شکل محدود از پوشش بیمه برخوردار خواهد شد. به همین دلیل، بسیاری از کارشناسان بیمه، تأکید دارند که موتورسیکلت‌سواران باید به بیمه‌های جامع و اختیاری نیز توجه داشته باشند.»

وی افزود: «بیمه‌های جامع علاوه بر جبران خسارت‌های مالی طرف‌های درگیر در تصادف، پوشش‌هایی از جمله خسارت‌های وارده به خود موتورسیکلت، هزینه‌های درمانی ناشی از حوادث و حتی پوشش سرقت موتورسیکلت را نیز شامل می‌شوند.» این کارشناس صنعت بیمه ادامه داد: «یکی از مزایای مهم بیمه جامع موتورسیکلت‌ها، جبران خسارت‌های ناشی از تصادف است. در بسیاری از موارد، موتورسیکلت‌سواران به دلیل سرعت بالا، عدم برخورداری از حفاظ مناسب و عدم رعایت اصول ایمنی، دچار تصادفات سنگینی می‌شوند. بیمه جامع می‌تواند این خسارت‌ها را جبران کرده و بار مالی ناشی از آن را از دوش موتورسوار بردارد.»

این کارشناس حوزه بیمه اظهار داشت: «علاوه بر این، بیمه جامع می‌تواند پوشش‌هایی برای مواردی همچون سرقت موتورسیکلت و آسیب‌های ناشی از حوادث طبیعی مانند طوفان یا سیل نیز ارائه دهد. این درحالی است که بیمه شخص ثالث تنها خسارت‌های واردشده به اشخاص ثالث را پوشش می‌دهد و هیچ‌گونه حمایت مالی از خود موتورسوار یا وسیله نقلیه نمی‌کند.» فیاض تصریح کرد: «هرچند بیمه موتورسیکلت‌ها مزایای زیادی دارد، اما این صنعت همچنان با مشکلاتی روبه‌رو است. یکی از چالش‌های اصلی، عدم آگاهی کافی برخی موتورسواران نسبت به اهمیت خرید بیمه جامع است. بسیاری از موتورسواران تنها به بیمه شخص ثالث اکتفا می‌کنند و هزینه‌های بیمه جامع را بالا می‌دانند؛ درحالی که این بیمه‌ها می‌توانند از بروز خسارت‌های بزرگ جلوگیری کنند.»

چالش‌های انتقال

سهیمه سوخت به کارت بانکی

«نمایندگان مجلس شورای اسلامی در جریان بررسی بخش هزینه‌های لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، وزارت نفت و بانک مرکزی را موظف کردند تا امکان انتقال سهیمه سوخت از کارت سوخت به کارت بانکی را برای صاحبان خودرو فراهم کنند. سخنگوی شورای نگهبان نیز اعلام کرد که این مصوبه پس از بررسی، خلاف موازین شرع و قانون اساسی شناخته نشده و مورد تأیید قرار گرفته است؛ حال این طرح باید تا تیرماه امسال اجرایی شود. با وجود تأیید این طرح و آغاز روند اجرایی شدن آن، همچنان در این زمینه نظرات متفاوتی، اعم از مثبت و منفی به گوش می‌رسد. لازم به ذکر است که در صورت اجرایی شدن استفاده از کارت بانکی برای سوخت‌گیری، حوزه سخت‌افزاری و نرم‌افزاری جایگاه‌های عرضه سوخت دستخوش تغییر می‌شوند. البته مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در این باره می‌گوید: «فعلا مدل و معماری استفاده از کارت بانکی در نیامده است و در مرحله کار مطالعاتی هستیم و پروژه به‌صورت پایلوت انجام می‌شود؛ ۴ ماه فرصت داده شده که امکان سنجی را انجام دهیم تا این طرح به‌مرحله اجرا برسد.» همان‌طور که از گفته‌های این مقام مسئول پیداست، این طرح در عمل همچنان در مرحله امکان‌سنجی است و شاید هنوز بسیاری از گره‌ها و مشکلات اجرایی آن شناسایی نشده باشد. البته مسئولان امر تأکید می‌کنند که فاز اجرایی این طرح به تدریج انجام می‌شود و این گونه نیست که به یک‌باره، سامانه هوشمند سوخت و کارت‌های سوخت مردم کنار گذاشته شود و این جایگزینی، به تدریج انجام می‌شود. از طرفی عضو کمیسیون انرژی مجلس معتقد است بهتر است به‌جای اینکه هزینه‌های جدیدی ایجاد و مردم را با چالش‌های جدیدی مواجه کنیم، سامانه هوشمند سوخت موجود را به‌روزرسانی کنیم تا مشکلات فعلی آن برطرف شود. همچنین برخی منتقدان این موضوع را مطرح می‌کنند که پیش از این هم سامانه هوشمند کارت سوخت به‌وجود آمد تا جلو قاچاق سوخت گرفته شود و مصرف نیز هدفمندتر شود؛ اکنون چه تضمینی وجود دارد که این طرح نیز مثل طرح کارت سوخت، با شکست مواجه نشود؟ همچنین انتقال سوخت به کارت بانکی افراد، نیاز به ارتباط آنلاین به‌وسیله اینترنت دارد و ممکن است در اجرا و در صورت در دسترس نبودن اینترنت، مشکلاتی برای مردم ایجاد شود. البته موافقان این طرح نیز می‌گویند هدف این است که از طریق انتقال سهیمه سوخت به کارت بانکی، علاوه بر اینکه شفافیت بیشتری فراهم شود، فرد بتواند سهیمه‌ای که در کارت سوخت است را در کارت بانکی خودش داشته باشد و به این ترتیب شفافیت توزیع سوخت نیز بیشتر خواهد شد. حال باید دید با توجه به کندی اینترنت و مشکلات فنی و زیرساختی سیستم‌های بانکی کشور، آیا مدل آزمایشی این طرح به نتیجه می‌رسد یا اجرای آن موکول به زمانی خواهد شد که امکانات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری و امنیت شبکه تقویت شده باشد؟



استارت

علی زرااندوز

روزنامه‌نگار



فونیکس



جهت اطلاعات بیشتر من را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات ۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.nev

جهت دریافت اطلاعات تماس نمایندگی‌ها به وبسایت فونیکس مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.

افسانه‌ای همچنان احساس می‌شود. حالا، کانسپت جدیدی که در نمایشگاه مازنی رونمایی شده، نوری به این آرزوی قدیمی می‌تاباند و چشم‌اندازی از یک Mazda3 اسپرت را به نمایش می‌گذارد. این خودرو که با نام ساده Mazda3 Concept معرفی شده، چیزی فراتر از یک تغییر ظاهری است. این خودرو به‌رند Mazda Sport (با علامت اختصاری MS) مزین شده و ترکیبی از بهبودهای ظاهری، هندلینگ و سیستم ترمز را به نمایش می‌گذارد. خطوط فرمز مسابقه‌ای که روی آینه‌ها، کاپوت، سقف، سپر جلو، راکب‌ها و گلگیرهای عقب کشیده شده‌اند، توجه مخاطب را تا حد زیادی به خود جلب می‌کنند.

مژدا با رونمایی از کانسپت جدید مژدا ۳ اسپرت، قلب طرفداران هاچ‌بک‌های اسپرت را به تیش انداخت. این خودرو که با برند Mazda Sports و ظاهری تهاجمی معرفی شده، یادآور روزهای پرشکوهِ MazdaSpeed3 است؛ اما آیا این کانسپت می‌تواند به خط تولید راه یابد و دوباره هیجان رانندگی ناب را به جاده‌ها بیاورد. مژدا ۳ همیشه به‌عنوان یک هاچ‌بک اقتصادی، کار آمد و با ویژگی‌های لوکس، گزینه‌ای مطمئن در بازار بوده است. این خودرو با حرکت مژدا به سمت بازارهای بالا رده، جذابیت بیشتری پیدا کرده؛ اما برای علاقه‌مندان به رانندگی اسپرت، جای خالی یک نسخه پرفورمنس مانند Speed3



«مژدا ۳» به سمت آینده حرکت می‌کند



کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

واردات خودرو؛ ابزاری برای مهار تورم، افزایش رقابت و ارتقای رفاه

آینده بازار خودرو در صورت تداوم واردات را چگونه پیش‌بینی می‌کنید؟

اگر واردات خودرو به‌صورت اصولی و مداوم ادامه یابد، می‌توان شاهد شکل‌گیری یک بازار رقابتی و حرفه‌ای در ایران بود؛ بازاری که در آن، تولیدکننده داخلی با هدف‌گذاری برای بهبود کیفیت و صادرات و واردکننده با هدف تأمین خودروهای متنوع و خدمات پس از فروش معتبر فعالیت می‌کنند. در این شرایط، قیمت‌گذاری دستوری جای خود را به‌مکانیزم بازار خواهد داد و اعتماد عمومی به صنعت خودرو بازسازی می‌شود. با ورود مستمر خودروهای باکیفیت، انتظار می‌رود سبد انتخابی مشتریان متنوع‌تر شود و شاهد جابه‌جایی سهم بازار میان برندهای داخلی و خارجی باشیم. ممکن است برخی خودروسازان داخلی، در ابتدا با افت فروش مواجه شوند، اما در بلندمدت اگر ساختار خود را اصلاح کنند، می‌توانند مجدداً جایگاه خود را باز یابند. در مجموع، چشم‌انداز بازار خودرو در صورت تداوم واردات، بازاری کیفی‌تر، مشتری‌محورتر و کمتر انحصاری خواهد بود. البته این روند به‌حمایت اصولی دولت از رقابت و شفافیت در سیاست‌گذاری وابسته است. واردات باید بخشی از راهبرد جامع تحول صنعت خودرو باشد، نه راه‌حل مقطعی برای تسکین نارضایتی‌های اجتماعی.

آیا امکان صادرات متقابل در صورت تعامل با برندهای خارجی وجود دارد؟

بله؛ اگر واردات خودرو از مسیر شرکت‌های رسمی و برندهای معتبر انجام شود، امکان توسعه همکاری‌های دوجانبه وجود خواهد داشت. این همکاری‌ها می‌توانند در قالب مونتاژ داخلی، تولید تحت لیسانس، تأمین قطعات و حتی صادرات خودرو به کشورهای همسایه یا بازارهای منطقه‌ای شکل بگیرند. ایران از نظر جغرافیایی در موقعیت بسیار مناسبی برای صادرات مجدد یا تولید منطقه‌ای قرار دارد. یکی از راهبردهای مهم در تعامل با برندهای خارجی، تشویق به سرمایه‌گذاری مشترک (Joint Venture) و الزام به صادرات درصدی از محصولات مونتاژشده در داخل است. به‌عبارت دیگر، واردات می‌تواند اهرمی برای ایجاد صادرات شود؛ به‌شرطی که سیاست‌گذار هدف‌گذاری صحیحی انجام دهد. به‌ویژه در بازارهایی مثل عراق، افغانستان، آسیای میانه و شمال آفریقا، ایران می‌تواند نقش‌هاب تولید و انتقال خودرو را بازی کند. برای تحقق این هدف، باید زیرساخت‌های قانونی و صنعتی برای تولید رقابتی فراهم شود. قوانین مالکیت فکری، تأمین انرژی پایدار، حمل‌ونقل بین‌المللی و نظام تعرفه‌ای صادرات باید به‌نفع مشارکت‌های بین‌المللی اصلاح شود. در این شرایط، برندهای خارجی انگیزه خواهند داشت که ایران را به‌عنوان یک‌گاه منطقه‌ای خود انتخاب کنند.

در بلندمدت، جایگاه صنعت خودرو ایران در منطقه با واردات چگونه خواهد بود؟

اگر واردات به‌عنوان بخشی از استراتژی ملی تحول صنعت خودرو دیده شود، ایران می‌تواند به‌یکی از قطب‌های ترکیبی تولید و تجارت خودرو در منطقه تبدیل شود. یعنی نه‌تنها تولیدکننده داخلی را حفظ می‌کند، بلکه با برندهای خارجی نیز همکاری‌های ساختاری برقرار می‌کند. این مسیر، به‌شرط حمایت از رقابت و حذف انحصارات، می‌تواند ایران را به‌سطح بازیگران منطقه‌ای برساند. در سناریوی ایده‌آل، صنعت خودرو ایران در کنار واردات، دارای توان صادرات، تنوع محصول، خدمات پس از فروش حرفه‌ای و زنجیره تأمین پویا خواهد بود. چنین صنعتی می‌تواند با ترکیب تولید داخلی، مونتاژ برندهای جهانی، صادرات منطقه‌ای و واردات هدفمند، سهمی موثر در اقتصاد غیرنفتی کشور ایفا کند. این تصویر تنها با شفاف‌سازی مقررات و اراده سیاسی برای اصلاح ساختارها محقق می‌شود. همچنین، جایگاه ایران در مذاکرات منطقه‌ای نیز تقویت خواهد شد. کشورهای مانند ترکیه، امارات و عربستان به‌شدت در حال سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو هستند. ایران نباید عقب بماند. اگر امروز مسیر واردات و تعامل هوشمندانه با جهان خودرو را انتخاب کنیم، فردا می‌توانیم بخشی از زنجیره ارزش جهانی این صنعت باشیم.



دهد. اگر دولت واقعاً به واردات خودروهای زیر ۱۰ هزار دلار یا با قیمت معقول پایبند باشد، قدرت خرید طبقه متوسط و پایین جامعه برای خودرو افزایش خواهد یافت. حضور خودروهای اقتصادی در بازار، باعث به‌وجود آمدن یک سبد متنوع و رقابتی برای مشتری می‌شود. به‌جای پرداخت مبلغ‌های گزاف برای خودروهای بی‌کیفیت داخلی، مردم می‌توانند گزینه‌هایی با سطح ایمنی و امکانات بهتر داشته باشند. این موضوع نه‌تنها موجب

داد و جلو رقابت را بسا تعرفه و محدودیت گرفت. کیفیت تنها در فضای رقابتی واقعی قابل تحقق است، نه در حصار رانت و انحصار.

نظر شما درباره تأثیر واردات بر اشتغال در صنعت خودرو چیست؟

مخالفتان واردات ادعا می‌کنند که ورود خودروهای خارجی، باعث کاهش تولید داخل و در نتیجه بیکاری کارگران خودروسازی می‌شود. این استدلال، اگر چه در ظاهر منطقی به‌نظر می‌رسد، اما در واقع نوعی ساده‌سازی بیش از حد از یک مساله پیچیده است. اشتغال پایدار تنها در صورتی قابل حفظ و توسعه است که تولید، رقابت‌پذیر، صادرات‌محور و دارای بهره‌وری بالا باشد. واردات می‌تواند انگیزه‌ای برای بهینه‌سازی این مسیر فراهم کند. در واقع، اگر واردات موجب شود که خودروسازان داخلی ناچار به سرمایه‌گذاری در بهبود کیفیت، نوآوری و تولید رقابتی شوند، فرصت‌های شغلی باکیفیت‌تری نیز ایجاد خواهد شد. همچنین، واردات رسمی خودروهای خارجی، خود می‌تواند منجر به اشتغال‌زایی در بخش‌هایی مانند خدمات پس از فروش، مراکز آموزش تعمیرات، زنجیره تأمین قطعات و توسعه شبکه فروش شود. به‌عبارت دیگر، مساله اشتغال در صنعت خودرو نه با ممنوعیت واردات، بلکه با توسعه پایدار صنعت قابل حل است. دولت باید به‌جای بستن درهای رقابت، به‌دنبال تقویت مزیت‌های داخلی و ارتقای سطح شایستگی نیروی کار باشد. واردات به‌درستی مدیریت شده، نه‌تنها تهدید نیست، بلکه می‌تواند محرکی برای اصلاح ساختار اشتغال و افزایش بهره‌وری باشد.

واردات خودروهای اقتصادی چه تأثیری بر قدرت خرید مردم دارد؟

در سال‌های اخیر، خودرو برای بسیاری از خانوارهای ایرانی از یک کالای مصرفی به کالایی سرمایه‌ای تبدیل شده است. دلیل آن، عدم دسترسی به خودروهای ارزان و باکیفیت داخلی و افزایش قیمت‌های نجومی بوده است. واردات خودروهای اقتصادی می‌تواند این معادله را تغییر



نهاد علی بیگ‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در شرایطی که بازار خودرو ایران همچنان با نوسان قیمت، افت کیفیت و پایین آمدن سرعت رقابت مواجه است، بار دیگر موضوع واردات خودرو به‌یکی از محوری‌ترین بحث‌های اقتصادی کشور تبدیل شده است. برخی آن را تهدیدی برای تولید داخل می‌دانند و برخی دیگر، راه‌نجات مصرف‌کننده و صنعتی فرسوده. حسین برکان، کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» تأکید کرد که واردات خودرو نه‌تنها تهدیدی برای تولید داخلی نیست، بلکه اگر مبتنی بر سیاست‌گذاری شفاف و پایدار باشد، می‌تواند موتور محرکی برای مهار تورم، ارتقای کیفیت تولید، افزایش اشتغال مولد و تقویت قدرت خرید طبقه متوسط باشد. به گفته او، رقابت واقعی تنها در سایه واردات آزاد و مستمر شکل می‌گیرد و این رقابت است که بنگاه‌های خودروساز را به سمت بهره‌وری و نوآوری سوق خواهد داد.

واردات خودرو چه تأثیری بر قیمت خودروهای داخلی گذاشته یا خواهد گذاشت؟

ورود خودروهای خارجی، به‌ویژه در بازاری که با انحصار و کم‌رقابتی مواجه است، اثر روانی قابل توجهی بر قیمت خودروهای داخلی می‌گذارد. حتی پیش از ورود فیزیکی خودرو، اعلام خبر آزادسازی یا شروع ثبت سفارش، می‌تواند روند صعودی قیمت داخلی را متوقف یا حتی معکوس کند. دلیل آن هم روشن است؛ خودروساز داخلی می‌داند در صورت ورود یک رقیب خارجی باکیفیت بهتر و قیمتی رقابتی، دیگر نمی‌تواند بدون حساب‌و‌کتاب، قیمت‌ها را افزایش دهد. در صورت ورود مستمر و حجمی خودروهای خارجی، انتظار می‌رود قیمت خودروهای داخلی با تثبیت شود یا حتی در برخی مدل‌ها کاهش یابد. در این فضا، خودروسازان ناچار می‌شوند برای حفظ سهم بازار، محصولات باکیفیت‌تر و با قیمت مناسب‌تری ارائه دهند. البته در کوتاه‌مدت ممکن است مقاومت‌هایی وجود داشته باشد و حتی برخی نهادهای ذی‌نفع با ابزارهای تبلیغاتی، واردات را مقصر نوسانات بازار معرفی کنند، اما در واقعیت، رقابت‌پذیری به‌نفع مصرف‌کننده خواهد بود. با این حال، اثر واردات بر قیمت خودروهای داخلی، تا حد زیادی به سیاست‌های تعرفه‌ای، حجم واردات و تنوع برندها بستگی دارد. اگر واردات محدود و کنترل‌شده باقی بماند، نمی‌توان انتظار داشت که اثر عمیقی بر بازار بگذارد. اما اگر واردات آزاد، پیوسته و متنوع باشد، نه‌تنها قیمت بلکه کیفیت و خدمات پس از فروش داخلی نیز متحول خواهد شد.

آیا واردات می‌تواند باعث ارتقای کیفیت تولید داخلی شود؟

در شرایط فعلی، یکی از اصلی‌ترین موانع ارتقای کیفیت تولید داخل، نبود رقابت واقعی در بازار خودرو است. واردات می‌تواند این تعادل شکننده را به هم بزند و فضای رقابتی ایجاد کند. وقتی مصرف‌کننده امکان انتخاب بین خودرو داخلی و خارجی را داشته باشد، تولیدکننده داخلی ناچار به ارتقای کیفیت، نوآوری در طراحی و افزایش خدمات پس از فروش خواهد شد. در غیر این صورت، سهم بازار خود را از دست می‌دهد. سابقه تجربه کشورهای دیگر نیز نشان داده است که ورود برندهای خارجی، به‌نوعی سبب انتقال تکنولوژی و استانداردها به کشورهای می‌شود. به‌ویژه اگر واردات به‌صورت رسمی و از طریق نمایندگی‌های قانونی انجام شود، خودروسازان داخلی می‌توانند با این برندها همکاری‌هایی از نوع CKD یا مونتاژ در کشور شکل دهند و در نتیجه، سطح فناوری صنعت خودرو ارتقا یابد. حتی در برخی موارد، همکاری‌های مشترک باعث ورود خطوط تولید جدید به کشور شده‌اند. اما باید توجه داشت که این اثر مثبت تنها در صورتی محقق می‌شود که دولت در عین حمایت هوشمندانه از تولید داخل، مانعی برای رقابت نباشد. به‌عبارت دیگر، نمی‌توان هم‌زمان شعار حمایت از تولید

نوروز ۱۴۰۴

در سال‌های اخیر، خودرو برای بسیاری از خانوارهای ایرانی از یک کالای مصرفی به کالایی سرمایه‌ای تبدیل شده است. دلیل آن، عدم دسترسی به خودروهای ارزان و باکیفیت داخلی و افزایش قیمت‌های نجومی بوده است. واردات خودروهای اقتصادی می‌تواند این معادله را تغییر دهد. اگر دولت واقعاً به واردات خودروهای زیر ۱۰ هزار دلار یا با قیمت معقول پایبند باشد، قدرت خرید طبقه متوسط و پایین جامعه برای خودرو افزایش خواهد یافت.

چه راهکارهایی برای تداوم منطقی و موثر واردات خودرو وجود دارد؟

برای این که واردات خودرو به‌صورت مستمر و موثر ادامه یابد، ابتدا باید یک چارچوب مشخص و شفاف برای سیاست‌گذاری آن طراحی شود. این چارچوب باید بر پایه اصول رقابت‌پذیری، حمایت مشروط از تولید داخلی و تأمین منافع مصرف‌کننده باشد. واردات نباید به ابزار مقطعی کنترل قیمت یا پاسخ نارضایتی مشتریان در بازار خودرو شود؛ بلکه باید جایگاه خود را به‌عنوان بخشی از نظام بازار خودرو پیدا کند. یکی از راهکارهای کلیدی، تثبیت مقررات واردات و جلوگیری از تصمیمات خلق‌الساعه است. سال‌هاست فعالان اقتصادی از بی‌ثباتی مقررات گلایه دارند. اگر مقررات واردات، اعم از تعرفه، ضوابط فنی و ثبت سفارش، به‌صورت شفاف و بلندمدت اعلام شود، هم سرمایه‌گذار داخلی می‌تواند تصمیم‌گیری دقیق‌تری داشته باشد و هم واردکنندگان با برنامه‌ریزی بهتری وارد بازار می‌شوند. همچنین، تسهیل فرآیند ورود خودروهای اقتصادی، با تعیین سقف قیمت یا حجم موتور مشخص، می‌تواند به‌افزایش دسترسی اقشار بیشتری از جامعه به خودروهای وارداتی کمک کند. علاوه‌بر این، حضور نمایندگی‌های رسمی برندهای خارجی و الزام آن‌ها به خدمات پس از فروش، می‌تواند هم رضایت مشتری را افزایش دهد و هم مانع از شکل‌گیری بازار خودروهای بدون گارانتی شود.



به ماندگاری سوپارو اوتوبک برسند. حالا یکی از پرفروش‌ترین کراس‌اورهای آمریکا در حال ورق زدن صفحه جدیدی است و به سمت هویت یک شاسی‌بلند پیش می‌رود؛ در حالی که ریشه‌های استیشین خود را پشت سر می‌گذارد. در این حال، برخی چیزها ثابت مانده‌اند. نخست این که، سیستم چهار چرخ محرک همچنان در تمام نسخه‌ها ثابت است. مدل ۲۰۲۶ اوتوبک حداقل ۱۸.۷ اینچ (۲۲۰ میلی‌متر) فاصله از زمین دارد و دو گزینه موتور قبلی را نیز حفظ کرده است. جالب این جاست که موتور پایه از نوع تنفس طبیعی در واقع ۲ اسب‌بخار کمتر از مدل قبلی، تولید می‌کند. برای سال ۲۰۲۵، این موتور ۱۸۲ اسب‌بخار قدرت دارد؛ اما حالا به ۱۸۰ اسب‌بخار رسیده است.

«سوپارو اوتوبک بالاخره پذیرفت که یک شاسی‌بلند است، نه استیشن!» این محصول حالا رقیب راو ۴ به‌نظر می‌رسد. با وجود طراحی کاملاً جدید، بخش زیادی از تجهیزات مدل ۲۰۲۶ اوتوبک مشابه قبل باقی مانده است. سوپارو اوتوبک تعریف یک استیشن مدرن و آماده برای آفرود سبک بود و حالا با یک طراحی کاملاً جدید برای سال ۲۰۲۶ بازگشته؛ دقیقاً در زمان سی‌امین سالگرد تولدش. به‌عنوان یکی از پیشگامان اصلی کراس‌اورهای اسپرت، اوتوبک پیش از آن که اکثر خودروسازان به این مفهوم پیوندند، خانواده‌ها را با خودرویی مقاوم در طبیعت، جابه‌جا می‌کرد. رقبایی مانند آئودی آل‌رودو و ولوو XC70 از آن پیروی کردند؛ اما تعداد کمی توانستند



سوپارو «اوتوبک» به ابعاد جدیدی دست یافت

نگاهی به مدیریت بخش خصوصی در آبی پوشان جاده‌مخصوص؛

رمز گشایی از افزایش ۱۶ درصدی تولیدات «ایران خودرو» در فروردین‌ماه

بر اساس آمار، ایران خودرو در نخستین‌ماه سال که نیمی از آن نیز جزو تعطیلات رسمی بود، ۲۹ هزار و ۶۲۶ دستگاه خودرو تولید کرده که نسبت به ۲۵ هزار و ۵۶۸ دستگاه در سال ۱۴۰۳، نزدیک ۱۶ درصد رشد داشته است.



آمار و وضعیت مشابه آغاز کردند، فروردین‌ماه امسال به دو نقطه متفاوت رسیده‌اند؟

قبل از پاسخ به این پرسش باید توجه داشت که نمی‌توان تنها به آمار فروردین‌ماه بسنده کرد و باید منتظر ادامه روند تولید در خطوط خودروسازان بزرگ بود؛ اما به‌اعتقاد تحلیلگران و ناظران، این نوسانات عددی را تنها می‌توان به تغییر ریل ایران خودرو از دولتی به خصوصی نسبت داد. چراکه هم ایران خودرو و هم سایپا امروز با مشکلات مشابهی در زمینه تحریم و محدودیت تبادلات مالی، نوسانات ارزی، افزایش قیمت دلار، جهش ۵۵ درصدی تورم و افزایش ۴۵ درصدی هزینه دستمزد کارگران دست‌وپنجه نرم می‌کنند و اتفاقاً ایران خودرو و بدهی و زیان انباشته سنگین‌تری دارد.

با این حال نیمه بهمن‌ماه سال گذشته، بزرگ‌ترین مجموعه خودروسازی کشور این مجال را یافت تا از قیود فلج‌کننده مدیریت دولتی رها شود.

اگرچه در صنعت به‌ویژه خودروسازی آن هم با شرایط تحریمی کشور ما نمی‌توان در کوتاه‌مدت انتظار تغییر داشت، اما آن‌گونه که آمار می‌گوید، تغییر مسیر و آغاز اصلاحات ساختاری در ایران خودرو نخستین نشانه‌های احیا رانشان می‌دهد. بر همین اساس است که در هفته‌های گذشته زمزمه خصوصی سازی شرکت سایپا نیز بلندتر از قبل شنیده شد. چراکه؛

۱. امروز ایران خودرو استراتژی دهگانه‌ای را در دستور کار خود قرار داده که فارغ از میزان توقیفش، مسیر پیش رو برای بدنه مهندسی، کارشناسی و کارگران این مجموعه را روشن کرده است؛ اما سایپا در همان سیکل معیوب و ویژه ساختارهای دولتی گرفتار است و مدیران آن تنها موظفند بوجه یا اعتبار تعریف‌شده برای این مجموعه را مصرف



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«ایران خودرو» با افزایش تولید ۱۶ درصدی در فروردین‌ماه بازار را غافلگیر کرد. وزارت صمت به‌تازگی گزارشی از تولید خودرو در کشور منتشر کرد که نشان می‌دهد بزرگ‌ترین خودروسازی کشور بر خلاف سال قبل و همچنین بر خلاف دیگر خودروساز بزرگ کشور یعنی سایپا، سال جدید را پر قدرت آغاز کرده است.

بر اساس آمار، ایران خودرو در نخستین‌ماه سال که نیمی از آن نیز جزو تعطیلات رسمی بود، ۲۹ هزار و ۶۲۶ دستگاه خودرو تولید کرده که نسبت به ۲۵ هزار و ۵۶۸ دستگاه در سال ۱۴۰۳، نزدیک ۱۶ درصد رشد داشته است.

این در حالی است که شرکت سایپا فروردین را با ساخت ۱۸ هزار و ۳۹۵ دستگاه آغاز کرد که نسبت به تولید ۲۵ هزار و ۲۹۳ دستگاه در مدت مشابه سال گذشته کاهش ۲۷ درصدی داشت.

نکته قابل تأمل این که ایران خودرو و سایپا سال گذشته تقریباً یک‌اندازه خودرو تولید کرده بودند و تنها ۲۷۵ دستگاه با هم اختلاف داشتند. اما امسال ایران خودرو در یک‌ماه ۱۱ هزار و ۲۳۱ دستگاه بیشتر از سایپا تولید کرده است؛ یعنی بیش از ۱.۵ برابر. ایران خودرو همچنین ۴ هزار دستگاه بیشتر از فرورین سال گذشته تولید کرده است. حال این سوال مطرح می‌شود که چه اتفاقی افتاده است که دو غول خودروسازی کشور که فروردین پارسال را با

پیگیری يك موضوع

Follow up



سهیل معمارباشی

معاون بهره‌برداری و حمل‌ونقل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

فرآیند واگذاری «سایپا» و انتقال مدیریت زمان‌بر است

«بعد از واگذاری شرکت ایران خودرو به بخش خصوصی، به‌نظر می‌رسد مقدمات کار برای واگذاری سهام شرکت سایپا در حال فراهم شدن است. حال در این رابطه سهیل معمارباشی، معاون بهره‌برداری و حمل‌ونقل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران به تشریح آخرین وضعیت این موضوع پرداخته است.

آخرین وضعیت واگذاری سهام شرکت سایپا را تشریح کنید؟

موضوع واگذاری شرکت‌های خودروسازی به بخش خصوصی یکی از تکالیف بند «ب» قانون برنامه هفتم توسعه کشور است. در همین راستا، سازوکارهای لازم برای واگذاری شرکت سایپا نیز در دستور کار قرار گرفته است. در این زمینه، کارگروهی تخصصی تشکیل شده و شرکت سایپا نیز فراخوانی منتشر کرده است تا متقاضیان بخش خصوصی که علاقه‌مند به مدیریت این صنعت هستند، شناسایی شوند. مهلت ارسال درخواست‌ها تا تاریخ ۲۴ اردیبهشت‌ماه تعیین شده است. پس از دریافت تقاضاها، کارگروه مذکور نسبت به اهلیت‌سنجی متقاضیان اقدام خواهد کرد.

ایمن واگذاری چه تأثیری روی صنعت خودرو کشورمان خواهد گذاشت؟

پس از تأیید صلاحیت متقاضیان، مدیریت شرکت سایپا به بخش خصوصی واگذار خواهد شد. این واگذاری گامی مهم در جهت پیشرفت و شکوفایی صنعت خودروسازی کشور محسوب می‌شود.

برای طی شدن این فرآیند چه مقدار زمان در نظر گرفته شده است؟

البته باید توجه داشت که فرآیند واگذاری و انتقال مدیریت زمان‌بر است و پس از واگذاری نیز مدتی طول می‌کشد تا بخش خصوصی بتواند سکان مدیریت را به‌طور کامل در دست گرفته و آثار تصمیمات جدید نمایان شود؛ از این رو، نباید انتظار داشت که نتایج این واگذاری در کوتاه‌مدت قابل ارزیابی باشد.

آیا تغییری در نرخ گذاری محصولات شرکت‌های جاده‌مخصوص رخ خواهد داد؟

سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، طبق قانون، وظایف مشخصی بر عهده دارد. هرگاه شرکت‌های خودروساز تغییراتی در بهای نهاده‌های تولید به این سازمان گزارش دهند، این سازمان محاسبات لازم را انجام داده و اقدامات مربوطه را در چارچوب ضوابط قانونی به‌انجام می‌رساند.



نگاه

View

محسن پورکیانی

دبیر کل سندیکای بیمه‌گران ایران

سر نوشت خودروهای فاقد بیمه در حادثه بندر «شهید رجایی» مشخص شد

«در رابطه با وقوع حادثه بندر عباس، به‌محض این که از حادثه مطلع شدیم، هماهنگی‌های لازم را با شورای هماهنگی شرکت‌های بیمه در استان هرمزگان که همه شرکت‌های بیمه‌ای مستقر در استان هرمزگان عضو آن شورا هستند، صورت گرفت. در این جلسات میزان خطر و عمق حادثه مورد بررسی قرار گرفت تا متعاقب آن در کم‌ترین زمان ممکن اقدامات لازم صورت گیرد. قدم اول پس از اتمام یک حادثه آن است که زیان‌دیدگان اعلام خسارت کنند و این حادثه به میزانی بزرگ بود که طی چند روز نخست، امکان ارزیابی خسارات حادثه وجود نداشت؛ اما پس از مهار حریق، اعلام خسارت‌ها آغاز شد و برخی حادثه‌دیدگان برای دریافت خسارت اقدام کردند. روز چهارشنبه به‌همراه مسئولان بیمه‌ای وارد بندر عباس و بندر شهید رجایی شدیم. از جمله مشکلات موجود، تعداد بالای خودروهای آسیب‌دیده بود که برای دریافت خسارت صف کیلومتری تشکیل داده بودند. بر این اساس در نخستین اقدام و هماهنگی صورت گرفته، تعداد کارشناسان را به‌اندازه کافی تأمین کردیم تا به ارزیابی خسارت‌ها و رسیدگی به پرونده بیمه‌ای خودروهای آسیب‌دیده بپردازند.

در این حادثه حدود ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه خودرو خسارت دیده بودند که تنها تعداد ۶۸۵ دستگاه، دارای بیمه‌نامه بدنه بودند که ارزیابی خسارت آن‌ها صورت گرفت و تا امروز پرداخت‌های حدود ۷۰ درصد از آن‌هایی که مدارکشان تکمیل بود، انجام شده است. همچنین میان دادگستری استان هرمزگان و صنعت بیمه هماهنگی صورت گرفت و شرکت‌های بیمه‌ای قبول کردند خسارت وارده شده به خودروهایی که تحت پوشش بیمه نیستند هم انجام شود و متعاقب آن در کنار صنعت بیمه، دادگستری نیز پس از بررسی و تأیید، فرآیند «تأمین دلیل» را تکمیل کند تا اگر خودرویی قصد خروج از محدوده بندر را دارد، بتواند از منطقه خارج شود و زمانی که مقصر حادثه مشخص شد، مالک خودرو بتواند خسارت خود را دریافت کند.

طی روزهای گذشته همکاری مطلوبی میان بیمه مرکزی و شرکت‌های بیمه‌ای، صورت گرفته و علاوه بر آن، سازمان بندار و دریانوردی ساختمان‌های خود را در اختیار شرکت‌های بیمه در محدوده بندر شهید رجایی قرار داد تا فرآیندهای بیمه‌ای در زمان کمتری صورت بگیرد و صنعت بیمه نیز تا جایی که در توان داشته، اقدامات لازم را انجام داده و اگر کوتاهی رخ داده باشد هم از این بابت عذرخواهی و تلاش می‌کنیم تا آن را برطرف کنیم.

زاپاس

Spare Tire

افزایش سرمایه ۷۲۹ درصدی «سایپا» ثبت شد

و شمولیت ماده ۱۴۱ قانون تجارت شده است.

حرکت به‌سوی خودروسازی نسل جدید

در کنار این تحول مالی، ماده مربوط به موضوع فعالیت شرکت نیز در اساسنامه اصلاح شد. بر این اساس، سایپا علاوه بر تولید خودروهای سبک و سنگین و قطعات مربوطه، اکنون به‌طور رسمی امکان طراحی و ساخت خودروهای نسل جدید از جمله خودروهای الکتریکی،

هیبریدی، متصل، هوشمند و خودران را نیز داراست. این تغییر نشان‌دهنده تمرکز سایپا بر آینده‌نگری، نوآوری و هم‌راستایی با تحولات صنعت جهانی خودرو است.

همچنین فعالیت‌هایی نظیر خدمات آمایشگاهی، کالیراسیون، سرمایه‌گذاری‌های صنعتی و ارائه خدمات سودآور نیز در قالب موضوعات فرعی به چارچوب فعالیت شرکت افزوده شده است.



بزرگ‌تر، بوست بالاتر، بیستون‌های تقویت‌شده، شساتون‌های مقاوم‌تر و میل‌لنگ قوی‌تر به‌دست آمده‌است. سیستم خنک‌کننده پیستون‌ها با پاشش روغن، لیفت متغیر سسوپ‌های هوا و دود، ار تقای اینترکولر و پمپ‌روغن با ظرفیت بالاتر هم از دیگر تغییرات این موتور هستند. همچنین این موتور با بنزین معمولی کار می‌کند و نیازی بهبنزین سوپر ندارد که این مساله هزینه‌های نگهداری از این خودرو را کاهش می‌دهد. نسل سوم تیگوآن که سال گذشته معرفی شد، بر خلاف نسل قبلی، در آمریکا با دوردیف سندلی عرضه می‌شود.

فولکس‌واگن تیگوآن R-Line با ۲۶۸ اسب‌بخار قدرت، نه تنها از گلف GTI پیشی می‌گیرد، بلکه با طراحی مدرن و کابین پیشرفته، گزینهای جذاب در بین کراس‌اوورهای کامپکت خواهد بود. تیگوآن R-Line از موتور ۲ لیتری توربوشارژ EA888 فولکس‌واگن بهره می‌برد که ۲۶۸ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این اعداد، تیگوآن را از گلف GTI. هاج‌یک اسپرت فولکس‌واگن، قدرتمندتر می‌سازد و نسبت به‌موتور پایه تیگوآن، ۶۷ اسب‌بخار افزایش قدرت را نشان می‌دهد. این جهش قدرتی به‌لطف توربوشارژر



حداکثر توان برای فولکس‌واگن «تیگوآن»



ویژه‌ها

خسارت ۲۰۰ هزار میلیارد تومانی به خودروها در بندر «شهید رجایی»



معاون دادگستری استان هرمزگان گفت: «برآورد تقریبی ما برای پرداخت خسارت ۲ هزار دستگاه خودرو آسیب‌دیده در بندر شهید رجایی حدود ۲۰۰ هزار میلیارد تومان است. این درحالی است که حتی مالکینی که هیچ‌گونه بیمه‌ای ندارند، اما در این حادثه خسارت دیده‌اند، لازم است حضور پیدا کنند تا ارزیابی انجام شود. این مساله جدا از بحث بیمه است و امیدواریم بتوانیم خسارت‌های وارد شده به این افراد را نیز جبران کنیم.»

دیگه چه خبر؟

قیمت‌گذاری و عرضه خودروهای وارداتی دستوری است



معاون سازمان حمایت گفت: «قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی باید تحت نظارت سازمان حمایت باشد و طریق سامانه یکپارچه عرضه شوند.» قاسم بالوج اظهار کرد: «شورای رقابت در جلسه ۷۳۰ مورخ ۲۱ اسفند ۱۴۰۳، این خودروها را از شمول دستورالعمل تنظیم بازار مستثنی کرد؛ اما ستاد تنظیم بازار در تاریخ ۱۷ فروردین ۱۴۰۴ با توجه به‌حساسیت خودروهای وارداتی، همه واردکنندگان را مکلف کرد مستندات قیمت‌گذاری خودرو را به‌سازمان حمایت ارائه کنند.»

تونیتر!

مصوبه واردات خودروهای نو و کارکرده به‌گمرکات ابلاغ شد



بخشنامه گمرک جمهوری اسلامی ایران موضوع عدم‌مغایرت تصویب‌نامه هیات وزیران درخصوص واردات خودروهای سواری نو و کارکرده مطابق با قوانین توسط مدیرکل دفتر واردات گمرک جمهوری اسلامی ایران ابلاغ شد. حال با توجه به این ابلاغیه باید منتظر واردات خودروهای نو باشیم. این درحالی است که باید دید آیا طلسم واردات خودروهای دست‌دوم نیز شکسته خواهد شد؟ اتفاقی که می‌تواند قیمت‌ها را در بازار کاهشی کند.

بروز چالش‌های جدید با رشد ضعیف‌تر از بازار و افت فروش؛ آیا بیمه «آسیا» در سراسر شبی رقابتی است؟



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بیمه آسیا، یکی از بازیگران اصلی صنعت بیمه ایران، در گزارش عملکرد سال ۱۴۰۳ در رشته شخص ثالث و مازاد، با وجود حفظ جایگاه دوم بازار، با چالش‌های جدی مواجه شده است. این چالش‌ها که در داده‌های آماری اخیر به‌وضوح نمایان شده‌اند، می‌توانند بر موقعیت رقابتی این شرکت تأثیر منفی بگذارند و ضرورت بازنگری استراتژیک را بیش از پیش برجسته می‌کنند. یکی از بارزترین نقاط ضعف بیمه آسیا در سال ۱۴۰۳، کاهش ۵۵۴ درصدی تعداد بیمه‌نامه‌های صادره نسبت به سال ۱۴۰۲ است. این شرکت در سال گذشته ۳ میلیون و ۴۱۸ هزار و ۲۸۸ فقره بیمه‌نامه صادر کرده که در مقایسه با رشد مثبت ۵۱۷ درصدی کل بازار، نشانه‌ای نگران‌کننده از افت تقاضا برای محصولات این شرکت است. این کاهش می‌تواند وابسته به عوامل متعددی از جمله ضعف در استراتژی‌های بازار یابی، رقابت شدید با شرکت‌هایی مانند بیمه ایران با عدم تطابق محصولات با نیازهای مشتریان باشد. با توجه به این‌که بیمه آسیا همچنان ۱۱ درصد از کل بیمه‌نامه‌های صادره بازار را در اختیار دارد، این کاهش می‌تواند به از دست رفتن بخشی از سهم بازار منجر شود؛ به‌ویژه در برابر رقبایی که رشد قابل توجهی در این شاخص داشته‌اند. بیمه آسیا برای جلوگیری از تضعیف بیشتر جایگاه خود، نیاز به بازنگری در رویکردهای جذب مشتری و ارائه محصولات نوآورانه‌تر دارد. نسبت خسارت بیمه آسیا در سال ۱۴۰۳ به ۶۶،۵۹ درصد رسیده که اندکی بالاتر از میانگین بازار (۶۶،۶۴ درصد) است. این بدان معناست که بیش از دوسوم درآمدهای بیمه تولیدی این شرکت صرف پرداخت خسارت شده است. اگرچه نسبت خسارت نسبت به سال ۱۴۰۲، ۲،۱۶ واحد درصد

محسوب می‌شود. این اختلاف نشان می‌دهد بیمه آسیا نتوانسته به‌اندازه برخی رقبایز پتانسیل‌های بازار بهره‌برداری کند. از سویی بیمه آسیا، با وجود جایگاه قوی و سهمی ۱۲ درصدی از کل حق بیمه تولیدی بازار، نتوانسته همگام با رشد بازار پیش برود. این موضوع می‌تواند به‌عواملی مانند تمرکز بیش از حد بر مشتریان فعلی به‌جای جذب مشتریان جدید، یا عدم تنوع کافی در محصولات بیمه‌ای نسبت داده شود. برای جبران این عقب‌ماندگی، بیمه آسیا باید استراتژی‌های تهاجمی‌تری در جذب بازار و توسعه محصولات جدید اتخاذ کند. یکی از چالش‌های ساختاری بیمه آسیا، فاصله قابل توجه با بیمه ایران، رهبر بلامنازع بازار است. بیمه ایران با در اختیار داشتن ۴۲،۶۱ درصد از سهم بازار حق بیمه تولیدی، بیش از سه برابر بیمه آسیا (۱۱،۴۴ درصد) سهم دارد. این شکاف بزرگ نه‌تنها نشان‌دهنده تسلط بیمه ایران بر بازار است، بلکه چالش‌های پیش روی بیمه آسیا برای رسیدن به جایگاه برتر را نیز برجسته می‌کند. برای بیمه آسیا، کاهش این شکاف نیازمند سرمایه‌گذاری در نوآوری، بهبود تجربه مشتری و گسترش کانال‌های توزیع است. بدون اقدامات موثر، احتمال این‌که جایگاه دومی بیمه آسیا توسط رقبای تهدید شود، افزایش می‌یابد. چالش‌های ذکر شده، اگرچه در کوتاه‌مدت ممکن است تأثیر محدودی بر جایگاه بیمه آسیا داشته باشند، اما در بلندمدت می‌توانند به‌تضعیف موقعیت رقابتی این شرکت منجر شوند. کاهش تعداد بیمه‌نامه‌ها و رشد کمتر از میانگین بازار، نشانه‌هایی از ضعف در جذب مشتری و بهره‌برداری از فرصت‌های بازار هستند. در عین حال نسبت خسارت بالا همچنان مانع اصلی برای بهبود سودآوری است و فاصله با بیمه ایران نشان‌دهنده نیاز به تغییرات ساختاری در استراتژی‌های کلان شرکت است. بیمه آسیا می‌تواند با انجام اقداماتی نظیر تقویت بازار یابی و جذب مشتری، بهبود مدیریت ریسک، نوآوری در محصولات و گسترش شبکه توزیع، خود را تا حدی از این وضعیت خارج کند. بیمه آسیا با سابقه‌ای قوی و جایگاه دوم بازار، پتانسیل بالایی برای غلبه بر این چالش‌ها دارد. با این حال، بی‌توجهی به‌نقاط ضعف شناسایی شده می‌تواند به‌کاهش بیشتر سهم بازار و تضعیف موقعیت رقابتی منجر شود. اقدامات فوری و استراتژیک، از جمله بهبود فرایندهای بازار یابی، مدیریت خسارت و نوآوری در محصولات، می‌تواند بیمه آسیا را به یکی از پیشگازان صنعت بیمه در سال‌های آتی تبدیل کند. در غیر این صورت، رقبای نوظهور و شرکت‌های با رشد بالا ممکن است جایگاه این شرکت را به‌مرور از آن خود کنند.



کاهش یافته و نشان‌دهنده تلاش‌هایی برای بهبود مدیریت خسارت‌هاست، اما این سطح همچنان بالا بوده و فشار قابل توجهی بر حاشیه‌سود شرکت وارد می‌کند. مقایسه با رقبای نشان می‌دهد بر برخی شرکت‌ها نسبت خسارت بسیار پایین‌تری دارند که می‌تواند به‌دلیل مدیریت ریسک بهتر یا تمرکز بر مشتریان کم‌ریسک‌تر باشد. بالا بودن نسبت خسارت در بیمه آسیا ممکن است نتیجه سیاست‌های پذیرش‌کننده‌تر غیر محتاطانه یا افزایش حوادث در پرتفوی شخص ثالث باشد. این موضوع نیازمند تحلیل عمیق‌تر داده‌های خسارت و بازنگری در فرایندهای ارزیابی ریسک است تا از تأثیر منفی آن بر سودآوری کاسته شود. بیمه آسیا در سال ۱۴۰۳ موفق به‌تولید ۱۳ هزار و ۷۹۸ میلیارد تومان حق بیمه شده که رشدی ۲۴،۳۹ درصدی نسبت به‌سال گذشته را نشان می‌دهد. این رشد، اگرچه قابل توجه است، اما در مقایسه با میانگین بازار که رشدی ۴۶،۲۶ درصدی را ثبت کرده، عملکردی ضعیف‌تر

اینفوگرافش

Infography

افت درآمد شرکت «رادیاتور ایران» در فروردین‌ماه

درآمد فروردین‌ماه ۱۴۰۳

میزان کاهش

میزان درآمد

87
میلیارد تومان

رادیاتور ایران
در سفر باید شناخت

3
%

84
میلیارد تومان

شرکت «رادیاتور ایران» در فروردین‌ماه حدود ۸۴ میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات خود به‌دست آورد

برای چه؟

قیمت‌گذاری دستوری باید لغو شود

فعالان صنعت قطعه‌سازی معتقدند فشار سنگینی که افزایش شدید نرخ ارز در سال گذشته بر زنجیره تأمین صنعت خودرو وارد کرده‌زین تهیه مواد اولیه مانند فولاد، آلومینیوم، مس و محصولات پتروشیمی را به‌طور چشمگیری افزایش داده‌است که ضرورت اصلاح قیمت‌گذاری خودرو و حذف سیاست‌های دستوری را آشکارتر از گذشته می‌کند.

چرا؟

افزایش فشارها روی صنعت قطعه‌سازی

چالش‌هایی که نه‌تنها تولید را با مخاطره مواجه کرده، بلکه فضای کسب‌وکار در این صنعت و حتی چشم‌انداز توسعه، صادرات و رشد اقتصادی کشور در این حوزه را روزبه‌روز میهم‌تر و دشوارتر می‌کند. قطعه‌سازان معتقدند روند مشکلات از سال گذشته، به‌ویژه در ۶ ماهه دوم سال با افزایش شدید نرخ ارز به اوج خود رسید.

چه شد؟

مشکلات فزاینده قطعه‌سازان

قطعه‌سازان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین بخش‌های زنجیره تأمین خودروسازی و عاملی کلیدی در اقتصاد کشور، طی سال‌های اخیر با بحران‌های گسترده روبه‌رو شده‌اند. از مشکلات تأمین نقدینگی گرفته تا نوسانات ارزی، فرسودگی زیرساخت‌ها و فشارهای ناشی از سیاست‌گذاری‌های کلان، شرایط این صنعت روزبه‌روز پیچیده‌تر و دشوارتر شده است.

طنه پک

First gear



علی زراندوز

azarandooz@autoworld.ir

۱۰ سال دیگر برای خرید تارا باید ۱۵ میلیارد تومان بپردازید.

حاضر جواب: بفرمایید... همین پیش‌بینی نشان می‌دهد مادر حال حاضر، خودرو را به نسبت ۱۰ سال دیگر، چقدر ارزان و مفت می‌خریم و تازه باز هم اعتراض داریم!

نامه اعتراضی انجمن خدمات پس از فروش خطاب به وزیر صمت...

حاضر جواب: باز خوب است با وجود نگرش این همه نامه به وزرا در چند ماه اخیر، کسب و کار فروشندگان پاکت نامه و تمبر حسابی داغ شده است.

کارشناس مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، با اشاره به ایرادات روش‌های فعلی قیمت‌گذاری خودرو گفت: «شبهه محاسباتی کنونی قیمت‌گذاری خودرو مشکلات بنیادینی دارند. یکی از این موارد، تأخیر در محاسبه قیمت‌هاست؛ به‌طوری‌که صورتهای مالی گذشته مبنای تعیین قیمت آینده قرار می‌گیرد و این باعث ضرر تولیدکننده می‌شود.»

حاضر جواب: این جابست که مشخص می‌شود گاهی اوقات بوروکراسی دولتی، ممکن است به ضرر خود دولت تمام شود.

مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک تهران از بهره‌برداری ۳۰۰ دوربین هوشمند ثبت ترده طرح ترافیک و طرح کنترل آلودگی هوا در سطح تهران خبر داد.

حاضر جواب: به امید آن‌که به جایی برسیم که برای کنترل تخلفات هر خودرو در تهران، یک دوربین موجود باشد!

بازگشت خودروهای ناقص به صنعت خودروسازی؛ بحران تأمین قطعه دوباره زنده شد.

حاضر جواب: دیو شدن خودروهای ناقص هم به قول قدیمی‌ها از آن دسته مقولاتی است که هر سال دیر و زود دارد، ولی سوخت و سوز ندارد.

افزایش زیان خودروساز در تمل اعلام قیمت خودرو.

حاضر جواب: بسه این می‌گویند دست روی دست گذاشتن‌های هزار هزار میلیارد تومانی!

این روزها و با اعلام هشدار قرمز از سوی قطعه‌سازان، صنعت خودرو در حال و هوای خوبی ندارد و کمبود ارز به‌دنبال اتخاذ برخی سیاست‌های ارزی تبدیل به بحرانی جدی در این صنعت شده است.

حاضر جواب: خلاصه چیزی که این روزها صنعت خودرو کم ندارد و از چپ و راست برایش در حال سرازیر شدن است؛ بحران!

لوکس‌ترین شاسی‌بلند چری در راه ایران...

حاضر جواب: که وقتی لاستیک‌هایش به کشور ما برسد، هم قیمت لوکس‌ترین شاسی‌بلندهای برندهای مطرح اروپایی به‌بازار عرضه می‌شود!

داستان خودروهای وارداتی تمامی ندارد.

حاضر جواب: البته این داستان‌ها دیگر در حال تبدیل شدن به مثنوی هفتاد من است!

اجرای تعرفه ۲۵ درصدی ترامپ بر قطعات خودرو آغاز شد.

حاضر جواب: اصلاً چطور است برای صرفه‌جویی در استفاده از واژگان، به‌جای واژه تعرفه، از واژه ترامپ استفاده شود که در این صورت، این خبر به این شکل باید اصلاح شود: اجرای ترامپ ۲۵ درصدی بر قطعات خودرو آغاز شد!



۱۹ اینچی استاندارد آن (به جای ۱۷ اینچی) مصرف انرژی را افزایش می‌دهد. در مورد شارژ، نسخه آمریکایی EV4 به‌صورت استاندارد در گاه شارژ NACS (استاندارد شارژ شمال آمریکا، مشابه تسلا) دارد و همه مدل‌ها می‌توانند با شارژر سریع DC، در حدود نیم ساعت از ۱۰ درصد به ۸۰ درصد شارژ برسند. بر خلاف EV6 و EV9 که بزرگ‌تر هستند، EV4 از معماری الکتریکی ۴۰۰ ولتی استفاده می‌کند که اگرچه سریع‌ترین سرعت شارژ را ممکن نمی‌کند، اما برای کاهش هزینه‌ها مفید است. تمامی مدل‌های EV4 در آمریکا از یک موتور ۲۰۱ اسب‌بخاری محرک چرخ‌های جلو بهره می‌برند. این بر خلاف EV6 است که به‌صورت استاندارد دو یفرانسیل عقب دارد.

حالا می‌توان کیا EV4 را به‌عنوان رقیبی مهم برای تسلا مدل ۳ توصیف کرد. سدان برقی ساخت کره در مدل لانگ‌رینج، ۵۲۰ کیلومتر را با یک شارژ می‌پیماید. تنها دو ماه پس از معرفی اولیه، کیا EV4 به آمریکارسیده است تا یک سدان الکتریکی جدید و مقرون‌به‌صرفه برای این رقابت با تسلا مدل ۳ باشد. کیا EV4 را در سه مدل در آمریکا عرضه خواهد کرد. مدل پایه لایت مجهز به باتری ۵۸.۳ کیلووات-ساعتی است، در حالی که مدل‌های ویند و جی‌تی‌لاین از باتری بزرگ‌تر ۸۱.۴ کیلووات-ساعتی بهره می‌برند. کیا برد مدل Light را ۲۲۵ مایل (۳۷۸ کیلومتر) اعلام کرده است و هرچند برد مدل GT-Line هنوز اعلام نشده، اما احتمالاً کمتر از مدل Wind خواهد بود؛ زیرا چرخ‌های

گزینه «کیا» برای رقابت با رزاق‌ترین «تسلا» مشخص شد



سوزوکی «سوئیفت» صندوق‌دار برای بازار بین‌الملل



نسل چهارم سوزوکی دیزایر، اواخر سال گذشته در هند رونمایی شد. این سدان جمع‌وجور که توسط ماروتی سوزوکی تولید می‌شود، در نسل‌های قبلی به سایر مناطق یعنی آمریکای جنوبی، آفریقا، خاورمیانه و جنوب‌شرقی آسیا هم صادر می‌شد. اکنون نسل جدید سوزوکی دیزایر در وب‌سایت شعبه امارات دیده می‌شود؛ در حالی که تبلیغات آن در فیلیپین هم پهنایش درآمده است. سوزوکی دیزایر را می‌توان نسخه صندوق‌دار از سوئیفت دانست، حتی نسل‌های اول و دوم سدان سوزوکی با نام دیزایر سوئیفت عرضه می‌شد. اما با معرفی نسل سوم سوزوکی دیزایر در سال ۲۰۱۷، این دو خودرو تا حدی از یکدیگر فاصله گرفتند و حالا در نسل چهارم سوزوکی دیزایر می‌توان دید که به‌لطف طراحی متفاوت قطعات بدنه، جلوینجره، سپرها و چراغ‌های جلو و عقب، سوزوکی دیزایر از هویت مستقل پرخودار شده است. طول بدنه و فاصله محوری سوزوکی دیزایر به ترتیب ۳٫۹ و ۲٫۴ متر و گنجایش محفظه بار آن هم ۳۸۲ لیتر اعلام شده است. طراحی داشبورد سوزوکی دیزایر به‌جز برخی جزئیات، در سایر موارد به سوئیفت شباهت دارد که البته نکته منفی محسوب نمی‌شود. در مدل بازار خاورمیانه، فرمان در سمت چپ قرار دارد.

فضای داخلی بیشتر برای سیتروئن «سی ۳»



نسل چهارم سیتروئن C3 بازار اروپا از سال ۲۰۲۴ و با انواع پیشرفته بنزینی، هیبرید و برقی به‌فروش می‌رسد. کلیه تیپ‌های این خودرو در تأسیسات استاندارد در اسلواکی تولید می‌شود. اما نسخه تجاری سیتروئن C3 براساس تیپ پلاس از مدل برقی یعنی e-C3 شکل گرفته است. با حذف صندلی‌های عقب، فضای به‌وسعت ۷۳۰ لیتر (۱۲۲۰ لیتر تا سقف) پدید آمده که توسط یک پارتیشن از بخش جلو جدا شده است. فضای بار سیتروئن e-C3 ۵۰۰ با طول، عرض و ارتفاع به‌ترتیب ۱٫۱، یک و ۰٫۹۳۵ متر، می‌تواند ۳۰۲ کیلوگرم بار را در خود جای دهد. وزن مجاز این خودرو هم ۱۷۴۵ کیلوگرم اعلام شده است. قوای حرکتی سیتروئن e-C3 ۵۰۰ ون از یک موتور برقی ۸۳ کیلووات (۱۱۳ اسب‌بخار) روی محور جلو تامین شده است. باتری ۴۴ کیلووات-ساعت نیز برد حرکتی ۳۲۳ کیلومتر (بر مبنای WLTP) را فراهم می‌کند. سیتروئن e-C3 ۵۰۰ به‌صورت استاندارد به‌چراغ‌های LED، رینگ‌های ۱۷ اینچ فولادی، تهویه‌مطبوع، نمایشگر ۱۰٫۲۵ اینچ لمسی، روکش پارچهای، شارژر ۷ کیلووات و تعدادی سامانه ایمنی فعال و غیرفعال مجهز شده است که از میان آن‌ها می‌توان به ترمز اضطراری خودکار، حسگر تابلوخوان و حسگرهای پارک عقب اشاره کرد.

برقی‌های بیشتری که «تویوتا» در راه دارد

تغییر استراتژی ژاپنی‌ها در عرضه محصولات الکتریکی



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

تا اواسط سال ۲۰۲۶، تویوتا نخستین سری از سدان‌های bZ7 و لکسوس ES را به‌متقاضیان تحویل خواهد داد. هر دو خودرو فوق‌العاده به‌نظر می‌رسند و بر این اساس تویوتا در تلاش برای به‌دست آوردن سهم بیشتری از بازار با تغییر استراتژی خود است. مدل‌های خواهرخوانده تویوتا آماده هستند تا تسلا مدل اس و دیگر سدان‌های رده‌بالا را به‌چالش بکشند و نشان دهند که تویوتا مشتاق است برقی‌سازی را فراتر از همکاری با سوبارو دنبال کند.

محصولاتی از تویوتا که آرزوی آمریکایی‌ها هستند! مساله برای خریداران آمریکایی این است که این دو مدل محصول جدید تویوتا فقط در چین عرضه می‌شوند و در ایالات متحده و اروپا در دسترس مشتریان نخواهند بود. اگرچه تویوتا در مورد bZ7 در نمایشگاه خودرو شانگهای (جایی که این خودرو برای نخستین‌بار معرفی شد) اطلاعات زیادی را فاش نکرد، اما می‌دانیم که این خودرو به جدیدترین فناوری هوشمند مجهز خواهد بود و می‌توان از آن به‌عنوان محصول شاخص تویوتا برای بازار چین یاد کرد. تویوتا bZ7 با طول بیش از ۵ متر، توسط گروه خودروسازی گوانگژو (GAC)، شرکت موتور گوانگژو تویوتا (GTMCO) و مرکز تحقیق و توسعه الکتروموبیلیتی توسعه یافته است. از نظر زیبایی‌شناسی، bZ7 یادآور تویوتا کراون لوکس‌تر است. نوار نوری تویوتا در سراسر جلو این خودرو امتداد دارد و خط بین‌هاچیک و سدان را در عقب محو می‌کند. bZ7 دارای خطوط بدنه تهاجمی و خطی در طرفین بدنه و یک فضای داخلی باریک مجهز به خطوط برجسته است که توسط پانل‌های روشنایی داخلی دنبال می‌شود. تویوتا حرفه‌های بیشتری برای گفتن درباره لکسوس ES داشت که در انواع BEV (تمام‌برقی) و HEV (هیبریدی) عرضه خواهد شد. فضای داخلی در نسل هشتم این خودرو و مجهز به امکاناتی است که تویوتا آن به‌عنوان کلیدهای مخفی و اکشن‌گرا یاد می‌کند و به‌طور یکپارچه کنترل‌های فیزیکی

سرمایه‌گذاری بیشتر برای چینی‌ها

در اوایل سال جاری، تویوتا از خودرو شاسی‌بلند bZ3X رونمایی کرد و در کمتر از یک ساعت بیش از ۱۰ هزار پیش‌سفارش برای فروش دریافت کرد. در عین حال لکسوس نیز پس از RX و LX وارد بازار چین خواهد شد. بر این اساس تویوتا را رقابت با خودروسازان نوپای چینی مثل بی‌وای‌دی استقبال می‌کند و تنوع محصولات این خودروسازی برای بازار چین به‌قدری چشمگیر و قابل توجه

است که اگر هم بنا بر نگرانی باشد، این بی‌وای‌دی است که باید از حضور تویوتا در چین احساس خطر کند. **ایده‌های «آکیو تویودا»** مدیرعامل اسبق و نوه بنیانگذار برند مشهور تویوتا یعنی آکیو تویودا در آخرین مصاحبه جنجالی خود، خودروهای هیبریدی ساخت تویوتا را حتی پاک‌تر از محصولات برقی سایر برندها خوانده است. آکیو تویودا، رئیس هیات‌مدیره، مدیرعامل اسبق و نوه بنیانگذار شرکت تویوتا موتور، بار دیگر در مصاحبه‌ای به‌انتقاد از تمرکز صرف روی خودروهای تمام‌برقی پرداخت و بر استراتژی اختصاصی تویوتا برای کاهش کربن یعنی توسعه خودروهای هیبریدی تأکید کرد و نکات بسیار مهمی را در رابطه با این استراتژی عنوان کرد. تویودا در اظهارات اخیر خود بیان کرد که با توجه به‌وابستگی عمده ژاپن به‌تولید برق حرارتی، از منظر انتشار دی‌اکسید کربن، ۲۷ میلیون دستگاه خودرو هیبریدی تولیدشده توسط تویوتا، اثری معادل ۹ میلیون دستگاه خودرو تمام‌برقی موجود در بازار دارند. او تأکید کرد که تمرکز اصلی تویوتا روی چگونگی کاهش انتشار کربن بوده،

هست و خواهد بود. اگرچه تویوتا به‌روند الکتریکی‌سازی خود به‌خصوص در بازار چین سرعت بخشیده، اما دیدگاه آکیو تویودا در این باره همچنان ثابت است. او معتقد است تویوتا باید همچنان به‌مسیر فناوری متنوع خود پایبند بماند که علاوه‌بر خودروهای تمام‌الکتریکی، شامل خودروهای هیبریدی و پیل‌سوختی هیدروژنی نیز می‌شود. رئیس هیات‌مدیره تویوتا نسل گذشته نیز هشدار داده بود که گذار کامل به‌خودروهای تمام‌الکتریکی منجر به‌بیکاری تکنسین‌های شاغل در مشاغل مرتبط با موتورهای احتراقی خواهد شد. یعنی گروهی که تعداد آن‌ها در ژاپن به ۵.۵ میلیون نفر می‌رسد. او استدلال کرده بود که اگر خودروهای برقی تنها گزینه باشند، تامین‌کنندگان این خودروساز و سایر فعالان مرتبط، شغل خود را از دست خواهند داد. تویودا همچنین پیش‌بینی کرده بود که سهم بازار خودروهای تمام‌برقی در سطح جهان تنها به ۳۰ درصد خواهد رسید؛ زیرا حدود یک‌میلیارد نفر از جمعیت زمین به‌دلیل کمبود زیرساخت‌های شارژ، امکان استفاده از این مدل خودروها را به‌هیچ‌عنوان نخواهند داشت و بنابراین، خودروهای برقی نمی‌توانند مورد پذیرش همگان باشند.

ایده‌هایی برای حذف پیش‌رانه ۸ سیلندر از شورولت «کوروت»

هرچند ۵ سال از معرفی نسل هشتم شورولت کوروت می‌گذرد، اما فعلاً نباید منتظر کوروت C9 باشیم. البته شورولت با معرفی چند کانسپت مختلف، قصد دارد تصورات خود از نسل بعدی این خودرو را به‌نمایش بگذارد. خودرو مورد بحث در این مطلب که توسط شعبه جدید جنرال‌موتورز در بریتانیا طراحی شده است، یکی از چند کانسپت کوروت است که در طول سال جاری رونمایی خواهند شد. کانسپت کوروت در عین وفاداری به‌تاریخ طراحی این خودرو، به‌مدل‌های حاضر در بازی‌های ویدئویی شباهت دارد. درهای کالوپینگ و نوار فلزی جداکننده در شیشه‌های جلو و عقب، کوروت استیئرگری ۱۹۶۳ را به‌یاد می‌آورد. البته در کانسپت جدید، این میله مرکزی، نقش سازه‌ای دارد؛ در حالی که امکان مشاهده جاده و محیط اطراف آن



خبر

News

رشد فروش نیشان «مگنایت»

به فاصله کمی پس از معرفی نیشان مگنایت در خاورمیانه، اکنون این خودرو به مکزیک و سپس بقیه کشورهای آمریکای جنوبی وارد می‌شود. نیشان مگنایت که براساس پلتفرم CMF-A شکل گرفته است، از سال ۲۰۲۰ تاکنون در هند تولید می‌شود. این مدل به‌عنوان یک محصول جهانی معرفی شد؛ اما تا همین اواخر، فقط نسخه فرمان‌راست نیشان مگنایت در برخی کشورها به‌فروش می‌رسید. البته پس از به‌روزرسانی در اواخر سال ۲۰۲۴، اکنون نیشان مگنایت برای ورود به بازارهای جدید آماده می‌شود. طراحی جدید سنسور جلو و حاشیه‌مه‌شکن، اضافه شدن LED به چراغ‌های جلو و عقب والگوی متفاوت جزئیات جلوینجره، چهره نیشان مگنایت را کمی تغییر داده است. در کابین



این کراس‌اور ۳٫۹۹۹ متری با فاصله ۲٫۵ متر بین محورها، با تریم جدید و تغییر در طراحی داشبورد مواجه هستیم. نیشان مگنایت در مکزیک در دو تیپ Advance و Exclusive به‌فروش می‌رسد. تیپ پایه به رینگ‌های ۱۶ اینچ، دی‌لایت LED، نمایشگر لمسی ۱۸ اینچ، تهویه‌مطبوع، ۶ کیسه‌هوا و دوربین ۳۶۰ مجهز است. در تیپ کامل‌تر، چراغ‌های LED، روکش چرم، نورپردازی داخلی و کروزر کنترل هم اضافه می‌شود. نیشان مگنایت به‌پیش‌رانه یک لیتر توربوشارژ با ۹۹ اسب‌بخار قدرت مجهز شده است. اهالی خاورمیانه فقط به جعبه‌دنده CVT دسترسی دارند؛ در حالی که در هند و مکزیک می‌توان نیشان مگنایت را با گیربکس ۵ سرعته دستی هم خریداری کرد. در هند، نیشان مگنایت با پیش‌رانه ۳ سیلندر یک لیتر تنفس طبیعی با ۷۲ اسب‌بخار قدرت هم قابل سفارش است که خروجی را به گیربکس دستی یا اتوماتیک انتقال می‌دهد. قیمت نیشان مگنایت در مکزیک، ۳۸۸ هزار و ۹۰۰ تا ۴۵۶ هزار و ۹۰۰ پیزو (۱۸ هزار و ۸۰۰ تا ۲۲ هزار و ۲۰۰ دلار) تعیین شده است. از مهم‌ترین رقبای این خودرو در مکزیک می‌توان به نسل قبل نیشان کیکس و رنو کاردیان با قیمت پایه به‌ترتیب ۴۴۱ هزار و ۹۰۰ و ۳۶۷ هزار پیزو (۲۱ هزار و ۴۰۰ و ۱۷ هزار و ۷۰۰ دلار) اشاره کرد.

چندان چشمگیر نیست، اما ظرفیت بکسل ۳۵۰۰ کیلوگرم و ظرفیت بار بیش از ۱۰۰۰ کیلوگرم، آن را هم سطح رقابایی مثل فورد رنجر پلاکی -هیبریدی قرار می دهد. این وانت ۲۲۵۰ کیلوگرمی، با شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت در ۱۰.۱ ثانیه و حداکثر سرعت بیش از ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت، شاید سریع ترین در کلاس خود نباشد؛ اما عملکردی قابل قبول دارد. **D-Max EV** در نمایشگاه خودروهای تجاری ۲۰۲۵ بیرمنگام رونمایی شده است. پیش فروش این پیکاپ در بریتانیا در نیمه دوم امسال آغاز و از فوریه ۲۰۲۶ به خریداران تحویل داده خواهد شد.

در حالی که پیکاپ های الکتریکی آمریکایی مثل هامر EV و تسلا سایبر تراک قدرت های هزار اسب بخاری دارند، ایسوزو نسخه الکتریکی پیکاپ **D-Max** خود را با تنها ۱۹۰ اسب بخار قدرت و ۳۲۵ نیوتون متر گشتاور معرفی کرده است. این نیرو توسط دو موتور شامل موتور عقبی با ۱۳۰ اسب بخار و موتور جلویی با ۶۰ اسب بخار تولید می شود که سامانه چهار چرخ محرک را هم فراهم می کند. **D-Max EV** از باتری لیتیوم-یونی ۶۶.۹ کیلووات-ساعتی تغذیه می کند که در تست **WLTP** تا ۲۶۳ کیلومتر برد ارائه می دهد. اگر چه این برد در مقایسه با وانت های هیبرید یا بنزینی

نسخه برقی ایسوزو «D-Max»



چینی Chinese

شاسی بلند لوکس گک ترامپچی «S9»



ترامپچی S9، جدیدترین شاسی بلند لوکس از شرکت چینی گک، با طراحی چشمگیر، پیشرانۀ پلاگین-هیبریدی قدرتمند و الهام از مدل های اروپایی، به دنبال عرض اندام در بازار شاسی بلند های لوکس است. این خودرو که در نمایشگاه خودرو شانگهای رونمایی شد، با ظاهری شیک و سطح بالا، به راحتی می تواند محصولی از یک برند اروپایی به نظر برسد. صندلی های کاپیتانی دیف دوم با تنظیم برقی، تجربه ای لوکس برای سرنشینان عقب فراهم می کنند. ترامپچی S9 فقط به صورت پلاگین-هیبریدی عرضه خواهد شد. همه مدل ها از موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ ۴ سیلندر با ۱۶۰ اسب بخار قدرت بهره می برند. مدل پایه یک موتور الکتریکی ۲۳۱ اسب بخاری اضافه می کند که با سیستم چهار چرخ محرک، در مجموع ۳۹۲ اسب بخار قدرت تولید می کند. مدل های پرچم دار این ترکیب را به ۵۰۱ اسب بخار تقا می دهند و عملکردی قدرتمندتر ارائه می کنند. کابین S9 ترکیبی از طراحی کابین هیوندای پالسید جدید و تقریبا هر خودرو لوکس اخیر چینی است.

آلمانی German

نگاهی به فولکس واگن «گلف R»



فولکس واگن گلف R مدل ۲۰۲۵ با ۳۳۳ اسب بخار قدرت، سیستم چهار چرخ محرک پیشرفته و فناوری به روز، تعریف جدیدی از یک هاچک اسپرت ارائه می دهد. از زمان معرفی نخستین مدل R32 در سال ۲۰۰۳، گلف R جایگاه ویژه ای در میان هاچک های اسپرت پیدا کرده است. این خودرو ترکیبی از عملکرد بالا و کارایی را ارائه می دهد؛ اما نسل هشتم گلف به دلیل مشکلات کیفی و کاربری، انتظارات بالای طرفداران را برآورده نکرد. فولکس واگن پس از جریمه های سنگین ناشی از رسوایی آلپندگی دیزل، مجبور به کاهش هزینه ها شد. این امر باعث شدنسل هفتم گلف که خودرویی فوق العاده بود، به نسل هشتمی تبدیل شود که با وجود کیفیت قابل قبول، از استانداردهای بالای مورد انتظار عقب ماند. حال اما فیس لیفت این خودرو که نسل هشتمینم محسوب می شود، بسیاری از مشکلات نسخه قبلی را برطرف کرده و با افزایش قدرت چشمگیر، به یکی از قدرتمندترین هاچک های بازار تبدیل شده است.

تاکید سازمان حمایت بر ادامه قیمت گذاری خودروهای خارجی ثبات قیمت از بازار خودرو رخت بست!



به این نامه نیز نشان از غیرانحصاری بودن بازار وارداتی ها دارد؛ چرا که این نامه برای ۳۶ شرکت واردکننده ارسال شده است. این در شرایطی است که پیش از ممنوعیت واردات خودرو در سال ۱۳۹۷، تعداد شرکت های واردکننده کاملاً انگشت شمار بود. در دهه ۹۰، واردات خودرو عمدتاً در اختیار چند شرکت خاص بود که نمایندگی رسمی برندهایی مانند تویوتا، هیوندای، کیا، رنو و بامو را در اختیار داشتند. این شرکت ها مجوز رسمی داشتند و سایر شرکت ها یا اشخاص امکان واردات رسمی یا انبوه نداشتند. اما در آن زمان شرکت های واردکننده می توانستند قیمت محصولات خود را تعیین کنند؛ اما حالا که شرایط نسبت به آن سال ها رقابتی تر شده است، سیاست گزاران حوزه خودرو همچنان بر کنترل بازار خودرو تأکید دارند.

از طرفی پیش از شروع دور ثانویه تحریم ها بر اساس آیین نامه اجرایی واردات خودرو، فقط شرکت هایی که نمایندگی رسمی از کمپانی مادر داشتند، مجاز به واردات خودرو بودند. این قانون عملاً باعث شد واردات هر برند در انحصار یک شرکت خاص قرار بگیرد. اما در شرایط فعلی ۳۶ شرکت واردکننده خودرو وجود دارند و بسیاری از محدودیت های سابق مانند در اختیار داشتن نمایندگی شرکت مادر برای واردکنندگان وجود ندارد و بنابراین رقیب جدید، محدودیت قانونی برای ورود به بازار پیش روی خود نمی بیند و حتی محصولات یک کمپانی مشخص توسط بیش از یک شرکت وارد می شود. در شرایطی که شورای رقابت سرأحتاً اعلام کرده بازار خودروهای وارداتی انحصاری نیست، اصرار سازمان

حمایت بر قیمت گذاری دستوری نشان دهنده عدم انسجام در سیاست های تنظیم بازار است. قیمت گذاری دستوری در بازارهای غیرانحصاری نه تنها کمکی به مصرف کنندگان نمی کند، بلکه می توانست اثرات منفی بر کیفیت خدمات و تنوع محصولات داشته باشد. تجربه جهانی نشان داده که در بازارهای رقابتی، مکانیزم عرضه و تقاضا منجر به تعادل قیمتی مناسب تری می شود و رقابت میان شرکت ها، کیفیت خدمات را افزایش می دهد.

نوسانات قیمتی دنباله دار در بازار خودرو و روروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۱۰

برقی EV

نظر «آکیو تویودا» درباره خودروهای برقی

آکیو تویودا معتقد است خودروهای تمام برقی، برخلاف تصور رایج، همیشه پاک ترین گزینه برای محیط زیست نیستند. تویوتا، پر فروش ترین برند خودرویی جهان و پیشگام فناوری هیبریدی، در حالی که بسیاری از خودروسازان به سمت الکتریکی سازی کامل شتاب گرفته اند، همچنان بر استراتژی چندجانبه خود پافشاری می کند. این شرکت به جای تمرکز صرف بر خودروهای الکتریکی، به توسعه هیبریدی ها، پلاگین هیبریدی ها، خودروهای هیدروژنی و حتی موتورهای احتراقی پاسخگوهای مصنوعی می اندیشد. تویوتا به دلیل سرعت پایین در عرضه



خودروهای الکتریکی، به ویژه در مقایسه با رقبای هاموردا انتقاد قرار گرفته است. بااین حال، تویودا در مصاحبه اخیر خود با انوموتیو نیز توضیح داد که این رویکرد عمدی است و ریشه در فلسفه کاهش کربن این شرکت دارد. او گفت: «وقتی بحث خنثی سازی کربن مطرح شد، ما به عنوان یک شرکت اعلام کردیم که دشمن اصلی، کربن است. باید روی کارهایی تمرکز کنیم که فوراً دی اکسید کربن را کاهش می دهند. این اساس تصمیم گیری ما ست و تغییری نکرده و نخواهد کرد.» تویودا تأکید کرد که تویوتا به جای دنباله روی از روند تمام الکتریکی، راه حل هایی را ترجیح می دهد که در حال حاضر تأثیر واقعی بر کاهش آلپندگی دارند. این دیدگاه، تویوتا را در مسیری متفاوت از بسیاری از خودروسازان قرار داده است. تویودا به تاریخچه موفق تویوتا در زمینه هیبریدی ها اشاره کرده و گفته است: «ما تاکنون حدود ۲۷ میلیون خودرو هیبریدی فروخته ایم. این خودروها تأثیری برابر با ۹ میلیون خودرو الکتریکی در جاده ها داشته اند؛ اما اگر در ژاپن ۹ میلیون خودرو الکتریکی تولید می کردیم، درواقع میزان انتشار کربن افزایش می یافت، نه کاهش.»

آمریکایی American

دوج «وایپر» با پیشرانۀ های V10 و V12

شایعات و اطلاعات فاش شده تأیید می کنند که دوج وایپر به زودی بازمی گردد و خوشبختانه خبری از خودرویی الکتریکی یا پلاگین-هیبریدی نیست؛ بلکه وایپر با همان موتور جذاب V10 غرش خواهد کرد و حتی شایعاتی از نسخه های ویژه با موتور V12 به گوش می رسد. البته هنوز هیچ تأیید رسمی از دوج یا شرکت مادر آن، استلانتیس منتشر نشده و تمام اطلاعات از شایعات و اظهارات مدیران ناشناس به دست آمده است. زمان دقیق بازگشت وایپر هنوز مشخص نیست. اگر قرار بود این خودرو برای مدل ۲۰۲۶ عرضه شود، احتمالاً تا حالا نشانه هایی از آن دیده بودیم؛ بنابراین،



عرضه آن احتمالاً به سال ۲۰۲۷ یا حتی دیرتر موکول خواهد شد؛ یعنی یک دهه پس از خاتمه تولید نسل پنجم وایپر در سال ۲۰۱۷. کانال یوتیوب TK's Garage ادعا کرده که خودروهای موپار اختصاص دارد، ادعا می کند اطلاعاتی از مدیران دوج دریافت کرده است. طبق این اطلاعات، وایپر جدید یک سوپراسپرت تولیدانبوه و مجهز به موتور V10 خواهد بود. حتی ممکن است موتور آن مانند کوروت C8 در وسط خودرو قرار گیرد؛ به عبارت دیگر، وایپر قرار نیست خودرویی فوق گران قیمت و تولید محدود باشد که فقط ثروتمندان بتوانند آن را بخرند و در کنار فراری ها و مک لارن ها در گاراژهای لوکس خاک بخورد. بااین حال، TK's Garage ادعای کند نسخه ویژه ای به نام «مامبا» نیز عرضه خواهد شد که مجهز به موتور V12 است و احتمالاً تولید محدودی خواهد داشت. یوتیوبر دیگری به تکتای اشاره کرده که در پیکربندی آنلاین دوج چارجر دیتونا متوجه آن شده است. در پس زمینه این پیکربندی، خودرویی شبیه به وایپر روی بالابر دیده می شود. این می تواند تنها یک اشاره ساده باشد؛ اما طرفداران امیدوارند که نشانه ای از بازگشت این افعی افسانه ای باشد.



کیت ارتقای بامو «M4»

«به گزارش مجله حمل‌ونقل بریتانیا، نمایندگی بامو بریتانیا به‌مشترک با اسپرت‌دوست خود هدیه خاصی خواهد داد. دارندگان تمام خودروهای M3 و M4 اتاق G80 و G82 و G83 کیت ارتقای قدرت دریافت خواهند کرد. به‌عبارت دیگر نسخه قوی‌تر از M4 که همان M4 CSL است، با قدرت ۵۵۱ اسب‌بخار (۴۱ اسب‌بخار ارتقای توان) با همان گشتاور قبلی به تولید رسیده است. این ارتقای قدرت با اندکی تغییرات در پروگرامینگ ECM و نصب قطعات تیتانیومی و کیت اگزوز اسپرت صورت گرفته

است. مالکان خودروهای M3، M4 و نسخه‌های کامپیتیشن آن‌ها می‌توانند با مراجعه به نمایندگی‌های این خودرو ساز یا واردی در خواست ارتقای توان موتور را به‌ثبت برسانند و پس از آن تغییرات M4 CSL روی خودرو آن‌ها صورت می‌گیرد. البته برای ایجاد این تغییرات باید هزینه‌ای حدود ۲ هزار و ۵۰۰ پوند از سوی دارندگان این خودروهای پر فور منسی پرداخت شود. همچنین هدیه این کیت بامو به مالکان این دسته از خودروها تنها به بریتانیا محدود نبوده و قرار است که در آمریکای شمالی نیز اجرایی شود.



بلند قامت خوشنام «کیا» ۳ میلیارد تومان می‌ارزد؟

«اسپورتیج»؛ محبوب بازار کراس‌اوورها

«اسپورتیج نام کراس‌اوور خوشنام

و پر آوازه کیا است که در بازارهای جهانی طرفداران بسیاری دارد. در عین حال حدود دو دهه است این خودرو کمرای در بازار خودرو

کشورمان نیز از جایگاه خاصی برخوردار است. نسل دوم این خودرو با پیش‌رانه ۶ سیلندر خاطرات خوبی برای ما ایرانی‌ها ساخت. همچنین نسل سوم این خودرو با طراحی جدید کیموتورز و آنبوهی از امکانات رفاهی جدید توانست به یک کراس‌اوور محبوب و پرطرفدار بدل شود. کیا اسپورتیج این روزها در بازار کراس‌اوورهای کارکرده از جایگاه خاصی برخوردار است که در ادامه مدل ۲۰۱۵ آن در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان را بررسی خواهیم کرد تا بدانیم با پرداخت چنین بودجه‌ای، این مدل ارزش خرید دارد؟



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



کیا اسپورتیج نسل سوم SL از نظر سواری یک سر و گردن از تمامی چینی‌های رقیب خود بالاتر است؛ اما کمی از هیوندای توسان سواری خشک‌تری دارد. سیستم تعلیق این خودرو کمرای در محور جلو مک‌فرسون استرات با طبق و بوش و طبق‌های پلیمری باورینگ‌های فولادی است. همچنین در محور عقب این خودرو از سیستم تعلیق مولتی‌لینک بهره گرفته شده است. این نوع سیستم تعلیق سبب بهبود سواری این خودرو می‌شود. همچنین تایرهای ۲۳۵/۵۵ و رینگ‌های ۱۸ آلایژی در سواری این خودرو اثر مثبتی داشته است



موتور پرتوان و سازگار با شرایط سوختی کشور

اسپورتیج نسل سوم SL با پیش‌رانه‌های متعددی به بازار جهانی عرضه شده است. البته تمام نسخه‌های این بلندقامت کمرای که به کشورمان وارد شده‌اند، مجهز به موتور ۲٫۴ لیتری اتمسفریک هستند. بر این اساس زیرچهره جوان پسند اسپورتیج SL مدل ۲۰۱۵ یک موتور ۴ سیلندر خطی به حجم ۲۳۵۹ سی‌سی با ساختار اتمسفریک جاکشوش کرده است. این پیش‌رانه همان موتور معروف هیوندای-کیا یا همان تتا ۲ است. به لطف ویژگی‌هایی مانند طراحی ۴ سوپاپ در هر سیلندر (در مجموع ۱۶ سوپاپ)، مکانیزم دو میل سوپاپ و DOHC، سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها به صورت دوپل CVT، بهینه‌سازی اتاق احتراق و رسیدن نسبت تراکم به ۱۰٫۵، به یک، سیستم سوخت‌رسانی MPI، قطر پیستون ۸۸ میلی‌متری و کورس پیستون ۹۷ میلی‌متری، این پیش‌رانه راندمان و گشتاور مناسبی تولید می‌کند. در حقیقت با استفاده از بنزین دارای اکتان ۹۱، موتور تتا ۲ اسپورتیج می‌تواند ۱۷۷ اسب‌بخار قدرت را در دور ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۳۰ نیوتون‌متر گشتاور را در دور ۴ هزار آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. نکته بسیار مهم این است که موتور تتا ۲ اسپورتیج SL نسل سوم با شرایط سوختی ایران سازگاری دارد و با استفاده از سوخت بنزین معمولی با اکتان ۸۸ نیز می‌تواند ۱۶۷ اسب‌بخار قدرت را در دور ۵۷۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۲۱۰ نیوتون‌متری را در دور ۳۵۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. به لطف سیستم سوخت‌رسانی MPI چند نقطه‌ای، حساسیت این موتور نسبت به بنزین کشور پایین است. همچنین با استفاده از روغن موتور توصیه‌شده توسط کمپانی کیموتورز یعنی 5W30 یا 5W40 درجه API SL، تعویض به‌موقع روغن موتور و کارکرد سالانه ۲۰ هزار کیلومتر، موتور تتا ۲ حداکثر تا ۲۵۰ هزار کیلومتر کم‌استهلاک خواهد بود. از طرفی گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک و وظیفه انتقال قدرت و گشتاور به‌چهار چرخ را برعهده دارد. به لطف ساختار جدیدی که در گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک اسپورتیج استفاده شده، تعویض دنده‌ها نرم، به‌موقع و فاقد کوبش است تا لذت رانندگی با اسپورتیج دوچندان شود. در صورت نگهداری صحیح و تعویض صافی این گیربکس در هر ۱۰۰ هزار کیلومتر، این قطعه حداکثر تا ۲۰۰ هزار کیلومتر کم‌استهلاک و باکیفیت خواهد بود. یکی از مزیت‌های کیا اسپورتیج نسل سوم SL قابلیت دودیفرانسیل بودن آن (AWD) است.

کیفیت سواری و عملکرد هندلینگ

کیا اسپورتیج نسل سوم SL از نظر سواری یک سر و گردن از تمامی چینی‌های رقیب خود بالاتر است؛ اما کمی از هیوندای توسان سواری خشک‌تری دارد. سیستم تعلیق این خودرو کمرای در محور جلو مک‌فرسون استرات با طبق و بوش و طبق‌های پلیمری باورینگ‌های فولادی است. همچنین در محور عقب این خودرو از سیستم تعلیق مولتی‌لینک بهره گرفته شده است. این نوع سیستم تعلیق سبب بهبود سواری این خودرو می‌شود. همچنین تایرهای ۲۳۵/۵۵ و رینگ‌های ۱۸ آلایژی در سواری این خودرو اثر مثبتی داشته است. از سوی دیگر توزیع وزن مناسب و مرکز ثقل نسبتاً پلاسب شده است این خودرو از نظر هندلینگ کمی بیش‌فرمان‌باشد که در این زمینه سیستم مکانیزم الکتریکی فرمان به‌خوبی عمل کرده و شاهد هندلینگ مطمئنی از این بلندقامت کمرای هستیم. جالب است بدانید که در سال ۲۰۱۱ میلادی کیا اسپورتیج توسط موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS مورد تست و ارزیابی قرار گرفت که در نهایت به امتیاز TOP SAFETY PICK دست پیدا کرد.

طراحی شده تا راننده در زمان رانندگی تسلط بهتری روی خودرو داشته باشد. طراحی غربلک‌فرمان سه‌شاخه به‌همراه صندلی‌های راحت و ارگونومی کیا سبب شده است تجربه راحتی بیشتری در زمان رانندگی برای سرنشینان فراهم شود. ناگفته‌نماند که طراحی سقف پانورامیک و زاویه بیشتر ستون A سبب شده است فضای داخلی دلنشین‌تری در اختیار سرنشینان قرار گیرد. اما نکته بسیار مهم در باره اسپورتیج نسل سوم SL این است که به لطف بهره‌گیری از مواد باکیفیت (پلاستیک نرم Soft Touch) و همچنین پلاستیک خشک باکیفیت و دقت بالایی مونتاژ، پس از کارکرد ۱۰۰ هزار کیلومتر صدای اضافی در کابین به‌وجود نمی‌آید. همچنین کیفیت قطعات دکوراتیو داخلی نیز به‌حدی است که چند سر و گردن از چینی‌های حاضر در بازار کشورمان بالاتر است. به لطف دقت بالایی مونتاژ و استفاده از قطعات باکیفیت، عایق‌بندی صدا و حرارت کابین این خودرو فوق‌العاده بوده که در کلاس خود یکی از بهترین‌هاست. به لطف فاصله محوری ۲ هزار و ۶۴۰ میلی‌متری، طول ۴ هزار و ۴۴۰ میلی‌متری و عرض یک‌هزار و ۸۵۵ میلی‌متری، فضای نسبتاً راحتی در اختیار سرنشینان ردیف دوم این خودرو قرار دارد.

آپشن‌های ایمنی و رفاهی

کیا اسپورتیج نسل سوم SL از آپشن‌های به‌روزی در زمان ساخت خود برخوردار بود. از مهم‌ترین این امکانات می‌توان به ۱۶ ایربگ، سیستم چهار چرخ دیسکی خنک‌شونده مجهز به ترمز ضد قفل ABS، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی ESP، سیستم کنترل کشش TCS، سیستم کمکی حرکت در سر بالایی HAC، سیستم کنترل حرکت در سر پایینی DBC، اتولایت، آینه‌های جانبی با قابلیت تاشوندگی برقی و دارای گرم‌کن، دوربین دید عقب، سنسور دنده عقب، سنسور نور (روشن شدن خودکار چراغ‌های جلو)، شیشه‌ها با قابلیت ضد UV، کروک کنترل تطبیقی، نشانگر فشار باد تایرها، آینه‌های جانبی الکتریکی و گرم‌کن، سیستم مدیریت پمپایش (Trip Computer)، گرم‌کن صندلی‌های جلو، نمایشگرهای سوپر وژن، سیستم مدیریت پمپایش (Trip Computer)، سردکن روکش چرمی صندلی‌ها، سقف پانورامیک، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو منطقه‌ای، سردکن صندلی‌های جلو، پشت‌سری‌های فعال در زمان تصادف، باز شدن اتوماتیک قفل درها هنگام تصادف، سیستم صوتی اینفینیتی با ۷ بلندگو، ورود بدون کلید (کی‌لس) و استارت دکمه‌ای اشاره کرد.



اسپورتیج نسل سوم زیبا و اسپرت‌تر

سال ۲۰۱۰ میلادی بود که تیم طراحی کیموتورز به سرپرستی پیتر شرایر (طراح اسبق گروه فولکس‌واگن) تحولات عظیمی را در طراحی محصولات این خودروساز کمرای ایجاد کرد. همین مهم سبب شده است اسپورتیج نسل سوم آغاز فصل جدیدی برای طرح‌های نوین کیا باشد. نسل سوم این بلندقامت محبوب کمرای که با پسوند SL شناخته می‌شود، در سال ۲۰۱۱ میلادی عنوان خودرو سال را دریافت کرد. اسپورتیج نسل سوم موسوم به SL بر پایه پلت‌فرم هیوندای توسان LM نسل دوم شکل گرفته که از زبان جدید طراحی کید در آن زمان برخوردار است.

اسپورتیج نسل سوم نسبت به نسل دوم، رشد ابعادی را تجربه کرده که در نتیجه، فاصله محوری خودرو به ۲ هزار و ۶۴۰ میلی‌متر، طول خودرو به ۴ هزار و ۴۴۰ میلی‌متر، عرض آن به یک‌هزار و ۸۵۵ میلی‌متر و قامت این خودرو به یک‌هزار و ۶۳۵ میلی‌متر رسیده است. با نگاهی به پروفیل نسل سوم این کراس‌اوور شاهد استفاده از خطوط نسبتاً تیز افقی روی بدنه با مجموعه‌ای از سطوح تخت هستیم که پوزه نسبتاً کشیده و رینگ‌های ۱۸، ۱۷ و ۱۹ اینچی، کاراکتر جذاب و اسپرتی به این خودرو بخشیده است. در نمای جلو شاهد طراحی چراغ‌های کشیده با LEDهای نواری هستیم. همچنین خطوط تیز روی کاپوت و جلو پنجره به‌زیبایی معروف کیا، چهره کاملاً جوان‌پسند و پویایی برای این خودرو به‌وجود آورده است.

در نمای عقب شاهد چراغ‌های کشیده با گرافیک LED هستیم که با یک حجم پردازشی صریح طراحی زیبا و چشم‌نوازی به این بلندقامت جسور کمرای بخشیده است. ناگفته‌نماند که در این مطلب، مدل ۲۰۱۵ اسپورتیج بررسی می‌شود. در سال ۲۰۱۴ میلادی، یعنی پس از گذشت چهار سال از طراحی نسل سوم این خودرو، طراحان کیدار صدای ایجاد تغییرات (فیس‌لیفت) در اسپورتیج برآمدند. ماحصل این تغییرات به‌بازطراحی گرافیک چراغ‌های جلو و عقب و اندکی تغییرات در کابین خودرو محدود می‌شود. در نسخه فیس‌لیفت کمی چاشنی اسپرت خودرو بیشتر شده است. ناگفته‌نماند که استفاده از قطعات کروم، دورنوار شیشه‌ها و لچکی عقب، دستگیره‌ها و جلو پنجره به‌منظور ایجاد حس فانتزی و لوکس در سرنشینان این خودرو است.

کابین ساده، به‌روز و راحت

با ورود به کابین اسپورتیج نسل سوم SL مدل ۲۰۱۵ با سبک طراحی بسیار ساده، مینیمال و جذابی مواجه می‌شوید. داشبورد با اتحنای خاصی همراه است. همچنین به لطف طراحی کلاستر آلانگ-دیجیتال (طراحی یک‌نمایشگر ۴٫۲ اینچی در میان دو سیلندر کیلومتر شمار و دور موتور) و طراحی یک‌نمایشگر ۱۷ اینچی افقی لمسی در بخش میانی داشبورد، حس مدرن بودن در کابین اسپورتیج نسل سوم موج می‌زند. فلسفه طراحی داخلی کیا اسپورتیج بر مبنای راحتی بیشتر راننده و سرنشینان جلو بوده که این سبک به‌خوبی مشاهده می‌شود. طراحی در پیچه‌های عمودی در طرفین داشبورد و بخش میانی که به شکل حرف K است، در کنار طراحی پتل دیجیتالی سیستم تهویه با دود کمه‌واری، جذابیت فضای داخلی این خودرو را دوچندان می‌کند. دسته‌دنده کمی بالاتر

این روزها در بازار کارکرده‌ها، مدل ۲۰۱۵ کیا اسپورتیج با وضعیت شاسی و بدنه سالم و کارکرد ۱۲۰ هزار کیلومتر، ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان ارزش دارد. اگر به خرید یک کراس‌اوور مطمئن و ایمن، دودیفرانسیل و دارای آپشن‌های نسبتاً جدید و مناسب برای مصارف شهر و جاده‌ای اهمیت می‌دهید، این خودرو گزینه مناسبی برای خرید است. تا مین قطعات کیا اسپورتیج ۲۰۱۵ برخلاف برخی خودروهای چینی بسیار آسان بوده و تعمیرکار تخصصی آن نیز در کشور وجود دارد.



بامحصول جدید «تویوتا» آشنا شوید!



هایلندر جدید به‌جز خودرویی در حال حرکت در جاده‌ای تاریک با چراغ‌های روشن عقب در دسترس نیست؛ اما آن‌طور که مشخص است این مدل به‌احتمال زیاد سبک طراحی مشابه کراون خواهد داشت. درباره بخش فنی گرند هایلندر نیز باید گفت یک موتور ۴ سیلندر ۲.۴ لیتری تنفس طبیعی با هماهنگی دو موتور الکتریکی حداکثر قدرت ۳۴۰ اسب‌بخاری را برای این اس‌یووی به‌ارمغان خواهد آورد. کمپانی تویوتا با پیش‌رانه‌های هیبرید توانسته محصولات خوبی را به‌بازار عرضه کند.

کمپانی تویوتا اوایل سال ۲۰۲۲ میلادی خط تولید خودروهای خانوادگی خود را با یک اس‌یووی کراس‌اوور جدید سه‌دیفه گسترش داد. این خودرو با نام گرند هایلندر معرفی و در ۸ فوریه سال ۲۰۲۳ به‌صورت رسمی از آن رونمایی شد. کمپانی تویوتا گرند هایلندر را یک خودرو سسطح بالا، جادار و البته قدرتمند و در نهایت آن را یک خودرو فراتر از آن‌چه در جاده است، می‌نامد. ناگفته نماند که کمپانی تویوتا نام تجاری گرند هایلندر را در سال ۲۰۲۱ به ثبت تجاری ایالات متحده رسانده است. تصاویری از گرند

«دنیای خودرو» بررسی کرد:

ون‌های برقی؛ مسیری نو در کاهش آلودگی هوای کلان‌شهرها

بازار جهانی ون‌های برقی در سال‌های اخیر به‌سرعت در حال رشد بوده و شرکت‌های بزرگ خودروسازی با سرمایه‌گذاری گسترده، محصولات رقابتی و پیشرفته را به‌بازار عرضه کرده‌اند



آلودگی هوا سال‌هاست

که به یکی از بحران‌های مزمن کلان‌شهرهای کشور تبدیل شده و اثرات آن نه تنها بر سلامت شهروندان، بلکه بر بهره‌وری اقتصادی، کیفیت زندگی و هزینه‌های درمانی نیز سایه انداخته است. در این میان، بخش حمل‌ونقل شهری و به‌ویژه خودروهای فرسوده‌ی تجاری سهمی عمده در تولید آلاینده‌های هوا دارند؛ وسایلی که هر روز در خیابان‌های شهر به حرکت درمی‌آیند و با سوزاندن سوخت‌های فسیلی، هزاران تن آلاینده در جو رها می‌کنند. در چنین شرایطی، ورود فناوری‌هایی همچون ون‌های برقی، می‌تواند به‌مثابه روزنه‌ای برای رهایی از این وضعیت تلقی شود؛ البته اگر این ورود با سیاست‌گذاری صحیح، حمایت دولتی و عزم جدی همراه باشد.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

نقش ون‌های شهری در حمل‌ونقل و آلودگی هوا

ون‌های شهری یکی از اجزای کلیدی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و خصوصی درون‌شهری به‌شمار می‌روند. از جابجایی دانش‌آموزان و کارکنان ادارات گرفته تا ارائه خدمات پستی، پزشکی، توزیع کالا و باربری سبک، همه و همه بخشی از کاربری این دسته از خودروها را تشکیل می‌دهند. ون‌های فعلی که عمدتاً به پیش‌رانه‌های بنزینی یا گازسوز مجهز هستند، نه تنها از نظر مصرف انرژی ناکارآمدند، بلکه به دلیل عمر زیاد و ضعف در سیستم‌های کنترلی آلاینده‌ها، نقش پررنگی در آلودگی هوای شهر دارند. این در حالی است که میزان آلاینده‌ی ون‌های برقی، با بهره‌گیری از انرژی الکتریکی ناچیز است و صدای حاصل از فعالیت آن‌ها نیز بسیار کمتر از نمونه‌های احتراق داخلی است.

تجربه موفق کشورهای پیشرو در برقی سازی

تجربه شهرهایی مانند آمستردام، اسلو، پاریس و لندن نشان می‌دهد جایگزینی خودروهای تجاری سبک بنزینی با نمونه‌های برقی، منجر به کاهش محسوس میزان ذرات معلق، دی‌اکسید نیتروژن و گازهای گلخانه‌ای در هوای این کلان‌شهرها شده است. به‌ویژه در مناطقی که این خودروها تردد زیادی دارند؛ مانند مراکز توزیع بار، محدوده‌های ترافیکی مرکزی و مسیرهای پرترددی همچون معابر منتهی به مدارس. بر این اساس تغییر به سمت برقی شدن، اثر محسوسی بر شرایط آب‌وهوایی شهرهای پرجمعیت دنیا دارد. افزون بر این، تداوم حرکت خودروهای برقی در شهر، بدون تولید صدای زیاد، موجب کاهش آلودگی صوتی نیز شده که خود از معضلات کلان‌شهرهای کشور است.

زیرساخت؛ حلقه مفقوده در ایران

متأسفانه در ایران زیرساخت شارژ عمومی و اختصاصی برای خودروهای برقی، عملاً با وجود ندارد یا در مراحل ابتدایی توسعه است. ون‌های برقی که عمدتاً در مسافت‌های مشخص و در زمان‌بندی‌های منظم فعالیت می‌کنند، نیازمند ایستگاه‌های شارژ شبانه و سریع در محل پارک یا پایانه‌هایشان هستند. این ایستگاه‌ها باید بر اساس توان مصرفی خودروها و با در نظر گرفتن الگوی مصرف آن‌ها طراحی و جانمایی شوند. در غیاب چنین زیرساخت‌هایی، حتی اگر ون برقی وارد بازار شود، بهره‌برداری از آن با مشکلات فراوانی روبه‌رو خواهد بود.

چالش قیمت و نبود سیاست‌های حمایتی

قیمت اولیه ون‌های برقی، به‌ویژه در غیاب تولید انبوه داخلی، بسیار بالاتر از نمونه‌های بنزینی است. این موضوع سبب می‌شود خریداران عمده، به‌ویژه شرکت‌های کوچک حمل‌ونقل یا سازمان‌های نیمه‌دولتی، انگیزه کافی برای جایگزینی این مدل خودروها نداشته باشند. در کشورهای دیگر، دولت‌ها با اختصاص پارانه‌های خرید، معافیت‌های مالیاتی و حتی اعطای تسهیلات بانکی ویژه، مسیر جایگزینی را هموار کرده‌اند. اما در ایران، نه تنها چنین تسهیلاتی فراهم نیست، بلکه حتی خودروهای برقی با تعرفه‌های گمرکی، هزینه شماره‌گذاری و فرآیندهای پیچیده اداری مواجه‌اند.

تولید داخلی در مرحله نمایشگاهی

از منظر تولید داخلی نیز چالش‌های متعددی وجود دارد. اگرچه برخی خودروسازان داخلی پروژه‌هایی برای تولید ون یا مینی‌بوس برقی تعریف کرده‌اند، اما این پروژه‌ها اغلب در مراحل آزمایشی یا نمایشگاهی متوقف شده‌اند. عدم ثبات در سیاست‌گذاری صنعتی، نبود زنجیره تامین باتری و قطعات خاص و فقدان بازار تضمین‌شده، از جمله موانعی است که موجب شده است سرمایه‌گذاری در این بخش با تردید همراه باشد. حتی در مواردی که واردات نمونه‌های خارجی نیز مطرح شده، به دلیل ضعف در پشتیبانی فنی و خدمات پس از فروش، استقبال محدودی از سوی نهادهای مصرف‌کننده صورت گرفته است.

نقش شهرداری‌ها و نهادهای شهری در تحول حمل‌ونقل

شهرداری‌ها به عنوان یکی از مصرف‌کنندگان بزرگ خودروهای ون، می‌توانند در خط مقدم برقی‌سازی قرار گیرند. با تدوین سیاست‌های الزام‌آور در مناقصات، تشویق شرکت‌های پیمانکاری به استفاده از ون‌های برقی و حمایت از بخش خصوصی در تامین ناوگان، نقش شهرداری‌ها می‌تواند بسیار کلیدی باشد. این رویکرد در برخی کشورهای آسیایی مانند چین و هند نیز به خوبی اجرا شده است؛ این وسایل نقلیه به عنوان موتور محرک تغییر، وارد میدان شده است.

هزینه‌های پنهان آلودگی و مزایای اقتصادی خودروهای برقی

اگرچه هزینه خرید ون برقی بالاتر از نمونه بنزینی است، اما باید به کاهش هزینه‌های درمانی ناشی از آلودگی هوا، افزایش بهره‌وری نیروی انسانی، صرفه‌جویی در مصرف سوخت و کاهش وابستگی به واردات بنزین نیز توجه کرد. محاسبات دقیق در کشورهای مختلف نشان داده است مجموع هزینه‌های اجتماعی استفاده از خودروهای احتراق داخلی، بسیار بیشتر از هزینه‌های اولیه خرید و نگهداری خودروهای برقی است. از این رو، سرمایه‌گذاری در این حوزه، از منظر کلان اقتصادی نیز توجیه‌پذیر و ضروری است.

نمونه‌های پر فروش ون‌های برقی در بازار جهانی

بازار جهانی ون‌های برقی در سال‌های اخیر به‌سرعت در حال رشد بوده و شرکت‌های بزرگ خودروسازی با سرمایه‌گذاری گسترده، محصولات رقابتی و پیشرفته را به‌بازار عرضه کرده‌اند. این



خودروها نه تنها به دلیل مزایای زیست‌محیطی بلکه به واسطه کاهش هزینه‌های عملیاتی و نگهداری، مورد استقبال کسب و کارها، شهرداری‌ها و سرویس‌های پستی قرار گرفته‌اند. در این میان، چند مدل موفق و پر فروش توانسته‌اند بخش بزرگی از بازار را به خود اختصاص دهند.

یکی از شناخته‌شده‌ترین ون‌های برقی حال حاضر دنیا، فورد E-Transit است. این خودرو که نسخه الکتریکی فورد ترانزیت معروف به‌شمار می‌آید، باتکیه بر پلتفرمی از مایش شده و قابل اطمینان، در بازار آمریکای شمالی و اروپا عملکرد بسیار موفقی داشته است. فورد برای این محصول باتری‌هایی با ظرفیت‌های متنوع و قابلیت شارژ سریع ارائه کرده و بسته به نوع کاربری، مدل‌هایی با فاصله محور متفاوت و چیدمان‌های داخلی گوناگون تولید می‌کند. بسیاری از ناوگان‌های دولتی و شرکت‌های پستی در اروپا به E-Transit روی آورده‌اند.

در سوی دیگر بازار، مرسدس بنز eVito و eSprinter قرار دارند که از محصولات شاخص برند لوکس آلمانی در حوزه حمل‌ونقل شهری محسوب می‌شوند. مدل eVito بیشتر در حمل‌ونقل مسافری و مدل eSprinter در باربری سبک کاربرد دارد. ترکیب فناوری پیشرفته آلمانی، کیفیت ساخت بالا و خدمات گسترده پس از فروش سبب شده است این خودروها در بازار اروپا محبوبیت بالایی داشته باشند؛ به‌ویژه در میان شرکت‌های خدماتی و بیمارستانی.

رنو Master E-Tech نیز یکی دیگر از گزینه‌های موفق بازار اروپاست که با تکیه بر تجربه بالای رنو در تولید ون‌های شهری، اکنون نسخه تمام‌برقی آن نیز در حال فتح بازار است. این خودرو به‌طور گسترده در ناوگان‌های پستی، لجستیکی و شهرداری‌های فرانسه، اسپانیا و بلژیک مورد استفاده قرار گرفته و به لطف باتری‌های قابل ارتقا، محدوده پیمایش آن پاسخگوی اغلب نیازهای شهری است. در آسیا، چین پیشگام بازار ون‌های برقی است. شرکت‌های بزرگی مانند SAIC (زیر مجموعه مکسوس) با محصولات همچون Maxus eDeliver 3 و eDeliver 9 بازار داخل و صادراتی بزرگی ایجاد کرده‌اند.

این ون‌ها علاوه بر بازار چین، در اروپا، استرالیا و خاورمیانه نیز عرضه می‌شوند و به دلیل قیمت مناسب در مقایسه با رندهای غربی، سهم بازار قابل توجهی به دست آورده‌اند. همین شرکت‌ها با بهره‌گیری از زنجیره تامین داخلی باتری و موتورهای الکتریکی، توانسته‌اند هزینه تولید را کاهش داده و روند رشد جهانی را تسریع کنند.

در کنار این برندها، ریویان (Rivian) نیز با ون‌های سفارشی تولیدشده برای آمازون، نشان داده است که بازار خودروهای برقی تجاری برای غول‌های فناوری نیز به موضوعی استراتژیک بدل شده است. این ون‌ها که در ایالات متحده تولید می‌شوند، با طراحی اختصاصی برای توزیع بسته، دارای سیستم‌های هوشمند، فضای بار مناسب و عملکرد قابل اطمینان در محیط‌های شهری هستند. حضور این مدل‌ها در بازار جهانی نشان می‌دهد ون برقی دیگر محصولی آزمایشی یا حاشیه‌ای نیست؛ بلکه به هسته اصلی ناوگان حمل‌ونقل شهری در بسیاری از کشورها بدل شده است. نکته مهم آن است که ایران نیز می‌تواند با الگوبرداری از تجربه‌های موفق این برندها و با بهره‌گیری از ظرفیت داخلی با سرمایه‌گذاری مشترک با برندهای خارجی، گام‌هایی جدی در مسیر توسعه این فناوری بردارد.

فرهنگ‌سازی؛ پشتیبان یا مانع تغییر؟

اگر شهروندان، مدیران سازمان‌ها و مسئولان دولتی، در کد دقیقی از پیامدهای مثبت استفاده از ون‌های برقی نداشته باشند، مقاومت در برابر تغییر، طبیعی خواهد بود. آگاهی بخشی از طریق رسانه‌ها، شفاف‌سازی اطلاعات مربوط به مصرف انرژی و آلاینده‌ها و نمایش نتایج موفقیت‌آمیز پروژه‌های پایلوت، می‌تواند این مانع فرهنگی را به فرصتی برای مشارکت اجتماعی بدل کند.

کنون وقت تصمیم‌گیری است

برقی‌سازی ناوگان ون‌های شهری، یک انتخاب لوکس یا نامادین نیست، بلکه ضرورتی حیاتی برای سلامت شهروندان، محیط زیست و آینده اقتصادی کشور است. تحقق این هدف، نیازمند یکپارچگی در سیاست‌گذاری، سرمایه‌گذاری در زیرساخت، اصلاح قوانین حمایتی و همراهی جدی نهادهای شهری و صنعتی است. اگر امروز در این مسیر گام برنداریم، فردا شاید فرصتی برای جبران باقی نماند. شهرهای آینده باید نفس بکشند و این بدون جایگزینی خودروهای آلاینده با وسایل نقلیه پاک، ممکن نخواهد بود.



تا بیست‌وسوم خردادماه در محل دائمی نمایشگاه‌های شیراز برگزار می‌شود و علاقه‌مندان می‌توانند از آن بازدید به‌عمل آورند.

«نخستین» نمایشگاه حرفه‌ای خودرو» در سال جدید در خردادماه امسال و در شهر شیراز برگزار خواهد شد. بنابر گزارش‌ها، این نمایشگاه از تاریخ بیستم



نخستین نمایشگاه خودرو در سال جدید

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

حذف سامانه قرعه‌کشی وارداتی‌ها

و شورای رقابت مقاومت می‌کند، اما به‌نظر می‌رسد نظر کلی دولت بر آزادسازی قیمت وارداتی‌ها و در نتیجه برچیده شدن سامانه قرعه‌کشی این مدل خودروهاست.

شاهد برچیده شدن سامانه قرعه‌کشی خودروهای وارداتی در آینده نزدیک خواهیم بود.

هر چند سازمان حمایت در برابر این مصوبه و اطلاعیه وزارت صمت

«با ابلاغ وزارت صمت در خصوص نظر شورای رقابت مبنی بر خارج شدن فرآیند قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی از حالت دستوری (پیش از این در مورد خودروهای مونتاژی و تولید داخل نیز شاهد آن بودیم)، احتمالاً

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۵	یک‌میلیارد و ۸۳۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۲	یک‌میلیارد و ۸۵۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	۲ میلیارد	۰	●
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک‌میلیارد و ۳۰	۰	●
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۵	یک‌میلیارد و ۲۷۰	۰	●
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۳۳	۲ میلیارد و ۳۲۵	۲۵	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیارد و ۱۷۳	۴ میلیارد و ۸۵۰	۲۰	▲
فردا D۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۴۰	۰	●
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۵۵۰	۰	●
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	●
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	●
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۵۱۵	۵	▲
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۴۷	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۱۰	▼
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیارد و ۱۰۰	۲۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	●
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۵۰	یک‌میلیارد و ۶۷۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۰۵	۴	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۰	۵	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۱۲	۷	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۰۰	۲	▼
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۱	۵	▼
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۶	۳	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۹۵	۰	●
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۷	۰	●
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۸۳	۰	●
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۴	۰	●
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۰	۴	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۷۹	۳	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۳۹	۰	●
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۲۲	۶	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۴۰	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۲۲۰	۰	●
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۶۷۰	۶	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۳۰	۱	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۳۳	۴	▼
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۶۰	۴	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۴۱	۴	▼
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۸۰	۰	●
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۷۵	۰	●
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۰	●
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۳۵	۵	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۱۷	۷	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک‌میلیارد و ۵	۰	●
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۱۰	۶	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۴۵	۰	●
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۸۹۱	۸	▼
دنا پلاس توربو دنده ۶ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۵۰	۳	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۷۵۰	۰	●
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۱۷۵	۸	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۱۵	۰	●
سورن پلاس بامینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۱۰	۸	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۴۰	۲	▼
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۷۸	۰	●
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۴۳	۰	●
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۰	۰	●
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۱۲	۳	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۴۰	۰	●
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۱۰۰	۱۰	▼
ری را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۶۰۰	۵	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۲	۴	▼
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۵	۰	●
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک‌میلیارد و ۱۱۰	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 ۶۵۰	۰	●
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۴ میلیارد و ۶۵۰	۰	●
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	●
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۰	●
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
کیا سلئوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
تویوتا bZ4X 615 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۵ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
تویوتا کراولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	●
تویوتا کراولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	●
جتا VS7 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۰	●
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	●
میتسوبیshi اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	●
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	●
نیسان قشقایی تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۶ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۹۸۹	۵ میلیارد و ۹۰۰	۰	●
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۴ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▼
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	●
ونوسیا i-Online DD (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	●
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰	●



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

SKZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



FOSSE
German Motor Oil

کامل‌ترین سبد
روانکار و اکسسوری

وقتی چالش‌های عدم پیوستن به جریان برقی سازی پدیدار می‌شود

روسیه به دنبال افزایش تولید بنزین و گازوئیل در ۲۰۲۵

◀ وزارت انرژی روسیه پیش‌بینی می‌کند تولید بنزین و گازوئیل در این کشور در سال ۲۰۲۵ نسبت به سال ۲۰۲۴ افزایش یابد. به گزارش بخش بین‌الملل خبرگزاری اقتصاد ایران به نقل از «اینترفاکس» رومن کاپاکوف، معاون مدیر اداره مجتمع نفت و گاز این وزارتخانه، این موضوع را در کنفرانس نفت و گاز اوراسیا اعلام کرد و گفت: «از آن‌جا که آمار تولید طبقه‌بندی شده است، تنها می‌توانم اطمینان دهم که امسال ما انتظار افزایش ملایمی در تولید بنزین و گازوئیل نسبت به سال گذشته داریم. متأسفانه نمی‌توانم ارقام دقیقی ارائه دهم. با توجه به اینکه برآوردهای کارشناسی نشان می‌دهد مصرف داخلی بنزین و دیزل تقریباً در سطح سال گذشته باقی خواهد ماند، این به این معنی است که بازار ما در حالت مازاد مصرف است.» این موضوع حفاظت اضافی از بازار در برابر تغییرات بالقوه در الگوها و حجم تقاضا را فراهم می‌کند. کاپاکوف همچنین به نتایج قوی معاملات سوخت در بورس طی سه ماهه نخست سال اشاره کرد و گفت: «ما شاهد فروش مقادیر قابل توجهی از سوخت در بورس هستیم و این وضعیت رشد قابل توجهی را نسبت به سال گذشته نشان می‌دهد. اگر این روند حفظ شود، احتمالاً ما به رکورد دیگری در بخش فروش محصولات نفتی در بورس طی سال جاری خواهیم رسید.» او با استفاده از ارزیابی‌های کارشناسی خاطر نشان کرد که بازار به‌طور کامل از لحاظ تامین حجم‌های مورد نیاز سوخت تامین است و قیمت‌ها در هر دو بخش عمده‌فروشی و خرده‌فروشی پایدار است. او افزود: «نگهداری غیر قابل پیش‌بینی سوخت در پالایشگاه‌ها که در سه ماهه نخست سال به دلیل شرایط خارج از کنترل کارخانه‌ها اتفاق افتاد، تأثیر بنیادی بر بازار داخلی نداشته است. همچنین بر اهداف تولید سالانه تأثیری نخواهد داشت که ما به‌طور کامل انتظار داریم به آن دست پیدا کنیم.»



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

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

تشرکت فولکس واگن		محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	پاسات		5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	تیگوان		5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	گلف		5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)

هدف «لوسید» برای تصاحب بیشتر بازار

«سال ۲۰۲۱ بود که کمپانی لوسیدموتورز به‌عنوان یکی از تولیدکنندگان خودروهای الکتریکی در ایالات‌متحده نخستین خودرو تمام‌الکتریکی لاکچری خود را با نام ایر به‌جهان معرفی کرد. مجله خودرو در این باره گزارش داده است که لوسیدموتورز در سال ۲۰۲۱، ۲۹۳ دستگاه خودرو فروخته است. به‌پیان دیگر لوسیدایر تنها در دسامبر سال ۲۰۲۱، ۱۰۳ دستگاه فروش داشته است. مجله خودرو در این باره با مدبر فروش لوسیدموتورز مصاحبه‌ای انجام داده است. وی در این باره می‌گوید: «هدف



ما فروش بیشتر ایر، گسترش این پلت‌فرم و طراحی و ساخت کراس‌اوورهای لوکس بر پایه پلت‌فرم ایر است. پیش‌بینی ما این است که تا سه‌ماهه نخست سال آینده میلادی به‌بازار اروپا و حتی چین وارد شسویم و سهم بیشتری را از بازار الکتریکی‌ها تصاحب کنیم.» بر این اساس و با در نظر گرفتن سرمایه‌گذاری این کمپانی در کشور عربستان، پیش‌بینی می‌شود این کمپانی تا سال ۲۰۳۰ میلادی بیش از ۳۵ درصد بازار جهانی را در اختیار بگیرد.

تلگرام

Telegram

سرنوشت موتورهای درون‌سوز

موتورهای احتراق داخلی بیستونی به دو دسته اصلی بنزینی و دیزلی تقسیم می‌شوند. با توجه به‌ماهیت موتورهای بنزینی، این دسته از پیش‌ترانه‌های درون‌سوز به صورت گسترده در خودروهای سواری مورد استفاده قرار می‌گیرند. اما در مقابل از موتورهای دیزلی در صنایع مختلفی از جمله کشتیرانی و خودروهای کار و تجاری استفاده می‌شود. حدود ۵ سال قبل کمیته‌عالی اتحادیه‌اروپا در باره استفاده از موتورهای درون‌سوز هشدار داد و در نتیجه کشور بریتانیا قصد دارد تا سال ۲۰۵۰ میلادی استفاده از وسایل نقلیه با پیش‌ترانه‌های دیزلی را به‌صورت کامل ممنوع اعلام کند. حال در این جاسوالاتی از این دست مطرح می‌شود که آیا باید در نظر گرفتن کاربردهای متفاوت پیش‌ترانه‌های دیزلی، این نوع موتور درون‌سوز از صنعت خودرو به‌صورت کامل حذف خواهد شد و در این صورت چه گزینه‌ای جایگزین آن خواهد شد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

شاید در حالت تئوری بتوان پیش‌ترانه‌های دیزلی را حذف کرد، اما در عمل حذف این پیش‌ترانه تبعات و هزینه‌های بسیار زیادی به‌ویژه برای خودروهای کار و تجاری خواهد داشت. نیروی الکتریکی محدود است و گشتاور بالا و مزایای موتورهای دیزلی، برتری بیشتری نسبت به موتورهای الکتریکی دارد. بنابراین در صورت تغییرات، بهترین گزینه هیبریدی یا همان ترکیب نیروی دیزل با نیروی الکتریکی است.

بنایی

حذف موتورهای دیزلی تصمیم اشتباهی است؛ زیرا این پیش‌ترانه‌های درون‌سوز به‌دلیل استهلاک پایین‌تر، آلودگی کمتر و عمر و دوام بالاتر نسبت به موتورهای بنزینی، در صنایع مختلفی کاربرد دارند. شاید این گونه مطرح شود که بهترین گزینه برای جایگزینی موتورهای دیزلی، استفاده از موتورهای الکتریکی است. اما گشتاور بالا، پایداری و نسبتاً خطی که موتورهای دیزلی قادر به تولید آن هستند، هرگز در موتورهای الکتریکی دیده نمی‌شود. بنابراین پیش‌ترانه‌های الکتریکی نمی‌توانند جایگزین موتورهای دیزلی شوند.

رستمی

Message



صدای مشتری

قطعات بی کیفیت کابین خودرو

«خودرو سدان چینی مونتاژی مدل ۱۴۰۲ دارم که تاکنون حدود ۱۶ هزار کیلومتر کار کرده است. حدود یک ماه است صدای بسیار زیادی از سمت چپ داشبور و نزدیک به فرمان خودرو به‌گوش می‌رسد. اگر چه تاکنون برای رفع این مشکل چندین بار به نمایندگی مربوطه خودرویم مراجعه کرده‌ام، اما هر بار کارشناس فنی تشخیص می‌دهد این مشکل به‌دلیل کیفیت مونتاژ بوده و با تعویض قطعات برطرف نمی‌شود!

۰۹۹۱***۸۲۷۱

پیش شرط سال حمایت از سرمایه‌گذاری برای تولید چیست؟ حمایت از حقوق تولیدکننده خودرو



■ خلق ۲۰۰ میلیون تومانی زیان به‌ازای هر خودرو

تولیدکنندگان اصلی خودرو اسفندماه گذشته به‌صورت غیررسمی اعلام کردند به‌دلیل افزایش قیمت دلار، هر دستگاه دست‌کم بین ۱۰۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان کمتر از قیمت تمام‌شده وارد بازار می‌شود که به بیان ساده خلق ۱۰۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان زیان به‌ازای تولید هر خودرو است. حال با افزایش قیمت مواد اولیه و دستمزدها همچنین شیب قیمت ارز این فاصله هر روز بزرگ‌تر شده و به چرخ‌دنده‌های تولید فشار می‌آورد.

نتیجه تداوم چنین روندی از پیش مشخص است؛ تولیدکنندگان برای کاستن از بار زیان و کم کردن هزینه تولید به دنبال خرید مواد اولیه و قطعات با قیمت ارزان‌تر خواهند بود که قاعدتاً بی‌کیفیت‌تر نیز هست؛ تفاوت روزافزون قیمت رسمی و قیمت واقعی باعث بزرگ‌تر شدن شبکه دلالی و تقاضای کاذب می‌شود. خودروها هم در نهایت در بازار زیرزمینی با قیمتی بیشتر از قیمت رسمی به‌فروش می‌رسند. روندی که به‌سود مصرف‌کننده نیست؛ اما به نام «حمایت از حقوق مصرف‌کننده» و به‌کام دلالان، عملاً تولید و سرمایه‌گذاری در کشور را نشانه‌گر فته است.

نتیجه معکوس و افتادن در سیکل معیوب قیمت‌گذاری دستوری، صورت‌مساله‌ای قدیمی و منسوخ است که به‌همان نتایج قدیمی منجر می‌شود؛ اما مساله این جاست که شرکت‌های خودروسازی و بازار خودرو دیگر توان و ظرفیت گذشته را برای تحمل خسارت قیمت‌گذاری دستوری ندارند. علاوه بر شرایط یادشده، زیان و بدهی انباشته خودروسازان ماه‌هاست از مرز هشدار گذشته و برخی شرکت‌ها را در آستانه ورشکستگی قرار داده است.

■ چاره چیست؟

بهمن‌ماه سال گذشته بود که مدیریت ایران خودرو در راستای اصل ۴۴ قانون اساسی و با هدف کاهش تصدی‌گری دولت به بخش خصوصی سهامدار واگذار شد. آن هم با بیش از ۱۵۰ هزار میلیارد تومان زیان و ۲۷۰ هزار میلیارد تومان بدهی انباشته که محصول مشترک مدیریت دولتی و قیمت‌گذاری دستوری بود. اما همان‌گونه که پرواز با یک بال ممکن نیست، انتظار تغییر در روند زیان‌ده ایران خودرو بدون دال بود یعنی اصلاح شیوه قیمت‌گذاری نیز ممکن و میسر نخواهد بود.

از سوی دیگر، میلیاردها تومان بدهی و زیانی که روی خودروسازانی چون ایران خودرو و سایپا آوار شده‌اند، رقمی و توان خودروسازان برای تحمل و ادامه این روند را گرفته و بر این اساس به‌نظم می‌رسد دیر یا زود شورای رقابت و سایر نهادهای مرتبط به این نتیجه خواهند رسید که نسخه فرسوده قیمت‌گذاری دستوری را که بالای جان تولیدکننده و مصرف‌کننده است، کنار بگذارند و با آزادسازی تدریجی قیمت‌ها تحت‌نظارت دولت، ابتکار عمل را از دلان گرفته و حکمرانی را به دولت برگردانند. اما مادام که این تصمیمات اصلاح‌نشده، نه تنها انتظار سرمایه‌گذاری برای تولید در صنعت خودروسازی بی‌فایده خواهد بود، بلکه حفظ سرمایه‌گذاران فعلی در این صنعت زیان‌ده نیز دشوار و تاحدی غیر ممکن است.

«سرمایه‌گذاری برای تولید»، در شرایطی به‌عنوان شعار سال و نقشه راه اقتصادی کشور انتخاب شد که بازارهای مختلف در ماه‌های پایانی سال گذشته تحت‌تأثیر ریاست‌جمهوری دونالد ترامپ و شیب تند قیمت دلار، روزهای پرنوسانی را تجربه کردند. «سرمایه‌گذاری برای تولید» در شرایطی به‌عنوان شعار سال و نقشه راه اقتصادی کشور انتخاب شد که بازارهای مختلف در ماه‌های پایانی سال گذشته تحت‌تأثیر ریاست‌جمهوری دونالد ترامپ و احتمال بازگشت فشار حداکثری اقتصادی و شیب تند قیمت دلار به‌عنوان دو عامل مشترک، روزهای پرنوسانی را تجربه کردند. مولفه‌هایی که کماکان در بازار اثرگذاری دارند و بر همین اساس عموم تحلیلگران سال دشواری را به‌لحاظ اقتصادی پیش‌بینی می‌کنند. با این اوصاف عموم کارشناسان معتقدند کشور در شرایط مالی یادشده نیز، هم توان جذب سرمایه را دارد و هم گسترش ظرفیت تولید؛ مشروط بر این که تحلیل‌ها و تصمیم‌گیری‌ها بر اساس واقعیت بازار شکل بگیرد. در غیر این صورت آن‌چه سال گذشته در برخی بازارها نظیر بازار خودرو رخ داد، امسال با شدت و حدت بیشتری امکان تکرار دارد. اما واقعیت‌های بازار خودرو چیست؟

■ افزایش ۵۵ درصدی قیمت مواد خام و قطعات
بر اساس اعلام تولیدکنندگان اصلی خودرو در کشور، بهای مواد خام و قطعات مورد نیاز صنعت خودروسازی کشور دست‌کم ۵۵ درصد افزایش یافته است.

■ جهش قیمت دلار

اگر چه بخشی از تورم سالانه، محصول تغییر سال و افزایش متعارف بازار است، اما بخش اعظم آن به‌افزایش قیمت دلار برمی‌گردد که به‌خیریداران مواد اولیه، قطعه‌سازان و واردکنندگان تحمیل شده است. چرا که قیمت دلار به‌عنوان پایه مبادلات و خریدهای مالی از ۴۳ هزار تومان در ۱۵ فروردین سال گذشته به ۱۰۵ هزار تومان در ۱۵ فروردین امسال رسید؛ یعنی ۲٫۴ برابر! اگر چه این رقم به ۸۰ هزار تومان رسید، اما نوسانات قیمت بحران جدی تولیدکنندگان است.

■ افزایش ۴۵ درصدی دستمزد

علاوه بر کالاها، خدمات نیز در سال جدید با افزایش قابل توجه همراه شد و شورای عالی کار در ایران حداقل دستمزد کارگران برای سال ۱۴۰۴ را با ۴۵ درصد افزایش نسبت به سال ۱۴۰۳ تصویب کرد. به زبان ساده در فروردین‌ماه امسال یک دستگاه خودرو با مواد اولیه و قطعاتی ساخته می‌شود که ۵۵ درصد نسبت به سال گذشته افزایش قیمت داشته است؛ خریدها با دلاری انجام می‌شود که نسبت به مدت مشابه سال گذشته حدوداً دو نیم برابر شده است و با کارگرانی که تقریباً دو برابر اسفندماه دستمزد می‌گیرند. همه این‌ها در حالی است که تولیدکنندگان ناچار هستند خودروهایی را که با قیمت بالاتری به‌لحاظ هزینه‌های جاری تولید می‌شوند، به‌دلیل تعیین سقف یاقیمت‌گذاری دستوری با بهای اعلام‌شده آبان‌ماه سال گذشته به‌فروش برسانند؛ یعنی زمانی که دلار کمتر از ۶۵ هزار تومان بود.

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۳۱۸

گزینه ۱	۴۱ درصد
گزینه ۲	۳۱ درصد
گزینه ۳	۲۸ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما تأثیر کدام گزینه در جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده بنزینی با مدل‌های برقی بیشتر است؟ در پاسخ به این پرسش ۴۱ درصد به گزینه یک یعنی عرضه بیشتر موتورسیکلت‌های برقی در کشور، ۳۸ درصد به گزینه دوم یعنی ارائه تسهیلات خرید اقساطی و ۲۱ درصد به گزینه سوم یعنی تبلیغ فرهنگ استفاده از موتورهای برقی رأی داده بودند.

نظر سنجی

Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



نظر سنجی شماره ۲۳۱۹

به نظر شما عامل اصلی ایجاد ترافیک پس از هر تصادف شهری چیست؟

- ۱- توقف خودروهای عبوری برای مشاهده صحنه تصادف
- ۲- کنار نرفتن خودروهای تصادفی
- ۳- انتظار برای رسیدن افسر راهنمایی و رانندگی

پیامک

SMS

خرابی مدار الکتریکی

خودرو کیا ریو مدل ۸۵ دارم و مدتی است در زمان استفاده از نور بالا، هیچ تغییری در حالت نور چراغ‌ها ایجاد نمی‌شود. البته نور پایین خودرو به‌درستی کار می‌کند. علاوه بر این تاکنون چندین مرتبه لامپ‌ها و سیم‌سیم و مربوطه را به‌صورت کامل تعویض کرده‌ام؛ اما همچنان در زمان استفاده از نور بالا، تغییری در حالت نور چراغ‌ها ایجاد نمی‌شود؛ علت چیست؟

۰۹۱۳***۲۵۷۴

برای برطرف کردن این مشکل لازم است مواردی که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود، مورد بررسی قرار گیرد. نخست آن که اگر در مدار الکتریکی، مصرف‌کننده (لامپ) معیوب باشد، با تعویض آن مشکل مرتفع می‌شود. البته گاهی با تعویض مصرف‌کننده الکتریکی، همچنان مشکل وجود دارد. در این حالت ممکن است ایراد به خرابی سوکت یا محل اتصال قطعه مربوط باشد.

اگر این قطعه معیوب نباشد، باید سوکت را بررسی کنید؛ در این حالت ممکن است سوکت دچار اتصالی شده باشد که با تعویض آن، مشکل برطرف می‌شود. همچنین باید گفت در برخی مواقع با تعویض سوکت، مشکل رفع نمی‌شود؛ در این حالت ممکن است اشکال به‌وجود اتصالی در مدار مربوط باشد.

اگر مدار مربوط به چراغ به‌جایی اتصالی داشته باشد، مصرف‌کننده به‌درستی کار نمی‌کند و در این صورت شاید یکی از دو قطب مثبت یا منفی با مشکل مواجه شده باشد که برای عیب‌یابی باید تمام مدار مربوطه بررسی شود. همچنین وجود برق دزدی می‌تواند سبب ایجاد این مشکل شود که این مورد نیز باید به‌دقت بررسی شود.

روشن شدن چراغ چک موتورسیکلت

موتورسیکلت آچاچی RTR160 نینوفیس مدل ۹۹ دارم و بیش از سه هفته است پس از استارت روشن شدن، چراغ چک روی صفحه آمپر دوباره به صورت چشمک‌زن خاموش و روشن می‌شود. در ادامه، چراغ چک خاموش می‌شود. از طرفی در زمان حرکت در سرعت‌های بالا، وقتی قصد کاهش سرعت دارم، موتور به‌خوبی کار نمی‌کند و احساس می‌کنم ریپ می‌زند. این در حالی است که حین حرکت با یک سرعت ثابت مشکلی ایجاد نمی‌شود. علت چیست؟

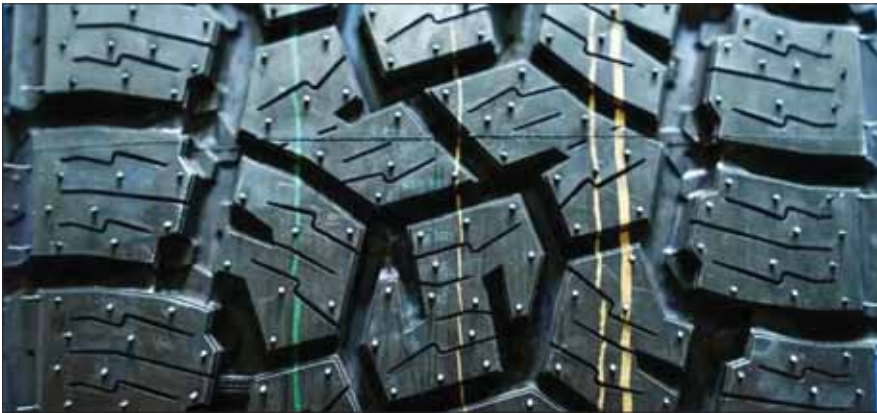
۰۹۳۶***۹۹۸۵

در پاسخ به بخش نخست سوال شما باید گفت این مشکل به کم‌بودن ولتاژ باتری و همچنین اشکال در گلاتور سوخت مربوط می‌شود. اگر باتری موتورسیکلت شما مشکلی نداشته و سالم باشد، باید عامل دوم را بررسی کنید. مورد بعدی، بررسی رگلاتور سوخت است. در این حالت امکان دارد اتصالات یا خود قطعه رگلاتور معیوب شده باشد که در این صورت باید تنظیم شود. اما در پاسخ به بخش دوم سوال شما می‌توان گفت این مشکل سه علت عمده دارد. ۱- احتمال دارد در پیچه‌گاز و مسیر کنارگذر دور آرام با مشکل مواجه شده باشد. در این حالت لازم است مسیر کنارگذر دور آرام را بررسی کنید؛ زیرا ممکن است به‌دلیل تجمع دوده، مسدود شده باشد. ۲- اگر سنسور در پیچه‌گاز معیوب باشد، پیش‌ترانه در حالت دور آرام به‌درستی کار نمی‌کند. در برخی از مواقع ممکن است سنسور در پیچه‌گاز شل شده باشد که باید محکم شود. البته اگر این سنسور معیوب باشد، باید تعویض شود. همچنین اگر سوکت مربوط به سنسور اشکال داشته باشد، لازم است آن را نیز بررسی کنید. ۳- سوپاپ‌های پیش‌ترانه موتورسیکلت شما تنظیم نیستند که در این صورت باید سوپاپ‌ها فیلر و تنظیم شوند. پس از تنظیم شدن سوپاپ‌ها، هوای مورد نیاز سیلندرهار در دورهای بالا تأمین می‌شود. بنابراین با فیلر و تنظیم شدن سوپاپ‌ها مشکل به‌طور کلی رفع خواهد شد.

نشانه‌هایی که تنها برای تولیدکننده معنا دارند!

کاربرد خطوط رنگی روی تایرهای نو چیست؟

پاک می‌شوند. دلیل این امر ساده است: کارکرد این نشانه‌ها تنها در چرخه تولید، بسته‌بندی، انبارداری و توزیع است و پس از آن دیگر ارزشی ندارند. درواقع محو شدن این خطوط نشانه مثبتی برای مصرف‌کننده است. چراکه مشاهده خطوط رنگی تازه چاپ‌شده، نشان می‌دهد تایر نو بوده و تاکنون استفاده‌ای از آن نشده است. در کشوری مثل ایران که بازار تایرهای دست‌دوم و تقلبی همچنان فعال است، این مساله می‌تواند معیار خوبی برای تشخیص سلامت و نو بودن تایر باشد. برخلاف کدهای استاندارد دی‌مانند سایز تایر، شاخص سرعت (Speed Rating) و شاخص بار (Load Index) که اطلاعات حیاتی برای خریدار به‌شمار می‌روند، خطوط رنگی اصلا برای ماطراحی نشده‌اند. آن‌ها صرفاً ابزارهای کمکی برای کارخانه هستند؛ ابزارهایی برای سرعت بخشیدن به تولید، کاهش خطا در انبارداری و ساده‌سازی توزیع. این یعنی اگر تا به امروز به خطوط رنگی روی تایر خودروی تان دقت نمی‌کردید، کار درستی می‌کردید. چون دانستن معنی آن‌ها نه‌ایمنی خودرو را بیشتر می‌کند و نه تأثیر ی در انتخاب درست تایر دارد. خط‌های رنگی روی تایرهای نو، زبان پنهانی هستند که فقط در پشت صحنه تولید معنا دارند. آن‌ها کمک می‌کنند که روند پیچیده تولید و توزیع با سرعت و دقت بیشتری انجام شود. اما به‌محض اینکه تایر به‌دست مصرف‌کننده برسد، این رنگ‌ها دیگر کاربردی ندارند و خیلی زود هم از بین می‌روند. بنابراین، اگر روزی تایری خریدید و دیدید روی آن خطوط رنگی وجود دارد، نگران نباشید. این فقط نشانه‌ای است از این که محصول شما، واقعا نو بوده و تازه از کارخانه خارج شده است.



از سایز، ضخامت یا حتی مقصد نهایی محموله باشد. نکته جالب اینجاست که هیچ سیستم استاندارد یا جهانی برای معنی این رنگ‌ها وجود ندارد. هر برند و هر کارخانه سیستم خاص خود را برای گذرانی رنگی دارد. به‌همین دلیل، دانستن معنای دقیق هر رنگ برای مصرف‌کنندگان معمولاً کاربردی ندارد و چیزی از کارایی یا ایمنی تایر نمی‌کاهد. رنگ‌های رنگی به‌صورت موقت و سطحی روی تایر چاپ می‌شوند. آن‌ها نه حکاکی شده‌اند و نه دائمی هستند. به‌همین دلیل، پس از طی چند کیلومتر رانندگی، این رنگ‌ها به‌طور کامل



سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

بسیاری از ما هنگام تعویض تایر یا خرید تایر نو با پدیده‌ای نسبتاً عجیب روبه‌رو می‌شویم: خطوط رنگی که به‌شکل نوارهایی باریک روی سطح تایر نقش بسته‌اند. در نگاه نخست ممکن است تصور کنیم این خطوط از کیفیت یا مدل تایر خبر می‌دهند. اما با کمی جست‌وجو و بررسی درمی‌یابیم که این رنگ‌ها نه برای مصرف‌کننده، بلکه برای تولیدکننده معنا دارند. فرقی نمی‌کند روزانه چند کیلومتر رانندگی می‌کنید یا خودروی تان از چه نوعی است؛ یک اصل همیشه ثابت است؛ تایر خودرو شما یکی از مهم‌ترین و البته مصرفی‌ترین اجزای آن به‌شمار می‌رود. در صنعت تایر‌سازی، به‌ویژه در خطوط تولید انبوه، نظم و دقت اهمیت حیاتی دارند. این رنگ‌های رنگی که اغلب به رنگ‌های قرمز، آبی، زرد یا سبز روی تایر نقش می‌بندند، درواقع نوعی کد رنگی هستند که به کارکنان کارخانه و توزیع‌کنندگان کمک می‌کنند اطلاعات فنی و لجستیکی خاصی را به‌سرعت شناسایی کنند. به‌طور مثال، ممکن است در یک کارخانه خاص، نوار زرد به این معنا باشد که آن دسته از تایرها دارای ترکیب خاصی از مواد اولیه هستند یا باید به انبار مشخصی منتقل شوند. در کارخانه دیگر، همین نوار ممکن است نشانه‌ای



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-تیبا	
KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲	
KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا	
KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-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 H۳۰ کراس-دنا پلاس توربو	
KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس	
KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام‌وی‌ام X۲۲	
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 X۲۳S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵	
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-BYDS۶	
KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV	
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(آمیکو)	
KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹	
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 T۵-سویا M۴	
KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-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 کولیوس-SWM	
KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس	
KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA(کرمان خودرو)	
KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX	
KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo	
KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	
KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	





تهران را پاک بگردیم





باتری ۱۰۱٫۷ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی است. این باتری‌ها با در نظر گرفتن سیستم کنترل دمای کاری آن‌ها و مدیریت انرژی، نیروی لازم هر دو موتور فوق قدرتمند الکتریکی را تأمین‌ و حداکثر پیمایش این خودرو تمام الکتریکی را به ۶۲۵ کیلومتر می‌رسانند. عضو ارشد واحد تحقیق و توسعه بامو (R&D) پس از رونمایی سری ۷ جدید به‌مجله خودرو گفته بود که سری ۷ جدید در نسخه‌های آتی با باتری‌های قدرتمندتر نیز به بازار خواهد آمد.

سری ۷ به‌عنوان سدان فول‌سایز لاکچری پرچمدار باواریایی‌ها در نسل جدید یا نسل هفتم خود با تغییرات گسترده در ظاهر و تکنولوژی‌های به‌کار رفته مواجه شد. اگرچه جلوبنجره بزرگ در کنار چراغ‌های دوپل این سدان فول‌سایز انتقادات زیادی را به‌همراه داشت، اما در بخش تکنولوژی، سری ۷ چیزهایی در چنته دارد که نظیر آن در هیچ سدان فول‌سایز لاکچری به‌چشم نمی‌خورد. سری ۷ نسل هفتم برخلاف سایر نسل‌های دیگر، نسخه تمام‌الکتریکی نیز دارد. نسخه تمام‌الکتریکی این سدان فول‌سایز لوکس باواریایی‌ها با نام ۷۷ شناخته می‌شود که دارای یک پک



باواریایی‌ها منبع انرژی را قوی‌تر می‌کنند

یک قطعه‌ساز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

تحریم‌ها و نبود سند جامع صنعت خودرو، سדרاه توسعه قطعه‌سازی

ادامه تحریم‌ها صنعت قطعه را از تکنولوژی‌های روز دنیا محروم و توان رقابت آن را محدود کرده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

در حالی که صنعت خودرو و قطعه‌سازی می‌تواند محرک بزرگی برای رشد اقتصادی باشد، این حوزه همچنان با چالش‌های پیچیده‌ای دست‌وپنجه نرم می‌کند. شرایط متغیر اقتصاد کلان، نبود راهبرد منسجم و تصمیم‌گیری‌های متناقض، فرصت‌های بزرگ این بخش را با تهدید روبه‌رو ساخته است. تحقق پتانسیل‌های داخلی و عبور از تنگناها، نیازمند نگاهی واقع‌بینانه و برنامه‌ریزی کل‌نگر است تا این صنعت، موتور محرک توسعه ملی بماند.

بررسی وضعیت صنعت خودرو و قطعه‌سازی در ایران سیامک مقتدری، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن و نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، درباره وضعیت صنعت خودرو و قطعه‌سازی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» بیان داشت: «صنعت خودرو و قطعه‌سازی ایران، با وجود تلاش‌ها و ظرفیت‌های فراوان، هنوز با مشکلات جدی روبه‌رو است. در گروه ایران خودرو و سایپا کمی بعد از خصوصی‌سازی بهبود مشاهده شده، اما متأسفانه سایپا در شرایط بدتری به‌سرمی‌برد و شرایط آن حتی نسبت به گذشته نیز سخت‌تر شده است.»

وی با اشاره به تأثیر شرایط کلان سیاسی و اقتصادی بر این صنعت افزود: «نوسانات نرخ ارز، تأثیر بی‌ثباتی اقتصادی و عدم تصمیم‌گیری‌های قاطع در سطح کلان، صنعت خودرو را تحت فشار زیادی قرار داده است. هر حرکتی در بازار ارز، تأثیری مستقیم و مخرب بر قیمت تمام‌شده محصولات دارد. این بی‌ثباتی، تولیدکنندگان را در وضعیت بحرانی قرار داده است.»

مقتدری با تأکید بر اهمیت شرایط بین‌المللی ادامه داد: «همه نگاه‌ها به نتیجه مذاکرات سیاسی دوخته شده است. اگر مذاکرات به بن‌بست برسند، شاهد آشفتگی اقتصادی بیشتری خواهیم بود. اما اگر توافقی حاصل شود - حتی اگر به صورت تدریجی به سمت کاهش تحریم‌ها حرکت کنیم - این امر می‌تواند به ثبات اقتصادی کمک کرده و فضای بهتری برای صنعت ایجاد کند.»

ظرفیت‌های قطعه‌سازی ایران و مزیت‌های رقابتی داخلی

مدیرعامل شرکت مهندسی «خور» به توانایی‌ها و ظرفیت‌های قطعه‌سازان داخلی اشاره کرد و گفت: «براز نظر توانایی تولید قطعات فلزی و بدنه در جایگاه خوبی قرار دارد. به‌عنوان مثال، هزینه تولید بسیاری از این قطعات در داخل کشور به‌صرفه‌تر از واردات است. به‌خصوص خودروهایی که تیراژ تولید آن‌ها بالاست، فرصت خوبی برای صنایع داخلی ایجاد می‌کنند. البته این موضوع ممکن است برای خودروهای CKD که تیراژ داخلی‌سازی اقتصادی ندارند صدق نکند.»

وی به مزیت رقابتی این بخش پرداخته و افزود: «قطعات فلزی به دلیل هزینه‌های بالای حمل‌ونقل برای شرکت‌های خارجی مزیتی ندارند، همین موضوع سبب می‌شود تولید داخلی برای ما به‌مراتب اقتصادی‌تر باشد. در همین بخش هم باید تمرکز بیشتری بر بهبود کیفیت و افزایش بهره‌وری داشت.»

مقتدری ادامه داد: «البته نباید فراموش کنیم که همه چیز را نمی‌توان در داخل تولید کرد. بخش‌هایی که تولید در کشور مقرر به‌صرفه نیست، یا تکنولوژی پیچیده‌ای نیاز دارند، باید از طریق واردات تأمین شوند. گاهی اصرار بر خودکفایی، به‌صنعت و حتی مصرف‌کنندگان آسیب وارد می‌کند.»

نبود یک برنامه جامع و تعدد مراکز تصمیم‌گیری عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن و نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در ادامه به سردرگمی در سیاست‌گذاری‌ها اشاره کرد و گفت: «ما هنوز «یک سند جامع برای صنعت خودرو» نداریم که مشخص کند چه اقداماتی در طولانی‌مدت لازم است. حتی سناریوهای مشخصی هم نداریم که بتوانیم در شرایط مختلف تصمیم‌گیری کنیم. اگر توافق شود، چه سیاست‌هایی باید در پیش بگیریم؟ اگر توافق نشود، چگونه می‌توانیم صنعت خودرو و قطعه‌سازی را سرپا نگه داریم؟ این بی‌برنامگی، آسیب بزرگی برای آینده است.»



نوربالا

وی تعدد مراکز تصمیم‌گیری را یکی از دلایل این مشکلات دانست و تصریح کرد: «در حال حاضر، حدود ۲۴ نهاد و ارگان مختلف درباره صنعت خودرو تصمیم‌گیری می‌کنند. این تعدد تصمیم‌گیران نه تنها هم‌افزایی ایجاد نمی‌کند، بلکه در بسیاری از مواقع منجر به تضاد تصمیمات می‌شود. یک روز شورای رقابت مسئول قیمت‌گذاری می‌شود، روز دیگر می‌گویند مدیران شرکت‌های خودروسازی باید اعلام کنند چه سیاستی را باید در پیش بگیرند. چنین وضعیتی نه تنها برای تولیدکنندگان، بلکه برای مصرف‌کنندگان نیز بحران ایجاد کرده است.»

سناریوهای پیشنهادی برای آینده صنعت خودرو و قطعه‌سازی

این قطعه‌ساز با تأکید بر ضرورت تدوین سناریوهای مختلف برای مدیریت شرایط گفت: «ایران کشوری است با بیش از ۸۰ میلیون نفر جمعیت که نیاز جدی به صنعت خودرو دارد. به‌خصوص که عمر خودروها به‌طور میانگین دو روزه شده و به بالای ۱۰ سال رسیده است. بنابراین تقاضای برای خودروهای جدید وجود دارد. اما شرایط فعلی تولید پاسخگوی این نیاز نیست. باید به این فکر کنیم که در سناریوی توافقی یا حتی

ادامه تحریم‌ها، قطعه‌سازی ایران را از دستیابی به فناوری‌های روز دنیا محروم کرده و رقابت‌پذیری آن را کاهش داده است. بدون تعاملات بین‌المللی و برنامه‌ریزی بلندمدت این صنعت به تدریج از بازارهای جهانی عقب خواهد ماند

بدون توافق، چه استراتژی‌هایی برای رفع این تقاضا باید به کار گرفته شود.

وی افزود: «این تقاضا را نمی‌توان با واردات خودرو در شرایط فعلی ارضا کرد. با هزینه بالای نرخ ارز، وارد کردن خودروهای اقتصادی مثل کوپیک نیز امری غیرممکن است. برای نمونه، اگر بخواهیم خودرویی در محدوده قیمت ۶ هزار تا ۵۰ هزار یورو وارد کنیم، اضافه شدن هزینه‌های حمل‌ونقل، تعرفه گمرکی و هزینه‌های جانبی، قیمت نهایی این خودرو را فراتر از توان خرید مصرف‌کنندگان داخلی می‌برد. حتی اگر تعرفه به جای ۱۰۰ درصد ۵۰ درصد هم باشد، باز هم چنین وارداتی به‌صرفه نیست. در واقع پیدا کردن خودرویی ۲ هزار دلاری که نیاز بازار را رفع کند، محال است؛ دو چرخه هم دیگر در این محدوده قیمت پیدا نمی‌شود.»

مقتدری ادامه داد: «در ایران ظرفیت تولید وجود دارد؛ اما مشکلات کیفی و انتظارات به حق مشتریان نیز باید جدی گرفته شود. بنابراین اگر تحریم‌ها بر داشته شود و درهای تعاملات بین‌المللی باز شود، تصور این است که دقیقاً مانند دوره پیشین، شرکت‌های خارجی رغبت زیادی به سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو ایران خواهند داشت.»

مدیرعامل شرکت مهندسی «خور» همچنین به فرصت‌های سرمایه‌گذاری خارجی در صورت رسیدن به توافق اشاره کرد و گفت: «بعد از توافق قبلی (برجام)، فرصت‌های خوبی برای سرمایه‌گذاری در کشور ایجاد شد. شرکت‌هایی مثل رنو به‌طور جدی برنامه داشتند ایران را به‌مرکز قطعه‌سازی منطقه تبدیل کنند. این نشان می‌دهد در صورت کاهش تحریم‌ها، ظرفیت‌های جذب سرمایه خارجی همچنان بالاست و می‌توان از این فرصت‌ها به نواحی استفاده کرد.»

ضرورت تمرکز بر مزیت‌های رقابتی داخلی

مقتدری درباره استراتژی مناسب برای ارتقای صنعت خودرو و قطعه‌سازی بیان داشت: «لازم نیست همه چیز در داخل کشور تولید شود. سیاست خودکفایی مطلق یک سیاست اشتباه است. انتظار داشتن از قطعه‌سازان داخلی که همه انواع قطعات را با کیفیت بالا و قیمت اقتصادی تولید کنند، غیرمنطقی است. باید روی نقاط قوت خودمان تمرکز کنیم و در بخش‌هایی که مزیت رقابتی نداریم، واردات را به‌عنوان یک گزینه منطقی بپذیریم.»

وی با اشاره به این که واردات در برخی موارد نه تنها مضر نیست بلکه می‌تواند به سایر بخش‌های صنعت داخلی نیز کمک کند، افزود: «ما نمی‌توانیم در همه بخش‌ها خودکفایی داشته باشیم. چیزی که نیاز داریم، یک برنامه‌ریزی بلندمدت برای استفاده هوشمندانه از ظرفیت‌های داخلی و تکمیل آن‌ها از طریق تعامل با بازارهای خارجی است. این رویکرد می‌تواند هم کیفیت محصولات ما را افزایش دهد و هم هزینه‌های تولید را کنترل کند.»

آینده صنعت قطعه‌سازی در شرایط ادامه تحریم‌ها عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن و نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره پیامدهای ادامه تحریم‌ها هشدار داد و گفت: «تحریم‌ها به‌وضوح صنعت قطعه را از تکنولوژی‌های روز دنیا محروم کرده است. قطع ارتباط با شرکت‌های بزرگ جهانی سبب شده است کیفیت تولیدات ما در سطح متوسط باقی بماند و نتوانیم رقابت‌پذیری خود را افزایش دهیم. اگر تحریم‌ها ادامه یابند، این عقب‌ماندگی بیشتر خواهد شد و تأثیر منفی بلندمدتی بر صنعت خواهد گذاشت.» مدیرعامل شرکت مهندسی «خور» افزود: «در صورت باقی ماندن تحریم‌ها، وظیفه تولیدکنندگان داخلی بسیار سنگین‌تر است. ما باید با تمرکز بر مزیت‌های خود و برنامه‌ریزی دقیق، بخش‌هایی از این خلأ تکنولوژیک را جبران کنیم. اگر برنامه‌ای وجود نداشته باشد، صنعت قطعه ایران با مشکلات بزرگی روبه‌رو خواهد بود و احتمالاً در بسیاری از زمینه‌ها از رقابت جهانی باز می‌مانیم.»

مقتدری با تأکید بر ضرورت برنامه‌ریزی تصریح کرد: «بدون تدوین یک برنامه جامع و استراتژی بلندمدت، نمی‌توان انتظار تغییرات بزرگی در صنعت خودرو داشت. ما نیازمند نقشه راهی هستیم که در دو سناریوی توافقی یا عدم توافق، وظایف و سیاست‌های ما را مشخص کند. باید فرصت‌ها و تهدیدها را مدنظر قرار دهیم و با شناسایی ظرفیت‌های موجود، یکپارچگی و انسجام بیشتری در تصمیم‌گیری‌ها ایجاد کنیم. بدون این انسجام، مشکلات فعلی عمیق‌تر خواهند شد.»

دقیق مشخص و تعریف شود، ما به دنبال صرفاً حضور فیزیکی در خیابان‌ها نیستیم، بلکه هدف، دغدغه‌سازی، مساله‌شناسی و ایجاد نگاه علمی در مدیریت ترافیک است.» وی همچنین به پویش «نه به تضاد» به‌عنوان یک حرکت فرهنگی و اجتماعی موفق اشاره کرد و گفت: «این پویش نباید در بازه زمانی محدود خلاصه شود یا انتظار معجزه یک‌شبه از آن داشت. مهم‌ترین دستاورد این کمپین، ایجاد هم‌افزایی و وفاق میان نهادهای مختلف فعال در حوزه ترافیک بوده است.» رئیس پلیس راهور تأکید کرد: «با توجه به شرایط خاص نوروز امسال و چند موج پر تراکم سفر، اگر این پویش اجرایی‌اشد، احتمال بروز شرایط نگران‌کننده‌تری در سوانح رانندگی وجود داشت.»

ایستا: سردار سید تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا در حاشیه هفتمین همایش بین‌المللی مدیریت و ایمنی ترافیک در جمع خبرنگاران با اشاره به نقش مستقیم مقوله ترافیک در زندگی روزمره انسان‌ها گفت: «مدیریت ترافیک، حوزه‌ای تخصصی، پیچیده و چندبعدی است که نمی‌توان آن را صرفاً با اقدامات سنتی، فیزیکی یا حتی پلیسی اداره کرد. راه‌حل این مسائل، در دانش محوری، هوشمندسازی و حرکت به‌سوی نرم‌افزارهای علمی نهفته است.» وی با بیان این که پلیس تنها یکی از مجریان مدیریت ترافیک است، اظهار کرد: «باید سهم و مسئولیت علمی و تخصصی هر کدام از نهادهای فرهنگی، اجتماعی و زیرساختی در حوزه ترافیک به‌طور



ترافیک رانمی‌توان صرفاً با اقدامات پلیسی مدیریت کرد



سهم ۲۸ درصدی خودروهای پلاک شهرستان در ترردهای پایتخت

آیا خودروهای پلاک شهرستان فاقد معاینه‌فنی اعمال قانون می‌شوند؟

روز گذشته مدیرعامل

ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران گفت که میزان مراجعات خودروهای پلاک شهرستان به مراکز معاینه

فنی شهر تهران و اخذ گواهی معاینه‌فنی از این مراکز در سال ۱۴۰۳ روند افزایشی داشته است. سید محمد مهدی میرزایی قمی از مراجعه حدود ۸۳ هزار دستگاه خودرو پلاک شهرستان به مراکز معاینه‌فنی شهر تهران در سال ۱۴۰۳ خبر داد.

چمران: معاینه‌فنی در برخی شهرها قابل اعتماد نیست!

اواخر فروردین ماه امسال بود که رئیس شورای شهر تهران گفت: «خودروهایی که در تهران تردد دائمی دارند، فقط از مراکز معاینه‌فنی پایتخت تأییدیه بگیرند.» مهدی چمران با بیان این که یکی از مسائل مهم تهران توجه به بحث معاینه‌فنی است و شهروندان با تمهیدات اندیشیده‌شده به‌سهولت می‌توانند برای خودروهای‌شان معاینه‌فنی دریافت کنند، اظهار کرد: «در تهران برای ما این موضوع مطرح است؛ اما هنوز در وزارت کشور هضم نشده است و معاینه‌فنی در برخی شهرها و حتی اطراف تهران قابل اعتماد نیست و به‌همین دلیل برخی می‌روند در شهرهای اطراف معاینه‌فنی می‌گیرند و می‌بینیم که هنوز خودروها ایراداتی دارند و امید است به این سمت برویم که خودروهایی که در تهران تردد دائمی دارند، فقط از مراکز معاینه‌فنی تهران، تأییدیه بگیرند.» به گفته چمران در مورد موضوع ورود خودروها به محدوده طرح ترافیک برداشت اشتباهی صورت گرفته و منظور وی ممنوعیت تردد خودروهای پلاک شهرستان در پایتخت نبوده؛ بلکه پرداخت مبلغ بیشتر برای خرید طرح ترافیک از سوی مالکان این دسته از خودروها مد نظر این عضو شورای شهر بوده است. وی در این باره افزود: «البته هنوز لایحه در کشوقوس هیات حل اختلاف است و ما توضیح می‌دهیم تا موجب سوء برداشت نشود و من مجدداً اعلام می‌کنم که خودروهایی که تردد دائمی در تهران دارند، باید معاینه‌فنی برتر داشته باشند.» رئیس شورای شهر تهران با تأکید بر این که اگر شهرهای دیگر هم معاینه‌فنی خود را تکمیل کنند و در این مورد عملکرد بهتری داشته باشند مورد تأیید ما است، گفت: «پلیس راهور با هر خودرویی که معاینه‌فنی نداشته باشد بر خورد می‌کند و خوشبختانه بسیاری از دوربین‌ها تعمیر

آلایندگی سالانه خودروهای پلاک شهرستان؛ ۴۱۵ تن ذرات معلق

مدیرعامل ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران نیز درخصوص سهم سالانه خودروهای پلاک شهرستان در انتشار آلودگی هوای شهر تهران گفت: «براساس مطالعات سیاهه انتشار شهر داری تهران، میزان تولید و انتشار آلایندگی سالانه خودروهای پلاک شهرستان به‌میزان حجم تردد در شهر تهران، در بخش آلاینده‌های گازی ۷۵ هزار تن و در بخش ذرات معلق ۴۱۵ تن برآورد می‌شود.» میرزایی قمی با بیان این که بر اساس اطلاعات دوربین‌های ترددشمار در یک بازه زمانی یک‌ماهه «سهم خودروهای پلاک شهرستان در تردد کل خودروهای عبوری شمارش‌شده در تهران ۲۸.۷ درصد بوده است»، افزود:

«با توجه به تردد بالای خودروهای پلاک شهرستان در شهر تهران و استفاده بخش عمده از این خودروها در پل‌تفره‌های جابه‌جایی مسافر، باید پایش و کنترل وضعیت ایمنی و آلایندگی این خودروها که میزان پیمایش آن‌ها در مقایسه با یک خودرو دارای کاربری معمولی دو تا سه برابر است، با دقت و صحت بیشتری انجام شود.» وی با اشاره به تأکید ریاست شورای اسلامی شهر تهران مبنی بر این که یکی از مسائل مهم تهران توجه به معاینه‌فنی است و امید است به این سمت برویم که خودروهایی که در تهران تردد دائمی دارند، فقط از مراکز معاینه‌فنی تهران تأییدیه بگیرند، گفت: «آزمون‌ها و کنترل‌های انجام‌شده در مراکز معاینه‌فنی شهر تهران منطبق بر این نامه، دستورالعمل و استانداردهای ابلاغی دولت انجام می‌شود و به‌صورت مستمر صحت عملکرد مراکز معاینه‌فنی و انطباق سنجی رویه‌های آن مراکز با دستورالعمل‌ها توسط کارگروه استانی وزارت کشور، ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران و سایر دستگاه‌های نظارتی دارای تکلیف در این ارتباط پایش و کنترل می‌شود. مراکز معاینه‌فنی شهر تهران دارای بدنه کارشناسی و قوی بوده که با استفاده از تجهیزات به‌روزآوری‌شده خدمات کیفی و قابل اعتمادی را به مشتریان ارائه می‌کنند.»

پایش معاینه‌فنی خودروها به صورت هوشمند انجام می‌شود

میرزایی قمی تأکید کرد: «در مراکز شهر تهران نظارت عالیه به‌صورت کامل و دقیق با استفاده از تجهیزات، نیروهای انسانی مجرب و دوربین‌های مستقر در مراکز انجام می‌شود و این ستاد با توجه به تکالیف قانونی، برای جلوگیری از بروز هرگونه تخلف احتمالی و ارتقای سطح کیفی سلامت و صحت خدمات به شهروندان تا آن‌جا که می‌تواند تلاش می‌کند.» بدون تردید مراجعه خودروهایی که در تهران تردد دائمی دارند به مراکز معاینه‌فنی شهر تهران، می‌تواند در افزایش اثربخشی معاینه‌فنی در کاهش آلودگی هوا و تضادات در کلان‌شهر تهران موثر باشد. مدیرعامل ستاد معاینه‌فنی در توضیح این مساله که آیا خودروهای پلاک شهرستانی فاقد معاینه‌فنی نیز اعمال قانون می‌شوند؟ بیان کرد: «کلیه پلاک‌ها (شخصی-دولتی-عمومی) وسایل نقلیه موتوری در تهران و شهرستان‌ها توسط دوربین‌های سطح شهر تهران ثبت و به‌سامانه یکپارچه ملی معاینه‌فنی کشور به‌منظور بررسی وضعیت معاینه‌فنی خودرو ارسال می‌شود. در نهایت پس از طی فرایند مربوطه خودروهای فاقد معاینه‌فنی مشمول توسط پلیس اعمال قانون می‌شوند. تأکید می‌شود کلیه فرآیندهای مربوط به پایش معاینه‌فنی خودروها به‌صورت هوشمند در بستر IIT انجام شده و اطلاعات مربوط به معاینه‌فنی یا مشخصات VIN متعلق به هر پلاک، از سروهای ملی مرکزی پلیس و وزارت کشور استعلام گرفته می‌شود.» میرزایی قمی با اشاره به خودروهایی که قصد سفر به پایتخت را دارند، از رانندگان خواست تا برای جلوگیری از اتلاف وقت و دریافت خدمات بهتر، پیش از حرکت نسبت به اخذ نوبت اینترنتی معاینه‌فنی اقدام کنند. وی با اشاره به امکان مراجعه به مراکز معاینه‌فنی تهران با تعیین وقت قبلی تأکید کرد: «همه‌چنان می‌توانند از طریق اپلیکیشن شه‌زاد و سامانه تهران‌من نسبت به رزرو نوبت اقدام کنند تا با مدیریت زمان، از معطلی غیرضروری در مراکز جلوگیری شود.»

استقبال گسترده مشتریان از نخستین مرحله فروش لاماری ایما در سال جدید

تکمیل ظرفیت اولین پیش‌فروش لاماری ایما

جزئیات پیش‌فروش

بر اساس بخشنامه شرکت آراین پارس موتور، پیش‌فروش لاماری ایما به‌صورت نقدی و با قیمت علی‌الحساب یک میلیارد و ۹۳۹ میلیون و ۴۰۰ هزار تومان انجام شد. مشتریان می‌توانستند با پرداخت ۹۶۹ میلیون تومان به‌عنوان پیش‌پرداخت، برای خرید این خودرو ثبت‌نام کنند. موعد تحویل خودروها ۱۲۰ روز کاری اعلام شده و قیمت نهایی در زمان تحویل و بر اساس شرایط قرارداد محاسبه خواهد

نخستین مرحله پیش‌فروش کراس‌اوور لاماری ایما در سال ۱۴۰۴، صبح روز دوشنبه ۱۵ اردیبهشت ۱۴۰۴ آغاز شد و به‌دلیل استقبال بالای مشتریان، ظرفیت این طرح در مدت کوتاهی تکمیل شد. این روند نشان‌دهنده اقبال عمومی به این خودرو حتی با ورود محصولات متعدد تولیدی و وارداتی به بازار ایران است. احتمالاً خوش‌فولی شرکت آراین پارس موتور در تحویل به‌موقع و حتی زودتر از موعد خودروهای تعهدشده نیز دلیل دیگر این استقبال است.

شد. لاماری ایما در این طرح در سه رنگ مشکی، سفید و سبز عرضه شد. پیش‌فروش این محصول از طریق وب‌سایت رسمی لاماری انجام شد.

ویژگی‌های لاماری ایما

لاماری ایما، محصول شرکت آراین پارس موتور، کراس‌اووری با پیمانه ۱،۵ لیتری توربوشارژ، گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه تر است که توانایی تولید ۱۹۵ اسب‌بخار قدرت و ۲۸۵ نیوتون‌متر

گشتاور را دارد. نقطه تمایز اصلی این محصول نسبت به رقبای عملکرد و هماهنگی سیستم انتقال قدرت و تعلیق آن است که کیفیت رانندگی این خودرو را از سایرین متمایز می‌کند و البته طراحی جذاب این خودرو نیز آن را به‌گزینهای قابل توجه در بازار کراس‌اوورهای کشور تبدیل کرده است.

کیفیت بالای ساخت و شبکه خدمات پس از فروش گسترده و همچنین گارانتی طولانی مدت لاماری ایما سبب شده است تقاضا برای این خودرو در بازار، همچنان بالا و چشمگیر باشد.



سه‌شنبه ۱۶ اردیبهشت ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۱۹

STATION

ایستگا ۵

ר

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خوددرو

«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: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران- میدان هفت تیر- خیابان
مفتوح جنوبی- خیابان ورکش- پلاک ۱۹- ط ۳
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۶۱

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

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

«بدون تفکر کہنہ»؛ شعار «جنسیس»

«ما میراث زیادی نداریم؛ نه تاریخچه‌ای پر از داستان و نه تفکرات قدیمی و این بزرگ‌ترین میراث ماست. چون وقتی به گذشته وابسته نیستی، ایده‌های کهنه نمی‌توانند جلو پیشرفت تو را بگیرند.» این شعار خلاقانه با عنوان «بدون تفکر کهنه» به تازگی توسط برند جنسیس در بازار آمریکا منتشر شده است. این کمپین توسط یک آژانس تبلیغاتی و متشکل از محتوایی ویدئویی و متنی برای رسانه‌های آمریکا تهیه شده است.

لزوم بازنگری در طرح واردات خودرو

« بررسی سبایقه واردات خودرو به کشور نشان از آن دارد که دهه ۹۰ شمسی مدل های خوبی از خودرو وارد کشور شده و استقبال بازار از این مدل خودروها چشمگیر و قابل توجه بوده است. کارشناسان از جمله دلایل این امر را عدم محدودیت در آیین نامه واردات می دانند و همین امر به خودی خود سبب شد در آن برهه زمانی، خودروهای باکیفیت و لوکسی با نرخ های متعارف وارد کشور شوند در آن دوران مدل های مختلفی از خودرو وارد کشور شدند که همین امر سبب پاسخگویی به نیاز بازار به طور کامل شد. اما همان طور که می دانیم واردات خودرو به کشور برای حدود ۷ سال ممنوع اعلام شد و مجددا شاهد صدور مجوز برای واردات خودروهای خارجی به کشور از شهرورماه سال ۱۴۰۱ هستیم. با این حال در قوانین جدید شاهد محدودیت در حجم موتور (هرچند که پیش تر در سال ۱۳۹۵ محدودیت ۲۵۰ سی سی اعلام شده بود) و همچنین اعمال محدودیت در مورد قیمت مدل های وارداتی، خودرو و هستیم.

از این مساله به‌خودی خود کار شرکتهای واردکننده را بیش از پیش سخت کرده و بی‌تردید وضعیت بازار را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. در نهایت با توجه به آن چه گفته شد، ضروری بنظر می‌رسد که مسئولان امر با هدف تنظیم بازار خودرو، سیاست‌هایی را اتخاذ کنند که در سایه آن، ضمن هموار شدن مسیر واردات خودرو، شاهد بازگشت رونق خرید و فروش و پاسخگویی هر چه بیشتر و بهتر به مشتریان آن بخش از بازار کشور باشیم.

زکته آموزگاری

همین طور با رعایت این اصل، هزینه نگهداری از خودرو نیز تا حد زیادی کاهش می‌یابد. بر این اساس اگر حین رانندگی به‌رمان در دست و دقیق تعویض دنده‌ها که باید با داور موتور مطابقت و همخوانی داشته باشد، توجه کافی نشود، استهلاک و خرابی موتور به‌حدی افزایش خواهد یافت که گاه مالک خودرو و چارهای نخواهد داشت چنان‌که راننده را رفع مشکل، متحمل هزینه‌های سرسام‌آور شود. بنابراین، رعایت نکات مذکور، می‌تواند در کنار سایر اقدامات، عمده مفید خود، هزینه نگهداری از آن نیز تا حد زیادی کاهش دهد.

نگهداری صحیح از خودرو تنها پارامتری است که سبب بالا رفتن عمر مفید آن می‌شود. بر این اساس باید نکات شدن به‌فصل گرما، بررسی وضعیت مهم‌ترین سیال موجود در موتور خودرو یعنی روغن موتور اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند. همین‌طور تسمه‌ها هم مهم‌ترین قطعه در انتقال نیرو و میان قطعات متحرک موتور به‌شمار می‌روند و به‌همین دلیل بررسی وضعیت آن‌ها قبل از ورود به فصل گرما باید، د اهمیت باشد. د. ع. ح. آ. اندرگ. د. ست باخود، و متهمار نقش ب. نگ. د. افراشت. عم. مفید: داد.

لزوم نگهداری درست از خودرو



NEW
M2631 D
289 KW=400 HPAT 1900 RPM



WWW.AMICOIR.COM