



هشدار قطعه‌سازان
با هدف جلوگیری از توقف خطوط تولید:
واردات هوایی مواد اولیه
تسهیل شود

صفحه ۱۴



چرا «آستون مارتین»

منتخب سال شد؟ صفحه ۸

استارت
Start



علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری

سیاست‌های دوگانه‌در
خصوص واردات تایرو خودرو

سیاست‌های دوگانه دولت در امر واردات نقاط ابهام
بسیاری را در ذهن فعالان بازرگانی و بازار ایجاد کرده
است. در حوزه خودرو در شرایطی که نیاز بازار...

صفحه ۲

تیتلهای امروز

Titles

دولت جدید آمریکا ترمز توسعه بزرگ‌ترین
خودروساز این کشور را کشید

زبان ۵ میلیارد دلاری
«جنرال موتورز» به خاطر ترامپ!

صفحه ۶

بازدید رایگان و تخفیف خرید
قطعات مصرفی

محصولات «لاماری»

صفحه ۱۵

پای خودروهای مختص
جانبازان به بازار رسید

صفحه ۱۰

۳ میلیون خودرو سواری فرسوده
در کشور تردد می‌کنند

صفحه ۱۵

دکتر محسن بهرامی ارض اقدس، عضو شورای رقابت در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

علاقه‌مندی برخی مدیران دولتی به تداوم قیمت‌گذاری دستوری خودرو

بهرامی ارض اقدس: برخی بخش‌های دولت همچنان بر تداوم قیمت‌گذاری دستوری اصرار دارند و آن را با دفاع از حقوق مصرف‌کننده توجیه می‌کنند. برخی مدیران میانی در...

صفحه ۳

کارشناس صنعت بیمه: آینده بیمه موتورسیکلت‌ها
در گرو دیجیتالی‌سازی و تنوع‌بخشی خدمات است

تحول در بیمه موتورسیکلت
همراه با مدل‌های جدید بیمه‌ای

با افزایش استفاده از انواع موتورسیکلت به‌ویژه مدل‌های
برقی و اشتراکی، نیاز به بازنگری در خدمات...

صفحه ۲

ریزش قیمت خودروها هم‌زمان با کاهش

قیمت ارز در بازار آزاد

فروش خودروسازان از
تولیدشان کمتر شده است

صفحه ۷

کامیون‌های پاک چگونه جهان را
تغییر می‌دهند؟

تنوع سوخت خودروهای
سنگین در آینده نزدیک

در حالی که برق در آینده سیستم حمل‌ونقل نقش
پرنگی دارد، گاز طبیعی نیز در بسیاری از کشورها...

صفحه ۹

خودروساز کرمانی باز هم پیش‌رو بودن خود را به رخ کشید؛

رونمایی از اوراق گواهی سپرده «کی‌ام‌سی T9» کرمان‌موتور در بورس کالا

صفحه ۵



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

NEW
M2631 D

289 KW=400 HPAT 1900 RPM



WWW.AMICOIR.COM



تصاویر تازه منتشر شده از وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین، طراحی بیرونی جسورانه‌ای را برای لایویدا پرو نشان می‌دهد: حداقل بر اساس استانداردهای فولکس‌واگن. در حالی که بسیاری از سدان‌های فولکس‌واگن فروخته شده در آمریکا و سایر مناطق تمایل به خطوط نرم، انحنای ملایم و سطوح ساده دارند، لایویدا پرو مسیر متفاوتی را در پیش گرفته است. لایویدا پرو انحنای زیادی دارد و زاویه‌های آن تیزتر است. جلو پنجره شامل یک شبکه مشکی براق و عریض است که با چراغ‌های باریک مجهز به دی‌لایت LED ترکیب شده‌اند. این طراحی جلوپنجره، تهاجمی‌تر از چیزی است که معمولاً در سدان‌های فولکس‌واگن می‌بینیم.

لایویدانسسخه‌ای کوچک‌تر از فولکس‌واگن باسات است که برای کشورهای شرق آسیا و آمریکای لاتین تولید می‌شود. این محصول، مونتاژ چین خواهد بود. لایویدا پرو تنها با یک موتور ۴ سیلندر ۱/۵ لیتری تنفس طبیعی عرضه می‌شود. فولکس‌واگن به این سدان کوچک طراحی بیرونی جذابی داده، اما هنوز فضای داخلی آن را آشکار نکرده است. فولکس‌واگن طیف گسترده‌ای از مدل‌های مختلف را در چین از طریق مشارکت با SAIC، FAW و JAC تولید می‌کند. لایویدا پرو نسخه به‌روزرسانی شده از لایویدا استاندارد است که ارتباط فنی با چتای بازار جهانی دارد. لایویدا از طریق مشارکت سایک-فولکس‌واگن تولید می‌شود.

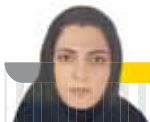
نسخه آسیایی از فولکس‌واگن «لایویدا»



کارشناس صنعت بیمه: آینده بیمه موتورسیکلت‌ها در گرو دیجیتالی‌سازی و تنوع بخشی خدمات است

بخش پایانی

تحول در بیمه موتورسیکلت همراه با مدل‌های جدید بیمه‌ای



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir



«با افزایش استفاده از انواع موتورسیکلت به‌ویژه مدل‌های برقی و اشتراکی، نیاز به بازنگری در خدمات بیمه‌ای این وسایل نقلیه بیش از پیش احساس می‌شود. علی‌رضا فیاض، کارشناس صنعت بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با اشاره به چالش‌هایی چون هزینه بالای بیمه جامع و نبود تنوع در بسته‌های بیمه‌ای معتقد است استفاده از فناوری‌هایی مانند GPS و اپلیکیشن‌های موبایلی می‌تواند تعیین‌کننده مسیر جدیدی برای قیمت‌گذاری دقیق و ارائه خدمات نوین به موتورسواران باشد.

وی در این باره گفت: «از دیگر مشکلات، هزینه‌های بالای بیمه جامع برای برخی از موتورسیکلت‌داران است که ممکن است باعث شود از خرید آن منصرف شوند. همچنین، برخی بیمه‌گران به دلیل مشکلات فنی و عدم تنوع در بسته‌های بیمه‌ای، نتوانسته‌اند به‌طور کامل به نیازهای بیمه‌ای موتورسواران پاسخ دهند.»

فیاض افزود: «با توجه به روند رو به رشد استفاده از موتورسیکلت‌ها، کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند بیمه موتورسیکلت‌ها در آینده‌ای

نزدیک اهمیت بیشتری پیدا خواهد کرد. در این راستا، گسترش بیمه‌های دیجیتال و توسعه پوشش‌های خاص برای موتورسیکلت‌های برقی و اجاره‌ای می‌تواند تحولات زیادی در این صنعت ایجاد کند.»

وی تأکید کرد: «این تحولات در حالی است که بیمه‌گران باید خود را آماده کنند تا بیمه‌های جدیدی را برای موتورسیکلت‌های برقی، موتورسیکلت‌های اشتراکی و حتی سیستم‌های بیمه‌ای مبتنی بر هوش مصنوعی و داده‌های موبایلی به‌بازار عرضه کنند. استفاده از اپلیکیشن‌های موبایل و دستگاه‌های GPS می‌تواند به بیمه‌گران کمک کند ریسک‌ها را بهتر شبیه‌سازی کنند و در نهایت، قیمت‌گذاری‌های دقیق‌تری انجام دهند.»

فیاض گفت: «در خصوص وضعیت بیمه موتورسیکلت‌ها و

چالش‌ها و فرصت‌های این صنعت در ایران، وضعیت بیمه موتورسیکلت‌ها از جنبه‌های مختلفی قابل بررسی است. بیمه شخص ثالث برای موتورسیکلت‌ها یکی از الزامات قانونی است که بسیاری از موتورسواران به آن پایبند هستند. اما مشکل این است که بیشتر موتورسواران تنها به این بیمه اکتفا می‌کنند و از خرید بیمه‌های جامع که پوشش بیشتری ارائه می‌دهد، خودداری می‌کنند. این امر می‌تواند به ضرر آن‌ها تمام شود؛ زیرا موتورسیکلت‌ها به دلیل ویژگی‌های خاص خود، بیشتر در معرض حوادث و تصادفات قرار دارند.»

وی ادامه داد: «یکی از راهکارها، آگاه‌سازی بیشتر مردم است. باید به موتورسواران توضیح داده شود که خرید بیمه جامع می‌تواند در صورت بروز حادثه، خسارت‌های مالی را به حداقل برساند. از سوی دیگر، بیمه‌گران باید برای موتورسوارانی که به قوانین ایمنی پایبندند، طرح‌های تشویقی در نظر بگیرند.»

فیاض همچنین تأکید کرد: «استفاده از فناوری‌های نوین همچون اپلیکیشن‌های موبایل و GPS می‌تواند به کاهش ریسک‌های تصادف و همچنین تعیین نرخ‌های بیمه‌ای دقیق‌تر کمک کند.» وی در پایان گفت: «با توجه به روند رو به رشد استفاده از موتورسیکلت‌ها و به‌ویژه موتورسیکلت‌های برقی، پیش‌بینی می‌کنم بیمه موتورسیکلت‌ها در آینده اهمیت بیشتری پیدا کند. بیمه‌گران باید خود را آماده کنند تا پوشش‌های بیمه‌ای خاص برای موتورسیکلت‌های برقی و حتی موتورسیکلت‌های اشتراکی و اجاره‌ای ارائه دهند. این موتورسیکلت‌ها نیازمند مدل‌های جدید بیمه‌ای هستند که شامل ریسک‌های خاص خودشان می‌شود.»

سیاست‌های دوگانه در

خصوص واردات تایر و خودرو



علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری



«سیاست‌های دوگانه دولت در امر واردات نقاط ابهام بسیاری را در ذهن فعالان بازرگانی و بازار ایجاد کرده است. در حوزه خودرو و در شرایطی که نیاز بازار به واردات خودرو کاملاً مشهود است و ورود خودروهای روز دنیا به بازار ایران می‌تواند دستاوردهای زیادی هم برای صنعت، شبکه خدمات پس از فروش، ایمنی مردم و ... به همراه داشته باشد، برخی مسئولان با سخت‌گیری‌های عجیب و میدان دادن‌های بیجا به صنعت داخلی، کار را برای ورود خودروهای روز دنیا به کشور سخت کرده‌اند. از سوی دیگر در بازاری مانند تایر، آن هم تایرهای سنگین که در بازار به تایرهای باری-اتوبوسی معروف هستند، تخصیص ارز بدون محدودیت

و واردات تایر حتی بیش از نیاز بازار کشور، هم منابع ارزی بسیاری را روانه خارج از مرزها کرده و هم صنعت تایر را دچار رکود کرده است. از سوی دیگر ورود تایرهای خارجی بیش از نیاز ناوگان حمل بار و مسافر، بازار این کالا را قفل کرده است و کار را به جایی کشانده که کالاهای وارداتی و تولید داخل در بازار بی‌مشتتری باقی مانده‌اند. آمارها از نیاز بازار کشور به تایر سنگین، حکایت از نیاز دو میلیون حلقه‌ای در سال دارد. رقمی که نیمی از آن توسط دو تولیدکننده داخلی یعنی گروه صنعتی بارز و گروه صنعتی رازی تامین می‌شود. با این اوصاف تنها با واردات یک میلیون حلقه تایر سنگین این بازار به تعادل می‌رسد. اما آمارهای گمرک حکایت از ورود دو میلیون حلقه تایر سنگین به کشور در سال گذشته دارد. اعداد و ارقامی که باعث رکود شدید در بازار شده و فعالیت تیرسازان داخلی در این حوزه را عملاً با مشکل مواجه کرده است. در این شرایط در عمل باید ۶ ماه دروازه‌های واردات تایر سنگین به کشور بسته شود تا این بازار به تعادل برسد. درست برعکس خودرو که هنوز تأسیسین به تعادل فاصله زیادی وجود دارد و عزمی برای ورود بیشتر خودروهای وارداتی وجود ندارد. فارغ از افزایش تعرفه واردات خودرو از یک سو و ثابت ماندن تعرفه حداقلی واردات تایر سنگین از سبوی دیگر که باز هم ابهامات بسیاری در خصوص سیاست‌های دولت در برخورد با بازار در ذهن‌ها ایجاد می‌کند. به هر روی ارز مصرف‌شده برای واردات تایر به کشور، با ارزی که صرف ورود خودرو با ایمنی و تکنولوژی روز می‌شود، تفاوتی ندارد و جا دارد مسئولان وزارت صمت برای تخصیص ارز و هزینه کردن منابع کشور با در نظر گرفتن سود و زیان فعالیت‌های اقتصادی، سخت‌گیری بیشتری به خرج دهند. در نهایت باید به این نکته توجه داشت که دولت باید بیش از پیش نقش تنظیم‌گری خود را در بازار تقویت و پررنگ کند و منابع کشور را در محلی هزینه کند که هم برای بازار و مردم دستاورد داشته باشد و هم از قفل شدن صنایع داخلی و زیان رسیدن به آن‌ها جلوگیری شود.

33 CROSS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



ظاهر شبانه برای کیا «EV9»



«EV9» نایت فال ادیشن نسخه‌ای ویژه از کراس اوور برقی سه ردیفه کیا، با تریم مشکی براق، شتاب ۴.۵ ثانیه‌ای و رنگ انحصاری رودر ایدر معرفی شد. کیا با ارائه نسخه نایت فال ادیشن برای EV9، به محبوبیت تریم‌های مشکی در بازار پاسخ داده است. این نسخه که بر پایه تیپ Land AWD ساخته شده، با تریم مشکی براق در سرتاسر بدنه شامل نشان‌های کیا و EV9، جلوپنجره، ریل‌های سقف، آینه‌های جانبی، صفحات محافظ زیرین و تزئینات کناری درها، ظاهری جسورانه‌تر پیدا کرده است. رینگ‌های ۲۰ اینچی مشکی براق با طراحی انحصاری و لاستیک‌های چهار فصل نیز جذابیت ظاهری این خودرو را تکمیل می‌کنند. کیا همچنین

رنگ جدید و انحصاری Roadrider Brown را برای این نسخه معرفی کرده که به گفته این شرکت، حالتی خاکی و ماجراجویانه دارد؛ اما تصاویر رنگ سفیدی را نشان می‌دهند. داخل کابین، نایت فال ادیشن از تریم دورنگ تریم‌های دیگر Land فاصله گرفته و به‌طور کامل با روکش مشکی یکدست، شامل روکش صندلی‌ها با دوخت منحصربه‌فرد و سقف مشکی، تزئین شده است. این طراحی، حس لوکس و اسپرت را به کابین تزریق کرده است. نایت فال به‌صورت استاندارد با چیدمان ۶ نفره (صندلی‌های کاپیتانی ردیف دوم) عرضه می‌شود؛ اما گزینۀ صندلی نیمکتی ردیف دوم برای ظرفیت هفت‌نفره نیز بدون هزینه اضافی قابل انتخاب است.

دکتر محسن بهرامی ارض اقدس، عضو شورای رقابت در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

علاقه‌مندی برخی مدیران دولتی به تداوم قیمت‌گذاری دستوری خودرو

بهرامی ارض اقدس: برخی بخش‌های دولت همچنان بر تداوم قیمت‌گذاری دستوری اصرار دارند و آن را با دفاع از حقوق مصرف‌کننده توجیه می‌کنند



میترا شهبازی

m.shabazi@autoworld.ir

«با خروج خودروهای وارداتی از شمول قیمت‌گذاری توسط شورای رقابت و هم‌زمان با روند خصوصی‌سازی در صنعت خودرو کشور، امیدواری‌هایی در میان خودروسازان پدید آمده مبنی بر این که خودروهای تولید داخل نیز به‌زودی از بند قیمت‌گذاری دستوری رهایی یابند. این در حالی است که تولیدکنندگان داخلی سال‌هاست نسبت به پیامدهای منفی این نوع قیمت‌گذاری و انباشت زیان ناشی از آن انتقاد دارند؛ اما به‌نظر می‌رسد در سطوح سیاست‌گذاری صنعتی، این اعتراضات بایستی توجهی مواجه شده است.

در همین راستا با «محسن بهرامی ارض اقدس»، عضو شورای رقابت و نماینده اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران به گفت‌وگو نشستیم. ایشان با سابقه عضویت در شورای رقابت طی دو دوره بر اساس بند ۵ ماده ۵۳ قانون اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ و حکم رئیس‌جمهور، به‌عنوان صاحب‌نظر در تجارت سابقه عضویت در شورای رقابت را دارد. بهرامی ارض اقدس همچنین در سوابق خود مسئولیت‌هایی چون معاونت وزارت بازرگانی، مشاور وزیر نفت و دبیری ستاد تنظیم بازار کشور را داشته است.

اخیرا شورای رقابت در نامه‌ای اعلام کرده خودروهای وارداتی از شمول قیمت‌گذاری خارج شده‌اند. آیا این تصمیم از سوی وزارت صمت اجرایی خواهد شد؟

آن‌چه بیان می‌کنم دیدگاه شخصی من است و ممکن است دقیقاً منطبق با نظر حقوقی شورای رقابت نباشد؛ زیرا تصمیمات این شورا مبتنی بر آرای اکثریت در جلسات رسمی اتخاذ می‌شود. من به‌عنوان عضو شورا، شخصا به این تصمیم رأی مثبت دادم. حذف خودروهای وارداتی از فرآیند قیمت‌گذاری به‌دلیل آزادسازی واردات برای اشخاص حقیقی و حقوقی، موجب شکستن انحصار در بازار و ایجاد زمینه رقابت شد؛ چراکه خودروهای داخلی هنوز در برخی گروه‌ها به‌دلیل تمرکز بالا و تقاضای زیاد،

واجد شرایط انحصار هستند و قیمت‌گذاری دستوری منجر به تحمیل شرایط بر مصرف‌کنندگان شده است. ورود خودروهای وارداتی با مدل‌ها و قیمت‌های متفاوت، انگیزه‌ای برای خودروسازان داخلی به‌منظور ارتقای کیفیت و تنوع محصول ایجاد می‌کند. تفاوت قیمت این خودروها با نمونه‌های داخلی، ناشی از عوامل متعددی چون تعرفه‌های گمرکی، نرخ ارز و هزینه‌های شماره‌گذاری است. پس از سال‌ها ممنوعیت، اکنون که واردات آزاد شده، انتظار می‌رود با کاهش تدریجی تعرفه‌ها و تسهیل فرآیند تخصیص ارز، فضای رقابتی‌تر و سالم‌تری در بازار شکل گیرد.

متأسفانه برخی بخش‌های دولت همچنان بر تداوم قیمت‌گذاری دستوری اصرار دارند و آن را با دفاع از حقوق مصرف‌کننده توجیه می‌کنند. درحالی که طبق قانون، نظارت بر قیمت‌گذاری اقسام، چه وارداتی و چه تولید داخل، برعهده سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان است. در صورت عرضه کالایی با سود غیرمتعارف، سازوکار دریافت مابه‌التفاوت از واردکننده

و رسیدگی به شکایات از طریق سازمان تعزیرات حکومتی پیش‌بینی شده و نیازی به مداخله مستقیم در قیمت‌گذاری نیست. وزارت صمت نیز باید در همین چارچوب عمل کند.

با توجه به خروج خودروهای وارداتی از شمول قیمت‌گذاری، آیا این سیاست به خودروهای تولید داخل و مونتاژی نیز تسری خواهد یافت؟

شخصاً باور ندارم بازار خودرو به‌معنای واقعی انحصاری باشد؛ هر چند شوری رقابت تاکنون حدود ۶۰ مصوبه در باره خودرو داشته است. فرآیند حذف خودرو از فهرست قیمت‌گذاری دستوری در حال پیشرفت است و این رویکرد تنها به خودرو محدود نمی‌شود؛ بلکه چند کالای دیگر نیز در دستور کار شورای رقابت قرار دارد. آزادسازی قیمت‌ها، نیازمند تدوین دستورالعمل‌های جدید و بازنگری در سیاست‌های اجرایی است.

چرا قیمت‌گذاری محصولات ایران خودرو و سایپا با تاخیر انجام می‌شود؟ آیا این مساله ریشه در ساختار شورای رقابت دارد؟

در شرایط کنونی که کشور با تورم و نوسانات ارزی ناشی از تنش‌های سیاسی و تحریم‌ها مواجه است، قیمت بسیاری از کالاهای سرمایه‌ای از جمله خودرو دائماً در حال افزایش است. خودرو امروز به‌دلیل سرمایه‌ای تبدیل شده و بخشی قابل توجهی از تقاضا به‌دلیل سوداگرانه است. روش کنونی قیمت‌گذاری که معمولاً با تاخیر ۶ ماهه انجام می‌شود، نه تنها هزینه‌های پنهان خودروسازان را پوشش نمی‌دهد، بلکه موجب ایجاد رانت برای برخی خریداران نیز شده است. بازار باید از حالت انحصاری خارج شود و با تدوین تعرفه‌های منطقی و استانداردهای فنی مشخص، رقابت میان تولیدکنندگان، مونتاژکاران و واردکنندگان شکل بگیرد. اگر چنین شود، پیش‌بینی من این است که ظرف کمتر از یک سال، بازار به تعادل می‌رسد و سود یازبان غیرواقعی نیز از بین می‌رود.

متأسفانه برخی مدیران میانی در ساختار دولتی به‌طور آشکار متمایل به حفظ فاصله قیمتی میان کارخانه و بازار هستند. طرح‌هایی چون قرعه‌کشی یا اختصاص خودرو برای فرزندآوری ناشی از همین نگاه هستند. اختصاص خودرو با نرخ دستوری به برخی افراد یا مسئولان نیز در

همین راستا قابل تحلیل است و نیازمند بررسی جامع است. خودروسازان در موضوع تاخیر در قیمت‌گذاری محق هستند؛ چراکه مبنای نظارت، صورت‌های مالی حسابرسی شده‌ای است که هر ۶ ماه منتشر می‌شود و بررسی آن نیز زمان‌بر است. این فرآیند ناکارآمد، باعث فاصله گرفتن قیمت‌ها از واقعیت بازار شده است.

خودروسازان فعال در بخش خودروهای سنگین، قیمت‌گذاری دستوری را مانع رشد و توسعه کیفیت محصولات می‌دانند. آیا شورای رقابت برنامه‌ای برای این بخش دارد؟

خودروهای سنگین از منظر شوری رقابت، مشمول انحصار نیستند. بنابراین مسائل مربوط به آن‌ها خارج از اختیارات این شورا است و باید توسط سایر نهادهای مرتبط بررسی شود. در این زمینه، مشا مشکلات را باید در جای دیگری جست‌وجو کرد.

با توجه به حضور چندین خودروساز و امکان واردات، آیا ورود شوری رقابت به بحث قیمت‌گذاری خودرو

نور بالا

ورود خودروهای وارداتی

با مدل‌ها و قیمت‌های

متفاوت، انگیزه‌ای برای

خودروسازان داخلی

به‌منظور ارتقای کیفیت و

تنوع محصول ایجاد می‌کند

منطقی است؟

به‌نظر من، قیمت‌ها باید براساس هزینه واقعی تولید، کیفیت، تیراژ و خدمات پس از فروش بازنگری شوند. همچنین لازم است مرجعی مشخص اعم از شوری رقابت یا سازمان حمایت برای رصد عرضه و تقاضا در بازار تعیین شود تا فرآیندها از شفافیت برخوردار باشند.

به نظر شما ریشه اصلی زیان انباشته در صنعت خودرو کشور چیست و چگونه می‌توان آن را کاهش داد؟

زیان انباشته مختص خودروسازان نیست و اکثر شرکت‌های دولتی با آن مواجه هستند. ساختار ناکارآمد، مدیریت ضعیف، هزینه‌های سربار بالا و سوءاستفاده‌های احتمالی از عوامل اصلی این وضعیت هستند. نهادهایی چون مرکز پژوهش‌های مجلس، مجمع تشخیص مصلحت نظام و دیوان محاسبات کشور، فهرست‌هایی از صدها شرکت دولتی زیان‌ده منتشر کرده‌اند. این شرکت‌ها به حیاط‌خلوت دولت‌ها تبدیل شده‌اند. تنها راه برون‌رفت، اجرای واقعی خصوصی‌سازی است؛ نه واگذاری‌های شبه‌دولتی. اگر حتی مالکیت قابل واگذاری نیست، حداقل باید مدیریت خصوصی‌سازی شود؛ مشابه آن‌چه در ایران خودرو اتفاق افتاد. در فروردین امسال، آمار تولید این شرکت نسبت به سال گذشته با وجود دشواری‌ها، رشد محسوسی داشته است. اگر اصل ۴۴ به‌درستی اجرا شود، این قانون می‌تواند بستری برای مولدسازی، بهبود کسب‌وکار و رفع موانع تولید فراهم آورد.

شوری رقابت چه برنامه‌ای برای قیمت‌گذاری خودروها در سال جاری دارد؟ خواسته‌های خودروسازان از ابتدای سال چه بوده است؟

شوری رقابت باید هم‌راستا با تحولات صنعت و بازار، ضوابط نوین قیمت‌گذاری را تدوین و اجرایی کند. تاخیر در اصلاح قیمت‌ها و الزام شرکت‌ها به پیش‌فروش به‌رغم آرامش نسبی بازار، ضرورت این بازنگری را دوچندان کرده است. بنابر این، افزایش قیمت و اصلاح دستورالعمل‌ها امتیاز نیست؛ بلکه ضرورت سیاست‌گذاری برای حفظ تولید است. شورا نیز در هماهنگی با سایر قوا و براساس قوانین بالادستی، مسیر آینده را با دقت و سرعت مشخص خواهد کرد.

وعده پاییزی «فراری» برای نخستین تمام برقی



«فراری پس از سال‌ها توسعه سرانجام در اکتبر ۲۰۲۵ (مهر ۱۴۰۴) از نخستین خودرو برقی خود با نام احتمالی التریکا رونمایی خواهد کرد. سسال ۲۰۲۵ برای فراری سالی سرنوشت‌ساز خواهد بود. این برند نه تنها در فرمول یک به دنبال موفقیت است، بلکه در روز ۱۹ اکتبر برابر با ۱۷ مهر ۱۴۰۴ از نخستین خودرو برقی خود با نام احتمالی التریکا رونمایی خواهد کرد. اگر چه ایده یک فراری برقی ممکن است برای طرفداران سنتی این برند عجیب باشد، اما فراری سال‌هاست که با فناوری‌های هیبرید و برقی در فرمول یک و خودروهای جاده‌ای، این مسیر را هموار کرده است. «جان الکان»، رئیس فراری در مجمع سالانه سهام‌داران اعلام کرد: «الکتریکی‌سازی مسیری است که ما دهه‌هاست دنبال

عضو هیات علمی دانشگاه علامه طباطبائی مطرح کرد؛

آمارسازی به جای اشتغالزایی، دستاورد مدیران اتوبوسی صنعت خودرو

واگذاری «ایران خودرو» به بخش خصوصی غول فساد را زمین گیر می کند

فهیمة اکبری صحت

Fahime Akbari Sehat

«سال‌هاست که صحبت از خصوصی‌سازی صنعت خودرو می‌شود و در هر دوره‌ای از حضور بخش خصوصی در این صنعت با پنهان تراشی‌های مختلف ممانعت می‌شود. اگر چه در ظاهر بخشی از سهام شرکت‌های خودروسازای کشورمان در بازار سرمایه عرضه شده بود، اما همچنان مدیریت آن‌ها در اختیار دولت‌ها بوده و مدیریت دولتی بر صنعت خودرو دستاوردی جز زیان انباشته سنگین و ورشکستگی نداشت. مهدی پازوکی، استناد اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی مهم‌ترین مزیت خصوصی‌سازی خودروسازان را کاهش فساد و سوءمدیریت می‌داند و معتقد است در بخش خصوصی به‌دلیل نظارت دقیق تر و رقابت بیشتر، احتمال سوءاستفاده و فساد کاهش می‌یابد. در مدیریت دولتی ممکن است فرصت‌های فساد و ناکارآمدی بیشتر باشد. مشروح صحبت‌های وی را در ادامه بخوانید.

خصوصی‌سازی خودروسازان یکی از مباحث جنجالی اقتصاد کشورمان بود که به یک مطالبه عمومی تبدیل شد. به نظر شما مهم ترین مزیت خصوصی‌سازی ایران خودرو چیست؟

اقتصاد کشورمان از چالش بزرگی به‌نام فساد و سوءمدیریت رنج می‌برد. این رنج به‌دلیل تعدد حضور دولت در اقتصاد و حذف بخش خصوصی شکل گرفته است. خودروسازان نیز سال‌هاست که به بزرگ‌ترین پنگاه‌های زیان‌ده با دست‌فرمان مدیران اتوبوسی تبدیل شده‌اند. مزیت خصوصی‌سازی ایران خودرو در گام نخست کاهش فساد است. در واقع در بخش خصوصی به‌دلیل نظارت دقیق تر و رقابت بیشتر، احتمال سوءاستفاده و فساد کاهش می‌یابد. در مدیریت دولتی ممکن است فرصت‌های فساد و ناکارآمدی بیشتر باشد. با این حال، باید توجه داشت که خصوصی‌سازی بدون نظارت مناسب می‌تواند به‌مشکلاتی مانند کاهش کیفیت خدمات، تمرکز بیش از حد بر سودآوری و بی‌توجهی به‌منافع اجتماعی منجر شود. بنابراین، خصوصی‌سازی باید همراه با نظارت دقیق و سیاست‌گذاری صحیح باشد تا منافع آن به‌طور کامل به جامعه برسد.

مدیریت منابع از چالش‌های اقتصادی در کشورمان به‌شمار می‌رود؛ خصوصی‌سازی ایران خودرو چطور می‌تواند به افزایش کارآمدی منجر شود؟

در وهله اول باید بگویم نقش آفرینی بخش خصوصی در اقتصاد به‌معنای افزایش بهره‌وری و رقابت‌پذیری است. وقتی یک شرکت خودروساز به بخش خصوصی واگذار می‌شود، مدیریت آن به‌شکل کارآمدتری انجام می‌شود. شرکت‌های خصوصی به‌دلیل رقابت‌های بازار، به‌دنبال کاهش هزینه‌ها، افزایش کیفیت محصولات و بهبود خدمات خود خواهند بود. این امر می‌تواند باعث افزایش بهره‌وری و رقابت‌پذیری صنعت خودروسازی در سطح داخلی و بین‌المللی شود. به‌یاد داشته باشید که مدیریت دولتی هزینه‌های گزافی را بر صنعت‌خودرو تحمیل کرده که با خصوصی‌سازی بخش عمده‌ای از هزینه‌های دولتی کاهش می‌یابد. در بسیاری از کشورها هم خودروسازان دولتی به‌دلیل مدیریت ناکارآمد و وابستگی به‌منابع دولتی، نیاز به‌حمایت‌های مالی دارند. خصوصی‌سازی ایران خودرو می‌تواند فشار مالی بر دولت را کاهش دهد و منابع را به‌سایر بخش‌های اقتصادی هدایت کند.

می‌کنیم، از فرمول یک تا خودروهای اسپرت. ما بسیار هیجان‌زده‌ایم که فراری التریکا را رونمایی کنیم.» هرچند فراری جزئیات زیادی از التریکا منتشر نکرده، اما تصاویر جاسوسی نشان می‌دهند این خودرو به‌احتمال زیاد یک کراس‌اوور هاچ‌بک‌مانند با چهار در خواهد بود، نه یک سوپراسپرت تمام‌عیار. التریکا مجهز به فناوری «دستگاه باز تولید صدا» است که در سال ۲۰۲۳ ثبت اختراع شد و می‌تواند صدای موتورهای بنزینی فراری را شبیه‌سازی کند؛ حرکتی که برای جلب رضایت طرفداران سنتی طراحی شده است. الکان تأکید کرد که تمام اجزای کلیدی برقی‌س، از جمله مازول‌های با تری، محورهای الکتریکی، اینورترها و موتورهای برقی در مارائلو طراحی و ساخته می‌شوند.

منجر شود. نکته دیگری که باید بر آن تأکید کنم، این است که در بخش خصوصی، به‌دلیل رقابت با دیگر تولیدکنندگان، شرکت‌ها بیشتر تمایل دارند به کیفیت محصولات خود و همچنین خدمات پس از فروش توجه ویژه‌ای داشته باشند. این امر می‌تواند باعث رضایت بیشتر مشتریان و وفاداری آن‌ها شود. خدمات پس از فروش در صنعت خودرو یک اصل مهم و حیاتی است و متأسفانه در سال‌های اخیر به‌پاشنه آشیل صنعت‌خودرو تبدیل شده است. در مجموع، خصوصی‌سازی ایران خودرو می‌تواند به ایجاد یک محیط رقابتی تر و کارآمدتر در صنعت خودروسازی کمک کند که به‌نفع مصرف‌کنندگان، تولیدکنندگان و حتی دولت خواهد بود. البته برای دستیابی به این مزایا، فرآیند خصوصی‌سازی باید با دقت و به‌صورت اصولی انجام شود تا بروز مشکلات احتمالی جلوگیری شود.

آیا نمونه موفق‌ی از خصوصی‌سازی صنعت‌خودرو در جهان وجود دارد که با سرعت به‌په‌ود کیفیت منجر شده باشد؟

بله، رنو فرانسه، کارخانه فیات در شهر تیچی لهستان و ماروتی سوزوکی در هند نمونه‌های موفق خصوصی‌سازی هستند. برای مثال ماروتی سوزوکی در سال ۲۰۰۲ از مدیریت دولتی خارج شد و در سال ۲۰۰۷ ارزش بازار این شرکت از ۴۳۳۹ کروڑ روپیه به‌بیش از ۲۱۸ هزار کروڑ روپیه افزایش یافته است. این رشد چشمگیر نشان‌دهنده موفقیت در خصوصی‌سازی و مدیریت کارآمد است. ادامه مدیریت دولت بر صنعت‌خودرو دستاوردی جز زیان‌های بیشتر ندارد.

چرا مدیریت دولتی زیان‌ده است؟

هر چه سهم دولت از اقتصاد بیشتر می‌شود، زیان هم به‌تبع آن رشد می‌کند. نکته اول هدررفت منابع مالی است. خودروسازان دولتی معمولاً با مشکلات مالی و مدیریتی مواجه هستند که این موضوع باعث هدررفت منابع مالی می‌شود. دولت برای حمایت از این شرکت‌ها به آن‌ها تسهیلات می‌دهد که در نهایت ممکن است به‌جای توسعه و بهبود کیفیت خودرو، در پرداخت بدهی‌ها و هزینه‌های جاری مصرف شود. این هدررفت منابع فرصت‌های اقتصادی دیگری را که می‌توانست در بخش‌های دیگر به‌طور موثرتر سرمایه‌گذاری شود، تحت تأثیر قرار می‌دهد. مورد دیگری که مصداق عینی آن در خودروسازی کشورمان وجود دارد، کیفیت پایین محصولات است. این مشکل سبب می‌شود مصرف‌کنندگان به‌خريد خودروهای تولید داخلی تمایلی نداشته باشند و به‌دنبال خرید مدل‌های وارداتی باشند. در نتیجه، نقدینگی به خارج از کشور می‌رود و درآمد ارزی از دست می‌رود. علاوه‌بر این، این خودروها می‌توانند مشکلات امنیتی و مصرف سوخت بالا داشته باشند که در بلندمدت فشار اقتصادی بر مردم و منابع ملی وارد می‌کند.

یکی از مباحثی که در صنعت‌خودرو بر آن تأکید می‌شود، اشتغالزایی است؛ به‌نظر شما بخش خصوصی به دلیل صرفه‌جویی در هزینه‌ها با چالش حفظ نیروی انسانی و رشد اشتغالزایی مواجه می‌شود؟

اول اجازه بدهید در رابطه با آسیب‌هایی که بهانه اشتغالزایی در صنعت‌خودرو توسط مدیران دولتی به اقتصاد کشور وارد کرده صحبت کنیم. مهم‌ترین نتیجه دولتی بودن صنعت خودروسازی، فرصت‌های شغلی و استخدام‌های ناکارآمد است. خودروسازان دولتی به‌دلیل حمایت‌های دولتی فرصت‌های شغلی زیادی ایجاد می‌کنند؛ اما این مشاغل چندان منطبق بر توانایی افراد نیست. استخدام‌های سفارشی و عدم رعایت اصول شایسته‌سالاری باعث کاهش کیفیت نیروی کار و کاهش بازدهی خودروسازان دولتی شده است. حال اگر مدیریت به بخش خصوصی سپرده شود، موضوع تغییر خواهد کرد. مزیت خصوصی‌سازی ایران خودرو مدیریت کارآمدتر است. مدیران در شرکت‌های خصوصی تحت فشار بیشتری برای افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌ها هستند؛ چراکه سودآوری برای آن‌ها اهمیت بیشتری دارد. در نتیجه به‌سمت استفاده از نیروهای متخصص و ماهر می‌روند؛ نه نیروی سفارشی. این جاست که بحث آمارسازی در میان نیست و شاهد اشتغالزایی به‌معنای واقعی هستیم.

دنیای خودرو

چهارشنبه ۱۷ اردیبهشت ۱۴۰۴، سال دهم، شماره ۲۳۲۰



نگاه

view

سیدجواد حسینی کیا

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی

ضرورت نظارت موثر بر آشفته‌بازار لوازم‌یدکی خودرو

«آشفته‌بازار لوازم‌یدکی خودرو امروز به‌یکی از چالش‌های مهم بازار کشور تبدیل شده است. نبود نظارت کافی بر کیفیت و قیمت این محصولات، نه تنها موجب زیان‌دیدگی مصرف‌کنندگان شده بلکه زمینه را برای افزایش تخلفات و عرضه کالاهای بی‌کیفیت نیز فراهم کرده است. افزایش مشکلات این حوزه ضرورت ورود نهادهای مسئول به‌ویژه وزارت صنعت، معدن و تجارت را بیش از پیش ملموس کرده است. رویکردی که می‌تواند به ساماندهی این بازار کمک کند، الزام عرضه لوازم‌یدکی با درج کد رهگیری در سامانه‌ای مشخص است.

درج کد رهگیری روی محصولات علاوه‌بر تضمین کیفیت کالاها، به شفافیت بیشتر بازار کمک خواهد کرد. این اقدام، نظارت بر روند عرضه و فروش محصولات را ممکن می‌کند و از فعالیت‌های غیرقانونی در این حوزه می‌کاهد. کالاهایی که تحت نظارت یک سامانه عرضه می‌شوند، قابل پیگیری خواهند بود و با این روش، محصولات بی‌کیفیت و تقلبی که عمدتاً وارداتی یا تولیدات زیرپله‌ای هستند، کم‌کم از بازار حذف خواهند شد. این فرآیند، نه تنها زمینه‌ساز ارتقای شفافیت و اعتماد عمومی خواهد شد، بلکه به مصرف‌کنندگان امکان خرید محصولات مطمئن‌تر را می‌دهد و از آسیب‌های ناشی از کالاهای نامرغوب جلوگیری خواهد کرد.

در وضعیت فعلی، نبود نظارت کافی باعث شده است که مشتریان از دو جهت کیفیت و قیمت متضرر شوند. کالاهای زیرپله‌ای، متناسب با قیمت‌های پایین، کیفیت نامطلوبی دارند و مصرف‌کنندگان را با مشکلات جدی مواجه می‌کنند. یکی از دلایل اصلی این نابسامانی، نبود نظارت دقیق بر بخش‌هایی از بازار است که‌رها شده‌اند. در این میان، کرونا و عدم مدیریت صحیح واردات نیز به پیچیده‌تر شدن شرایط دامن زده است. هرچند برخی شرکت‌ها اقدام به‌رااندازی سامانه‌هایی برای ثبت محصولات کرده‌اند، اما همچنان بخش عمده‌ای از بازار تحت نظارت نیست. ثبت تمام کالاهای عرضه‌شده در یک سامانه مشخص، علاوه‌بر نظارت بر کیفیت، می‌تواند روند قیمت‌گذاری و توزیع محصولات را نیز کنترل کند. همچنین این راهکار، می‌تواند ورود کالاهای بی‌کیفیت وارداتی را کاهش داده و میزان آسیب‌های مالی و فنی به مصرف‌کنندگان ناشی از استفاده از این محصولات را به‌حدالقدر برساند. شفافیت در عرضه لوازم‌یدکی و ساماندهی بازار نه تنها اعتماد مشتریان را افزایش می‌دهد، بلکه تخلفات را نیز کاهش خواهد داد.

شرح ذیل است: «منابع حاصل از فروش اموال تملیکی و فروش از طریق مزایده و حراج ماشین آلات، موتورسیکلت و سواری مترو که قاچاق و ضبطی دارای حکم حاکم شرع با رأی مراجع رسیدگی کننده بدون نیاز به‌مجموعه‌های ورود و با شماره گذاری ملی کارمزد ۲۰ درصد حاصل فروش برای طرح‌های اولویت دار سازمان اموال تملیکی،»

درآمدها، واگذاری دارایی‌های سرمایه‌ای و واگذاری دارایی‌های مالی بر حسب قسمت بخش بند و اجزا در سال ۱۴۰۴ مندرج در صفحه ۱۰۷ پوست قانون، مقتضی است در راستای اجرای مفاد مذکور، فرآیندهای اجرایی مربوط را مطابق رویه قانونی حاکم با قید فوریت در دستور کار قرار دهید.» حکم قانونی مندرج در دیف فوق‌الذکر به



درصد به ۳۰ درصد ارزش کالای فروش‌رفته در حوزه وسایل نقلیه افزایش یافت.» در این ابلاغیه آمده است: «به پوست نامه شماره ۴۵-۱ ریاست جمهوری در خصوص ابلاغ قانون بودجه کل کشور بخش دوم جهت اجرا ابلاغ می‌شود. با عنایت به‌ردیف شماره ۲۱۰۲۰۷ جدول شماره پنج قانون بودجه سال ۱۴۰۴ با عنوان

«بر اساس ابلاغیه سازمان اموال تملیکی سهم این سازمان از ۱۰ درصد به ۳۰ درصد ارزش کالای فروش‌رفته در حوزه وسایل نقلیه افزایش یافت. سعید غلامی باغی، عضو هیات‌مدیره و معاون بهره‌برداری و فروش اموال تملیکی در ابلاغیه‌ای اعلام کرد: «سهم سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی از ۱۰



نسل قبلی «پاترول» کماکان به روز می شود



«هرچند حدود ۶ ماه از معرفی نسل جدید نیسان پاترول می گذرد، اما نسل قبلی همچنان در استرالیا عرضه می شود و حالا نسخه به روز شده آن معرفی شده است. نسل قبلی نیسان پاترول که با کد Y62 در سال ۲۰۱۰ معرفی شد، با دو فیس لیفت در سال های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۹ به حیات خود ادامه داد و در حالی که نسل جدید پاترول با موتور V6 تونین توربوشارژ در بازار های جهانی عرضه شده، استرالیا بی هاباید تا اواسط ۲۰۲۶ برای آن صبر کنند؛ اما نیسان برای جلب رضایت خریداران استرالیا بی، نسخه به روز شده نسل قبلی را با فناوری های

ویژه ها

لغو محدودیت خرید حواله و فروش وکالتی خودروهای وارداتی



«در پی بازنگری در ضوابط فروش خودروهای وارداتی، سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان در قالب دستورالعمل جدید فروش خودروهای وارداتی، برخی محدودیت های پیشین از جمله ممنوعیت خرید و فروش حواله و انتقال و کالتی را لغو کرد. به این ترتیب، از این پس خریداران خودروهای وارداتی مجاز خواهند بود حواله های خود را به دیگران منتقل کرده یا به صورت وکالتی اقدام به واگذاری خودرو کنند.

دیگه چه خبر؟

خودرو چقدر ارز گرفت؟



«براساس اعلام بانک مرکزی، حجم کل معاملات در بازار ارز تجاری از ابتدای سال جاری تا ۱۴ اردیبهشت ۲ میلیارد و ۷۱۶ میلیون دلار بوده است. بر این اساس از ابتدای سال جاری تا ۱۲ اردیبهشت ماه ۱۴۰۴ میزان کل تامین ارز صنایع مبلغ ۲ میلیارد و ۸۵۷ میلیون دلار بوده که میزان ارز تامین برای گروه های «صنایع حمل و نقل و خودرو» ۷۱۰ میلیون دلار بوده است.

تونیر!

شرکت های خارجی می توانند سهام «سایا» را بخرند



«معاون حمل و نقل سازمان گسترش و نوسازی صنایع گفت: «شرکت های خارجی به صورت مشارکتی و مستقل می توانند سهام سایا را بخرند. سهیل معمارباشی خاطر نشان کرد: «در این خصوص حتی مکاتباتی با وزارت امور خارجه نیز انجام شد تا کمک کنند که فراخوان ماجنبه بین المللی بگیرد و شرکت های خارجی که مایل هستند در این پروژه شرکت کنند و امکان انتقال فناوری و پیشبرد برنامه های توسعه محصول و حتی انتقال پلت فرم های به شرکت داخلی فراهم است.»

خودروساز کرمانی باز هم پیش رو بودن خود را به رخ کشید؛

رونمایی از اوراق گواهی سپرده «کی ام سی T9» کرمان موتور در بورس کالا



«شرکت کرمان موتور به عنوان نخستین خودروساز کشور که اقدام به عرضه گواهی سپرده کالایی خودرو در بورس کالا کرده است، گام مهمی در راستای مدرن سازی فرآیند فروش و تامین مالی خود برداشته است. این اقدام نوآورانه، نه تنها نقطه عطفی در ساختار عرضه محصولات در صنعت خودرو کشور به شمار می رود، بلکه مزایای قابل توجه و مستقیمی برای خود کرمان موتور به همراه دارد.

حال در این زمینه رحمان آراسته، مدیر بازار مشتقه و ابزارهای نوین مالی شرکت بورس کالای ایران با اعلام خبر آغاز معاملات گواهی سپرده خودرو کیامسی T9 شرکت کرمان موتور در آینده نزدیک گفت: «پس از تکمیل اقدامات برای پذیرش انبار خودرو سازی کرمان موتور به عنوان انبار پذیرش شده بورس، گواهی سپرده خودرو کیامسی T9 در بورس کالا عرضه خواهد شد.» مدیر بازار مشتقه و ابزارهای نوین مالی بورس کالا درباره جزئیات این ابزار جدید اظهار داشت: «هر گواهی معادل یک ده هزارم از یک دستگاه خودرو کیامسی T9 خواهد بود. بنابراین متقاضیان با جمع ۱۰ هزار گواهی می توانند مطابق استانداردهای تعیین شده، خودرو را تحویل بگیرند.» آراسته با بیان این که رنگ خودرو و سایر مشخصات در گواهی های خاصی قید می شود، افزود: «این گواهی ها بدون سررسید بوده و امکان نگهداری و معامله آن ها به صورت پیوسته در روزها و ساعات مجاز معاملاتی بورس کالا فراهم است.» مدیر بازار مشتقه و ابزارهای نوین مالی بورس کالا ادامه داد: «گواهی سپرده خودرو کیامسی T9 دارای بازار گردان خواهد بود و گروه مالی کارآمد علاوه بر بازار گردانی،



مشاور پذیرش این اوراق نیز محسوب می شود.» آراسته در خصوص زمان عرضه این اوراق اعلام کرد: «با توجه به این که تقریباً همه اقدامات لازم درباره انتشار این اوراق صورت پذیرفته، بورس کالای ایران در آینده نزدیک برای افتتاح نخستین گواهی سپرده خودرو اقدام خواهد کرد.»

مزایای عرضه اوراق خودرویی برای کرمان موتور

یکی از مهم ترین دستاوردهای ورود به بورس کالا، افزایش شفافیت در فرآیند فروش و قیمت گذاری است. کرمان موتور از این طریق می تواند تا حدی از محدودیت های ناشی از قیمت گذاری دستوری فاصله بگیرد و از مکانیسم عرضه و تقاضای واقعی بازار برای کشف قیمت استفاده کند. این موضوع به شرکت کمک می کند در چارچوب رقابتی تر، حاشیه سود خود را افزایش داده و وابستگی به سیاست های متغیر و گاه ناسازگار بازار سنتی را کاهش دهد. افزون بر آن، حضور در بازار سرمایه از طریق ابزارهای نوینی چون گواهی سپرده کالایی، تصویری حرفه ای تر و پیشروتر از برند کرمان موتور ارائه می دهد. این شرکت با این اقدام نه تنها در بین رقبای خود تمایز ایجاد کرده، بلکه توجه بازار سرمایه و سرمایه گذاران نهادی را نیز

به خود جلب کرده است. این حضور می تواند در آینده زمینه ساز عرضه اولیه سهام شرکت و دسترسی به منابع مالی جدید و مطمئن تر در بازار سرمایه شود. از نظر اقتصادی نیز، این ابزار جدید به کرمان موتور اجازه می دهد تا فروش محصولات خود را در قالب اوراق بهادار قابل معامله انجام دهد؛ امکانی که باعث افزایش نقدشوندگی موجودی های انبار و همچنین جذب سریع تر نقدینگی می شود. به ویژه در شرایطی که فشار بر منابع مالی شرکت ها بیشتر شده، فروش از طریق بورس کالا امکان تامین مالی غیرتورمی، سریع و بدون نیاز به اخذ تسهیلات بانکی را فراهم می سازد، شرکت می تواند خودروهای آماده تحویل را به صورت گواهی عرضه کرده و منابع نقدی حاصل از فروش را صرف تامین قطعات، تولید جدید و سایر نیازهای عملیاتی کند. نکته قابل توجه دیگر، جذب قشر جدیدی از متقاضیان در بازار سرمایه است. با ورود گواهی سپرده خودرو به تابلوی بورس، سرمایه گذاران حرفه ای نیز وارد بازار فروش خودرو شده اند. این افراد ممکن است نه با نیت مصرف، بلکه به قصد سرمایه گذاری یا کسب سود از نوسانات قیمت وارد معاملات شوند. این تنوع در ترکیب خریداران، به افزایش تقاضا برای محصولات کرمان موتور می انجامد و می تواند منجر به رشد فروش و گردش مالی بالاتر شود؛ بدون این که شرکت نیاز به توسعه شبکه فروش سنتی داشته باشد. در افق میان مدت و بلندمدت نیز این اقدام می تواند بستر مناسبی برای استفاده از ابزارهای مشتقه نظیر قراردادهای سلف موازی، آتی و اختیار فروش یا خرید خودرو باشد. این ابزارها به کرمان موتور کمک می کنند هم ریسک نوسانات قیمتی خود را پوشش دهد و هم از آن ها برای تامین مالی پروژه های توسعه ای و مدیریت سرمایه در گردش استفاده کند. این یعنی ورود به بورس کالا تنها یک تصمیم تاکتیکی نیست؛ بلکه یک انتخاب استراتژیک برای تغییر ساختار مالی و عملیاتی شرکت محسوب می شود.

اینفوگرافش Infography

رشد در آمد شرکت «تراکتور سازی ایران» در فروردین ماه



شرکت «تراکتور سازی ایران» در فروردین ماه حدود یک هزار و ۹۵۳ میلیارد تومان در آمد از فروش محصولات خود به دست آورد

چرا؟

تامین منافع خودروسازان

«برخلاف وام های بانکی که با نرخ های بهره بالا و محدودیت های سخت گیرانه همراه هستند، بازار سرمایه امکان جذب منابع مالی را برای خودروسازان فراهم می کند. با استفاده از ابزارهایی مانند گواهی سپرده کالایی، اوراق مشارکت و عرضه فیزیکی خودرو در بورس کالا خودروسازان می توانند بدون فروش فوری خودرو یا ایجاد بدهی بانکی، پروژه های تولیدی خود را توسعه دهند.

برای چه؟

شفاف شدن قیمت گذاری خودرو

«این روش تامین مالی سبب افزایش شفافیت، حذف واسطه ها و ارتقای اعتماد سرمایه گذار می شود. در مجموع، بازار سرمایه بستری مدرن و کارآمد برای تامین مالی پایدار و مستقل در صنعت خودرو فراهم می سازد. از سوی دیگر، خودروسازان با استفاده از ابزارهای بورسی، امکان برنامه ریزی دقیق تر مالی، مدیریت بهتر منابع و ارتقای بهره وری در تولید را به دست می آورند.

طنه پك First gear



علی زراندوز

azarandooz@autoworld.ir

این روزها هزینه امداد خودرو چقدر است؟
«حاضر جواب: این قدر هست که فرد استفاده کننده از امداد خودرو پس از پرداخت صورتحساب ممکن است خودش به امداد و شوک و تنفس مصنوعی نیاز پیدا کند!

کوبیک به مرز نیم میلیارد تومان نزدیک شد.
«حاضر جواب: به قول قدیمی ها: کوبیک نبین چه ریزه، صبر کن نیم میلیاردی شود بین چه تند و تیزه!

رئیس پلیس راهور فراجا در هفتمین همایش مدیریت ایمنی و ترافیک با گلابیه از محدودیت های اعمال شده بر واردات خودرو، تاکید کرد که این مقررات مانع ورود خودروهای با کیفیت به کشور نشده و ارتقای ایمنی ترافیک را با چالش مواجه کرده است.

«حاضر جواب: البته «تسهیل واردات خودرو»، کلید واژه مصاحبه های همه مسئولان مربوطه است ولی خب در عمل، کار به اعتراض رئیس پلیس راهور فراجامی رسد!

نایب رئیس اتحادیه نمایشگاه داران خودرو تهران: خریداری در بازار نیست و خریداران و فروشندگان منتظر هستند تا قیمت ها به ثبات برسد و از این رو می توان گفت بازار در پلاتکلیفی به سر می برد.

«حاضر جواب: حالا شما خودتان حدس بزنید که وضعیت مشتریان این بازار پلاتکلیف چه می تواند باشد.

بازار خودرو در فاز انتظار؛ ثبات قیمت ها پس از اعلام خبر از سرگیری مذاکرات.

«حاضر جواب: ای کاش بازار خودرو به جز دوقاز پُر کاربرد «گرانی» و «انتظار»، کمی بیشتر در فاز کاهش قیمت و ارزانی و خالی شدن حباب بهای خودروها فرو برود!

یک کارشناس صنعت خودرو بیان کرد: «افزایش زبان خودرو ساز در اثر تفلل اعلام قیمت خودرو.»

«حاضر جواب: تल्ली که البته در نهایت باز هم دودش در چشم همان مصرف کننده ای می رود که دلش می خواهد این افزایش قیمت ها دیر به دیر رخ بدهد.

شوگ قیمتی در بازار خودرو؛ پژو پارس ۹۰ میلیون تومان جهش کرد.

«حاضر جواب: این قدر که برخی خودروهای ماجهش قیمتی دارند، فضایمهای شرکت اسپیس ایکس ایلان ماسک، جهش پرتابی به فضا ندارند!

رئیس اتحادیه تعمیرکاران خودرو: بزرگ ترین معضل امروز بازار خودرو کمبود قطعات و کیفیت پایین لوازم بدکی، به خصوص در مورد محصولات چینی است.
«حاضر جواب: اشکالی ندارد؛ چون قطعه ای که دیرتر و گران تر به دست مشتری برسد، قدرش بیشتر دانسته می شود. به قول قدیمی ها: قطعه ای که خرج ندارد، ارج هم ندارد!

خودروسازی فورد، تحت تاثیر عدم اطمینان در مورد تعرفه های دونالد ترامپ، پیش بینی مالی سالانه خود را به حالت تعلیق در آورد و اعلام کرد که این تعرفه ها، به سود این شرکت آسیب خواهد رساند.

«حاضر جواب: در جهان چیزی هم باقی مانده که ترامپ در این مدت به آن آسیب نزده باشد؟

به زودی از نخستین گواهی سپرده خودرو در بورس کالا رونمایی می شود.

«حاضر جواب: البته اگر سنگ اندازی ها زودتر از خود این طرح آغاز نشود.



بهرتر بوده است. رکورد قبلی که توسط دوج وایپر ACR در سال ۲۰۱۷ ثبت شده بود، برای مسیر کوتاه تر ۲۰۶ کیلومتری بوده است. در این مسیر کوتاه تر، GT3 ۹۱۱ جدید زمان خیره کننده ۶ دقیقه و ۵۱.۷۶ ثانیه را ثبت کرده که بیش از ۱۰ ثانیه سریع تر از وایپر است؛ آن هم با وجود حدود ۱۴۰ اسببخار قدرت کمتر نسبت به سوپرکار آمریکایی. این عملکرد، گواهی بر پیشرفت های مهندسی پورشه در شاسی، ایرودنامیک و انتقال قدرت است. خودرو از آمایشی پورشه مجهز به پکیج وایساج بود که شامل اقداماتی برای کاهش وزن و قطعات فیبر کربنی می شود. همچنین، این خودرو از تایرهای میشلن پیلوت اسپرت کاب R2 استفاده می کرد که سریع ترین لاستیک های موجود برای GT3 جدید هستند.

پورشه GT3 ۹۱۱ با گیربکس دستی، رکورد جدیدی در پیست نوربرگ رینگ ثبت کرد و بازمان ۶ دقیقه و ۵۶.۲ ثانیه، رکورد دوج وایپر ACR را با اختلاف ۱۰ ثانیه شکست. پورشه بار دیگر توانایی های خود را در پیست افسانه ای نوربرگ رینگ به نمایش گذاشت. این بار، GT3 ۹۱۱ مدل ۲۰۲۵ با گیربکس ۶ سرعته دستی و رانندگی راننده حرفه ای کارخانه، «یورگ برکماستر»، رکورد جدیدی برای خودروهای مجهز به گیربکس دستی ثبت کرد. زمان ثبت شده، ۶ دقیقه و ۵۶.۲۹۴ ثانیه برای مسیر کامل ۲۰.۸۳ کیلومتری بود که نه تنها رکورد قبلی ۷ دقیقه و ۱.۳ ثانیه متعلق به دوج وایپر ACR را با اختلاف قابل توجهی شکسته، بلکه از زمان مدل قبلی GT3 ۹۱۱ با گیربکس دوکلاچه نیز ۳.۷ ثانیه

«پورشه» رکورد گیربکس های دستی را ارتقا داد



تضعیف توان در هیبریدی های جدید «بنتلی»



فلاپینگ اسپور و کانتیننتال GT تاکنون با پیشرانهای با قدرت ۷۷۱ اسببخار عرضه می شدند، اما مشتریان حالا به یک گزینه دیگر هم دسترسی دارند. این قوای محرکه جدید با نام های پرفورمنس هیبرید، از پیشران ۴ لیتر V8 توئین توربوشارژ و یک موتور برقی تشکیل شده است که در مجموع، ۶۷۱ اسببخار قدرت تولید می کند. در مدل اسپید، ۵۹۲ اسببخار از پیشران درون سوز و ۱۸۷ اسببخار از موتور برقی حاصل می شود؛ در حالی که در مدل جدید، نیروی پیشران بنزینی به ۵۱۲ اسببخار و حداکثر گشتاور هم از ۸۰۰ به ۷۷۰ نیوتون متر کاهش یافته است. ظرفیت ۲۵.۹ کیلووات-ساعت مجموعه باتری، تفاوتی را نشان نمی دهد. بنابر

اعلام بنتلی، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت کانتیننتال GT کوپه و روباو به ترتیب ۳.۵ و ۳.۸ ثانیه خواهد بود که نسبت به تیپ اسپید، نیم ثانیه کندتر است. برد حرکتی برقی این دو مدل هم ۸۵ و ۷۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. شتاب ۳.۸ ثانیه ای فلاپینگ اسپور با برادر کوپه آن تفاوتی ندارد؛ اما برد حرکتی برقی این مدل ۸۰ کیلومتر اعلام شده است. پیشرانهای پرفورمنس را می توان در تیپ های عادی یا زور سفارش داد. اما قدرت بیشتر همچنان در اختیار تیپ های اسپید و مولینر قرار دارد.

چینی ها هم به پیست «نوربورگ» اهمیت می دهند



نسل فعلی بامو M4 با کد اتاق G82 از سال ۲۰۲۰ در بازار حضور دارد. تاکنون چند نسخه ویژه از این خودرو در مناطق مختلف جهان عرضه شده است که از مهم ترین آن ها می توان به مدل ۵۰ سالگی M در سال ۲۰۲۲، M4 CSL و مدل کلکسیونی CSL ۳۰ با دنده دستی اشاره کرد. قبل از رونمایی M4 CSL، این خودرو توانست رکورد ۷ دقیقه و ۲۰.۷ ثانیه را در پیست نوربورگ رینگ ثبت کند. البته این رکورد بعداً به ۷ دقیقه و ۱۸.۱۳۷ ثانیه کاهش یافت. بامو M4 CSL در تیراژ یک هزار دستگاه به فروش رسید. اکنون بامو M4 CS که پارسال رونمایی شد و رکورد ۷ دقیقه و ۲۱.۹۸۹ ثانیه را در پیست جنهم سبز ثبت کرد، در نسخه نوربورگ رینگ ادیشن در چین معرفی شده است. بامو قصد دارد تنها ۵۳ دستگاه M4 نوربورگ رینگ ادیشن را به مناسبت ۵۳ سالگی تاسیس زیرمجموعه BMW در چین عرضه کند. بامو M4 نوربورگ رینگ ادیشن براساس M4 کامپیتیشن کوپه شکل گرفته است. پیشران ۳ لیتر S58 بای توربو در این خودرو، ۵۳۰ اسببخار قدرت را به سامانه چهار چرخ محرک ایکس درایو انتقال می دهد. شتاب صفر تا صد هم ۳.۵ ثانیه اعلام شده است.

دولت جدید آمریکا ترمز توسعه بزرگ ترین خودروساز این کشور را کشید

زیان ۵ میلیارد دلاری «جنرال موتورز» به خاطر ترامپ!



ال جی اداره می شود نیز به تولید باتری می پردازد. این دو کارخانه باتری های مورد نیاز مدل های محبوبی مانند شورولت اکونناکس EV و کادیلاک لیریک را تامین می کنند که در بازار آمریکا فروش رو به رشدی دارند. بخش مهمی از موفقیت جنرال موتورز به قیمت رقابتی مدل هایی مانند اکونناکس EV برمی گردد. این شرکت همچنین سال گذشته هزینه تولید باتری را ۶۰ دلار به ازای هر کیلووات-ساعت کاهش داده است. هدف این شرکت برای ۲۰۲۵، کاهش ۳۰ دلار دیگر با افزایش تولید و بهبود راندمان تولید است. در صورت تحقق این هدف، جنرال موتورز می تواند هزینه باتری را به حدود ۱۰۰ دلار بر کیلووات-ساعت برساند که ۵۰ درصد کمتر از سال ۲۰۲۳ است و حتی از تسلا هم پیشی خواهد گرفت. برای مقایسه، میانگین هزینه تولید باتری در چین، رقابتی ترین بازار خودروهای الکتریکی جهان، ۹۴ دلار بر کیلووات-ساعت است. این پیشرفت، جنرال موتورز را در آستانه رقابت با خودروسازان چین قرار می دهد. البته با وجود این پیشرفت ها، هزینه باتری مدل هایی مانند پلیرز EV و اکونناکس EV همچنان حدود ۱۳ هزار دلار است که به مراتب بیشتر از هزینه تولید پیشران و گیربکس خودروهای بنزینی جنرال موتورز به شمار می رود. این شکاف قیمتی نشان می دهد جنرال موتورز هنوز راه

آوریل به اجراء آمد. پس از هفته های گری خودروسازان برای کاهش تعرفه ها، دولت ترامپ این هفته اقداماتی را برای کاهش برخی از هزینه های تعرفه اعلام کرد. تغییرات جدید به خودروسازان اجازه می دهد تعرفه های قطعات خودرو وارداتی مورد استفاده در خودروهای مونتاژ شده در ایالات متحده را جبران کنند.

روند توسعه ای که اخیراً به ثمر نرسیده بود

در شرایط فعلی جنرال موتورز با تولید انبوه باتری در کارخانه های عظیم خود، از تسلا پیشی گرفته و حالا به دنبال کاهش هزینه های تمام شده باتری به حدود ۱۰۰ دلار بر کیلووات-ساعت در سال ۲۰۲۵ است. جنرال موتورز، بزرگ ترین خودروساز آمریکا حالا یکی از پیشروترین تولید کنندگان باتری برقی در این کشور محسوب می شود. طبق گزارش «پلومبرگ»، این شرکت در تولید باتری از تسلا پیشی گرفته است؛ آن هم در حالی که کارخانه های هونو با ظرفیت کامل فعالیت نمی کنند. کارخانه Ultium Cells در حومه نشویل، تنسی، با سرمایه گذاری ۲.۳ میلیارد دلار و مساحتی برابر با پنج زمین فوتبال، ۲۴ ساعت شبانه روز کار می کند و هر ساعت ۵ هزار سلول باتری تولید می کند. کارخانه دیگری با همین سرمایه گذاری در اوهایو که به طور مشترک با



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

جنرال موتورز پیش بینی در آمد و سود خود برای سال ۲۰۲۵ را تعدیل کرده؛ با توجه به اعمال تعرفه های خودرو توسط «دونالد ترامپ». رئیس جمهور آمریکا، این شرکت انتظار دارد ۴ تا ۵ میلیارد دلار سود کمتری کسب کند. بر اساس گزارش CNBC، جنرال موتورز پیش تر سود عملیاتی ۲۰۲۵ خود را ۱۳.۷ تا ۱۵.۷ میلیارد دلار برآورد کرده بود؛ اما با اعمال تعرفه های ترامپ این شرکت سود خود را بین ۱۰ تا ۱۲.۵ میلیارد دلار پیش بینی می کند. جنرال موتورز همچنین نتایج سه ماهه اول خود را اخیراً منتشر کرده است که فراتر از انتظارات سرمایه گذاران بود. در کل تعرفه ها به دلیل ترس از گرانی منجر به افزایش فروش خودروها شده اند. این تعرفه ها همچنین باعث شد که شرکت اسلاتنیتس روز چهارشنبه پیش بینی در آمد خود را پس بگیرد.

تأثیراتی فراتر از اعداد

«مری بار»، مدیرعامل جنرال موتورز روز پنجشنبه خطاب به سهامداران گفت: «کنکه مهم این است که تجارت جنرال موتورز در حال رشد بوده و اساساً قوی است؛ زیرا ما با محیط سیاست تجاری جدید سازگار می شویم، عرضه محصولات خود را همچنان تقویت می کنیم و سودآوری خودروهای برقی را افزایش می دهیم.» مدیر ارشد مالی جنرال موتورز به سرمایه گذاران گفت که این شرکت همچنان معتقد است می تواند حداقل ۳۰ درصد از افزایش هزینه های مورد انتظار خود را کاهش دهد. او می گوید: «از زمان انتخابات (۲۰۲۴ آمریکا)، تیم های تولید و زنجیره تامین ما بر توسعه استراتژی هایی برای کمک به کاهش تأثیر تعرفه های احتمالی متمرکز شده اند. این استراتژی ها اکنون به طور فعال در حال اجرا هستند. ما اقدامات کاهش بیشتری، از جمله کاهش هزینه ها را در جایی که انجام این کار منطقی باشد، انجام خواهیم داد.» تعرفه های ۲۵ درصدی ترامپ بر خودروها در ابتدای ماه

خبر News

گزینه عجیب «مرسدس» برای بازار آمریکا

از دهه ۷۰ میلادی به این سو، خودروهای استیشن در آمریکا محبوبیت چندانی بر خود را نداشتند. با وجود این، مرسدس قصد دارد یک استیشن داغ را به این کشور ارسال کند؛ آن هم در زمانی که خودروهای وارداتی از آلمان، شامل ۲۵ درصد تعرفه می شوند. مرسدس AMG E53 هیبرید واگن ۲۰۲۶ به همای اروپایی خود شبیه است. همچون E53 سدان، این خودرو نیز در حالت عادی ۵۷۷ و با فعال سازی ریس استارت، ۶۰۴ اسببخار قدرت در اختیار دارد. خروجی این پیشران ۳ لیتر توربو شارژ ۶ سیلندر به گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک و سامانه چهار چرخ محرک فورماتیک پلاس منتقل می شود. البته در میانه راه، یک موتور برقی نیز حضور دارد که



۱۶۱ اسببخار به قدرت مجموعه اضافه می کند. با فعال شدن ریس استارت، این خودرو ظرف ۳.۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد. در این حالت، حداکثر سرعت نیز از ۲۵۰ به ۲۸۰ کیلومتر بر ساعت افزایش می یابد. پکیج سفارشی پرفورمنس، مواردی شامل دیفرانسیل لغزش-محدود عقب، ترمزهای کامپوزیت با دیسک های ۱۵.۴ اینچ در جلو و فرمان AMG را به این خودرو اضافه می کند. از آن جا که با یک خودرو پلاگین-هیبرید طرف هستیم، باید به باتری ۲۱.۲ کیلووات-ساعت اشاره کرد که در زیر اتاق قرار دارد و امکان حرکت تا سرعت ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت در حالت برقی را فراهم می کند. از برد حرکتی برقی اطلاعی نداریم؛ اما احتمالاً در حدود ۶۵ کیلومتر خواهد بود. مشتریان آمریکایی می توانند ۱۲ رنگ و تعداد زیادی آپشن و پکیج را برای مرسدس AMG E53 هیبرید واگن ۲۰۲۶ انتخاب کنند. ترم ادیشن ۱ با رنگ خاکستری آلبانین با نقوش گرافیکی AMG و رنگ های ۲۱ اینچی تزئین می شود. در کابین این مدل هم ترم خاکستری با جزئیات زرد و نشان Edition 1 قابل مشاهده است. مرسدس AMG E53 هیبرید واگن از E63 که دو سال پیش آمریکا را ترک کرد، نیرومندتر و در شتاب صفر تا صد فقط نیم ثانیه کندتر است.

ایده های «جنسیس» برای بیراهه نوردی

گذشته از رینگ های ۲۴ اینچ و کاپوت کشیده، الگوی دوخطی سرتاسر نمای جلو که تا گلگیرها امتداد یافته نیز جالب توجه است. البته در صورت ورود این مدل به خط تولید، وجود تمام این ویژگی ها کمی بعد به نظر می رسد. به جای سقف پانورامای یکپارچه، چهار پنل شیشه ای در سقف جنسیس ایکس گرن Equator تعبیه شده است. در های جلو با دستگیره مخفی شونده و در های عقب با دکمه مستطیلی روی ستون های C باز و بسته می شود. در فضای کابین جنسیس ایکس گرن Equator با طرحی جالب روبه رو هستیم. سه نمایشگر کوچک دایره ای در مقابل راننده و چهار نمایشگر دایره ای دیگر در بخش میانی داشبورد قرار دارد. همچنین مجموعه ای از دکمه های فیزیکی از جمله دکمه فعال سازی حالت آفرود را نیز می توان در این بخش مشاهده کرد.

به نظر می رسد جنسیس قصد دارد به معرفی کانسپت های جالب ادامه دهد. پس از رونمایی دو کانسپت کوپه و روباو G90، حالا نوبت به یک کانسپت متفاوت به نام ایکس گرن Equator رسیده است. برند لوکس کره ای با نمایش این کانسپت در نمایشگاه خودرو نیویورک، برای مرسدس G کلاس برقی و روباو R15 خط و نشان می کشد. جنسیس از مشخصات فنی ایکس گرن Equator حرفی به میان نیاورده است، اما با توجه به عدم وجود خروجی اگزوز، احتمالاً با یک خودرو برقی مواجه هستیم. فرم بدنه جنسیس ایکس گرن Equator در جایی میان شاسی بلند و استیشن واگن قرار می گیرد؛ چیزی شبیه به آئودی Steppenwolf ۲۵ سال پیش معرفی شد. از فرم بدنه که بگذریم، باید به چراغ های مجزای عقب اشاره کرد که در خودروهای امروزی کمتر مشاهده می شود.



بدون شک پارک کردن آن را به یک کابوس تبدیل می کنند. به نظر می رسد وایدو فقط یک سپر دوم را زیر سپر اصلی اضافه کرده؛ اما با بین آوردن دماغه این شاسی بلند یک تغییر اساسی است. البته شاید برای عبور هوا بهتر باشد؛ هر چند برای آف رود مناسب نخواهد بود. کاب های کناری جدید نیز شبیه به مجموعه دوم تخته های کنار در زیر مجموعه اول به نظر می رسند. ر کاب های پهن تر، شکاف بین قوس های جدید جلو و عقب را بر می کنند. وایدو دقیقاً مشخص نکرده که اسکالید IQ را چقدر پهن تر می کند؛ اما با یاد حداقل نیم فوت (۱۵ سانتی متر) یا بیشتر باشد.

سال قبل، کار گاه تیونینگ وایدو (Waldo) تسلا سایبر تراک را به هیولایی پهن تر و پر سر و صداتر تبدیل کرد. سپس همین کار را با دوج چارجر دیتونا انجام داد و یک خودرو وعضلانی برقی با ظاهری در خور دیمون ساخت. حالاً نوبت به مدلی کمی سبک تر و بسیار لوکس تر رسیده است. کادایلاک اسکالید IQ، وایدو یک کیت بدنه پهن برای کادایلاک اسکالید IQ طراحی کرده است. این کیت به یکی از قوی ترین و جذاب ترین خودروهای برقی آمریکا، قدرت و توانایی بیشتری می بخشد. رندرهای این اسکالید IQ خودرویی به مراتب تهاجمی تر از نشان می دهند؛ با گلگیرهایی که



کیت بدنه برای «کادایلاک»



خسارت بیش از ۲۰۰۰ دستگاه خودرو در حادثه بندر عباس ارزیابی شد



خودروهای آسیب دیده در بندر شهید رجایی، حواله پرداخت خسارت خود را دریافت کرده اند و خودروهایی که بیمه نامه ندارند هم بعد از ارزیابی، خسارت را دریافت می کنند. «به گزارش «ایرنا» انفجار بزرگی حوالی ظهر شنبه، ۱۶ اردیبهشت ۱۴۰۴ در یکی از پایانه های کانیتیری بندر شهید رجایی بندر عباس به وقوع پیوست. طبق اعلام رسمی، این حادثه ۵۷ کشته بر جا گذاشت. بندر شهید رجایی با حدود ۲ هزار و ۴۰۰ هکتار مساحت، ظرفیت جابه جایی سالانه ۷۰ میلیون تن بار را دارد.

بیمه آسیب دیده در بندر شهید رجایی مورد ارزیابی قرار گرفته اند و برای آن ها فرم جبران خسارت صادر شده است. «تاکنون» ۸۲۹ دستگاه خودرو دارای بیمه بدنه نیز که در حادثه انفجار بندر شهید رجایی بندر عباس آسیب دیده اند، ارزیابی شده اند و جهت جبران خسارت به شرکت های بیمه معرفی شده اند. رئیس کل دادگستری هرمزگان با بیان این که برای خسارت های مختلف، فرآیندهای متفاوتی را پیش بینی کرده ایم، تاکید کرد: «در حال حاضر تعداد قابل توجهی از مالکین

شهرداری شهرک شهید رجایی، کار ارزیابی خسارت های وارده به مالکین وسایل نقلیه انجام شد. «قهرمانی تصریح کرد: «بر این اساس در روز نخست ۱۷۴ دستگاه خودرو، روز دوم ۶۷۳ دستگاه، روز سوم ۵۸۵ دستگاه، روز چهارم ۱۶۴ دستگاه، روز پنجم ۲۲۰ دستگاه، روز ششم ۲۰۰ دستگاه و روز هفتم ۱۰۰ دستگاه خودرو بدون بیمه بدنه آسیب دیده در انفجار بندر شهید رجایی مورد ارزیابی و تعیین خسارت قرار گرفتند. «طلی این مدت این مقام قضایی یادآور شد: «در مجموع ۲ هزار و ۱۱۶ دستگاه خودرو فاقد

روابط عمومی اداره کل دادگستری هرمزگان، مجتبی قهرمانی روز سه شنبه در تشریح جزئیات این خبر اظهار کرد: «باتوجه به تدابیر اتخاذ شده به منظور جبران خسارت آسیب دیدگان حادثه انفجار بندر شهید رجایی در کوتاه ترین زمان ممکن و با کم ترین دردسر، ۲ روز پس از این حادثه تلخ، نسبت به تشکیل کمیته جبران خسارت های مالی اقدام شد و با استقرار اعضای این کمیته به سرپرستی معاون اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم دادگستری استان به همراه کارشناسان مربوطه در محل

آلمانی German

ون «فولکس واگن» با پیشرانۀ «کادایلاک»!



«ون فولکس واگن که با نام های ترنسپورتر، میکروباس یا تایپ ۲ نیز شناخته می شود، یکی از نمادین ترین ون های تاریخ محسوب می شود. نمونه های بازسازی شده این ون در بازار با استقبال مواجه می شوند؛ اما

برخی از این نمونه ها مثل این ترنسپورتر مدل ۱۹۶۶، فراتر از بازسازی رفته و به چیزی کاملاً متفاوت تبدیل شده است. از بیرون، این ون با رنگ قرمز و مشکی و طراحی ۲۱ پنجره ای، ظاهری کلاسیک دارد؛ اما در سینه آن یک غول خفته است! این تایپ ۲ به موتور ۸.۳ لیتری V8 کادایلاک مجهز است که قدرت آن از طریق گیربکس اتوماتیک به چرخ های عقب منتقل می شود. اگرچه خروجی دقیق این موتور اعلام نشده، اما قطعاً از قدرت اندک موتورهای ۴ سیلندر تخت هوا خنک استاندارد فولکس واگن بیشتر است. برای جای دادن این موتور عظیم، بدنه ون در بخش عقب ۱۵۰ میلی متر پهن تر شده و شاسی آن با ریل های فولادی کاملاً بازطراحی شده است. دو رادیا تور در کنار موتور عقب قرار گرفته اند تا خنک کاری لازم را فراهم کنند.

ریزش قیمت خودروها هم زمان با کاهش قیمت ارز در بازار آزاد

فروش خودرو سازان از تولیدشان کمتر شده است



بزرگ کشور در ماه ابتدایی امسال ۵ هزار و ۸۰۳ دستگاه خودرو سواری را به فروش رساند. این در شرایطی است که در ماه فروردین ۱۴۰۳ این رقم ۲ هزار و ۹۴۳ دستگاه بود. در ماه ابتدایی امسال پارس خودرو ۴ هزار و ۴۲۰ دستگاه تولید داشته که کمتر از میزان فروش این شرکت بوده است. بنابراین، این خودرو ساز ماه گذشته بخشی از موجودی انبار خود را به فروش رسانده است. همچنین بنابر آمار ارائه شده به سامانه کدال، ایران خودرویی ها در فروردین ماه ۲۴ هزار و ۶۷۵ دستگاه از تولیدات خود را به فروش رسانده اند. این شرکت در مدت مشابه سال پیش ۲۳ هزار و ۵۵۲ دستگاه فروش داشته؛ بنابراین میزان فروش این خودرو ساز بزرگ کشور ۴.۸ درصد معادل هزار و ۱۲۳ دستگاه افزایش را ثبت کرده است.

طبق آمار ارائه شده به کدال، ایران خودرو نخستین ماه از سال توانسته ۲۹ هزار و ۱۰۷ دستگاه محصول سواری را به تولید برساند، با در نظر گرفتن فروش این شرکت در بازه زمانی تحت بررسی، بزرگ ترین خودرو ساز ایران ۴ هزار و ۴۳۲ دستگاه معادل ۱۵ درصد از محصولات تولیدی خود را به فروش نرسانده است. اما دیگر خودرو ساز بزرگ ایران یعنی سایپا در ماه گذشته بر خلاف دو خودرو ساز دیگر با افت فروش مواجه بوده است. این شرکت در فروردین ماه ۱۲ هزار و ۶۳۰ دستگاه محصول را فروخته و این در شرایطی است که در ماه ابتدایی سال پیش میزان فروش این شرکت به ۱۴ هزار و ۵۲۴ دستگاه می رسید. بنابراین فروش ماهانه سایپا حدود ۱۳ درصد، معادل هزار و ۸۹۴ دستگاه افت کرده است. طبق آمار موجود در کدال، تولید سواری و پراید وانت سایپا در ماه ابتدایی سال به ۱۱ هزار و ۴۸۱ دستگاه رسیده است. بنابراین با در نظر گرفتن میزان فروش یاد شده این شرکت، دومین خودرو ساز بزرگ کشور، یک هزار و ۱۴۹ دستگاه بیشتر از میزان تولید خود فروخته که نشان می دهد از موجودی انبار خود کاسته است.

قیمت خودرو باز هم ریخت

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای ۲ تا ۹ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که قیمت سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان کاهش به ۸۶۹

احسان ناصرایی

e.nasr@autoworld.ir

طبق آمارهای ارائه شده از سوی خودرو سازان که در سامانه کدال منتشر شده، ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در مجموع ۴۳ هزار و ۱۰۸ دستگاه انواع خودرو سواری به همراه وانت پراید را در ماه گذشته به فروش رسانده اند. این در شرایطی است که در مدت مشابه سال پیش آن ها ۴۱ هزار و ۱۹ دستگاه محصول را فروخته بودند؛ بنابراین در ماه فروردین خودرو سازان بزرگ کشور ۵ درصد معادل ۲ هزار و ۸۹ دستگاه رشد فروش را به ثبت رسانده اند. همچنین میزان فروش خودرو سازان در نخستین ماه از امسال، کمتر از آن چه در این بازه زمانی تولید کرده اند، بوده است. سه خودرو ساز بزرگ کشور، در ماه گذشته ۴۴ هزار و ۵۶۵ دستگاه خودرو سواری تولید کردند که با اضافه شدن ۴۴۳ دستگاه پراید وانت این رقم به ۴۵ هزار و ۸ دستگاه می رسد؛ اما در همین مدت زمان میزان فروش آن ها ۴۳ هزار و ۱۰۸ دستگاه بوده است. بنابراین این سه خودرو ساز در ماه ابتدایی سال، یک هزار و ۹۰۰ دستگاه یعنی ۴.۲ درصد از تولیدات خود را به فروش رسانده اند.

دو عامل را می توان در دپو شدن بخشی از تولیدات خودرو سازان در فروردین ماه موثر دانست. عامل نخست بازگشت خودروهای ناقص به کف کارخانه است. البته ایران خودرو تعداد خودروهای ناقص خود را به طور جداگانه اعلام می کند که در ماه فروردین ۱۹۴ دستگاه بوده است. اما دو خودرو ساز دیگر در گزارش خود به سازمان بورس که در سامانه کدال منتشر می شود، تعداد این خودروها را جداگانه اعلام نکرده اند و احتمال دارد که آن ها را جزو خودروهای تولیدی خود محسوب کرده باشند؛ اما به دلیل داشتن نقص، طبیعتاً قابل فروش نبوده اند. خودروهای ناقص به دلیل کمبود قطعه از ماه گذشته، دوباره به خط تولید خودرو سازان بازگشته اند. چرا که مشکلات ارزی و کاهش تولید قطعه سازان تامین قطعات مورد نیاز را برای آن ها سخت کرده است.

عامل دوم نیز احتمالاً انتظار آن ها برای اعلام قیمت جدید محصولات شان است. با شروع سال جدید خودرو سازان انتظار داشتند سازان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان بهای جدید خودروهای داخلی را اعلام کند. در واقع این روند یعنی عقب ماندن میزان فروش نسبت به میزان تولید در اوایل هر سال می دهد که یکی از عوامل اصلی آن، همین انتظار رشد قیمت است. البته با رسیدن به میانه ماه دوم سال خبری از قیمت گذاری جدید نیست و حتی سال گذشته نیز قیمت ها در اواخر هشتمین ماه از سال اعلام شدند.

اما در بین سه خودرو ساز بزرگ کشور، پارس خودرو توانسته بیشترین رشد فروش در فروردین ماه را نسبت به مدت مشابه سال گذشته به نام خود ثبت کند. سومین خودرو ساز

درگ Drage

رقابت هیوندای «الانتر» N و تویوتا «GR کرولا»

در دنیای خودروهای کامپکت اسپرت، تویوتا GR کرولا با مشخصات چشمگیر یکی از رقبای سرسخت به شمار می رود. این خودرو با پیشرانۀ ۱۶ لیتری توربوشارژ ۳ سیلندر، ۲۰۰ اسب بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. علاوه بر این، سیستم چهار چرخ محرک استاندارد و دیرانسیل های لغزش محدود در محورهای جلو و عقب، آن را به گزینه ای ایده آل برای پرفورمنس بالا تبدیل کرده است؛ اما آیا این مشخصات برای شکست دادن هیوندای الانتر N کافی است؟ درگ رفت و برگشتی یا U-Drage که توسط ادموندز انجام شده نشان می دهد که



پاسخ منفی است. هیوندای الانتر N با پیشرانۀ ۲ لیتری توربوشارژ ۳ سیلندر، ۲۷۶ اسب بخار قدرت و ۳۹۲ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. با فعال سازی حالت N Grin Shift، قدرت این خودرو برای ۲۰ ثانیه به ۲۸۶ اسب بخار افزایش می یابد. برخلاف GR کرولا، در الانتر N نیرو فقط به چرخ های جلو منتقل می شود و روی کاغذ، باید در برابر رقیب چهار چرخ محرک خود کم بیاورد. در تست U-Drage که شامل پیمودن مسافت ۴۰۰ متر، دور زدن و بازگشت به خط شروع است، انتظار می رفت GR کرولا به لطف سیستم چهار چرخ محرک، در شروع مسابقه برتری قابل توجهی داشته باشد. در عمل، تویوتا در لحظه استارت اندکی از هیوندای پیشی گرفت، اما این برتری کوتاه مدت بود. الانتر N پس از کنترل اولیه قدرت و انتقال آن به لاستیک های جلو، به سرعت از GR کرولا سبقت گرفت و فاصله خود را تا رسیدن به انتهای ۴۰۰ متر افزایش داد. در مسیر بازگشت نیز هیوندای با شتابی خیره کننده، با اختلاف چند صد متری به خط پایان رسید.

برقی EV

فروش ۵ هزار کامیون برقی توسط «ولوو»

در حالی که تسلا برای تولید انبوه «کامیون سمی» با چالش های متعددی دست و پنجه نرم می کند، ولوو با قدرت در جاده های جهانی پیش می تازد و به تازگی از فروش پنج هزار مین کامیون الکتریکی خود خبر داده است. کامیون تسلا سمی در سال ۲۰۱۷ با ظاهری آینده نگرانه و مشخصات فنی چشمگیر معرفی شد و قرار بود تا چند سال بعد، ده ها هزار دستگاه از آن در جاده های آمریکا دیده شود؛ اما این وعده ها به حقیقت نیویست و هیجان اولیه به سرعت فروکش کرد. با این حال، تقاضا برای کامیون های الکتریکی نه تنها کاهش نیافته، بلکه همچنان رو به رشد



است. ولوو این موضوع را به خوبی ثابت کرده و با فروش بیش از ۵ هزار دستگاه کامیون الکتریکی، عملکردی خیره کننده در برابر تسلا داشته است. ولوو نه تنها در تعداد فروش پیشتان است، بلکه با ارائه ۸ مدل متنوع کامیون الکتریکی، گزینه های متعددی را در اختیار خریداران قرار داده است. این شرکت با تمرکز بر نیازهای مشترک و ارائه محصولات با کیفیت، توانسته جایگاه خود را به عنوان یکی از پیشگامان این صنعت تثبیت کند. ولوو از سال ۲۰۱۹ به فروش اولین کامیون الکتریکی خود را آغاز کرد، تاکنون پنج هزار دستگاه کامیون برقی فروخته است. در مقابل، تسلا از سال ۲۰۲۲ تنها حدود ۱۴۰ دستگاه کامیون سمی تولید کرده است. البته انتظار می رود با بهره برداری کامل از کارخانه تسلا در نوادا در سال آینده، این وضعیت بهبود یابد؛ اما در حال حاضر، ولوو با اختلاف زیادی پیشتان است. کامیون های الکتریکی ولوو در ۵۰ کشور جهان مشتری دارند و بزرگ ترین بازارهای این شرکت شامل آلمان، هلند، ایالات متحده، نروژ و سوئد هستند.



دقیقا الگو برداری شده از سدان محبوب فولکس واگن برای بازار چین است. به عبارت دیگر نسل جدید پاستا الگو برداری شده از لاماندو است. طراحی چراغ های کشیده بیضی شکل، ورودی های هوا درون سپر و خطوط تیز روی کاپوت همان حس و حال مشاهده لاماندو را به بیننده القا می کند. از سوی دیگر چراغ های کشیده این خودرو مشابه فولکس واگن ID.7 بوده که با حجم پردازی خاص، بسیار زیبا به نظر می رسند. در حقیقت پاستا جدید تلفیقی از لاماندو و نسخه تمام الکتریکی پاستا استیت، یعنی ID.7 است. داشبورد این خودرو نیز به کلاستر ۱۰.۲۵ اینچی و نمایشگر میانی ۱۵ اینچی تجهیز شده است که فضای کاملاً مدرنی را ایجاد می کند.

پاستا سدان میان ساین خانوادگی سگمنت D فولکس واگن است. تا امروز ۹ نسل از این سدان خانوادگی به بازار جهانی معرفی شده است. اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که کمپانی فولکس واگن از نسل نهم این خودرو به صورت رسمی رونمایی کرد. نسل نهم پاستا همچنان از خط تیز شخصیتی و سطوح تخت بر خور دار است که استتایی جذاب و زیبا برای این خودرو بهار مغان آورده است. هر چند که پاستا جدید فعلا در نسخه استیشن (استیت) معرفی شده، اما نسخه سدان آن نیز تفاوتی با نسخه استیت نخواهد داشت. این نسخه از نسل جدید پاستا با نام پاستا واریانت معرفی می شود. اما نکته مهم این است که نسل نهم پاستا

بررسی فولکس واگن «پاستا» جدید



«ونکوئیش»؛ غرش یک ۱۲ سیلندر در عصر گسترش الکتریکی ها

چرا «آستون مارتین» منتخب سال شد؟

آستون مارتین نامی آشنا در دنیای پر هیجان خودروهای اسپرت است و سوپراسپرت های این کمپانی مطرح بریتانیایی، همواره در فهرست بهترین های سال قرار می گیرند. سبک طراحی عضلانی و هیجان انگیز در کنار غرش موتورهای پر توان ۸ و ۱۲ سیلندر، همگی سبب شده است آستون مارتین به چنین جایگاهی برسد. دوم سپتامبر سال ۲۰۲۴ بود که این کمپانی صاحب نام از نسل سوم سوپراسپرت مطرح خود یعنی ونکوئیش رونمایی کرد. در ادامه این کوپه های -پرفورمنسی جذاب را بررسی می کنیم.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



گرفتن بهره گیری از تکنولوژی شاسی و بدنه مونوکوک، متریل آلومینیوم و فیبر کربن، وزن خالص ونکوئیش به ۱۷۷۴ کیلوگرم می رسد. بر این اساس نسبت قدرت به حجم موتور در این خودرو و ۱۶۰ اسب بخار بر هر لیتر است که این نسبت برای پیشران، عدد مناسبی به نظر می رسد. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ -ترونیک وظیفه انتقال قدرت و گشتاور به چرخ های عقب را بر عهده دارد. با استفاده از حالت اسپرت پلاس تنها ۲.۳ ثانیه زمان نیاز است که ونکوئیش از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. حداکثر سرعت رسمی این سوپراسپرت نیز به ۳۴۵ کیلومتر بر ساعت می رسد. همچنین سیستم دیفرانسیل لغزش محدود الکترونیکی e-LSD برای این خودرو تعبیه شده تا پرفورمنس این سوپراسپرت بهبود پیدا کند. ناگفته نماند که برای تامین سوخت موتور ۵.۲ لیتری AE31 آستون مارتین، یک باک ۸۲ لیتری تعبیه شده است.

بررسی کیفیت سواری و هندلینگ



به لطف ساختار سیستم دابل ویسبون و دامپرهای (کمک فترهای) بادی در محور جلو و سیستم مولتی لینک بادامپرهای بادی قابل تنظیم در محور عقب، کیفیت سواری آستون مارتین ونکوئیش در سطح یک سدان لوکس قرار دارد. همچنین تایرهای ۲۷۵/۳۵ بسا رینگ های ۲۱ اینچی فورج شده در محور جلو و تایرهای ۳۲۵/۳۰ با رینگ های ۲۱ اینچی فورج شده در افزایش کیفیت سواری این خودرو بسیار اثر گذار بوده است. البته تایرهای سفارشی پیرلی پی -زبرو نیز در این امر موثر است. آستون مارتین ونکوئیش نسل سوم به لطف توزیع وزن عالی میان محور جلو و عقب، هندلینگ به مراتب بهتری نسبت به نسل دوم داشته و در این بخش، عملکرد بسیار چشمگیری دارد. همچنین سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی خنک شونده سوراخ دار فیبر کربنی با مکانیزم کالیپرهای ۶ پیستونه در جلو و مکانیزم کالیپرهای چهار پیستونه در محور عقب، عملکرد بسیار عالی در بخش ترمزگیری را دارند.

هیجان انگیز باشد. اگر چه طراحی خارجی آستون مارتین ونکوئیش بسیار تهاجمی و هیجان انگیز است، اما طراحی داخلی آن به گونه ای است که انگار سوار یک سدان فول سایز لوکس شده اید. از نظر ابعادی نیز این سوپراسپرت رشد قابل توجهی داشته است؛ فاصله محوری ۲۸۸۵ میلی متری، طول ۴۸۵۰ میلی متری، عرض ۲۰۴۴ میلی متری و قامت ۱۲۹۰ میلی متری، فضای کاملاً مناسبی برای دو نفر را به وجود آورده است.

امکانات سطح بالای سوپراسپرت آستون مارتین



آستون مارتین ونکوئیش نسل سوم از امکانات رفاهی و ایمنی سطح بالایی بر خور دار است که از مهم ترین آن ها می توان به ۶ ایربگ، کروز کنترل تطبیقی به همراه سیستم استاپ-استارت، نور بالای خود کار، سیستم ترمز اضطراری خود کار، سیستم پایش هوشمند نقاط کور، هشدار باز شدن درها، سیستم پایش توجه راننده به رانندگی، سیستم پیشگیری از بر خور در جلو، سیستم کمکی حرکت بین خطوط، سیستم هشدار انحراف از مسیر، پیشگیری از بر خور در عقب، دوربین ۳۶۰ درجه با قابلیت نمایش سه بعدی، سیستم صوتی Bowers and Wilkins با ۱۵ بلندگو، سیستم ارتباط کاری آستون مارتین با قابلیت اتصال به اندروید اتو و اپل کار پلی، سقف پانورامیک، شارژر وایرلس برای گوشی های هوشمند و دستگیره های پنهان اشاره کرد.

پیشران ۱۲ سیلندر با صدای مهیج

آستون مارتین ونکوئیش همواره با قلب تپنده ۱۲ سیلندر حجیم به تولید رسیده است. بر این اساس زیر کاپوت کشیده این سوپراسپرت یک موتور ۱۲ سیلندر وی-شکل به حجم ۵.۲ لیتری و مزین به تکنولوژی توئین-توربوشاژر نصب شده است. شاید بتوان گفت در اوج برقی سازی، نصب موتور ۱۲ سیلندر بهترین خبر برای اسپرت دوستان است. بر این اساس موتور AE31 آستون مارتین به لطف پارامترهای فنی مانند طراحی چهار سوپاپ به ازای هر سیلندر (در مجموع ۴۸ سوپاپ روی هر چهار میل سوپاپ با مکانیزم DOHC)، بهینه سازی اتاق احتراق و کاهش ارتفاع برای رساندن نسبت تراکم به ۹.۳، نصب تکنولوژی توئین-توربوشاژر، قطر پیستون ۹۴ میلی متری و کورس پیستون ۸۷.۸ میلی متری، می تواند راندمان بالایی تولید کند. بر این اساس موتور ۱۲ سیلندر وی-شکل ۵.۲ لیتری AE31 می تواند حداکثر ۸۲۴ اسب بخار قدرت را در دور ۶۵۰۰ آر پی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۰۰۰ نیوتون متر گشتاور را در دور ۵۰۰۰ هزار آر پی ام بهار مغان آورد. با در نظر

زبان جدید و هیجان انگیز طراحی آستون مارتین



آستون مارتین ونکوئیش همواره نماد یک کوپه عضلانی -پرفورمنسی قدرتمند بوده است. همین فلسفه در طراحی نسل سوم این سوپراسپرت نیز به خوبی حفظ شده است. با نگاهی به پروفیل این خودرو شاهد استفاده از خط نرم و احجام سیال هستیم. همچنین گلگیرهای ماهیچه ای عقب، پشت نسبتاً بلند، پوزه کشیده و استفاده از رینگ های ۲۱ اینچی، کاراکتر نافذ و جذابی برای این سوپراسپرت فراهم کرده است. در نمای جلو، شاهد طراحی بسیار هیجان انگیزی هستیم. چراغ های بیضی شکل با گرافیک جدید مبتنی بر LED، خطوط تیز روی کاپوت، حجم تورفته میانی کاپوت و جلو پنجره عریض به سبک آستون مارتین، چهره جسورانه و تهاجمی را به نمایش می گذارند. در نمای عقب نیز شاهد سبک طراحی فوق العاده زیبایی از آستون مارتین هستیم. چراغ های LED شناور عمودی در انتهای گلگیرهای عقب تعبیه شده است. از طرفی حجم پردازی بسیار خاص در صندوق عقب و یک صفحه بزرگ کروم مشکی بانوشته آستون مارتین، نمای زیبا و چشم نوازی به این سوپراسپرت می بخشد. طراحی اگزوزهای بسیار بزرگ دو بل در طرفین سپر به همراه دیفیوزر میان آن ها، چاشنی هیجان در نمای عقب این خودرو را دو چندان می کند. اضافه شدن اسپیلترهای راکب، وجود دیفیوزر عقب، لپ سپر جلو و قاب آینه های فیبر کربنی، اسپویلر فعال روی در صندوق عقب و اسپیلترهای فیبر کربنی عقب، سبب بالا رفتن حس هیجان در ونکوئیش شده است. ناگفته نماند که به لطف طراحی دستگیره های مدرن جدید آ شکل پنهان و اسپویلر فعال روی در صندوق عقب ضرب درگ این خودرو به ۰.۲۸ رسیده است.

کابین مدرن با ویژگی های اسپرت

با قرار گیری در پشت فرمان آستون مارتین ونکوئیش، سبک طراحی داخلی بسیار لوکس و مدرن آن جلب توجه می کند. یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی HD افقی برای سیستم اطلاعات -سرگرمی و یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی HD برای کلاستر در کابین این خودرو تعبیه شده است. همچنین دکمه های پیاپی و دکمه های کنار دسته دنده کوچک اسپرت، فضای مدرن و لاکچری را فراهم آورده است. استفاده از با کیفیت ترین چرم آلکانتر، پوشش جیر و دکوراتیو فیبر کربنی سبب شده است فضای لوکسی بر کابین حکم فرما شود. همچنین نورپردازی داخلی به همراه طراحی سقف پانورامیک، فضای دلنشینی را ایجاد کرده است. از طرفی غربیلک فرمان نسل جدید دی-کات آستون مارتین، دو پدال شیفر فیبر کربنی بزرگ در پشت فرمان، دکمه استارت ریکستالی با لوگوی آستین مارتین و صندلی های اسپرت نسل جدید سبب می شوند رانندگی با ونکوئیش بسیار

کمپانی آستون مارتین، ونکوئیش جدید را با کیت خاص اسپرت با قیمت ۷۳۷ هزار دلار به فروش رسانده است.

رنگ قرمز و مشکی همراه است که با غریب‌لک فرمان دی -کات و دسته‌دنده اسپرت آن رانندگی با این پیکاپ را اسپرت جلوه می‌دهد. از سوی دیگر قلب تپنده زیر این کانسیپت جدید همان موتور ۶ سیلندر وی‌شکل ۳.۴ لیتری آی -فورس توین توربوشارژ و پاشش سوخت مستقیم است که می‌تواند حداکثر ۴۲۱ اسببخار قدرت و ۶۴۹ نیوتون‌متر گشتاور را به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چهار چرخ منتقل کند. از سوی دیگر رینگ‌های تاکوما ایکس -رانتر کانسیپت ۲۱ اینچی با تایرهای مخصوص میشلن با سایز ۲۸۵/۴۵ همراه است که وقار این پیکاپ را دوچندان می‌کند.

تاکوما پیکاپ عضلانی و قدرتمند تویوتا است که تا به امروز چهار نسل از آن به بازار جهانی معرفی شده است. بر این اساس از نسل جدید آن که همان نسل چهارم است، در ۱۹ ماه می سال ۲۰۲۳ میلادی رونمایی شد. تاکوما ی جدید بر اساس زبان جدید طراحی تویوتا شکل گرفته و یک استایل ماهیچه‌ای و فوق موقر دارد که می‌تواند به خوبی با رقبای آمریکایی خود به رقابت بپردازد. اما حدود یک روز قبل بود که کمپانی تویوتا از کانسیپت جدیدش یعنی نسخه اسپرت تر و تک کابین تاکوما با نام تاکوما ایکس -رانتر کانسیپت رونمایی کرد. فضای داخلی نیز با صندلی‌های اسپرت قرمز رنگ و ترمیم دو



کانسیپت زیبای «تویوتا» برای آفرودبازها



کامیون‌های پاک چگونه جهان را تغییر می‌دهند؟

تنوع سوخت خودروهای سنگین در آینده نزدیک

در حالی که برق در آینده سیستم حمل‌ونقل نقش پررنگی دارد، گاز طبیعی نیز در بسیاری از کشورها به عنوان یک سوخت مناسب در نظر گرفته می‌شود.



دارد؛ نه تنها به دلیل ویژگی‌های فنی، بلکه به خاطر قابلیت تطبیق با نیازهای حمل‌ونقل سنگین و طولانی‌مدت. درحالی که خودروهای برقی محدود به بردهای کوتاه‌تر هستند و شارژ آن‌ها زمان‌بر است، کامیون‌های هیدروژنی می‌توانند در مدت زمانی مشابه با سوخت‌گیری دیزل، آماده حرکت شوند و مسافت‌های طولانی‌تری را بدون توقف طی کنند.

فناوری پیل سوختی که در آن هیدروژن به برق تبدیل می‌شود، مزایایی چون آلانندگی صفر، عملکرد بی‌صدا و مصرف انرژی موثر را به همراه دارد. شرکت‌هایی مانند تویوتا، هیوندای، دایملر تراکس و نیکولا موتور، سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در این حوزه انجام داده‌اند. کامیون‌های هیدروژنی هم‌اکنون در برخی مسیرهای خاص در ژاپن، کره جنوبی، آلمان، سوئیس و ایالات متحده در حال آزمایش به‌یادری محدود هستند.

بسیاری از تحلیلگران معتقدند کامیون‌های هیدروژنی می‌توانند مکملی برای برقی‌ها باشند؛ به‌ویژه در مسیرهای بلند و در صنایعی مانند حمل‌ونقل مواد سنگین یا لجستیک فرامرزی. در آینده‌ای نه چندان دور، شاید انتخاب بین کامیون برقی و هیدروژنی نه بر اساس اولویت زیست‌محیطی، بلکه با توجه به نوع مأموریت، برد مورد نیاز و امکانات سوخت‌گیری انجام شود.

چالش‌های بزرگ‌تر از باتری‌ها

با وجود تمام پیشرفت‌ها، مسیر توسعه ناوگان سنگین برقی، هیدروژنی یا گازسوز همچنان پر از چالش است. درمورد برق، ظرفیت باتری‌ها هنوز به سطحی نرسیده که برای حمل‌ونقل بسیار سنگین و فواصل بسیار طولانی مناسب باشد. مدت‌زمان شارژ و وزن باتری و تاثیر آن بر ظرفیت بار، از جمله دغدغه‌های اصلی است. درخصوص هیدروژن هم چالش‌ها بسیارند؛ از زیرساخت‌های پیچیده و گران‌قیمت برای تولید، ذخیره‌سازی و انتقال هیدروژن گرفته تا هزینه بالای ساخت پیل سوختی و کمبود ایستگاه‌های سوخت‌گیری. افزون بر آن، بخش قابل توجهی از هیدروژن صنعتی فعلی از منابع فسیلی به‌دست می‌آید و تنها در صورت تولید از منابع تجدیدپذیر (هیدروژن سبز) می‌توان ادعای پایداری کامل داشت. درمورد گاز نیز مشکل اصلی، زیرساخت سوخت‌رسانی و هزینه راه‌اندازی ایستگاه‌های LNG یا CNG است. بدون دسترسی آسان و ارزان به ایستگاه‌های سوخت، شرکت‌های حمل‌ونقل ریسک تغییر فناوری را نمی‌پذیرند. علاوه بر همه این‌ها، هزینه اولیه بالا در این بخش، حتی با وجود صرفه‌جویی در سوخت و نگهداری از آن، برای بسیاری از شرکت‌های کوچک و متوسط با‌دارنده است. این جاست که نقش حمایت‌های دولتی و سیاست‌گذاری صحیح پررنگ می‌شود.

نقش ایران در این بازی جهانی چیست؟

متأسفانه ایران تاکنون نتوانسته نقش جدی در توسعه ناوگان سنگین برقی یا گازسوز ایفا کند. اگرچه استفاده از خودروهای گازسوز در بخش سبک به‌صورت گسترده در دهه گذشته ترویج شدند، اما این تجربه به‌حوزه کامیون‌ها و اتوبوس‌ها تعمیم نیافته است. تلاش‌هایی مانند اتوبوس‌های گازسوز یا اخیراً اتوبوس‌های برقی که در برخی کلان‌شهرها آغاز شده، به‌دلایل متعددی از جمله نبود زیرساخت مناسب، نبود برنامه‌ریزی کلان و ناهماهنگی بین نهادها، هنوز به نتیجه قابل قبولی نرسیده است. در شرایطی که بحران آلودگی هوا و وابستگی به سوخت‌های فسیلی در ایران به معضله‌ای جدی تبدیل شده، ورود جدی‌تر به حوزه ناوگان سنگین پاک می‌تواند نه تنها به بهبود وضعیت محیط زیست منجر شود، بلکه با بومی‌سازی فناوری، فرصت‌های صنعتی و صادراتی مهمی را ایجاد کند.

آینده‌ای که زودتر از آن چه فکر می‌کنیم می‌رسد

شاید بسیاری هنوز فکر می‌کنند که کامیون‌های برقی یا گازسوز تنها مناسب نمایشگاه‌های فناوری هستند؛ اما واقعیت این است که بسیاری از آن‌ها هم‌اکنون در جاده‌ها در حال فعالیت هستند. کشورهای مختلف با سرعت کم یا زیاد، اما با هدفی مشترک در حال کنار گذاشتن دیزل از جاده‌های خود هستند.

آینده کامیون‌ها نه فقط پاک‌تر که اقتصادی‌تر و فناوریانه‌تر خواهد بود. در چنین فضایی، بی‌تفاوتی می‌تواند هزینه‌هایی به‌مراتب بالاتر از سرمایه‌گذاری در فناوری نو در پی داشته باشد. آن‌چه دیروز لوکس به‌نظر می‌رسید، امروز ضرورت است و فر‌دا، استاندارد.

در حالی که حمل‌ونقل

سنگین در بسیاری از کشورها نقش غیر قابل انکاری در آلودگی محیط زیست دارد، به کارگیری سوخت‌های جایگزین مانند برق، هیدروژن و گاز طبیعی آرام‌آرام در حال دگرگون کردن این صنعت است. این تحولات چه معنایی برای آینده جاده‌ها و کامیون‌ها دارند؟



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

گذار آرام‌آرام قطعی: سنگینی تغییر در صنعت سنگین!

صنعت خودروهای سنگین به‌ویژه کامیون‌ها و اتوبوس‌ها به دلیل ماهیت عملیاتی خود، یکی از آخرین بخش‌هایی است که وارد مسیر تحول انرژی شده است. برخلاف خودروهای سواری که سال‌هاست با گزینه‌های برقی و هیبریدی آشنا شده‌اند، کامیون‌های سنگین همچنان گرفتار سوخت‌های فسیلی هستند. اما حالا شرایط در حال تغییر است. زیرساخت‌های نو، حمایت‌های دولتی، فشارهای زیست‌محیطی و نوآوری‌های صنعتی در حال شکل دادن به آینده‌ای متفاوت هستند؛ آینده‌ای که در آن کامیون‌های بدون دود و صدا، مسافت‌های طولانی را طی می‌کنند.

اروپا؛ رهبر جدی در برقی‌سازی جاده‌ها

اروپا، به‌ویژه کشورهای شمالی و غربی آن، در میان پیشگامان توسعه ناوگان سنگین برقی قرار گرفته‌اند. کشورهایی نظیر نروژ، آلمان، سوئد و هلند برنامه‌های متعددی را برای گسترش زیرساخت‌های شارژ و تولید خودروهای سنگین برقی در نظر گرفته‌اند. بسیاری از شهرهای اروپایی نیز از ورود کامیون‌های دیزلی به مناطق شهری جلوگیری می‌کنند یا برای آن‌ها عوارض سنگین وضع کرده‌اند. همین فشارهای مقرراتی، تولیدکنندگان را وادار کرده که نسل جدید کامیون‌ها را با قوای محرکه تمام‌برقی یا در برخی موارد، هیبریدی تولید کنند. افزایش سرمایه‌گذاری شرکت‌های بزرگی مانند ولوو، دایملر تراکس، رنو و حتی تسلا در این حوزه، نشان از جدیت اروپا در این مسیر دارد. ناوگان‌هایی که برای حمل درون‌شهری یا توزیع محلی طراحی می‌شوند، نخستین گزینه‌ها برای برقی‌سازی بوده‌اند. کامیون‌ها به دلیل محدوده تردد مشخص، بار کمتر و نیاز کمتر به‌برد بالا، مناسب‌ترین گزینه برای ورود فناوری‌های نو هستند.

آمریکا؛ میدان رقابت تکنولوژی و سیاست

در ایالات متحده، داستان خودروهای سنگین برقی و گازسوز ترکیبی از تکنولوژی پیشرفته و کشمکش‌های سیاسی است. اگرچه برندهایی مانند تسلا با کامیون برقی خود (Semi) توانستند توجه رسانه‌ها را به خود جلب کنند، اما واقعیت بازار پیچیده‌تر از آن است. بسیاری از ایالت‌ها مانند کالیفرنیا استانداردهای سخت‌گیرانه‌ای برای آلانندگی وسایل نقلیه اعمال کرده‌اند و شرکت‌هایی مانند فرایت لاینر، نیکولا، هیوندای و پتریت به دنبال توسعه ناوگان‌های برقی و هیدروژنی هستند. مادر عین حال، برخی دیگر از مناطق آمریکا همچنان ترجیح می‌دهند به گاز طبیعی فشرده (CNG) یا مایع (LNG) تکیه کنند. کامیون‌های گازسوز به‌ویژه در حمل‌ونقل منطقه‌ای یا در شرکت‌های لجستیکی بزرگ که ایستگاه سوخت‌رسانی خصوصی دارند، محبوب هستند. سوخت گاز طبیعی نه تنها آلانندگی کمتری نسبت به دیزل دارد، بلکه در برخی ایالت‌ها مشمول معافیت‌های مالیاتی یا یارانه‌ای است.

چین؛ انقلاب از بالا به پایین

چین در سال‌های اخیر به یکی از بازیگران اصلی جهان در توسعه کامیون‌های پاک تبدیل شده است. سیاست‌های حمایتی دولت، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و تلاش برای کاهش آلودگی، این کشور را به آزمایشگاهی برای آینده حمل‌ونقل سنگین بدل کرده است. در سال ۲۰۲۴، فروش کامیون‌های برقی در چین از ۷۷ هزار دستگاه فراتر رفت. اغلب این کامیون‌ها از باتری‌های LFP با ظرفیت‌های بین ۲۸۰ تا ۴۲۰ کیلووات-ساعت بهره می‌برند و در مسیرهای شهری و حمل‌ونقل لجستیکی مورد استفاده قرار می‌گیرند. رشد سریع این بازار، حاصل زیرساخت‌های گسترده شارژ و یارانه‌های دولتی است. فناوری هیدروژن در چین در حال تثبیت جایگاه خود است. در سال گذشته، فروش کامیون‌های هیدروژنی در این کشور از ۴ هزار و ۴۰۰ دستگاه عبور کرد. همچنین برندهایی مانند SAIC و Farizon به تولید انبوه مدل‌هایی با برد بالای ۷۰۰ کیلومتر پرداخته‌اند و پروژه‌های آزمایشی با هیدروژن مایع نیز در حال اجرا است. هر چند زیرساخت سوخت‌گیری هنوز محدود است، دولت چین برنامه‌های گسترده‌ای برای توسعه آن در نظر دارد. کامیون‌های LNG یا گاز طبیعی مایع نیز در چین با استقبال روبه‌رو شده‌اند. در برخی ماه‌های ۲۰۲۴، سهم آن‌ها از بازار به بیش از ۴۰ درصد رسید. قیمت پایین‌تر گاز، فراوانی منابع داخلی و توسعه ایستگاه‌های سوخت‌گیری، گازسوزها را به گزینه‌ای مقرون به‌صرفه برای حمل‌ونقل بین شهری تبدیل کرده‌اند.

گاز؛ سوخت انتقالی یا راه حل دائمی؟

درحالی که برق در آینده سیستم حمل‌ونقل نقش پررنگی دارد، گاز طبیعی نیز در بسیاری از کشورها به عنوان یک سوخت مناسب در نظر گرفته می‌شود. کامیون‌های گازسوز مدت‌هاست که در برخی ناوگان‌های شهری و بین شهری در حال فعالیت هستند و توسعه فناوری‌های مربوط به آن‌ها در کشورهای مختلف ادامه دارد. در ایتالیا، فرانسه و اسپانیا، گاز طبیعی به‌ویژه در قالب LNG برای حمل‌ونقل سنگین بین‌المللی به کار می‌رود. شرکت‌هایی مانند IVECO و Scania مدل‌هایی را معرفی کرده‌اند که توان حرکت در مسیرهای طولانی را با LNG دارند و از لحاظ اقتصادی نیز برای شرکت‌های حمل‌ونقل جذاب هستند. اما پرسش این جاست که آیا گاز می‌تواند تنها یک پل باشد برای گذار به برق، یا این که خود یک راه‌حل میان‌مدت و حتی بلندمدت محسوب می‌شود؟ پاسخ این پرسش بستگی به شرایط هر کشور، قیمت انرژی، سیاست‌های زیست‌محیطی و زیرساخت‌ها دارد.

هیدروژن؛ رویایی که رنگ واقعیت می‌گیرد

در میان گزینه‌های متعدد برای جایگزینی دیزل در ناوگان سنگین، سوخت هیدروژن جایگاهی ویژه





با درجه ۷۰ درصد بوده، به بازار باز شده است. عمده مدل های وارداتی در این بخش نیز متعلق به برندهای آلمانی هستند.

در سال جدید شاهد رونق گرفتن واردات خودروهای مختص جانبازان هستیم و سرانجام بعد از مدت ها، پای این مدل خودروها که مختص جانبازان



پای خودروهای مختص جانبازان به بازار رسید

تحلیل

analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار



k.talebifard@autoworld.ir

بی رمقی بازار خودرو

اوضاع بازار خودرو آن چنان که باید خوب نیست و سایه رکود خرید و فروش و معاملات همچنان بر آن سنگینی می کند.

رونق به این بخش از بازار خواهیم بود و از سوی دیگر برخی چشم انداز چندان مثبتی را پیش روی بازار خودرو نمی بینند. در نتیجه متاثر از این دو دیدگاه کاملاً متضاد،

بازار خودرو متاثر از وضعیت سیاسی و اقتصادی اخیر، در بیم و امید به سر می برد و برخی معتقدند با بهبود شرایط سیاسی و در نتیجه اقتصادی کشور، شاهد بازگشت

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۷۰	۳۰	▲
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۲۰	▲
کی ام بی T8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۸۳۰	۳۰	▲
کی ام بی T9 (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	●
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲۵	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۲۵۱	۲ میلیارد و ۱۰۰	۱۰	▲
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۸۹۰	۱۰	▲
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۸۵۰	۰	●
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۱۷۲	۳ میلیارد و ۸۲۰	۰	●
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۶۳۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	●
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	●
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۵۱۵	۰	●
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۶۱۵	۲۰	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	یک میلیارد و ۹۵۰	۲۰	▼
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲۰	▼
تینگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۷۰	۰	●
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۰۶	۳	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۳	۲	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۲۲	۳	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۴۹۹	۳	▼
کوییک R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۲	۴	▼
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۵	۴	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۹۲	۳	▼
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	۵۸۴	۰	●
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۸۰	۲	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۳۵	۴	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۳۱	۳	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۴۴	۶	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۲۱۸	۲	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۶۷۹	۳	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۳۲	۲	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۳۷	۰	●
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۶۴	۰	●
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۴۵	۰	●
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۸۰	۰	●
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۴۰	۳	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۱۲۷	۳	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۳۸	۲	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۱۳	۴	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک میلیارد	۵	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۱۳	۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۴۵	۰	●
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۸۹۴	۳	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۵۵	۲	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۷۰	۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۱۸۳	۰	●
سورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۱۱	۴	▼
سورن پلاس با مانیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۱۸	۰	●
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۴۲	۰	●
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۶۹	۹	▼
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	۹۱۱	۴	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۴۰	۰	●
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۱۷	۷	▲
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۰۵	۰	●
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۶۰۲	۶	▲
وانت کاراتک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۲۰	۵	▲
وانت کارادو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۱۱۰	۰	●

نام خودرو	قیمت شرکت (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 ۱۰۰	۵۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	●
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۰	●
سراتو ۲۰۰۰ سی سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
تویوتا b24X615 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	●
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	●
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۳ میلیارد و ۵۰	۰	●
جتا VS7 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	●
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	یک میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	●
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۲ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۳ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▼
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۹۸۹	۳ میلیارد و ۵۰	۰	●
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	●
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	●
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
بی وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	●
بی وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰	●



یکی دیگر از نقاط عطف مهم در این روند، اعطای وضعیت نامزدی عضویت در اتحادیه اروپا به گرجستان در سال ۲۰۲۳ بود. اما به جای بهره‌گیری از این فرصت تاریخی، حزب حاکم با دیگر لایحه‌ای «مسئله قانون نامیدان خان خارجی» روسیه را مطرح کرد؛ قانونی که با هدف سرکوب جامعه مدنی و رسانه‌های مستقل طرح شده است. «سهم روسیه از درش تجاری گرجستان در سه سال گذشته نوسان داشته و از ۱۱،۴ درصد در سال ۲۰۲۱ به ۱۳،۱ درصد در سال ۲۰۲۲ افزایش یافته و سپس در سال ۲۰۲۳ به ۱۱،۲ درصد کاهش یافته است. این وابستگی اقتصادی فزاینده خطراتی را به همراه دارد، به‌ویژه برای تولید کنندگان گرجی که با رقابت پر از ارز در واردات روسیه روبرو هستند. اکنون تقریباً ۳۹ درصد از واردات کل گرجستان از تشکیل می‌دهند. در سال ۲۰۲۳، واردات سوخت روسی به دلیل اختلافات تامین ۱۱ درصد کاهش یافته است (معادل ۷۰ میلیون دلار)، اما به‌طور کلی وابستگی گرجستان به نفت روسیه از سال ۲۰۲۱ افزایش یافته است. یکی از جنبه‌های نگران کننده سیاست انرژی گرجستان، عدم وجود ذخیره گاه استراتژیک گاز است که کشور را در معرض خطر اختلالات شدید در تامین انرژی قرار می‌دهد.

«گرچستان به شدت به منابع سوختی که توسط شرکت های تحت حمایت روسیه کنترل می شود، وابسته شده است. به گزارش «اقتصادانانین» علاوه بر این، گرچستان به طور کامل به واردات نفت متکی است و روندهای کنونی نشان می دهد که گرچستان دوباره به واردات محصولات نفتی روسیه مانند بنزین و دیزل وابسته شده است. در حالی که این وضعیت چند سال پیش وجود نداشت، موسسه تحقیقاتی سیاست خارجی با انتشار یادداشتی نوشت: «برای درک میزان نفوذ روسیه در گرچستان، ابتدا باید ابعاد امنیتی افعال مسکو را بررسی کرد. در سال ۲۰۰۸، روسیه گرچستان را هدف حمله نظامی قرار داد. در حال حاضر هم مسکو در تخریب آشکارا توانفنامه گلچین سیاست خارجی گری اتحادیه اروپا، همچنان ۲۰ درصد از خاک گرچستان اشغال کرده و ایگامه های نظامی دائمی در آنجا برای تسخینوالی ایجاد کرده است. اشغال این جزایر، ابزاری برای اعمال فشار و محدود کردن گزینه های راهبردی گرچستان به شمار می آید. به باور ناظران، گرچستان به مستعمره روس ها تبدیل شده و نفوذ نظامی و اقتصادی کرملین در این کشور، موجب شده است که نقشی نقشه بازپذیر را ایفا کند. با این حال، از منظر گروهی دیگر، مهم ترین تسلیع ضعف گرچستان در برابر روس ها وابستگی این کشور به صادرات نفت و گاز روسیه است؛ بدون آن که تقطیس در حوزه ذخیرهمازی انرژی مستقل عمل کند و نقشی داشته باشد. همین گزاره می تواند اقتصاد این بازبگیر را به شکلی منفی تحت تاثیر قرار دهد.» این موسسه مطالعاتی در ادامه یادداشت خود آورده است: «یکی از تاکتیک های تر کیب روسیه در این زمینه «هرزبندی در تجارت» است؛ یعنی تغییر تدریجی خطوط اشغال به سمت مناطق تحت کنترول گرچستان. این تاکتیک باعث ایجاد ناامنی، ابعاد منافع





توقیف محموله لاستیک قاچاق در اهواز

رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان خوزستان از توقیف یک محموله لاستیک قاچاق به ارزش ۸ میلیارد ریال در شهرستان اهواز خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، استان خوزستان، سرهنگ سیروس دریگوند اظهار داشت: «در راستای مبارزه جدی و همه جانبه با پدیده شوم قاچاق کالا، مأموران پلیس کلانتری ۱۳ شهرستان اهواز حین کنترل خودروهای عبوری در سطح شهر یک دستگاه خودرو باری حامل لاستیک قاچاق را شناسایی و ضمن رعایت حقوق شهروندی،

با استفاده از علائم هشدار دهنده آن را متوقف کردند.» وی با بیان این که در بازرسی از خودرو توقیفی ۱۳۰ حلقه لاستیک فاقد هر گونه اسناد گمرکی کشف شد، تصریح کرد: «کارشناسان ارزش ریالی قاچاق کشف شده را ۸ میلیارد ریال برآورد کردند.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان خوزستان در پایان اظهار داشت: «در این ارتباط یک متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده مقدماتی به اداره تعزیرات حکومتی معرفی شد.»

اروپا به بهترین بازار تایر سازان تبدیل شده است

رشد ۴۱ درصدی «نکسن» در سه ماهه نخست ۲۰۲۵



نکسن تایر گزارش مالی سه ماهه اول سال ۲۰۲۵ خود را منتشر کرد و از درآمد ۷۷۱.۲ میلیارد وون (تقریباً ۵۴۰ میلیون دلار) و سود عملیاتی ۴۰.۷ میلیارد وون

(تقریباً ۲۸ میلیون دلار) در این مدت خبر داد. این افزایش ۱۳.۷ درصدی درآمد نسبت به سال قبل، رکورد جدیدی را برای بالاترین عملکرد سه ماهه تاریخ این شرکت به ثبت رساند. این شرکت اعلام کرد که نتایج بی سابقه سه ماهه اول آن ناشی از افزایش حجم فروش، گسترش ظرفیت و تقاضای برای محصولات ممتاز مانند تایرهای ۱۸ اینچی و بزرگ تر بوده است. رشد حجم از فاز دوم کارخانه چک نیز به افزایش درآمد کمک کرد. این تایر ساز البته عرضه تجهیزات اصلی (OE) خود را به خودروسازان بزرگ گسترش داده است که به آن ها این امکان را داد تا به رغم عدم اطمینان در رشد صنعتی، عملکرد خوبی داشته باشند. اروپا پیشتر رشد فروش جهانی برای نکسن تایر بوده است. این منطقه شاهد تقاضای پایدار برای لاستیک های جایگزین، به ویژه برای محصولات فصلی مانند لاستیک های زمستانی و چهار فصل بوده است. اروپا ۳۱۶.۵ میلیارد وون کره جنوبی (تقریباً ۲۲۲ میلیون دلار) برای این کارخانه درآمد ایجاد کرده که حدود ۴۱ درصد از کل فروش شرکت را به خود اختصاص می دهد. ظرفیت تولید بهبود یافته و عرضه مداوم برای خودروهای ممتاز، منجر به رشد اروپا در این بخش شده و بازاریابی ورزشی نیز به تقویت شناخت خودروسازان از این برند کمک قابل توجهی کرده است. در عین حال اختلالات ژئوپلیتیکی و ترس از تعرفه های



ایالات متحده سبب افزایش نرخ حمل و نقل در سال گذشته شد؛ اما اکنون نرخ ها به سطوح مشابه با سه ماهه نخست سال ۲۰۲۴ بازگشته اند. این کاهش به نکسن کمک کرد نسبت حمل و نقل به فروش خود را کاهش دهد. با این حال، قیمت مواد اولیه برای لاستیک طبیعی و مصنوعی به دلیل تقاضای ثابت جهانی همچنان بالاست. نکسن برای حفظ رقابت در این بخش، استراتژی های خاص منطقه را راه اندازی خواهد کرد. در اروپا، این شرکت بر افزایش حجم و ظرفیت تولید تمرکز خواهد کرد. در عین حال برای ایالات متحده به منظور واکنش به تعرفه ها، قیمت ها را تنظیم، عرضه را مجدداً تخصیص و توزیع را اصلاح خواهد کرد. این شرکت قصد دارد در ژاپن و استرالیا نیز با تنوع بخشیدن به حق انتخاب مشتریان و استفاده از انبارهای محلی، فروش خود را تا جای ممکن افزایش دهد. نکسن تایر به توسعه محصولات برای خودروهای الکتریکی و موتورهای احتراق داخلی ادامه می دهد. این برند اعلام کرده است که بر کیفیت و فناوری تاکید دارد و روی هندلینگ، ترمزگیری و کاهش نویز برای انواع خودروها تمرکز می کند. این شرکت از ابزارهایی مانند هوش مصنوعی و واقعیت مجازی برای پشتیبانی از توسعه محصول استفاده می کند. آزمایش های داخلی اخیر، عملکرد قوی در ترمزگیری، نویز و راحتی سواری را تایید کرده است که ثابت می کند محصولات این شرکت برای هر دو نوع خودروهای الکتریکی و درون سوز گزینه خوبی به شمار می روند. تروا یس کانگ، مدیر بخش بین الملل نکسن تایر گفت: «به رغم نوسانات مداوم نرخ ارز و عدم قطعیت های مربوط به سیاست های تعرفه ای، تلاش های طولانی مدت ما در گسترش ظرفیت و برندسازی اکنون به ثمر نشسته و به ما امکان می دهد به رشد خود ادامه دهیم. ما با توسعه استراتژی تولید محصول متمرکز بر خواست مشتری و ویژگی های خاص منطقه، رقابت پذیری جهانی خود را همچنان تقویت خواهیم کرد.»

کوپر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-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-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰-کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام 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	ام وی ام X۲۳-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		245/70 R17	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-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کورانداو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای 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 رایپاک بگردیم



نسل جدید موتور دیزلی «رنجروور»

«کمپانی رنجروور برای مدل ولار خود که یک کراس اوور اس یووی کامپکت لاکچری است، پیش‌رانه‌های متعددی از بنزینی و دیزلی را در نظر گرفته است. در زیر کاپوت مدل D240 این خودرو که نسخه نسبتاً فول آپشن مدل ۴ سیلندر آن به‌شمار می‌رود، یک موتور بر توان دیزلی قرار گرفته است. در حقیقت موتور ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری مزین به سیستم توبین-توربوشارژ است که می‌تواند حداکثر ۲۴۰ اسب‌بخار قدرت را در ۴ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۱۵۰۰ آرپی‌ام فراهم کند. این قدرت و گشتاور برای چنین

پیش‌رانه دیزلی عالی است؛ چراکه گشتاور ۵۰۰ نیوتون متری سبب می‌شود شتاب خوبی به‌نسبت خودروهای بنزینی نیز داشته باشد. بنابراین یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک با قابلیت تعویض دنده در پشت فرمان امکان انتقال قدرت و گشتاور به‌چهار چرخ را فراهم می‌کند. آن‌ها از آن‌جا که ولار D240 دیزلی است، اما تنها در ۷.۸ ثانیه از حالت سکون به‌سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست می‌یابد. همچنین در نظر داشته باشید که این پیش‌رانه رنجروور توانست در سال ۲۰۱۹ کاندیدای یکی از بهترین پیش‌رانه‌های دیزلی ۴ سیلندر جهان باشد.

هشدار قطعه‌سازان با هدف جلوگیری از توقف خطوط تولید:

واردات هوایی مواد اولیه تسهیل شود

تاخیر در تخصیص ارز از سوی بانک مرکزی، رسوب کالاهای حیاتی و مشکلات قطعه‌سازان را تشدید کرده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«وجود برخی موانع بر سر ترخیص کالا از گمرک، به چالشی جدی برای قطعه‌سازان کشور تبدیل شده است. کندی تخصیص ارز توسط بانک مرکزی و رسوب طولانی مدت مواد اولیه در بنادر کشور، زنجیره تامین قطعه‌سازان را مختل کرده است. آتش‌سوزی اخیر در بندر شهید رجایی نیز مزید بر علت شده و به‌بخشی از مواد اولیه مورد استفاده در صنعت قطعه آسیب وارد کرده و به چالش‌های قطعه‌سازان افزوده است. این فرآیند نه تنها هزینه‌های تولید را افزایش داده، بلکه خطر توقف تولید در صنایع مرتبط را هم به‌همراه دارد. در این رابطه محمدرضا نجفی‌منش، رئیس هیأت مدیره انجمن صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» توضیح می‌دهد:

با توجه به مشکلات فعلی از جمله قطعی برق و خسارت‌های وارده شده به مواد اولیه در بندر شهید رجایی، قطعه‌سازان چگونه می‌توانند با این چالش‌ها مقابله کرده‌اند و توقف تولید جلوگیری کنند؟

در حال حاضر، مشکلات متعددی از هر سمت و سوبه قطعه‌سازان تحمیل می‌شود. از یک طرف مساله قطعی برق بار مضاعفی بر دوش تولیدکنندگان قطعه گذاشته است و از سوی دیگر، بخشی از مواد اولیه قطعه‌سازان که در بندر شهید رجایی نگهداری می‌شد، در حوادث اخیر آتش‌سوزی دچار آسیب شده است.

البته هنوز آمار دقیقی از میزان خسارت منتشر نشده، اما شواهد میدانی از اعلام خسارت‌ها توسط قطعه‌سازان مختلف حکایت دارد. چنین شرایطی موجب می‌شود با بروز کوچک‌ترین اختلال در تامین مواد اولیه، فرآیند تولید به‌سرعت با مشکل مواجه شود؛ بنابراین نیاز است تا قطعه‌سازان با سرعت راهی برای جبران این کمبودها و استمرار تولید پیدا کنند.

با این اوصاف اکنون وضعیت نقدینگی قطعه‌سازان را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در حال حاضر، فقط گروه ایران خودرو در شب عید مقداری از مطالبات قطعه‌سازان را پرداخت کرد که به‌نسبت راضی‌کننده بود؛ اما گروه سایپا هنوز با مشکلات نقدینگی مواجه است و پرداخت‌های این شرکت به قطعه‌سازان نظم و روال مشخصی ندارد.

بنابراین، ضمانت پایدار و جامعی برای جبران خسارت قطعه‌سازان ارائه نشده و هنوز مشکلات اساسی در نقدینگی وجود دارد که فعالیت قطعه‌سازان را تحت‌تأثیر قرار داده است.

در خصوص حادثه بندر شهید رجایی، آیا مسئولان برای بررسی دقیق خسارت‌ها و جبران آن وعده‌ای داده‌اند؟ همچنین با توجه به حجم بالای خسارت‌ها، جایگزینی برای مواد اولیه از دست رفته در نظر گرفته شده است؟

در این رابطه اقدامات جمعی خاصی صورت نگرفته و هر قطعه‌ساز با این وضعیت به‌طور جداگانه روبه‌رو شده است. البته معمولاً بارهای تجاری وارداتی توسط بیمه پوشش داده می‌شوند و بیمه‌ها وظیفه دارند خسارت وارده را پرداخت کنند؛ اما هنوز آمار دقیقی از میزان خسارت‌ها گردآوری و ارائه نشده است.

بخشی از مواد اولیه قطعه‌سازان در حوادث اخیر بندر شهید رجایی دچار آسیب شده است و برخی از آن‌ها اعلام کرده‌اند که ۷ میلیون دلار و برخی دیگر تا یک میلیون دلار خسارت دیده‌اند. با این وجود، همان‌طور که اشاره کردم برآورد تجمعی میزان خسارت صورت نگرفته و هنوز مرحله رسیدگی به درخواست‌ها در حال طی شدن است.

با این تفصیلات نگرانی جدی از بابت پرداخت خسارت‌ها از سوی شرکت‌های بیمه وجود ندارد؟ تا این لحظه مشکلی از این بابت وجود نداشته است. با این حال، به‌دلیل حجم بالای خسارت وارده این نگرانی مطرح



متأسفانه هنوز هیچ خبر یا اقدام مشخصی از سوی وزارت صمت اعلام نشده است و منتظریم ببینیم چه برنامه‌ای برای حمایت از قطعه‌سازان و رفع موانع و مشکلات اتخاذ خواهد شد.

به‌طور طبیعی انتظار می‌رود واردات هوایی مواد اولیه، هزینه‌های تولید را افزایش دهد. این موضوع چه تبعاتی برای قطعه‌سازان خواهد داشت؟

نوربالا

کالاهای وارد شده به گمرک به‌دلیل عدم تخصیص ارز از سوی بانک مرکزی امکان ترخیص ندارند. یا باید اجازه داده شود بدون تخصیص ارز کالاهای ترخیص شوند یا فرآیند آن تسریع یابد تا تولیدکنندگان متحمل ضررهای بیشتر نشوند

رویکرد انجمن صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه‌سازان کشور در این شرایط چیست و چه اقداماتی تاکنون در جهت حمایت از قطعه‌سازان انجام شده است؟

هدف انجمن، حمایت از واحدهای تولیدی و جلوگیری از توقف فعالیت آن‌هاست. پیگیری‌هایی انجام شده تا مشکلات این واحدها به‌ویژه در حوزه تامین مالی و مواد اولیه به حداقل برسد و تلاش شده است از هر گونه تعطیلی و توقف خطوط تولید جلوگیری شود.

با توجه به شرایط فعلی، آیا احتمال تعطیلی موقت خطوط تولید قطعه‌سازان یا حتی خودروسازان هم مطرح است؟

تمام تلاش ما این است که به‌سمت توقف خط تولید نرویم؛ برای این منظور حتی امکان واردات برخی مواد اولیه مورد نیاز از طریق حمل هوایی را نیز بررسی کرده‌ایم تا از توقف تولید جلوگیری شود. گرچه این راهکار هزینه‌بر است، اما توقف تولید آسیب جدی‌تری به صنعت وارد می‌کند و انتظار می‌رود مسئولان نیز در این راستا همکاری و همراهی لازم را داشته باشند.

آیا وزارت صنعت، معدن و تجارت وعده‌ای جهت رفع مشکلات داده است یا برنامه مشخصی در این خصوص ندارد که دیده شده است؟

در این شرایط باید با خودروسازان تعامل کرد تا بخشی از هزینه‌های اضافی واردات هوایی را بپذیرند؛ چراکه هزینه توقف تولید به‌مراتب بالاتر از هزینه حمل‌ونقل هوایی است و باید تدابیری اندیشیده شود تا تولید مستمر بماند و زنجیره تامین قطع نشود.

شما به‌عنوان رئیس هیأت مدیره انجمن صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور چه مطالبه‌ای از مسئولان دارید؟

نخست‌این که با توجه به نرخ بالای تورم سال گذشته تا امسال، میزان تسهیلات بانکی باید به‌تناسب تورم حداقل ۴۰ درصد افزایش یابد تا مشکلات نقدینگی قطعه‌سازان مرتفع شود. همچنین تخصیص ارز برای کالاهای موجود در گمرک باید با سرعت بیشتری انجام شود تا کالاهای معطل نمانند و سریع‌تر ترخیص شوند.

در آخر نیز حمایت جدی دولت از استمرار خطوط تولید و جلوگیری از توقف آن‌هاست. در شرایط فعلی، هرگونه توقف تولید آسیب‌های جبران‌ناپذیری به صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور وارد می‌کند و انتظار داریم مسئولان برای جلوگیری از این وضعیت، تدابیر لازم را ببندیشند.

به موضوع کالاهای مانده در گمرک اشاره کردید؛ آیا بخشی از واردات همچنان سالم و قابل ترخیص است؟

بخشی از کالاهای خسارت دیده، اما بخش دیگری همچنان سالم در گمرک باقی مانده است. به‌طور کلی باید مکانیسمی اتخاذ شود تا کالاهای بیش از این در گمرک معطل نمانند. سال گذشته نیز رئیس‌جمهور تأکید کردند که نباید تعداد زیادی کانتینر در گمرک معطل بماند. باید راهکاری اتخاذ شود تا به‌محض ورود کالا به کشور، مراحل اداری مربوطه با سرعت طی شده و کالاها وارد چرخه تولید شوند.

تا به‌نگاه فضای مجازی ویدئوهایی بارویکر دطنز منتشر شده که مدعی است واردکنندگان تمایل دارند کالاهایشان در گمرک ترخیص نشود. آیا این موضوع درباره قطعه‌سازان نیز صحت دارد؟ علت اصلی ماندن قطعات در گمرک چیست؟

چنین ادعایی در رابطه با واحدهای تولیدی به‌هیچ‌عنوان صحت ندارد. قطعه‌سازان علاقه‌مندند به‌سرعت مواد اولیه را از گمرک ترخیص کنند تا فرآیند تولید تداوم داشته باشد؛ باقی ماندن کالای واحد تولیدی در گمرک نه تنها هیچ سودی ندارد، بلکه زیان‌آور است. در اغلب مواقع دلیل اصلی معطلی کالاهای گمرک، انتظار تخصیص ارز از سوی بانک مرکزی است. امیدواریم برای کالاهایی که در گمرک است، فرآیند تخصیص ارز به‌صورت فوری انجام شود تا مواد اولیه سریع‌تر به‌دست تولیدکنندگان برسد.

به‌طور معمول، ترخیص کالا از گمرک چقدر زمان می‌برد؟

بیشتر مواقع این روند حداقل سه تا چهار ماه به‌طول می‌انجامد و همین امر مشکلات زیادی برای تولیدکنندگان ایجاد می‌کند.

آیا همه این مشکلات ناشی از تاخیر در تخصیص ارز توسط بانک مرکزی است؟

بله؛ اغلب کالاهای وارد گمرک می‌شوند، اما به‌دلیل عدم تخصیص ارز از سوی بانک مرکزی امکان ترخیص ندارند. یا باید اجازه داده شود بدون تخصیص ارز بانک مرکزی کالاهای ترخیص شوند، یا فرآیند تخصیص ارز سرعت گیرد تا تولیدکنندگان متحمل ضررهای بیشتر نشوند.

در باره این که برخی واردکنندگان موفق می‌شوند ۹۰ درصد کالای خود را ترخیص کنند اما ۱۰ درصد باقی‌مانده در گمرک باقی‌مانده هم توضیح دهید. چه موانعی وجود دارد که تولیدکنندگان در صد بالایی از مواد اولیه وارداتی را ترخیص کنند اما بخش کمی از آن همچنان بماند؟

معمولاً ۹۰ درصد محموله وارداتی ترخیص می‌شود و ۱۰ درصد باقی‌مانده پس از انجام فرآیند تخصیص ارز بانک مرکزی ترخیص خواهد شد. اما متأسفانه طولانی شدن این روال، علاوه بر تحمیل هزینه‌های سنگین به تولیدکنندگان، روند تولید را نیز با اختلال مواجه می‌کند.



تمهیدات ترافیکی پلیس راهور تهران برای نمایشگاه کتاب



ایستادن، سرهنگ فیروز کشیر، معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ، در مورد تمهیدات ترافیکی نمایشگاه کتاب در مصلى امام خمینی (ره) گفت: «نکته مهم برای شهروندان و بازدیدکنندگان نمایشگاه کتاب، کمبود پارکینگ است. پارکینگ‌های موجود، بیشتر برای ناشران و غرفه‌داران تجهیز شده‌اند و تنها پارکینگ چهل سربرای بازدیدکنندگان در نظر گرفته شده است. با توجه به تجربه سال‌های گذشته، این فضا برای حجم بالای علاقه‌مندان به کتاب از سراسر کشور کافی نیست. به همین دلیل، پلیس راهور تهران بزرگ اکیدا

توصیه می‌کند مردم از وسایل حمل‌ونقل عمومی برای رفت‌وآمد به نمایشگاه استفاده کنند.» وی در ادامه گفت: «یکی از دلایل اصلی مخالفت پلیس راهور با برگزاری نمایشگاه‌ها در مصلى، همین مساله کمبود پارکینگ مناسب است که آرامش بازدیدکنندگان و البته پلیس راهور را تحت تأثیر قرار می‌دهد.» سرهنگ فیروز کشیر افزود: «با توجه به تجربه سال‌های گذشته و حضور بازدیدکنندگانی از سراسر کشور در نمایشگاه کتاب، توصیه اکید ما این است که اگر با خودرو شخصی وارد تهران می‌شوید، از پارک سوارها در ورودی‌های شهر استفاده کنید.

دستاورد اسقاط فرسوده‌ها در سال گذشته؛ ۲,۶ میلیارد لیتر صرفه جویی در مصرف سوخت ۳ میلیون خودرو سواری فرسوده در کشور تردد می‌کنند



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

خودروهای فرسوده که بعضاً دهه‌هاست در خیابان‌ها تردد می‌کنند، منبع اصلی آلاینده‌های خطرناک، عامل بخشی از تصادفات مرگبار و

یکی از دلایل اصلی مصرف بی‌رویه سوخت در کشور محسوب می‌شوند. بر اساس داده‌های وزارت صمت، تعداد خودروهای سواری در حال تردد در کشور ۲۱ میلیون دستگاه است که از این تعداد یک میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه که ۶ درصد این خودروها را تشکیل می‌دهد، فرسوده هستند. البته اگر سن فرسودگی را ۱۵ سال در نظر بگیریم، تعداد این خودروها به حدود ۳ میلیون دستگاه می‌رسد. همچنین حدود ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده در بخش ناوگان عمومی وجود دارد.

نگاهی به کارنامه اسقاط خودرو در سال‌های اخیر

در سال‌های قبل اسقاط خودروهای فرسوده یکی از اولویت‌های دولت‌ها اعلام و مقرر شده بود از سال ۸۸ به بعد سالانه ۳۰ درصد از خودروهای فرسوده اسقاط شود که به دنبال آن حتی در سال ۱۳۹۳ بیش از ۳۳۰ هزار دستگاه خودرو نیز اسقاط شد. با این حال به دلیل ممنوعیت واردات از سال ۱۳۹۷ و وابستگی اسقاط خودروهای فرسوده به واردات خودرو (به‌ازای واردات هر یک دستگاه خودرو، باید یک یا چند دستگاه خودرو فرسوده توسط واردکنندگان از رده خارج شود) طرح اسقاط خودرو نیز به حال خود رها شد؛ به گونه‌ای که اسقاط خودرو در سال به کمتر از ۲۰ هزار دستگاه رسیده بود؛ بر همین اساس در سال ۹۸ در مجموع ۷ هزار دستگاه، در سال ۹۹ حدود ۱۳ هزار دستگاه، در سال ۱۴۰۰ حدود ۲۸ هزار دستگاه و در سال ۱۴۰۱ نیز کمی بیش از ۳۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده اسقاط شد. پس از ابلاغ آئین‌نامه ساماندهی صنعت خودرو در سال ۱۴۰۳ فرآیند اسقاط خودروهای فرسوده سرعت گرفت؛ به گونه‌ای که سال گذشته شاهد اسقاط ۳۴۹ هزار دستگاه خودرو فرسوده بودیم که توانست رکورد اسقاط ۳۲۰ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۳ را بشکند.

تکلیف خودروسازان به رعایت سهمیه ۲۰ درصدی خودروهای فرسوده



فرشاد مقیمی، رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) در این ارتباط با بیان این که بر اساس برنامه هفتم توسعه سالانه باید ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده اسقاط شود، گفت: «در پایان سال ۱۴۰۲ حدود ۷۷ هزار دستگاه خودرو فرسوده اسقاط شده بود که این عدد در سال ۱۴۰۳ به ۳۲۰ هزار دستگاه رسید که بیانگر رشد ۳۵۵ درصدی است.» مقیمی اضافه کرد: «اسقاط خودروهای فرسوده نه تنها موجب نوسازی ناوگان حمل‌ونقل می‌شود، بلکه با اسقاط این تعداد خودرو در سال ۱۴۰۳ بالغ بر ۲,۶ میلیارد لیتر صرفه جویی در مصرف سوخت صورت گرفته که ارزش صادرات بالقوه این میزان صرفه جویی بالغ بر ۲,۹ میلیارد دلار است.» وی افزود: «در فروردین ماه امسال نیز حدود ۱۷ هزار دستگاه خودرو فرسوده از رده خارج شده که این میزان در مدت مشابه سال قبل حدود ۱۴ هزار دستگاه بوده؛ بنابراین اسقاط خودرو در این ماه ۲۲ درصد رشد کرده است؛ همچنین در فروردین ماه سال جاری مشارکت در طرح‌های جایگزینی نسبت

مردودی بیشتر خودروهای فرسوده در آزمون‌های معاینه فنی

چندی پیش، مدیر عامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران نیز در پاسخ به این سوال که آیا آن دسته از خودروهایی که سن بیش از ۲۰ سال دارند، می‌توانند معاینه فنی دریافت کنند و ممکن است با چه مشکلاتی در این خصوص مواجه شوند؟ گفت: «بررسی نتایج آزمون خودروها نشان می‌دهد امکان مردودی خودروها در آزمون‌های معاینه فنی با بیشتر شدن سن خودرو افزایش می‌یابد. برای انجام معاینه فنی در سامانه ملی معاینه فنی (سیمفا) هیچ گونه محدودیت سنی لحاظ نشده و خودروهای فرسوده نیز در صورت داشتن شرایط لازم برای گرفتن معاینه فنی، موفق به اخذ گواهی معاینه فنی می‌شوند. البته باید بر این مساله تأکید شود که خودروهای فرسوده در فرآیند اخذ معاینه فنی به دلیل استهلاک بالای قطعات، از وضعیت با ثباتی برخوردار نیستند و به همین دلیل بسیاری از آن‌ها قادر به گرفتن نمره قبولی (با توجه به استاندارد لحاظ شده هنگام اخذ معاینه فنی) نیستند. به همین دلیل به دستگاه‌های تصمیم‌ساز در این خصوص پیشنهاد شده که دفعات انجام معاینه فنی این خودروها در طول سال مانند خودروهای عمومی افزایش یابد و این خودروها حداقل سالی چهار مرتبه ملزم به اخذ معاینه فنی باشند.

راهکارهای کاهش تعداد خودروهای فرسوده در جهان

مشکل از رده خارج کردن خودروهای فرسوده در سطح جهان با راهکارهایی در حال کنترل است. برای مثال هند جزو کشورهایی است که میانگین سنی خودروها در آن بسیار بالا بود. این کشور برای حل این مشکل، راهکارهایی مانند استفاده از تخفیف ۴ تا ۶ درصدی برای خرید خودرو جدید، حذف هزینه ثبت‌نام خودرو برای دارندگان خودروهای فرسوده و ۱۵ تا ۲۵ درصد تخفیف عوارض جاده برای خودروهای جدید اتخاذ کرد. همچنین این کشور سیاست‌های تنبیهی را برای دارندگان خودروهای فرسوده که اقدام به جایگزینی نمی‌کنند، در پیش گرفته است. برای مثال این دست از رانندگان باید ۱۵ درصد بیشتر عوارض جاده‌ای پرداخت کنند. همچنین اگر خودرو فرسوده نتواند از آزمون‌های مربوط به فرسودگی موفق بیرون آید، به‌طور اجباری اسقاط می‌شود. کانادان نیز مشوق‌هایی مانند گذرنامه‌های حمل‌ونقل را در این خصوص در نظر گرفته است. فرانسه نیز در این خصوص از طرحی با نام «آبرپاداش اسقاط خودروهای فرسوده» بهره می‌برد.

با آغاز طرح سرویس کلینیک بهاره آرین پارس انجام می‌شود؛

بازدید رایگان و تخفیف خرید قطعات مصرفی محصولات «لاماری»

سرویس کلینیک بهاره



LAMARI








LAMARI

EAMA | EAMA HEV

در راستای ارتقای رضایت مشتریان، شرکت آرین پارس طرح ویژه‌ای با عنوان «سرویس کلینیک بهاره خودروهای لاماری» را در بهار ۱۴۰۴ به اجرا می‌گذارد. این طرح با هدف کنترل سلامت خودرو و پیش از آغاز تعطیلات تابستانی و ترغیب مالکان به انجام به‌موقع سرویس‌های دورهای طراحی شده و شامل بازدید رایگان خودروهای لاماری ایما و لاماری ایما هیبرید است. در قالب این طرح، مشتریان از تاریخ ۲۰ تا ۳۱ اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۴ به مدت ۱۲ روز فرصت خواهند داشت تا با مراجعه به کلیه عاملیت‌های مجاز لاماری در سراسر کشور، از خدمات ویژه این کلینیک بهره‌مند شوند.

تخفیف ۱۰ درصدی قطعات مصرفی محصولات لاماری

واحد خدمات پس از فروش لاماری در این بازه زمانی، قطعات مصرفی منتخب را با تخفیف ارائه خواهد کرد. این تخفیفات شامل موارد زیر است:

- فیلتر هوای موتور، فیلتر تهویه مطبوع و فیلتر روغن با ۱۰ درصد تخفیف
- روغن موتور و بسته چهار عددی اکتان بوستر گت با ۵ درصد تخفیف
- کارت تن ۲۴ عددی اکتان بوستر گت با ۱۰ درصد تخفیف

این تخفیف‌ها برای کلیه خودروهای دارای گارانتی و فاقد گارانتی قابل استفاده خواهد بود. هزینه اجرت بازدید و تعویض قطعات مطابق فهرست عنوان شده برای قطعات طرح و همچنین تخفیف‌های اعلام‌شده، بر عهده شرکت آرین پارس توربو بوده و سایر خدمات و قطعات خارج از این طرح، مشمول هزینه طبق روال جاری گارانتی خواهد بود.

فهرست قطعات سرویس کلینیک بهاره لاماری

در طرح سرویس کلینیک بهاره لاماری ایما و لاماری ایما هیبرید بخش‌های مختلف خودرو مورد بررسی قرار خواهد گرفت. یکی از موارد بسیار مهم که تحت بازدید قرار می‌گیرد، سیستم کولر خودرو است. ریکواری شارژ گاز کولر، روغن کاری کمپرسور، بازدید عملکرد پمپ تهویه مطبوع، (mode) گردش هوا، تنظیم دما) از جمله آیتم‌های مورد بررسی در این طرح است. همچنین بررسی سیستم خنک‌کاری خودرو، بازدید لنت و چرخ‌ها، بازدید فیلتر تهویه مطبوع و همچنین تنظیم نور چراغ خودرو با دستگاه از جمله اقدامات دیگری است که در این طرح بهاره انجام خواهد شد. ضمن اینکه در این طرح عملکرد تیغه‌های برف‌پاک‌کن و مایعات خودرو نیز بررسی خواهد شد.

مشتریان می‌توانند از ۲۰ تا ۳۱ اردیبهشت‌ماه با حضور در عاملیت‌های مجاز، از خدمات این طرح بهاری بهره‌مند شوند و با آسودگی خاطر خودروهای خود را برای سفر در تعطیلات تابستانی آماده کنند.



Autoworld.ir

چهارشنبه ۱۷ اردیبهشت ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۲۰

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان

توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir

نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com

سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان

مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳

تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی

رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی

زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلدورد
Billboard

ادای احترام هوندا به روز جهانی «جنگ ستارگان»

«چهارم ماه می مصادف با روز جهانی «جنگ ستارگان» است؛ روزی که برندهایی چون هوندا با پیامی الهام بخش، از روح این حماسه جاودانه تجلیل می کنند. هوندا با تاکید بر «قدرت رویاها»، نیرویی درونی را هم سنگ «نیروی جدایی ها می داند؛ انگیزه‌ای برای عبور از مرزها، فتح مسیرهای نو و تحقق اهداف، به همین مناسبت، هوندا پیام می دهد: «نیروی رویاها با شما باد».

استفاده از کولر در تاکسی‌ها یک ضرورت است

حرف آخر
Fast Word

امید محمدی

روزنامه نگار



استفاده از کولر در تاکسی‌ها از موضوعاتی است که طی سال‌های اخیر در مقایسه با گذشته اهمیت بیشتری پیدا کرده و به نوعی به یک نیاز اساسی برای مسافران و رانندگان تبدیل شده است. با افزایش دمای هوا، خصوصاً در فصل تابستان و در شهرهای بزرگ، نبود کولر می‌تواند تجربه سفر را به شدت ناخوشایند کند. تصور کنید در یک روز گرم تابستانی، مسافری بعد از ساعت‌ها کار با انجام امور شخصی، بدون آن که احساس راحتی کند، داخل کابین یک تاکسی فاقد کولر ناچار به تحمل ترافیک سنگین شهر باشد؛ قطعاً این شرایط می‌تواند استرس و خستگی او را چند برابر کند. وجود کولر نه تنها به آرامش و آسایش مسافران کمک می‌کند، بلکه می‌تواند تاثیر مثبتی بر سلامت رانندگان نیز داشته باشد. رانندگانی که ساعت‌های طولانی از روز را در خودروی شان به سر می‌برند، در هوای گرم دچار خستگی زیاد و کاهش تمرکز می‌شوند. این موضوع می‌تواند ایمنی سفر و مسافران را تحت تاثیر قرار دهد. به نوعی می‌توان گفت استفاده از کولر یک سرمایه‌گذاری برای بهبود کیفیت خدمات تاکسی‌رانی و جلب رضایت مشتریان است. همچنین در دنیای امروز که رقابت بر سر ارائه خدمات بهتر و به روز تا حد زیادی داغ شده است، تاکسی‌هایی که از امکاناتی مثل کولر بهره می‌برند، از شانس بیشتری برای خدمات‌رسانی به مسافران برخوردار خواهند بود. بنابراین روشن بودن کولر خودروهای به کار گرفته شده در سیستم حمل و نقل عمومی در فصل گرم سال، ضرورتی برای حفظ استانداردهای خدمات شهری و ایجاد حس خوب برای همه کاربران این سیستم است. لازم به ذکر است که استفاده از کولر خودرو سبب تحمیل بار مضاعف به پیش‌ران یا افزایش استهلاک آن نمی‌شود؛ بلکه طراحی پیش‌ران خودروها به گونه‌ای است که با استفاده از کولر کاملاً همخوانی دارد. در نهایت، انتخاب روشن کردن کولر یعنی احترام به زمان، سلامت و آرامش مسافران و رانندگان.

نکته آموزشی

شست و شوی منظم زیر خودرو، به خصوص پس از رانندگی در باران یا برف، کمک می‌کند از تجمع رطوبت و نمک جلوگیری شود. همچنین شنیده شدن صدای غیرعادی یا بلند از زیر خودرو می‌تواند نشانه سوراخ شدن یا شکستگی آگزوز باشد و باید سریعاً بررسی شود. در عین حال استفاده از سوخت با کیفیت و تعویض به موقع فیلترها، از گرفتگی لوله‌ها و افزایش فشار بر آگزوز جلوگیری می‌کند.

آگزوز خودرو یکی از اجزای حیاتی سیستم فنی آن است که وظیفه هدایت دودهای حاصل از احتراق، کاهش صدا و کنترل آلاینده‌ها را بر عهده دارد. نگهداری مناسب از این بخش، نه تنها موجب عملکرد بهتر خودرو می‌شود، بلکه در کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوای نقش دارد. برای حفظ سلامت آگزوز، بررسی دوره‌ای آن ضروری است. زنگ‌زدگی و خوردگی، به ویژه در مناطق مرطوب یا سرد، از مهم‌ترین عوامل آسیب به آگزوز هستند. بنابراین

نکات کلیدی
در نگهداری از آگزوز خودرو



XTRIM
BORN FOR MORE

VX

به راحتی یک پرواز اختصاصی