



کارشناس صنعت خودرو مطرح کرد:
صنعت خودرو فرصت آزمون
و خطا برای انتخاب شریک
خارجی ندارد

صفحه ۳



تقابـل چینی‌ها
با کهنه‌کاران کره‌ای و ژاپنی

صفحه ۸

توسعه صنعت خودرو در گرو اصلاح ساختار حکمرانی است

لزوم حمایت هدفمند از قطعه‌سازان برتر

ایجاد سهمیه‌های مشخص و الزام به ارتقای تولید، انگیزه انحصارگرایی را در صنایع خودرو و زنجیره‌تامین کاهش می‌دهد. انگیزه انحصارگرایی در قطعه‌سازی باید از بین برود. برای...

صفحه ۱۴

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

قطع تخفیف‌های عدم
خسارت؛ افزایش بی‌اعتمادی و
خطر مالی برای بیمه‌گذاران

صفحه ۲

بیمه‌مرکزی: نداشتن معاینه‌فنی مانع پرداخت
خسارت نیست

شرایط ابطال معاینه‌فنی
قبل از اتمام زمان مقرر

معاینه‌فنی، این روزها از سرفصل اخبار مرتبط با خودرو
است که در ادامه برخی از عناوین مهم مطرح‌شده...

صفحه ۱۵

با توجه به پیش‌بینی افزایش تولید و سوددهی

آغاز فصلی نو برای
ایران خودرو دیزل
در مسیر سودآوری

صفحه ۵

چرا مشتریان خرید خودرو را به تاخیر می‌اندازند؟

قیمت جدید مونتاژی‌ها با افزایش عوارض و حقوق دولتی

صفحه ۷



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



فونیکس



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.net

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



را ارائه دهد. گک مدعی است رانده‌مان موتور برقی آیون ۷ به ۹۰.۵ درصد می‌رسد. این خودرو، تک‌موتور محرک جلو با دو مدل ۱۸۰ و ۲۲۰ اسب‌بخار است. توان پیمایش آیون ۷ نیز در نسخه‌های مختلف با توجه به نوع باتری، ۵۰۰ تا ۷۵۰ کیلومتر اعلام شده است. شرکت خودروسازی گک آیون (GAC Aion) با همکاری استارت آپ فناوری خودران (DiDi Autonomous Driving)، از نخستین نمونه عملیاتی خودران سطح ۴ (L4 Autonomous Vehicle) در نمایشگاه شس‌انگهای رونمایی کرد. این نمونه از آیون ۷ پیشرفته‌ترین فناوری‌های چین در حوزه خودروهای خودران را ارائه می‌دهد.

آیون ۷ خودرو جدیدی نیست؛ اما برای نخستین بار به فناوری‌های پیشرفته برای رانندگی خودران سطح چهار مجهز شده است. این مدل، حاصل همکاری گک با شرکت تجهیزات دیجیتال دی‌دی (DiDi) است که به‌عنوان اصلی‌ترین گزینه ارائه خدمات تاکسی‌های اینترنتی (همچون اسنپ و تپسی در ایران) شناخته می‌شود. دومین نسل گک آیون ۷ بهار ۱۴۰۳ معرفی شد. این خودرو نسبت به نسل اول که در سال ۲۰۲۰ به بازار چین رسید، بزرگ‌تر شده و طول ۴۶۰۵ میلی‌متر با فاصله بین محوری ۲۷۷۵ میلی‌متر دارد. آیون ۷ جدید از پلت‌فرم AEP گک سود می‌برد تا کابین جادار و ساختار سه‌ردیف‌صندلی



وقتی خودرو ساز برای تاکسی‌های اینترنتی محصول می‌سازد

زن‌جیره‌تأمین در محاصره سیاست‌گذاری دستوری

«صنعت خودرو کشور به‌رغم سابقه چند دهه‌ای و ظرفیت گسترده در زن‌جیره تولید، امروز در میانه بحرانی عمیق گرفتار شده است؛ بحرانی که نه از جنس نبود فناوری، بلکه ناشی از سیاست‌گذاری اقتصادی ناکارآمد و دخالت‌های مستمر در مکانیزم بازار است. در شرایطی که انتظار می‌رفت این صنعت با اصلاح ساختاری و رقابتی شدن، به رشد و بالندگی برسد، سیاست‌های غیرکارشناسی قیمت‌گذاری، آن را در چرخه‌ای از زیان، بدهی و توقف فرو برده است. در حال حاضر، زن‌جیره‌تأمین خودرو کشور با مطالبه‌ای سنگین مواجه است؛ بیش از ۱۱۰ هزار میلیارد تومان طلب انباشته از خودروسازان که بخش عمده‌ای از آن سررسید و معوق شده است. این میزان از بدهی نه تنها مانع گردش نقدینگی در بدنه قطعه‌سازان شده، بلکه می‌تواند به توقف کامل خطوط تولید بسیاری از آن‌ها منجر شود. این وضعیت به معنای فروپاشی تدریجی یک زن‌جیره صنعتی است که چند صد هزار شغل مستقیم و غیرمستقیم به آن وابسته‌اند. بانک‌ها نیز در این میان، برخلاف وظیفه حمایت از تولید، با اتخاذ سیاست‌های انقباضی و بی‌اعتمادی به بخش صنعت، از تزریق تسهیلات ضروری خودداری می‌کنند. نتیجه این رویکرد، گسترش رکود و انجماد سرمایه در بخش‌هایی است که نیازمند حمایت فوری‌اند. پایه این بحران را باید در قیمت‌گذاری دستوری جست‌وجو کرد. قیمت‌گذاری غیرواقعی و تحمیلی بر صنعت خودرو که برخلاف اصول عرضه و تقاضا تعیین می‌شود، خودروسازان را در موقعیتی قرار داده که نه تنها از سود خبری نیست، بلکه زیان انباشته چند صد هزار میلیاردتومانی به ترازنامه آن‌ها تحمیل شده است.

در این میان، یکی از نهادهای موثر در تعیین قیمت‌ها نیز سعی در پایین نگه داشتن قیمت کارخانه‌ای خودرو دارد. نتیجه این رویکرد، شکاف قیمتی شدید بین کارخانه و بازار است؛ شکافی که بستری برای ایجاد رانت و توزیع سودهای کلان میان دلالتان فراهم کرده است. در حالی که تولیدکننده با بحران مالی و ورشکستگی دست‌وپنجه نرم می‌کند، سود اصلی به جیب واسطه‌ها می‌رود. قانون صراحت دارد که در صورت تحمیل قیمت دستوری از سوی دولت به دلایل مختلف، باید زیان تولیدکننده جبران شود. با این حال، نه تنها این جبران صورت نگرفته، بلکه دولت با سکوت یا انفعال در برابر تداوم این بحران، عملاً به فرسایش صنعت خودرو چراغ سبز نشان داده است. زمان آن فرا رسیده که تصمیم‌سازان اقتصادی کشور، یک‌بار برای همیشه، به‌دور از ملاحظات سیاسی و تبلیغاتی، اصل شفافیت، رقابت و قانونمندی بازار را به رسمیت بشناسند. خودروسازی صنعتی استراتژیک و شریانی است که اختلال در آن بر ده‌ها صنعت دیگر نیز تأثیر می‌گذارد. بنابراین حفظ و احیای آن، مستلزم بازنگری در کل فرآیند سیاست‌گذاری و تعیین قیمت و همچنین تأمین منابع مالی پایدار برای زن‌جیره تولید است. اگر اراده‌ای برای حفظ صنعت خودرو وجود دارد، باید با کنار گذاشتن شعار و رانت، مسیر اصلاح واقعی و حرفه‌ای را آغاز کرد. در غیر این صورت، افول این صنعت نه تنها ادامه‌دار خواهد بود، بلکه پیامدهای اجتماعی و اقتصادی آن نیز گریبان کشور را خواهد گرفت.



استارت
تارت
امید محمدی
روزنامه‌نگار

کارشناس بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد؛

قطع تخفیف‌های عدم خسارت؛ افزایش بی‌اعتمادی و خطر مالی برای بیمه‌گذاران



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir



آن می‌تواند به کاهش اعتماد بیمه‌گذاران و حتی تمایل به ترک بیمه منجر شود که سیاست‌گذاران باید در این زمینه تعادلی میان منافع شرکت‌های بیمه و حقوق بیمه‌گذاران برقرار کنند تا بازار بیمه خودرو به پایداری برسد. «آدینه‌وند می‌گوید: «متأسفانه درصد قابل توجهی از بیمه‌نامه‌های صادرشده، پوشش کامل ندارند و بسیاری از مالکان خودرو نیز از این موضوع اطلاع دقیقی ندارند. این بی‌اطلاعی باعث می‌شود در هنگام وقوع حادثه، بیمه‌گذاران با مشکلات جدی مواجه شوند.»

او به بیمه‌گذاران توصیه می‌کند هنگام خرید بیمه‌نامه حتماً از مشاوره تخصصی بهره‌مند شوند و متن قرارداد را با دقت مطالعه کنند تا از میزان و نوع پوشش‌های بیمه‌ای خود به‌خوبی آگاه باشند.

«افزایش چشمگیر هزینه‌های تعمیر و نگهداری خودرو در کنار رشد قیمت خودروهای نو و کارکرده، بیمه خودرو را به یکی از مهم‌ترین نیازهای مالکان تبدیل کرده است. با این حال، سیاست‌های اخیر شرکت‌های بیمه در کاهش تخفیف‌های عدم خسارت و عدم آگاهی بیمه‌گذاران از میزان پوشش بیمه‌نامه‌ها، سبب بروز نارضایتی و نگرانی‌های جدی شده است. در حالی که افزایش قیمت خودرو و هزینه‌های تعمیر، فشار مالی بر دارندگان خودرو را افزایش داده است، حوزه بیمه خودرو نیز با چالش‌های جدیدی مواجه شده که می‌تواند تأثیر مستقیم بر رضایت و امنیت مالی مردم داشته باشد. مرتضی آدینه‌وند، کارشناس صنعت بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی ابعاد مختلف این مشکلات و نقش نهادهای نظارتی پرداخته است.

یکی از نکات مهمی که آدینه‌وند به آن اشاره می‌کند، تغییر در سیاست‌های تخفیف عدم خسارت شرکت‌های بیمه است. او می‌گوید: «برخی شرکت‌ها تخفیف‌های عدم خسارت را کاهش داده یا مشروط کرده‌اند که این اقدام تبعات منفی دارد. تخفیف عدم خسارت همواره یکی از انگیزه‌های مهم برای حفظ بیمه‌نامه بوده و محدود کردن

وی همچنین به نقش نهادهای نظارتی در کنترل کیفیت خدمات بیمه‌ای پرداخته و ضمن قدردانی از تلاش‌های بیمه مرکزی برای شفاف‌سازی و رتبه‌بندی شرکت‌ها، به ضعف‌های موجود در قدرت اجرایی این نهاد اشاره کرد و گفت: «هرچند بیمه مرکزی اقدامات مفیدی انجام داده، اما هنوز فاقد قدرت کافی برای برخورد قاطع با تخلفات است. برای حفظ حقوق بیمه‌گذاران، حضور نهاد نظارتی مستقل و قوی ضروری است.»

وی افزود: «این مسائل در کنار افزایش قیمت خودرو و هزینه‌های مرتبط، اهمیت بیمه خودرو را بیش از پیش برجسته می‌کند. با وجود افزایش نرخ‌ها، بسیاری از مالکان خودروهای اقتصادی و خودروهای با ارزش کمتر ترجیح می‌دهند ریسک نداشتن بیمه بدنه را به‌جای بخرند؛ چراکه حق بیمه برای آن‌ها سنگین است و از سوی دیگر، تأخیر در ارزیابی خسارت و پایین بودن مبلغ پرداختی، شکایات مکرر بیمه‌گذاران را به‌دنبال داشته است.

در انتهای اظهار داشت: «افزایش قیمت قطعات و دستمزد تعمیرکاران سبب شده است مبلغ پرداختی بیمه‌گذاران نسبت به هزینه واقعی تعمیرات ناکافی به‌نظر برسد. این مساله نیازمند بازنگری و به‌روزرسانی سقف پوشش‌هاست که باید به‌عنوان ابزاری برای حفظ سرمایه و تأمین امنیت مالی در نظر گرفته شود. به‌همین دلیل، آگاهی‌بخشی به مردم و اطلاع‌رسانی گسترده درباره شرایط و تفاوت‌های بیمه‌نامه‌ها حیاتی است.»

اتوبوس‌های
حس خوب، خرید مطمئن

امسال خودت برو!



تحويل فوری

شرایط اقساط

کلوت KALUT
850 میلیون پیش پرداخت

اطلاعات بیشتر: ۰۵۱۰۸۸۴۲۷۱-۰۲۱



ظاهر دیفنر برای جیلی گلکسی «کروزر»



است. قبل از این که بیش از حد در دام فناوری‌های هوش مصنوعی این خودرو گرفتار شویم، بهتر است درباره ظاهر آن صحبت کنیم. چرا که گلکسی کروزر بیش از حد شبیه به لندروور دیفنر است؛ از جمله پتل‌های تخت و بزرگ، ابعاد مربع‌شکل و ظاهر خشن. گلکسی کروزر به سیستم «هوش مصنوعی تمام‌دامنه» جیلی مجهز است که کنترل خودرو از جمله مدیریت انرژی، کشش و پاسخ به شرایط زمین را بر عهده دارد. این خودرو بسته به شرایط جاده (خیابان‌های شهری، جاده‌های خاکی یا مسیرهای کوتاه روستایی) می‌تواند بین حالت‌های تمام‌الکتریک، هیبریدی و ذخیره انرژی عملکرد خوبی داشته باشد.

جیلی گلکسی کروزر صرفاً یک شاسی‌بلند الکتریکی جدید با چراغ‌های زیبا و صفحه‌نمایش بزرگ نیست؛ بلکه یک گجت تمام‌عیار روی چرخ‌ها محسوب می‌شود. این خودرو قابلیت حرکت خرجنگی، گردش ۳۶۰ درجه در جا عبور از آب‌های عمیق دارد. جیلی گلکسی کروزر می‌تواند برای مدت کوتاهی روی آب شناور بماند؛ مثلاً اگر بخواهید از رودخانه عبور کنید باز سیلاب ناگهانی در امان بمانید. گلکسی کروزر همچنین نخستین مدل مجهز به باتری جدید جیلی به نام باتری تیغه کوتاه طلایی (Golden Short Blade Battery) با قابلیت شارژ فوق سریع است. این باتری ضد گلوله و مقاوم در برابر آتش، به‌ادای جیلی

کارشناس صنعت خودرو مطرح کرد:

صنعت خودرو فرصت آزمون و خطا برای انتخاب شریک خارجی ندارد

بر خلاف باور عمومی، مشارکت فرانسه در توسعه صنعت خودروسازی کشور، در مقایسه با منافع مالی که از این همکاری کسب کرده، چندان چشمگیر نبوده است



محصول نباشند، بلکه بتوانند به ارتقای کیفیت تولیدات داخلی کمک کرده و نقش موثری در تثبیت جایگاه ایران در زنجیره ارزش جهانی صنعت خودرو ایفا کنند. در نهایت، تحول بنیادین و پایدار در صنعت خودروسازی کشور، تنها زمانی تحقق خواهد یافت که ایران بتواند با شرکایی وارد تعامل شود که علاوه بر انتقال فناوری‌های نوین و ایجاد ظرفیت‌های نوآورانه، سرمایه‌گذاری‌های قابل اتکا و درازمدت را نیز با خود به همراه آورند؛ شرکایی که نگاه آن‌ها به ایران، نگاهی راهبردی و آینده‌نگر باشد؛ نه این که ایران به‌عنوان یک همکار موثر و فعال در توسعه مشترک صنعتی نگاه کنند. باید با نگاهی دقیق و تحلیل محور، مسیر آینده صنعت خودروسازی کشور را به‌درستی ترسیم کنیم. باید این پیام را به‌روشنی به سیاست‌گزاران، مدیران صنعتی و تصمیم‌گیران اقتصادی کشور منتقل کرد که انتخاب شریک تجاری در دوران جدید، مفهومی پیچیده‌تر و چندلایه‌تر از گذشته دارد. معیارهای همکاری دگرگون شده و به‌سطحی بالاتر از گذشته ارتقا یافته‌اند؛ امری که مستلزم ارزیابی دقیق، جامع و چندبعدی بر پایه شاخص‌های اقتصادی، فناوریانه و ژئوپلیتیکی، در کنار درک عمیق از تحولات پرشتاب جهانی است.

به نظر شما در صورت بهبود روابط بین‌المللی، سیاست‌گزاران و مدیران صنعت خودرو برای انتخاب شرکای جدید باید چه راهبردی اتخاذ کنند؟
 بر خلاف باور عمومی، مشارکت فرانسه در توسعه صنعت خودروسازی کشور، در مقایسه با منافع مالی که از این همکاری کسب کرده، چندان چشمگیر نبوده است. حتی با پذیرش این دیدگاه، باید اذعان داشت که صنعت خودرو دنیا دستخوش تحولات بنیادینی شده و پیشگامان سنتی، از جمله کشورهای اروپایی، جایگاه پیشین خود را در خط مقدم این صنعت حفظ نکرده‌اند. همچنین، باید به این واقعیت توجه داشت که اتحادیه اروپا در حال حاضر با چالش‌های اقتصادی متعددی مواجه است که بر توانمندی‌های صنعتی آن تأثیر گذاشته‌اند. نکته حائز اهمیت آن که باید از هیجان‌زدگی بی‌مورد فاصله بگیریم و با رویکردی راهبردی، اهداف مشخصی را برای همکاری با شرکای اروپایی تعیین کنیم؛ نه آن که متغیلاته منتظر بمانیم تا خودروسازان قاره سبز شروط و خواسته‌های خود را به ما دیکته کنند. لازم به‌ذکر است که صنعت خودرو کشور اکنون در شرایطی قرار دارد که فرصت «آزمون و خطا» در انتخاب شریک خارجی جهت ارتقا ندارد. شریکی باید انتخاب شود که به ما در ارتقای مهارت‌های حرفه‌ای در مذاکرات راهبردی است. شرکای خارجی باید به گونه‌ای انتخاب شوند که صرفه‌به‌دنبال فروش

غوغای صنایع خودروسازی چین در نمایشگاه خودرو شانگهای نشان از پیشرفت سریع و قابل توجه آن‌ها داشت؛ با این حال صنعت خودرو این کشور می‌تواند شریک مناسبی برای صنایع خودروسازی داخلی باشد؟

چین یک قدرت نوظهور در صنعت خودرو دنیاست که در بسیاری از زمینه‌ها حتی از اروپا نیز پیشگام‌تر است. تسلط آن بر زنجیره تامین باتری، توانمندی در تولید پیشرفته‌های برقی، نرم‌افزارهای خودرویی و سرعت شگفت‌انگیز شان در تجاری‌سازی فناوری، بسیار قابل توجه است. همکاری راهبردی با چین، اگر به‌درستی و بر پایه انتقال دانش و فناوری صورت گیرد، می‌تواند برای ما دستاوردهای بزرگی داشته باشد.

شما پیش‌تر به خودروسازان آسیای جنوب شرقی اشاره کردید؛ علاوه بر این تولیدکنندگان آیا باید به توان و ظرفیت‌های خودروسازان غربی نیز توجه داشته باشند؟

کره جنوبی با برندهایی مانند هیوندای و کیا، نمونه‌ای عالی از توسعه متوازن صنعتی است. آن‌ها در تحقیق و توسعه، طراحی، پلت‌فرم‌سازی و صادرات کارنامه بسیار درخشانی در بازار جهانی خودرو دارند. همکاری با چنین کشوری می‌تواند ما را به‌مدل‌های عملیاتی مدرن در صنعت خودرو برساند. زمانی که از خودروسازان غربی صحبت می‌شود، پیش از اروپا توجهات احتمالاً معطوف به آمریکا می‌شود. در حالی حاضر خودروسازان این کشور محدودیت‌های جهت تعامل با صنایع خودروسازی داخلی دارند؛ اما نباید فراموش کرد که این تولیدکنندگان در فناوری‌های «های-تک» جزو یکی از پیشخان صنعت خودرو دنیا هستند.

آیا متولیان و خودروسازان داخلی باید در میان شرکای خود تعدادی را از فهرست حذف کنند تا بتوانند تصمیم مناسبی برای تعامل با خودروسازان خارجی بگیرند؟

نه، تأکید بر حذف قطعی هیچ کشوری از دایره گزینه‌های همکاری و نه توصیه به برتری مطلق یک شریک بالقوه بر دیگری است؛ بلکه تأکید بر ضرورت عبور از رویکردهای سنتی مبتنی بر آزمون و خطا و حرکت به‌سوی انتخابی سنجیده، هوشمندانه و مبتنی بر تحلیل‌های عمیق ژئوپلیتیکی و اقتصادی است. صنعت خودرو کشور برای دستیابی به چنین انتخابی، نیازمند تسلط بر مفاهیم و سازکارهای پیچیده کسب‌وکار بین‌الملل و بهره‌گیری از مهارت‌های حرفه‌ای در مذاکرات راهبردی است. شرکای خارجی باید به گونه‌ای انتخاب شوند که صرفه‌به‌دنبال فروش

باشیم یا بهتر است متولیان صنعت خودرو داخل به‌دنبال شرکای جدید باشند؟

این پرسش را باید بسیار مهم و راهبردی تلقی کرد. تجربه همکاری با صنایع خودروسازی فرانسه در سال‌های گذشته، اگرچه در مقطعی دستاوردهایی داشته، اما در نهایت نتوانسته باعث جهش فناورانه یا استقلال صنعتی تولیدکنندگان داخلی شود. سیاست‌های صنعتی-اقتصادی این کشور، به‌ویژه در صنعت خودرو نشان داده که بیشتر به‌منافع کوتاه‌مدت خود به جای توسعه پایدار توجه دارد. از طرفی، صنایع خودروسازی اروپا به‌طور کلی در حال عقب‌نشینی از جایگاه پیشاز فناورانه خود هستند. در مقابل، کشورهای مانند ژاپن، چین و کره جنوبی نشان داده‌اند که در حوزه خودروهای برقی، سیستم‌های خردان و هوشمندسازی به‌مراتب از خودروسازان قاره سبز پیشگام‌تر هستند. به‌عنوان مثال، ژاپن با برندهایی مثل تویوتا و هوندا، نه‌تنها در کیفیت بلکه در نوآوری نیز پیشرو است. بنابراین به‌جای تمرکز روی صنایع خودروسازی اروپا باید با سایر کشورهای صاحب این صنعت نیز تعاملاتی شکل گیرد.

نیروی بالا



چین یک قدرت نوظهور در صنعت خودرو دنیاست که در بسیاری از زمینه‌ها حتی از اروپا نیز پیشگام‌تر است. تسلط آن بر زنجیره تامین باتری، توانمندی در تولید پیشرفته‌های برقی، نرم‌افزارهای خودرویی و سرعت شگفت‌انگیز شان در تجاری‌سازی فناوری، بسیار قابل توجه است

برخی کارشناسان معتقدند همکاری‌های کوتاه‌مدت با خودروسازان خارجی نمی‌تواند نیازهای امروز صنعت خودرو داخل را برآورده کند؛ نظر شما در این خصوص چیست؟

امروزه ما با یک فضای به‌شدت ناپایدار در سطح بین‌المللی از منظر فناوری و ژئوپلیتیک مواجه هستیم. همین مساله سبب می‌شود همکاری‌های کوتاه‌مدت، شکننده و کم‌بازده باشند. اما از آن سو، همکاری‌های بلندمدت در صنعت خودرو نیز اگر بدون انعطاف‌پذیری طراحی شوند، ممکن است در مواجهه با تغییر شرایط بازار ناکارآمد شوند. بنابراین باید به‌جای تمرکز صرف بر مدت‌زمان همکاری، روی سازگاری، تاباوری و اهداف شفاف تمرکز شود. به‌بیانی بهتر برای صنعت خودرو باید شریکی انتخاب شود که هم چشم‌انداز مشترکی با خودروسازان داخلی داشته باشد و هم بتواند به‌سرعت خود را با تحولات بازار تطبیق دهد. همکاری صنایع خودروسازی داخلی و خارجی باید مبتنی بر راهبردهایی جهت رشد صنعت، بهبود کسب و کار و توسعه باشد.

پیش‌تر به مباحث انتخاب شریک اشاره کردید؛ صنایع خودروسازی این بار باید براساس چه معیارهایی برای خود شریک خارجی انتخاب کنند؟

معتقدم در انتخاب شریک خارجی برای صنعت خودرو باید به چهار نکته اساسی توجه کرد؛ نخست این که، شرکت خودروساز خارجی باید نبوغ تجاری داشته باشد؛ یعنی شریکی که تجربه عینی در پروژه‌های نوآورانه در زمینه پلت‌فرم‌های جدید، فناوری‌های خاص مانند HMI، هوش مصنوعی یا اتصال به شبکه داشته باشد. چنین شرکایی درک دقیقی از روند بازار دارند و می‌توانند به‌تسریع رشد و ارتقای صنعت خودرو داخل کشور کمک کنند. همچنین با توجه به تغییرات لحظه‌ای در صنعت خودرو دنیا باید شریک تجاری توانایی تطبیق سریع با شرایط جدید، مدیریت ریسک و انعطاف در استراتژی را داشته باشد. در عین حال همکاری صنایع خودروسازی باید مبتنی بر همسویی اهداف تجاری باشد و موفقیت در توسعه محصول، رشد بازار و نوآوری فقط در صورتی ممکن است که اهداف طرفین به‌درستی هم‌راستا باشند. همچنین شریک خارجی باید زیرساخت‌های تحقیق و توسعه، تجربه در مدیریت زنجیره تامین و قابلیت انتقال دانش فنی به‌داخل کشور را در اولویت قرار دهد.

باتوجه به این که با آغاز تحریم‌های ظالمانه، خودروسازان فرانسوی جزو نخستین شرکت‌هایی بودند که کشور را ترک کردند، با بهبود روابط بین‌المللی همچنان باید به‌دنبال همکاری با این خودروسازان

امید محمدی
 o.mohammadi@autoworld.ir

مذاکرات بین‌المللی برای رفع تحریم‌های ظالمانه و گشایش‌های احتمالی در فضای سیاست خارجی و بازگشت کشور به تعاملات بین‌المللی، در «جاده مخصوص» پیشتر از هر زمان دیگری بحث انتخاب شرکای تجاری را پررنگ کرده است. تجربه‌های پررنگ گذشته در همکاری با برخی خودروسازان خارجی، از جمله خروج ناگهانی طرف‌های اروپایی از بازار خودرو کشور، لزوم بازنگری در الگوهای همکاری، معیارهای انتخاب شریک و تمرکز بر چشم‌انداز بلندمدت، اهمیت توسعه صنعتی را بیش از پیش برجسته ساخته است. به موازات این مساله نگرانی از فراموشی عمق ساخت داخل و توجه بیشتر به واردات با بهبود روابط بین‌المللی در میان زنجیره تامین نیز جزو دغدغه این روزهای صنایع خودروسازی است. پارامترهای کلیدی انتخاب شریک در دوران پساتحریم را می‌توان قابلیت‌های فناورانه، توانایی انتقال دانش و انعطاف در شرایط ژئوپلیتیک دانست و از همین رو صنعت خودرو و متولیان آن برای چنین شرایطی باید آمادگی لازم را داشته و از تجارب گذشته بهترین استفاده را کنند. از همین رو با علی میرزایی سیسان، کارشناس ارشد صنعت خودرو جهت بررسی شرکای آینده صنعت خودرو کشور به گفت‌وگو پرداختیم.

باتوجه به تغییرات پرشتاب در بازار جهانی خودرو، انتخاب شریک تجاری تا چه حد در موفقیت خودروسازان داخلی موثر است؟

در واقع، انتخاب شریک تجاری امروز دیگر صرفاً یک همکاری صنعتی ساده نیست؛ بلکه یک تصمیم راهبردی، پیچیده و سرنوشت‌ساز محسوب می‌شود. شرکت‌ها دیگر فقط به شهرت برند یا اندازه بازار شرکای خود نگاه نمی‌کنند؛ بلکه موضوعاتی نظیر هم‌افزایی فناورانه، انتقال دانش، قابلیت‌های زنجیره تامین، نبوغ تجاری و حتی پایداری سیاسی و ژئوپلیتیکی را در نظر می‌گیرند. فضای صنعت خودرو دنیا به‌شدت متحول شده است. به‌ویژه با ظهور فناوری‌های جدید مانند سامانه‌های پیشرفته کمک‌راننده (ADAS)، پیشراندهای برقی و هوشمندسازی، معیارهای همکاری نیز متحول شده‌اند.



امضای دیپال با آلمان‌های آینده‌نگر بهره می‌برد. جلوبنجره شامل چراغ‌های LED متمایز با روشنایی روز باریک در بالا و چراغ‌های اصلی مات یکسای است. ابعاد خودرو در طول، عرض و ارتفاع به ترتیب ۵۰، ۱۹۶۰ و ۱۷۵۰ میلی‌متر با فاصله محور ۲۰۵۰ میلی‌متر است که فضای داخلی بسیار خوبی را فراهم می‌کند. جزئیات نمای بیرونی شامل دستگیره‌های مخفی، چرخ‌های آلومینیوم بزرگ و چراغ‌های عقب سر تاسری هستند. دیپال S09 از فناوری جدید Extended Range ۲۰ استفاده می‌کند که شامل یک موتور ۱.۵ لیتری توربو شارژر و باتری LFP (لیتیوم آهن فسفات) است که در دو مدل محور عقب (RWD) و تمام چرخ محور (AWD) عرضه می‌شود.

چانگان وعده داده است دیپال S09 با انبوه امکانات لوکس و تجهیزات الکترونیک را به قیمت ۳۳ هزار دلار ارائه دهد. در ایران، آواتار ۱۱، وویا فری وارس M5 نمونه‌هایی از شاسی‌بلندهای لوکس چینی با حدود قیمت ۴ تا ۵ میلیارد تومان هستند. رونمایی از دیپال S09 برای بازار کشور ما که از سال‌ها قبل میزبان انواع چانگان بوده است، اهمیت دارد. دیپال S09 پیش‌فروش خود را با قیمت ۳۳ هزار دلار آغاز کرد. این خودرو که به‌عنوان «شاسی‌بلند پرچم‌دار و هوشمند ۶ نفره» معرفی شده، وارد بازار رقابتی خودروهای انرژی جدید (NEV) با امکانات لوکس می‌شود و داخل چین، رقابتی شامل لی‌آوتو L9 و میتو M9 را هدف قرار داده است. S09 از زبان طراحی و



«چانگان» لوکس‌ترین گزینه خودرو می‌کند

هر ۱۰ اقتصاد برتر جهان خودرو تولید می‌کنند

در ایران و «ایران خودرو» وضعیت چگونه است؟

واگذاری مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی روزنه‌امیدی برای تغییر در وضعیت این خودروساز و به تبع آن صنعت خودرو کشور است



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

«آخرین آمار منتشرشده توسط سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری (OICA) نشان می‌دهد در سال ۲۰۲۳ در مجموع بیش از ۸۵ میلیون دستگاه خودرو در جهان تولید شده که در این میان چین با تولید ۲۷ میلیون دستگاه سهم ۳۱ درصدی از بازار تولید خودرو جهان را به‌خود اختصاص داده است؛ ایالات متحده با تولید ۱۰ میلیون دستگاه در جایگاه دوم قرار دارد و ۱۲ درصد از خودرو جهان را تولید می‌کند و ژاپن با تولید ۷.۸ میلیون دستگاه، سهم ۱۰ درصدی در این بخش دارد و سومین تولیدکننده بزرگ خودرو جهان به‌شمار می‌رود. هندوستان (۵.۵ میلیون)، کره جنوبی (۳.۷ میلیون)، آلمان (۳.۶ میلیون)، مکزیک (۳.۵ میلیون)، برزیل (۲.۴ میلیون)، اسپانیا (۲.۲ میلیون)، تایلند (۱.۹ میلیون)، اندونزی (۱.۵ میلیون)، فرانسه (۱.۴ میلیون)، ترکیه (۱.۳۵ میلیون)، کانادا (۱.۲ میلیون)، جمهوری چک (۱.۲ میلیون)، ایران (یک میلیون)، اسلواکی (یک میلیون)، انگلستان (۸۷۶ هزار)، ایتالیا (۷۹۶ هزار) و مالزی نیز با تولید ۷۰۲ هزار دستگاه خودرو در سال در جایگاه چهارم تا بیستم بزرگ‌ترین تولیدکنندگان خودرو جهان قرار دارند.

چرا تولید خودرو برای کشورها مهم است؟ نگاهی دقیق‌تر به ۲۰ کشور برتر در تولید خودرو حقایق بسیاری را آشکار می‌کند؛ از جمله این که هر ۱۰ اقتصاد برتر جهان یعنی آمریکا، چین، آلمان، ژاپن، هند، انگلیس، فرانسه، ایتالیا، برزیل و کانادا در جمع ۲۰ تولیدکننده پرتیراژ خودرو جهان نیز قرار دارند که این موضوع نشان از اهمیت صنعت خودرو در نیل به توسعه اقتصادی و صنعتی کشورها دارد.

۱. زنجیره تأمین گسترده تولید خودرو زنجیره تأمین گسترده‌ای دارد؛ به این معنا که نیازمند توسعه صنایع مختلف همچون فولاد، پتروشیمی، الکترونیک، پلیم‌ر و... است. بنابراین رشد صنعت خودرو به شکوفایی سایر صنایع کمک می‌کند و می‌تواند کشورها را در مسیر توسعه صنعتی قرار دهد.

۲. صنعت خودرو پیشران فناوری‌های نوین از سوی دیگر صنعت خودرو یکی از پیشروترین صنایع در حوزه استفاده از نوآوری، اتوماسیون و فناوری‌های نوین همچون هوش مصنوعی است؛ هوش مصنوعی از کاربرد در خطوط تولید خودرو با کمک ربات‌های هوشمند گرفته تا توسعه الگوریتم‌های خودروهای خودران تا طراحی خودروهای جدید به کمک نرم‌افزار و پیش‌بینی رفتار ایرودینامیکی قطعات فنی کاربرد دارد و بنابراین توسعه صنعت خودرو نقش اساسی در سرمایه‌گذاری، رشد و توسعه فناوری‌های مرتبط با هوش مصنوعی دارد.

۳. توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل همچنین این صنعت نقش مهمی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل دارد؛ صنعت خودرو توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل داخلی را تسهیل کرده و زیرساخت‌های مرتبط با آن (جاده، سوخت، خدمات) را گسترش می‌دهد.

پیگیری يك موضوع

otto w up

مهدی مطلب‌زاده

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور

وضعیت تولید قطعه‌سازان نگران‌کننده است

در شرایطی که صنعت خودرو کشور با چالش‌های متعددی از جمله قیمت‌گذاری دستوری و کمبود نقدینگی مواجه است، زنجیره تأمین و به‌ویژه قطعه‌سازان، بیش از دیگر بخش‌ها تحت فشار قرار گرفته‌اند. مهدی مطلب‌زاده، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور با انتقاد از سیاست‌های غیرکارشناسی در قیمت‌گذاری خودرو نکاتی را یادآور شد که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود.

وضعیت فعلی صنعت قطعه‌سازی را چطور ارزیابی می‌کنید؟

واقعیت این است که صنعت قطعه‌سازی به‌شدت آسیب دیده و می‌توان گفت بسیاری از فعالان این حوزه به خاک سیاه نشسته‌اند. دلیل اصلی این وضعیت، سیاست‌های ناعادلانه و غیرکارشناسی در حوزه قیمت‌گذاری خودرو است. وقتی قیمت خودرو به‌صورت دستوری و بدون در نظر گرفتن هزینه‌های واقعی تولید تعیین می‌شود، خودروسازان دچار زیان می‌شوند و در نتیجه نمی‌توانند به‌موقع بدهی‌های خود را به قطعه‌سازان پرداخت کنند.

رقم بدهی خودروسازان به زنجیره تأمین در حال حاضر چقدر است؟

در حال حاضر، کل مطالبات زنجیره تأمین به ۱۱۰ هزار میلیارد تومان (۱۱۰ همت) رسیده است که از این رقم، ۴۰ هزار میلیارد تومان آن سررسید شده و پرداخت نشده است. این تاخیر در پرداخت‌ها سبب شده است بسیاری از خطوط تولید قطعه‌سازان متوقف و ادامه فعالیت برای بسیاری از آن‌ها غیرممکن شود.

وضعیت همکاری بانک‌ها با صنعت قطعه‌سازی چگونه است؟

متأسفانه بانک‌ها با صنعت قطعه‌سازی نیز همراهی لازم را ندارند و به‌شدت انقباضی عمل می‌کنند. درحالی که قطعه‌سازان نیاز به نقدینگی دارند تا بتوانند مواد اولیه تهیه و تولید خود را ادامه دهند، بانک‌ها حمایت مؤثری انجام نمی‌دهند. این وضعیت سبب شده است خطوط تولید زیادی در کشور متوقف شوند. ادامه این روند نگران‌کننده است و شائبه‌ای ایجاد می‌کند که گویا تصمیمی پشت‌پرده برای توقف تدریجی تولید در جریان است.

نگاه view

علی اسکینی

کارشناس بازار سرمایه

گواهی سپرده، ابزاری برای حذف دلالتی از بازار خودرو

با توجه به تجربه موفق گواهی‌های سپرده در بورس کالا، راهاندازی گواهی سپرده خودرو به‌عنوان ابزاری نوین برای کشف قیمت واقعی، حذف واسطه‌ها، ایجاد بازار ثانویه و تسهیل خرید خودرو توسط مردم را باید به‌فعل نیک گرفت. این درحالی است که گواهی سپرده خودرو گامی نوآورانه و مؤثر در مسیر شفاف‌سازی معاملات خودرو است. این ابزار می‌تواند هم در تجهیز منابع مالی برای تولیدکنندگان موثر باشد و هم در راستای تحقق شعار سال گام بردارد. پیش از ورود خودرو به‌بورس کالا، روش‌های سنتی فروش خودرو با معایب متعددی برای صنعت، مصرف‌کننده و دولت همراه بود. اما اکنون با استفاده از گواهی سپرده خودرو، قیمت‌ها براساس عرضه و تقاضا در بستری شفاف کشف می‌شود؛ بدون آن که واسطه‌ها و دلال‌ها نقشی در تعیین قیمت‌ها داشته باشند.

بورس یکی از شفاف‌ترین بستری‌های معاملاتی است. با حذف واسطه‌ها، امکان خرید با حداقل سرمایه، به‌صورت خرد و تدریجی خودرو برای مردم فراهم شده و افراد می‌توانند از طریق بازار ثانویه، در هر زمان دارایی خود را نقد کنند. از مهم‌ترین ویژگی‌های این ابزار، قابلیت تحویل فیزیکی خودرو است؛ یعنی سرمایه‌گذاران در نهایت می‌توانند خودرو را تحویل بگیرند. با جذب سرمایه‌های خرد در بازار سرمایه، امکان تجهیز منابع برای تولید داخلی فراهم می‌شود. این مسأله در راستای حمایت از تولید ملی و تحقق شعار سال قابل توجه است.

بر اساس گزارش‌های آماری، با توجه به روش‌های سنتی فروش خودرو از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۲ توسط یکی از خودروسازان و با احتساب دلار نیمایی، حدود ۱۳.۵ میلیارد دلار کاهش درآمد رخ داده و این درحالی است که اگر این خودروها در حاشیه بازار به‌فروش می‌رفتند، حدود ۶ میلیارد دلار امکان درآمدسندزایی برای دولت وجود داشت.

در مقطع زمانی بین شهریور تا اسفند ۱۴۰۱، حدود ۶۳ هزار دستگاه خودرو به ارزش ۳۶ همت در بورس کالا عرضه شد که از این محل، ۱۶ همت از جیب دلالتان خارج شد و حدود یک همت نیز به درآمدهای مالیاتی دولت افزوده شد. عرضه خودرو در بورس کالا در این مقطع موجب افزایش ۹ همتی سود سهامداران و ۷ همتی منفعت خریداران شده است.

نقشه‌راه ایران برای کسب سهم بیشتر از بازار تولید و صادرات خودرو جهان چیست؟ ایران خودرو و سایپا دو شرکت بزرگ خودروساز کشور که سهم عمده تولید خودرو در کشور را برعهده دارند، سال‌هاست که به‌واسطه مدیریت دولتی با زیان انباشته سنگینی مواجه بوده‌اند تا این که با برگزاری مجمع عمومی عادی (به‌طور فوق‌العاده) ایران خودرو در روز چهارشنبه، هفدهم بهمن‌ماه سال گذشته و تصمیم سهامداران مبنی بر واگذاری مدیریت بزرگ‌ترین شرکت خودروساز کشور به بخش خصوصی، روزنه‌های امید برای تغییر در وضعیت این خودروساز و به تبع آن صنعت خودرو کشور ایجاد شد.

اما ایران خودرو در دست بخش خصوصی چه مسیری را دنبال خواهد کرد؟

مدیریت جدید این شرکت نیز که هم از قطعه‌سازان نام‌آشناست و هم در صنعت تولید خودرو دستی بر آتش دارد، برنامه‌های مهمی برای ایجاد تحول در این شرکت مدنظر قرار داده است که از آن جمله می‌توان به اعمال استانداردهای سختگیرانه در تهیه قطعات، نظارت بر خرید قطعات از خارج کشور، رفع ایراد و ارتقای کیفیت محصولات، سرمایه‌گذاری برای تولید پلت‌فرم‌های جدید و کنار گذاشتن پلت‌فرم‌های قدیمی، تولید محصول با کیفیت با همکاری شرکای معتبر بین‌المللی، تمرکز بر تولید خودروهای هیبریدی و ارتقای محصولات فعلی اشاره کرد.

جالب این جاست که مدیریت جدید بخش خصوصی در ایران خودرو در نیمه دوم فروردین‌ماه ۱۶ درصد افزایش تولید داشت که در مقایسه با سال گذشته این شرکت و اسنال سایپا بی‌تغییر بود.

به‌نظر می‌رسد در این پیچ تاریخی که صنعت خودرو کشور در گذر از مدیریت دولتی به مدیریت بخش خصوصی است و بارقه‌های امید تحول صنعت خودرو کشور به‌چشم می‌خورد، حمایت از این صنعت با برداشتن چوب قیمت‌گذاری دستوری که پاشنه آشیل این صنعت به‌شمار می‌رود، امکان‌پذیر خواهد بود.

۴. صنعت خودرو؛ صنعتی اشتغالزا و مؤثر در تولید ناخالص داخلی کشورها

صنعت خودرو یکی از بزرگ‌ترین صنایع تولیدی جهان است که ۵ درصد نیروی کار و ۳ درصد تولید ناخالص داخلی جهان را به‌خود اختصاص داده که البته این سهم در بازارهای نوظهور مانند هند و چین بیشتر است و بنابراین سهم این بخش در تولید ناخالص داخلی ملی آن‌ها به ۷ درصد نیز می‌رسد.

از خاورمیانه چه خبر؟ با نگاهی به جدول ۲۰ خودروساز برتر جهان، تنها نام دو کشور ایران و ترکیه در منطقه مدیترانه و خاورمیانه خودنمایی می‌کند.

ترکیه در جایگاه سیزدهمین تولیدکننده خودرو جهان با تولید یک‌میلیون و ۲۵۰ هزار دستگاه خودرو در سال، اگرچه از نظر تیراژ تولید سهم بالایی ندارد، اما رتبه بالایی در صادرات دارد؛ خودروسازی ترکیه در ۲ دهه گذشته قهرمان صادرات این کشور بوده؛ به‌گونه‌ای که صادرات خودرو ترکیه در سال ۲۰۲۳ به ۳۵ میلیارد دلار رسیده است.

این کشور هجدهمین صادرکننده بزرگ خودرو جهان به‌شمار می‌رود و پس از صادرکنندگان بزرگی همچون آلمان، چین، ژاپن، مکزیک، ایالات متحده و کره جنوبی که رتبه‌های اول تا ششم را به‌خود اختصاص داده‌اند، قرار دارد. این امر از هدفگذاری صحیح این کشور در تولید و متناسب با نیاز بازارهای جهانی حکایت می‌کند. در مقابل ایران با این که در جمع ۲۰ خودروساز پرتیراژ جهان قرار دارد، از نظر صادرات در شرایط مساعدی نیست؛ به‌طوری که براساس آمار سازمان بین‌المللی سازندگان خودرو (OICA) ایران در سال ۲۰۲۳، ۳۷ میلیون و ۸۰۰ هزار دلار (مقایسه کنید با آمار ۳۵ میلیارد دلاری ترکیه) خودرو صادر کرده است که نسبت به‌سال قبل از آن رشد نزدیک به ۱۴ درصدی داشته؛ اما در صورتی که این آمار نیز درست باشد، باز هم ایران در مقایسه با سایر صادرکنندگان خودرو حرفی برای گفتن نداشته است.

زاپاس

Spare Tire

خودروهای تحویل ۱۴۰۳ شامل افزایش دیون دولتی نمی‌شوند



لازم به‌ذکر است دیون دولتی در انواع خودروها متفاوت است؛ به‌عنوان مثال در خودروهایی به ارزش ۲.۵ میلیارد تومانی، این رقم بیش از ۲۰۰ میلیون تومان است که پرداخت آن برعهده خریدار است. این سازمان متولی حمایت از حقوق مصرف‌کننده و تولیدکننده است و با هر گونه تخلف برخورد می‌کند.

مالیات بر ارزش افزوده، عوارض شماره‌گذاری، عوارض شهرداری، هزینه بیمه شخص ثالث، مالیات نقل و انتقال و... است که خریدار خودرو موظف به پرداخت آن به دولت است و به خودروساز تعلق ندارد. این میزان افزایش نرخ دیون دولتی در کمیته خودرو بررسی و تایید می‌شود که سهم دولت است.

تاثیر می‌گذارد و بر اساس قانون برعهده خریدار است. این افزایش دیون دولتی از خریداران خودرو با نظارت و تایید سازمان حمایت است و خودروهای سال ۱۴۰۳ شامل این افزایش نمی‌شود؛ از این رو اگر خودروساز مونتاژکار هزینه اضافه گرفته باشد، باید به خریدار بازگرداند. دیون دولتی شامل هزینه‌های قانونی از جمله

حسین فرهیدزاده، رئیس سازمان حمایت تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان گفت: «در خصوص فضاسازی افزایش قیمت دیون دولتی در خودروهای تحویلی امسال بر اساس قانون بودجه ۱۴۰۴، ارزش محاسباتی گمرک از ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان به حدود ۷۰ هزار تومان افزایش یافته که این امر روی قیمت تمام‌شده

مرسدس در حال تحقیق روی مازول‌های خورشیدی نسل جدیدی است که می‌توانند به‌صورت یک لایه نازک و یکپارچه روی بدنه خودروها اعمال شوند. این فناوری که به‌عنوان «رنگ خورشیدی فعال» شناخته می‌شود، از سلول‌های فتوولتائیک با پازدهی ۲۰ درصدی استفاده می‌کند. مرسدس‌بنز با ترکیب رنگ خورشیدی، باتری‌های هوشمند، ترمزهای یادار و هوش مصنوعی پیشرفته، تصویری از خودروهای الکتریکی آینده را ترسیم می‌کند.

فناوری رنگ خورشیدی مرسدس‌بنز، یک اختراع باورنکردنی است که هزینه شارژ خودروهای الکتریکی را در طولانی‌مدت کاهش می‌دهد و گاهی مهم در مسیر بهره‌مندی از انرژی رایگان به‌شمار می‌رود. مرسدس‌بنز در حال توسعه فناوری پیشرفته‌ای به‌نام «رنگ خورشیدی» است که می‌تواند سالانه هزاران کیلومتر برد اضافی برای خودروهای الکتریکی (EV) فراهم کند. این نوآوری در فاز تجاری، نیاز به شارژ را به میزان قابل توجهی کاهش می‌دهد.



«مرسدس‌بنز» دوباره روی بدنه متمرکز شد



تونیتر!

اگر ناترازی انرژی مهار نشود، تعطیلی بنگاه‌ها شدت می‌گیرد



رئیس اتاق ایران گفت: «در صورتی که برای ناترازی انرژی تدبیری اندیشیده نشود، امسال شاهد تعطیلی بیشتر بنگاه‌های اقتصادی خواهیم بود و در آینده خسارت ناترازی انرژی برای کشور بسیار سنگین خواهد بود.» صمد حسن‌زاده افزود: «امروز واحدهای تولیدی با مشکلات مالی و بانکی روبه‌رو هستند که بالا بودن نرخ بهره بانکی از عوامل بروز این مشکل است.

دیگه چه خبر؟

صنایع حمل‌ونقل و خودرو، یک میلیارد دلار ارز دریافت کرد



از ابتدای سال ۱۴۰۴ تا ۲۳ اردیبهشت‌ماه، ۶ میلیارد و ۵۸۶ میلیون دلار از سوی بانک‌مرکزی برای واردات کالای اساسی و دارو، صنایع و نیازهای خدماتی تامین ارز شده که در این بین صنایع حمل و نقل و خودرو با دریافت یک‌میلیارد و ۹۵ میلیون دلار در صدر دریافت کنندگان ارز گروه صنعت قرار دارند. حال باید دید که آیا در ماه‌های پیش رو میزان تخصیص ارز برای واردات قطعات و مواد اولیه در این صنعت تسریع خواهد شد؟

ویژه‌ها

معامله ۳۰ دستگاه کامیون کشنده فاو در بورس کالا



دیروز «۲۸ اردیبهشت‌ماه» ۳۰ دستگاه کامیون کشنده J6P-460 FAW سیاموتور به قیمت ۵ میلیارد و ۸۷۵ میلیون تومان در تالار خودرو بورس کالای ایران مورد معامله قرار گرفت. قیمت نهایی کامیون کشنده فاو رنگ سفید مدل ۱۴۰۴ علاوه بر قیمت کشف‌شده، ۱۰ درصد مالیات بر ارزش افزوده و هزینه‌های جانبی جمعاً به‌مبلغ ۴۰ میلیون و ۶۸۳ هزار تومان شامل مالیات و عوارض شماره‌گذاری بر مبنای قیمت نهایی فروش است.

با توجه به پیش‌بینی افزایش تولید و سوددهی

آغاز فصلی نو برای ایران خودرو دیزل در مسیر سودآوری

رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

ایران خودرو دیزل پس از عبور از چالش‌های موقت تولید، اکنون با نگاهی امیدوارانه به آینده، خود را در مسیر احیا و بازگشت به دوران اوج قرار داده است. داده‌های تولید و فروش سال‌های اخیر نشان می‌دهد این شرکت در حال بازیابی جایگاه خود در صنعت خودروهای تجاری کشور است. در سال ۱۴۰۱، این شرکت موفق به تولید ۱۷ هزار و ۹۵۰ دستگاه و فروش ۱۶ هزار و ۹۷۱ دستگاه شد. روند رو به رشد در سال ۱۴۰۲ نیز ادامه یافت و آمار تولید به ۱۸ هزار و ۵۸ دستگاه و فروش به ۱۷ هزار و ۳۱۸ دستگاه رسید. سال ۱۴۰۳ با وجود کاهش موقت تولید به ۹ هزار و ۳۱۶ دستگاه و فروش به ۱۰ هزار و ۲۱۳ دستگاه، نقطه‌ای برای بازنگری و اصلاح ساختارها بود. این افت عمدتاً ناشی از وقفه در تخصیص ارز، جهش نرخ ارز نیما و تعلیق موقت شماره‌گذاری به‌دلیل به‌روزرسانی استانداردهای فنی بوده؛ عواملی که اکنون تا حد زیادی برطرف شده‌اند. با حل این چالش‌ها از زمستان سال گذشته، ایران خودرو دیزل مجدداً با توان بیشتری به‌عرصه تولید بازگشته است. پیش‌بینی شرکت برای سال آینده، دستیابی به تیراژ ۱۸ هزار دستگاه است. حتی در سناریوی محتاطانه با فروش ۱۵ هزار دستگاه، انتظار می‌رود فروش سالانه به‌حدود ۶۰ هزار میلیارد تومان برسد که می‌تواند سود خالصی در حدود ۵ هزار میلیارد تومان به‌همراه داشته باشد. نکته حائز اهمیت، وجود مطالبات ارزی تاییدشده از سوی دولت است که شرکت در صورت تسعیر بانرخ روز، می‌تواند سود قابل توجهی از این محل شناسایی کند. با در نظر گرفتن این ظرفیت ارزی، سودآوری شرکت در اقی ۱۴۰۴ چشمگیرتر خواهد



بود. برآوردهای فعلی حاکی از آن است که حتی بدون لحاظ سود ناشی از تسعیر ارز، سود خالص سال ۱۴۰۳ حدود ۲.۵ هزار میلیارد تومان خواهد بود که معادل ۲۳ تومان به‌ازای هر سهم است. در سال ۱۴۰۴، با ادامه روند فعلی و تثبیت تیراژ تولید در سطح ۱۵ هزار دستگاه، سود هر سهم می‌تواند به ۴۰ تا ۵۰ تومان افزایش یابد. در صورت تحقق سود ارزی، این عدد به‌مرز ۵۰ تومان نیز خواهد رسید. ترکیب بهبود شرایط عملیاتی، رفع موانع تولید، بازگشت به‌بورس کالا و پتانسیل سودآوری بالا، ایران خودرو دیزل را به یکی از گزینه‌های جذاب برای فعالان بازار سرمایه تبدیل کرده است. مسیر حرکت این شرکت در سال‌های آینده، نویدبخش روزهای خوب یک برند قدیمی و قابل اعتماد در صنعت خودرو سنگین کشور است. با توجه به بازگشت محصولات ایران خودرو دیزل به چرخه عرضه در بورس

اینفوگرافش

Infophgraphy

افزایش فروش خودروهای برقی در جهان در آوریل ۲۰۲۵

میزان رشد 50٪ در سایر نقاط جهان

میزان فروش 1.5 میلیون دستگاه

میزان رشد فروش در بازار چین 32٪

میزان رشد فروش در بازار اروپا 35٪



فروش جهانی خودروهای برقی و پلاگین-هیبریدی در آوریل ۲۰۲۵ نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۲۹ درصد افزایش یافت و با وجود تنش‌های تجاری، رشد در چین و اروپا ثابت بود؛ در حالی که آمریکای شمالی نخستین کاهش از سپتامبر ۲۰۲۴ را ثبت کرد.

برای چه؟

توان تولیدی صنعت خودرو باید حفظ شود

این تاخیرها، تامین مواد اولیه و قطعات وارداتی را با ریسک بالایی نوسان نرخ ارز همراه کرده و برنامه‌ریزی تولید را با عدم قطعیت مواجه می‌سازد. علاوه بر این، محدودیت در منابع ارزی کشور نیازمند ایجاد سازوکار ی مطمئن برای اولویت‌بندی مصارف ارزی است تا صنایع راهبردی مانند خودروسازی تحت تاثیر کمبود منابع قرار نگیرند.

چرا؟

مشکلات تولید در پی تاخیر در تامین ارز

این مساله نه تنها بر روند عرضه خودرو در بازار تاثیر منفی می‌گذارد، بلکه موجب افزایش هزینه‌های تولید نیز می‌شود؛ چراکه تولیدکنندگان برای تامین قطعات مورد نیاز خود ناچار به خرید با قیمت‌های بالاتر یا از منابع غیررسمی می‌شوند. بنابراین تسریع در تخصیص ارز در کنترل قیمت‌ها و ایجاد ثبات در بازار خودرو و نقش حیاتی ایفا می‌کند.

چس تلند؟

لزوم تسریع تخصیص ارز به صنعت خودرو

در شرایط کنونی، تسریع در تخصیص ارز به خودروسازان و قطعه‌سازان از اهمیت بالایی برخوردار است. هر گونه تاخیر در دریافت ارز مورد نیاز این صنایع، مشکلات جدی را در چرخه تولید ایجاد می‌کند و باعث توقف یا کندی خطوط تولید می‌شود. در چنین وضعیتی، ضرورت دارد سیاست‌گذاران و بانک‌مرکزی توجه ویژه‌ای به تسریع روند تخصیص ارز به این بخش داشته باشند.

تنده يك

First gear



علی زراندوز

azarandooz@autoworld.ir

یک عضو انجمن قطعه‌سازان همگن با انتقاد از تداوم قیمت‌گذاری ناعادلانه و غیرکارشناسی خودرو تاکید کرد: «ادامه این روند نه تنها تولید را مختل کرده بلکه زبانی معادل ۲۵۰ همت به صنعت خودرو وارد کرده و باید هر چه سریع‌تر به بازار ورقابت واقعی سپرده شود.» حاضر جواب: البته صنعت خودرو هر چه سریع‌تر در حال سپرده شدن به بازار و رقابت واقعی است، ولی خب با حداکثر سرعت یک حلزونی خسته!

گواهی سپرده خودرو، ابزاری برای حذف دلالی از بازار خودرو...

حاضر جواب: این قدر که در این چند ساله ابزار برای حذف دلالی از بازار خودرو معرفی شده که این ابزارها از تعداد ابزارهای جعبه‌ابزار یک تعمیرکار هم بیشتر شده است!

وقتی مرسدس جی کلاس، وانت می‌شود.

حاضر جواب: احتمالا اسمش هم می‌شود جی کلاس ۱۵۱!

جاساز دارو در لاستیک خودرو!

حاضر جواب: البته احتمالاً به‌زودی لاستیک این قدر گران می‌شود که قاچاقچیان، در دارو، لاستیک جاساز می‌کنند!

ثبت آرام‌ترین روز در بازار خودرو...

حاضر جواب: بهتر است بفرمایید آرام‌ترین روز، در کسادترین بازار تا حق مطلب به درستی ادا شود!

چرا کارخانه‌های نیسان در ژاپن خاموش می‌شود؟

حاضر جواب: نخیر... مثل این که کم‌کم بزرگ‌ترین خودروساز جهان هم قرار است تبدیل به واردکننده خودرو از چین شود!

خودروهای ناقص بار دیگر به خط تولید شرکت‌های خودروساز بزرگ کشور بازگشته‌اند؛ اتفاقی که گفته می‌شود ناشی از کمبود نقدینگی ارزی و ریالی آن‌هاست.

حاضر جواب: خلاصه که تا در سیاست‌های کلان صنعت خودرو نقصان هست، خودرو ناقص هم هست!

بازار خودرو این روزها بیشتر از هر زمان دیگری در رکود انتظاری ناشی از مذاکرات ایران و آمریکا به‌سر می‌برد و این امر به کاهش بیشتر معاملات خودرو دامن زده است. حاضر جواب: خلاصه این که بازار خودرو که تا دیروز چشم به نوسانات ارزی دوخته بود، در حال حاضر چهارچشمی به مذاکرات چشم دوخته است.

مردم عادی بازندگان اصلی سیاست‌های توزیع خودرو؛ بازار رسمی خودرو از دسترس عموم خارج می‌شود؟

حاضر جواب: خیلی وقت است که خارج شده است... منتها مردم عادی هنوز داغ هستن و فکر می‌کنند بازار رسمی خودرو همچنان در دسترس شان است!

ورود به پایان داخلی‌سازی و آغاز مونتاژ هدفمند؟

حاضر جواب: این تیترا، آدم را به یاد دیالوگ معروف فیلم «درباره‌الی»، ساخته اصغر فرهادی می‌اندازد که: یک پایان تلخ، بهتر از یک تلخی بی‌پایان است!

معاون اقتصادی گروه سایپا: سایپا هیچ درخواستی برای تاخیر در خصوصی‌سازی نداشته است.

حاضر جواب: چون همین‌طوری، به اندازه چند ده سال در این مسیر تاخیر ایجاد شده است!



ترمز قرمز دیگر ویژگی‌های خاص این نسخه هستند و جلوه‌ای جسورانه را ایجاد کرده‌اند. در داخل کابین M4 نوربرگ رینگ ادیشن شاهد تغییرات ظریف اما جالبی هستیم که شامل پلاک‌های اختصاصی روی پارکایی‌ها، صندلی‌های اسپرت دورنگ با طرح پست نوربرگ رینگ روی پشت‌سری‌ها، ترمز فیبر کربنی و فرمان D شکل آلکانترامی‌شود و فضایی لوکس و مسابقه‌ای را ایجاد کرده‌است. این نسخه ویژه بر پایه M4 کامپتیشن چهارچرخ‌محرك ساخته شده و در نتیجه، زیر کاپوت همان موتور ۳ لیتری ۶ سیلندر خطی تونین توربو را دارد که ۵۳۰ اسببخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند.

نمونه جدید M4 با وجود ظاهری آماده‌سازی شده با فضای پست نوربرگ، اما احتمالاً هیچ‌وقت در این پست حضور نخواهد داشت. این نسخه ویژه با رنگ سبز فروزن به مناسبت پیوند این برند با پست افسانه‌ای نوربرگ رینگ طراحی شده است. نسخه ویژه M4 نوربرگ رینگ ادیشن صر فابری بازار چین در نظر گرفته شده و تنها در تعداد محدود ۵۳ دستگاه ساخته خواهد شد که به پنجاه و سومین سالگرد تأسیس بخش M باامو اشاره دارد. این نسخه ویژه با رنگ اختصاصی Frozen Deep Green، رنگ آمیزی شده که به لقب پست نوربرگ رینگ یعنی جهنم سبز اشاره دارد. جلونیچره با تزئینات قرمز، رینگ‌های برنزی و کالیپرهای



آماده‌سازی «M4» به رغم عدم حضور در نوربرگ رینگ

نسخه‌ای خاص از مرسدس بنز «AMG GT»



شرکت مرسدس بنز نسخه ویژه‌ای از AMG GT را برای ادای احترام به فیلم سینمایی «فرمول ۱» معرفی کرده است. این فیلم با حضور بریت در یکی از نقش‌های اصلی، از ۲۵ ژوئن در سراسر جهان اکران خواهد شد. هالیوود بار دیگر تلاش کرده است فیلم پر مخاطب و البته پر فروش درباره مسابقات فرمول یک بسازد. فیلم جدید، درامی پرزرق و برق از وارنر برادرز به کارگردانی جوزف کوسینسکی است. داستان این فیلم با نام اصلی F1، حول یک تیم خیالی فرمول یک به نام APXGP می‌چرخد که یک راننده جوان و بسیار با استعداد را در استخدام خود دارد. این راننده با بازی دمسون ادریس، تحت راهنمایی یک راننده کهنه کار قرار می‌گیرد که نقش او را برد پیت بازی می‌کند. در دنیای واقعی، رانندگی در فرمول یک در سن بالاتر از ۶۰ سال فقط یک رویاست و یک تازه‌وارد ۳۳ ساله هم دیگر چندان تازه محسوب نمی‌شود؛ اما به نظر می‌رسد که چهره‌پردازان این فیلم به‌خوبی از عهده کار برآمده‌اند. مطابق انتظار، بین این دو شخصیت روابط پیچیده‌ای وجود دارد که در واقع نوعی رقابت برای کسب جایگاه «برتر» است. به‌طور کلی، ایده این فیلم چندان جدید نیست و قبلاً هم در فیلم‌های مسابقه‌ای مشابه بارها استفاده شده است.

استراتژی ژاپنی‌ها در رابطه با خودروهای برقی

تویوتا از طریق «نتا» وارد چین خواهد شد



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

در حالی که برند چینی «نتا» با بحران مالی و مدیریتی جدی روبه‌رو است، منابع چینی از بررسی خرید احتمالی آن توسط تویوتا خبر داده‌اند. اگرچه این خبر هنوز تأیید نشده، چنین معامله‌ای می‌تواند گامی استراتژیک برای تسلط بیشتر تویوتا بر بازار خودروهای برقی چین باشد. براساس گزارشی از رسانه چینی Kuai Technology در تاریخ ۱۲ مه ۲۰۲۵ (۲۲ دیبهبشت ۱۴۰۴)، شرکت تویوتا در حال بررسی خرید خودروساز برقی بحران‌زده چینی، نتا (Neta Auto) است. اگر این معامله انجام شود، تویوتا می‌تواند با تکیه بر دارایی‌های فناورانه و شناخت بازار چین توسط نتا، برنامه برقی‌سازی خود را در این کشور سرعت ببخشد؛ از سوی دیگر، نتا نیز شانس نجات از فروپاشی کامل را پیدا خواهد کرد. شرکت نتا، زیرمجموعه Hozon New Energy، در سال ۲۰۱۴ تأسیس شد و تا چندی پیش یکی از برندهای رو به رشد در بازار خودروهای برقی چین به‌شمار می‌رفت. اما از میانه سال ۲۰۲۴ (تأبستان ۱۴۰۳) دچار بحران شد. خطوط تولید آن متوقف شد، کارمندان به‌طور گسترده اخراج شدند و نتا برای بقا به‌دنبال جذب سرمایه خارجی افتاد.

تلاش‌هایی که فعلاً بی‌نتیجه بوده

در ۱۰ فوریه ۲۰۲۵ (۲۱ بهمن ۱۴۰۳)، نتا از شکست دور جدید سرمایه‌گذاری موسوم به مرحله خبر داد؛ در این مرحله قرار بود بین ۴ تا ۴.۵ میلیارد یوان (معادل حدود ۵۵۲ تا ۶۲۱ میلیون دلار) جذب شود. سرمایه‌گذار اصلی که از یک صندوق کشور عضو بریکس حمایت می‌شد، ۳ میلیارد یوان (۴۱۴ میلیون دلار) تعهد داده؛ اما این مبلغ منوط به بازگشت تولید و جذب سرمایه مکمل بود؛ هیچ‌کدام از این شرایط محقق نشد و توافق فسخ شد. در سال ۲۰۲۳، یک نهاد دولتی در تانگ‌شیانگ (Tongxiang) با سرمایه‌گذاری ۱.۵۳ میلیارد یوان (۲۱۱ میلیون دلار)، ارزش نتا را ۴۲.۳ میلیارد یوان (۵.۸ میلیارد دلار) برآورد کرده بود. اما در سال



مشکل در خارج از چین

بحران نتا تنها به داخل چین محدود نیست. این برند که در تایلند یارانه دولتی در یافت کرده بود (تا ۱۵۰ هزار بات معادل ۴ هزار و ۱۰۰ دلار به‌ازای هر خودرو)، باید تا سال ۲۰۲۵ به اهداف تولید داخلی در این کشور می‌رسید. در غیر این صورت، ممکن است مجبور به بازپرداخت یارانه‌ها و مشوق‌های مالیاتی شود.

فروش نتا نیز به شدت کاهش یافته است. در سال ۲۰۲۴ تنها ۶۴ هزار و ۵۰۰ دستگاه خودرو فروخت و در ژانویه ۲۰۲۵ (دی ۱۴۰۳)، فروش آن نسبت به سال گذشته ۹۸ درصد افت داشت و به ۱۱۰ دستگاه رسید. با وجود همه مشکلات، نتا هنوز دارای ارزش‌هایی در حوزه فناوری و بازار چین است. در ۲۶ مارس ۲۰۲۵ (فروردین ۱۴۰۴)، این شرکت موفق شد با ۱۳۴ تأمین‌کننده اصلی خود، توافقی به ارزش ۲ میلیارد یوان (۲۷۶ میلیون دلار) برای تبدیل بدهی به سهام امضا کند و همچنین حمایت مالی از نهادهایی در تایلند و هنگ‌کنگ دریافت کند.

در چنین شرایطی، ورود تویوتا می‌تواند گره گشا باشد. این شرکت ژاپنی با استفاده از دارایی‌ها و شبکه فروش نتا، می‌تواند راه خود را در بازار پررقابت چین هموارتر کند. «شوی‌می‌نگ»، مدیر ارتباطات برند تویوتا در چین در واکنش به این گزارش‌ها گفته: «چنین خبری به ما نرسیده است.»

اگرچه هنوز هیچ قطعی نیست، اما بررسی وضعیت نتا نشان می‌دهد فرصت‌هایی برای بازیگران بین‌المللی مانند تویوتا برای ورود به بازار چین وجود دارد؛ البته با ریسک بالا. آینده نتا، در گرو تصمیماتی استراتژیک از سوی سهامداران و احتمالاً خریداران جدید است. لازم به‌ذکر است که خرید استارت‌آپ‌های چینی توسط خودروسازان ایرانی در سطح تئوری کاملاً مفید و حتی راهبردی است؛ اما در عمل نیازمند اصلاحات ساختاری، رفع موانع بین‌المللی، منابع ارزی شفاف و تفکر مدیریتی مدرن است. مواردی که فعلاً در صنعت خودرو ایران کم‌رنگ هستند.

آئودی «A6» پلاگین-هیبرید شد

نسل جدید آئودی A6 هنوز در ایالات متحده عرضه نشده؛ اما تنوع مدل‌های آن در بازار اروپا در حال افزایش است. حالا اهالی قاره سبز می‌توانند آئودی A6 سدان و استیشن‌واگن را با پیشران پلاگین-هیبرید نیز خریداری کنند. بنابر اعلام آئودی، باتری ۲۰.۷ کیلووات-ساعت می‌تواند برد حرکتی برقی ۱۱۱ و ۱۰۶ کیلومتر را برای A6 پلاگین-هیبرید سدان و استیشن فراهم کند. حداکثر سرعت این خودرو در حالت‌های برقی و هیبرید به ترتیب ۱۴۰ و ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. تیپ پایه آئودی A6 PHEV با ۲۹۵ اسببخار قدرت و ۴۵۰ نیوتون‌متر گشتاور می‌تواند ظرف ۶ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت برسد. تیپ نیرومندتر، ۳۶۲ اسببخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون‌متر گشتاور در اختیار دارد و ظرف ۵.۳ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت



سامانه ای-تک به رنو «کپچر» و «سیمبوز» راه پیدا کرد



نسل دوم رنو کپچر از سال ۲۰۱۹ تاکنون و براساس پلت‌فرم CMF-B تولید می‌شود. سال گذشته و هم‌زمان با به‌روزرسانی این هاجیک قبلند، نسخه بدنه-بیلد آن با نام سیمبوز هم معرفی شد. اکنون سامانه هیبرید E-Tech 145 در این دو کراس‌اوور شهری، جای خود را به E-Tech ۱۶۰ داده است. این سامانه نخستین بار در سال ۲۰۲۳ معرفی شد؛ اما نسخه به‌روزرسانی شده آن در اوایل ۲۰۲۵ با داجیا بیگستر به مشتریان معرفی شد. پیشران ۱.۶ لیتر تنفس طبیعی با ۹۴ اسببخار قدرت و ۱۵۰ نیوتون‌متر گشتاور در این سامانه هیبرید، جای خود را به نمونه ۱.۸ لیتر با تزریق مستقیم سوخت داده است که ۱۰۹ اسببخار قدرت و ۱۷۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. در کنار این پیشران درون‌سوز، یک ژنراتور استارت ۱۵ کیلووات (۲۰ اسببخار)، موتور برقی ۳۶ کیلووات (۴۹ اسببخار) و انتقال قدرت داگ باکس نیز قرار می‌گیرد. بنابر اعلام رنو، جعبه‌دنده داگ باکس در این خودروها برای تعویض دنده سریع‌تر، با صدای کمتر و روان تر بهینه‌سازی شده است تا راحتی بیشتری برای راننده ایجاد کند. دسته دنده الکترونیکی جدید (e-shifter) نیز که به گفته سازنده، دقت بالاتر و ارگونومی بهتری دارد، خروجی سامانه هیبرید را به‌محور جلو انتقال می‌دهد.

خبر

News

باز آفرینی موفقیت‌ها در «Abt»

شرکت آلمانی «آبت» (Abt Sport-) که معمولاً به عنوان تیونر شناخته می‌شود، با معرفی نمونه بازسازی شده از آئودی کوآترو، به دنیای خودروهای رستوماد هم وارد شده است. هرچه پیش می‌رویم، خودروهای مدرن بیشتر کسل‌کننده و بی‌هویتی می‌شوند، بنابراین عجیب نیست که تقاضا برای خودروهای کلاسیک هم افزایش یابد. نمونه‌هایی که به‌طور اساسی بازسازی شده و به تجهیزات مدرن مجهز شده باشند، مطمئناً تقاضا و البته قیمت بالاتری برخوردار خواهند شد. با توجه به سابقه کم Abt در این زمینه، این شرکت از تجربیات استودیو LCE High پرفورمنس نیز بهره گرفته است؛ چراکه این استودیو از چند سال پیش به ساخت نمونه‌های رپلیکا از آئودی کوآترو اشتغال



دارد. البته شرکت Abt هم با آئودی کوآترو چندان غریبه نیست؛ چرا که از سال‌ها پیش با سازنده آن همکاری دارد. مدیرعامل ۶۲ ساله این تیونر یعنی Hans-Jürgen هم در اواخر دهه ۸۰ میلادی، از پدر خود یک کوآترو دریافت کرد. وی پس از اتمام تغییراتی در این خودرو مسابقه‌ای، قدرت پیشران را نیز به ۴۵۰ اسببخار افزایش داد. پس از چند سال استفاده، این خودرو حالا به یک نمونه نمایشی تبدیل شده است. این علاقه سبب شده است نسخه بازسازی‌شده آئودی یو آر-کوآترو هفته گذشته در رویداد Friends of Abt به‌معنای دوستان Abt رونمایی شود. این خودرو در تعداد ۳۰ دستگاه تولید خواهد شد که البته همان‌طور که احتمالاً حدس زدید، همه آن‌ها قبلاً فروخته شده است. از قیمت این خودرو اطلاعی در دست نیست. آئودی یو آر-کوآترو یک کوبه بدنه-بیلند مشابه نمونه‌های حاضر در رالی است که کیت بدنه مدل‌های شهری را به همراه دارد. البته تمامی قطعات اضافه بدنه در نمونه جدید از ماده کربن کولار ساخته شده است. نام Ur-quattro بر نام غیررسمی اولین خودرو آئودی با سیستم چهارچرخ‌محرك اشاره دارد؛ چرا که واژه Ur در زبان آلمانی به معنای «نخستین» یا «پیش» است که برتری یا شروع یک چیز را نشان می‌دهد.

نتوانست خریداران را جذب کند؛ زیرا طرفداران دوج منتظر بازگشت موتور همی V8 یا دست کم مدل های سیکس پک با موتور ۶ سیلندر خطی تونین توربو هستند. علاوه بر این، مدل قدرتمندتر چارجر دیتونا اسکاوت پک با ۶۷۰ اسب بخار (در مقابل ۴۹۶ اسب بخار R/T) و قیمت پایه ۷۰ هزار و ۱۹۰ دلار، ارزش بیشتری برای خریداران ارائه می داد. این تفاوت در قدرت و قیمت سبب شد R/T در سایه اسکاوت پک قرار گیرد. در نتیجه، دوج اعلام کرده که چارجر دیتونا R/T برای سال ۲۰۲۶ حذف خواهد شد و تنها مدل اسکاوت پک به عنوان نماینده الکترونیک چارجر باقی می ماند.

دوج چارجر، نامی که به لطف موتور همی V8 در فرهنگ خودروهای عضلانی جاودانه شده، در تلاش برای تبدیل شدن به یک خودرو الکترونیک با مدل دیتونا با چالش های بزرگی روبه روبرو شده است. فروش نامید کننده این مدل الکترونیک و انتظار طرفداران برای بازگشت موتورهای بنزینی پر قدرت، دوج را وادار کرد تا مدل پایه چارجر دیتونا R/T را برای سال ۲۰۲۶ حذف کند. دوج چارجر دیتونا R/T با قیمت پایه ۶۱ هزار و ۵۹۰ دلار، ارزان ترین نسخه الکترونیک چارجر بود. با این حال، حتی تخفیف های چشمگیر و مشوق های مالیاتی که قیمت را به ۴۸ هزار دلار کاهش می داد



پایان تولید دوج چارجر «دیتونا»



عرضه کشنده بایک «X9» در بورس کالا

فشار باد تایرها (TPMS)، دوربین ۳۶۰ درجه، ترمز پارک برقی (EPB)، و گواهی ADR برای حمل مواد خطرناک، سطح ایمنی این کشنده را به طور چشمگیری افزایش می دهد. علاوه بر این، تجهیزاتی نظیر محدود کننده سرعت، سیستم ضد قفل ترمز (ABS)، کنترل الکترونیک ترمز (EBS)، سیستم ضد لغزش (ASR) و کنترل پایداری الکترونیک، عملکرد ترمز و ثبات خودرو را در شرایط مختلف تضمین می کنند. در بخش امکانات رفاهی نیز، بایک X9 با تجهیزاتی نظیر استنارت دکمه ای، سنسور نور، شارژر بی سیم تلفن همراه و دسته دنده پشت فرمان، تجربه ای مدرن برای راننده رقم می زند. این خودرو به چراغ های جلو LED و سیستم چندرسانه ای لمسی ۱۲.۳ اینچی مجهز است که از قابلیت هایی مانند رادیو، بلوتوث، ریهاب ماهواره ای، درگاه USB و کارت حافظه SD پشتیبانی می کند. کنترل های سیستم چندرسانه ای نیز از طریق کلیدهای روی فرمان در دسترس قرار دارند.

شیشه بالا بر های برقی، صندلی راننده پنوماتیک با تنظیم ۶ جهته، گرم کن و سرد کن و آینه های جانبی برقی دارای گرم کن. از دیگر امکاناتی هستند که راحتی راننده را افزایش می دهند. همچنین سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، تنظیم گاز در جابجاری و کولر مستقل کابین، یخچال مسافرتی و حتی ماکروو نیز برای رفاه در سفر های طولانی در نظر گرفته شده اند. این ترکیب بی نقص از تجهیزات ایمنی و رفاهی، بایک X9 را به یکی از کامل ترین کشنده های موجود در بازار تبدیل کرده است.

۲۶۰۰ نیوتون متر در بازه ۱۰۰۰ تا ۱۴۰۰ دور در دقیقه تولید کند. این پیشرانه دارای استاندارد آلایندگی یورو ۵ است. در کنار این موتور قدرتمند، جعبه دنده ۱۲ سرعته اتوماتیک ساخت شرکت ZF آلمان قرار دارد که به ریتاردر هیدرولیکی ۵ مرحله ای مجهز شده است. همچنین سیستم کلاچ از نوع تک صفحه ای خشک با فتر دیافراگمی در نظر گرفته شده است. مخزن سوخت آلومینیومی این کشنده ظرفیتی معادل ۱۰۵۰ لیتر دارد که در دو بخش ۵۶۰ و ۲۹۰ لیتری طراحی شده است.

از نظر ابعاد، کشنده X9 دارای طول ۶۲۵۰ میلی متر، عرض ۲۵۵۰ میلی متر، ارتفاع ۳۹۵۰ میلی متر و فاصله محوری ۳۸۰۰ میلی متر است. وزن خالص آن ۷۹۵۰ کیلوگرم و وزن ناخالص آن ۱۸۰۰۰ کیلوگرم است. در بخش سیستم تعلیق، محور جلوی کشنده به فتر های تخت چندلایه پارابولیک مجهز به میل موج گیر و کمک فتر هیدرولیکی تلسکوپی مجهز شده و محور عقب نیز دارای تعلیق بادی با چهار بالشتک هوا و سیستم تنظیم ارتفاع (ECAS) است.

کشنده بایک X9 در بخش ایمنی و رفاهی، به مجموعه ای کامل از فناوری ها و تجهیزات پیشرفته مجهز شده که تجربه ای ایمن، راحت و مدرن را برای راننده فراهم می کند. از جمله مهم ترین ویژگی های ایمنی این خودرو می توان به کروک کنترل تطبیقی، سیستم ترمز اضطراری هوشمند، هشدار انحراف از خطوط (LDWS) و سیستم کمکی شروع حرکت در سربالایی (HSA) اشاره کرد. همچنین وجود سیستم پایش



شرکت بهمن دیزل شرایط فروش کامیون کشنده تک محور بایک X9 را در بورس کالا اعلام کرد. عرضه این محصول ساعت ۹ صبح روز سه شنبه ۶ خردادماه ۱۴۰۴ صورت خواهد گرفت که در این طرح فروش قیمت پایه برای این کشنده ۶۸ میلیارد ریال تعیین شده است. موعد تحویل کشنده های ثبت نام شده در این طرح فروش ۳۱ تیر ماه سال جاری خواهد بود و این محصول نیز با رنگ سفید ارائه می شود. مانند سایر محصولات، در صورت انصراف از خرید، سودی به خریدار تعلق نمی گیرد و برای تاخیر در تحویل، جریمه ای معادل ۰.۲۵ درصد به صورت روزانه در نظر گرفته شده است. متقاضیان باید ۱۰ درصد از مبلغ پایه تعیین شده را به عنوان پیش پرداخت برای خرید و ثبت سفارش در حساب بانکی خود موجود داشته باشند.

پس از تسویه، خریداران موظف اند حداکثر ظرف ۷ روز با مراجعه به پورتال فروش شرکت بهمن دیزل، نسبت به تکمیل پرو فایل، انتخاب عاملیت و پرداخت هزینه های مرتبط از جمله مالیات، بیمه، شماره گذاری و عوارض اقدام نمایند.

کشنده بایک X9 در بخش قوای محر که به یک پیشران ۶ سیلندر خطی دیزلی با حجم ۱۲.۹ لیتر مجهز است که به سیستم توربوشارژ، اینتر کولر و فناوری کنترل آلایندگی SCR نیز مجهز شده است. این موتور که با کد X13NS5-560 شناخته می شود، ساخت شرکت معتبر کامینز بوده و قادر است ۵۶۰ اسب بخار قدرت در دور موتور ۱۸۰۰ و حداکثر گشتاور

چرا مشتریان خرید خودرو را به تاخیر می اندازند؟

قیمت جدید مونتازی ها با افزایش عوارض و حقوق دولتی



مونتازی به یکباره قیمت محصولات خود را افزایش دادند و این خودروها قطعاً به زودی در بازار خودرو با تغییرات قیمتی همراه می شوند. شرکت های مونتازی این افزایش قیمت را با توجه به افزایش نرخ حقوق و عوارض دولتی مصوب سال ۱۴۰۴ اعمال کردند. هزینه های تولید، واردات قطعات و همچنین هزینه های مرتبط با عوارض دولتی از جمله عوامل تاثیر گذار بر قیمت نهایی خودروها هستند.

ریزش قیمت دوباره محصولات داخلی

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای ۱۷ تا ۲ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که کوئیک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳) ۱۷ با میلیون تومان کاهش ۶۷۳ میلیون تومان، کوئیک اتومات (۱۴۰۳) ۱۱ با میلیون تومان کاهش ۶۶۵ میلیون تومان، ری را (۱۴۰۴) ۱۴ با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان، نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴) ۹ با میلیون تومان کاهش ۷۳۶ میلیون تومان، وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳) ۸ با میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۸۲ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) ۶ با میلیون تومان کاهش یک میلیارد تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتازی شاهد افت بهای ۵ تا ۲۰ میلیون تومانی و رشد قیمت ۱۰ میلیون تومان بودیم. جایی که ارزش فیدلیتی پرستیتو ۵ نفره (۱۴۰۴) ۲۰ با میلیون تومان کاهش ۳ به یک میلیارد و ۱۳۰ میلیون تومان، کی ام ای J7 (۱۴۰۴) ۱۰ با ۱۰ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۹۴۰ میلیون تومان و هایما S5 (۱۴۰۴) ۵ با میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۶۲۵ میلیون تومان رسید.

از طرفی هایما S7 پرو (۱۴۰۴) ۱۰ با میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان قیمت گذاری شد. در میان خودروهای وارداتی نیز شاهد افت بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که کیا K5 توربو (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش ۶ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان و جی ای سی امکو (۲۰۲۴) ۵۰ با میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

کاهش یافته و همین موضوع موجب کاهش تقاضای واقعی در این سال ها شده است. بنابراین، این روزها بازار خودرو یکی از میهمان ترین مقاطع خود را سپری می کند و علاوه بر این که سکوت معاملات و افت تقاضا، چشم انداز آن را بیشتر از همیشه به تحولات سیاسی و اقتصادی وابسته کرده است، رشد هزینه واردات و سیاست های تعرفه ای و بحران در تامین قطعات، پیش بینی مسیر قیمت ها را به اسری پیچیده بدل کرده و آن را به تصمیم های آتی سیاست گزاران گره زده است.

اما در مورد چرایی وضعیت کنونی بازار خودرو یک کارشناس بازار خودرو، مذاکرات سیاسی را یکی از فاکتور های مهم و تاثیر گذار بر بازار خودرو می داند و معتقد است به دلیل ابهام و بلاتکلیفی در مورد سرانجام مذاکرات، بسیاری از خریداران از تصمیم خود منصرف شده اند. سعید موتمنی با اشاره به تبدیل خودرو به کالای سرمایه ای در یک دهه اخیر افزود: «این که همچنان از نگاه مصرف کنندگان خودرو کالای سرمایه ای است سبب شده که همچنان خریداران چشم به تاثیر تحولات بر بازار و قیمت ها بدوزند و بنابراین وقتی آن ها حس کنند ممکن است نتایج مذاکرات مثبت باشند، خریدشان را به تاخیر می اندازند تا شاید قیمت ها کاهش یابد.» به گفته وی وجود چنین شرایطی سبب شده است بازار خودرو در رکود مطلق به سر ببرد و نه عرضه ای به شکل قابل قبول وجود دارد و نه خرید و فروشی که نشان از جنب و جوش داشته باشد.

این کارشناس بازار خودرو همچنین به تاثیر عرضه بیشتر در تغییر وضعیت کنونی بازار خودرو و کاهش قیمت ها اشاره کرد و گفت: «مسئله افزایش عرضه می تواند به بهبود شرایط کمک کند؛ چرا که هر چه عرضه بیشتر باشد، فاصله قیمتی بین بازار و کارخانه کاهش خواهد یافت. اما باید توجه داشت که در حال حاضر تقاضای کاذب در بازار وجود ندارد و تعداد خریداران واقعی کم است. در حالی که قیمت ها هم بسیار بالاست و قدرت خرید مردم پایین آمده است؛ بنابراین افزایش عرضه به تنهایی نمی تواند بازار را از وضعیت فعلی خارج کند و نجات بخش باشد.»

این در حالی است که در روز گذشته برخی از شرکت های



احسان ناصر بابلی
e.nasiri@autoworld.ir

بازار خودرو ایران در سال های اخیر به دلیل تحریم ها و برخی سیاست های ناکارآمد دچار نوسانات شدیدی بی ثباتی بسیاری شده و حالا کود اقتصادی هم بر وضعیت کنونی و قدرت خرید مردم تاثیر گذاشته است و باعث شده که بازار خودرو در کشور روزهای بی رمقی را پشت سر بگذارد؛ رکود عمیق، نوسان قیمت ها، ضعف عرضه، قدرت خرید پایین و سایه مذاکرات، همگی دست به دست هم دادند تا خریداران و فروشندگان، بلاتکلیف و سر در گم بمانند. با این حال، تنها عامل محدود کننده بازار خودرو و تحریم ها و تصمیمات نادرست نبوده اند؛ بلکه مجموعه ای از عوامل به ویژه ممنوعیت واردات خودرو طی ۵ سال و تشدید سیاست های قیمت گذاری دستوری، بازار خودرو را با بحران عمیق تری روبه رو ساخته و در این میان، هم تولید کنندگان و هم مصرف کنندگان بیشترن آسیب را دیده اند.

درصورت حال نوسان نرخ ارز نیز سبب فراز و فرود قیمت انواع خودرو در بازار شده که تصمیم گیری برای خرید خودرو را سخت کرده است. به رغم این که گفته می شود واردات خودرو می توانست سرکوب قیمتی در بازار ایجاد کند، اما شاهد رشد نرخ انواع خودرو در بازار فعلی هستیم. البته یکی دیگر از عوامل تاثیر گذار در بازار فعلی خودرو سیاست های جدید عرضه و تقاضا است. کاهش عرضه برخی مدل های بر تقاضا به دلیل مشکلات تولید یا محدودیت های وارداتی، تعادل بازار را برهم زده و زمینه را برای افزایش قیمت ها فراهم کرده است. در واقع طی یک سال گذشته، بازار خودرو به نوعی به سقف قیمتی خود نزدیک شد؛ تا جایی که حالا ارزان ترین خودرو سواری نو در بازار یعنی ساینای دنده ای، بهایی معادل نیم میلیارد تومان دارد. این در شرایطی است که قدرت خرید در طرف تقاضا، به شدت کاهش یافته است. بررسی روند بازار خودرو و مراجعه خریداران نشان می دهد تقریباً از دهه ۹۰ تاکنون قدرت خرید خودرو به شدت

عرضه کامیون کشنده امپاور «BD500» بهمن دیزل در بورس کالا



شرکت بهمن دیزل در تازه ترین برنامه فروش خود، اقدام به عرضه کامیون کشنده امپاور BD500 در بورس کالا خواهد کرد. این عرضه در تاریخ سه شنبه ۱۳ اردیبهشت ۱۴۰۴ انجام خواهد شد و متقاضیان می توانند از طریق سازوکار بورس کالا نسبت به خرید این خودرو اقدام کنند. بر اساس اطلاعیه عرضه، قیمت پایه برای این کامیون کشنده ۵۴ میلیارد و ۱۸۰ میلیون ریال تعیین شده و موعد تحویل کشنده های ثبت نام شده در این طرح فروش نیز ۱۵ تیر ماه ۱۴۰۴ اعلام شده است. متقاضیان لازم است ۱۰ درصد از مبلغ پایه تعیین شده را به عنوان پیش پرداخت برای خرید و ثبت سفارش در حساب بانکی خود موجود داشته باشند.

کامیون کشنده امپاور BD500 از یک پیشران قدرتمند ۱۲ لیتری ساخت کامینز بهره می برد که توان تولید ۵۰۰ اسب بخار قدرت و ۲۳۰۰ نیوتون متر گشتاور را دارد. این موتور ۶ سیلندر خطی، مجهز به توربوشارژر، اینتر کولر و سیستم آلایندگی مطابق با استاندارد یورو ۵ است و در کنار گیربکس ۱۲ دنده ZF آلمان، عملکرد فنی بسیار مطلوبی را در مسیرهای طولانی و پر فشار ارائه می دهد. سیستم تعلیق این کشنده با چهار فتر بادی و قابلیت تنظیم ارتفاع از راه دور، در کنار ترمزهای دیسکی جلو و عقب، نویدبخش سواری ایمن و نرم در مسیرهای بین شهری است. همچنین باک سوخت آلومینیومی ۹۴۰ لیتری و مخزن ۸۵ لیتری ادبلو، امکان پیمایش طولانی مدت را فراهم می کند.

در بخش امکانات رفاهی و ایمنی، امپاور BD500 یکی از کامل ترین کامیون های بازار محسوب می شود. تجهیز به ریتاردر ساخت ZF با پنج حالت که در بسیاری از کشنده های داخلی دیده نمی شود، مزیت مهمی برای حفظ ایمنی در سراسر پیمایش است. این کامیون همچنین از سامانه های مدرن ایمنی همچون هشدار انحراف از مسیر (LDWS)، ترمز اضطراری هوشمند (AEBS) و کنترل پایداری الکترونیک (ESC) بهره می برد. امکاناتی نظیر یخاری و کولر در جاسانروف برقی، یخچال، سیستم چندرسانه ای، مسیریاب و دو تخته خواب، راحتی قابل توجهی را برای راننده فراهم کرده اند. همچنین امکان سفارش نمایشگر فشار باد تایرها و سازه گاری با حمل مواد خطرناک مطابق استاندارد اروپا، از دیگر قابلیت های اختیاری این کشنده است.



ولوو «V90» جدید چه ویژگی‌هایی دارد؟

«V90 به عنوان یک استیشن‌ساز بزرگ سگمنت E لوکس از سال ۲۰۱۶ میلادی در بازار جهانی حضور دارد. V90 در نسخه‌های متعدد بنزینی، دیزلی و پلاگین-هیبریدی به دست مشتریان می‌رسد. این استیشن لوکس در نسخه ۲۰۲۵ خود از نظر طراحی مشابه نسخه‌های فعلی بوده، ولی با گرافیک به‌روز شده و جلو پنجره‌ای به‌فرم جدید و لوو، چهاره‌ای به‌روز تر به‌خود گرفته است. در نمای عقب نیز گرافیک‌های چراغ‌ها دستخوش تغییراتی قرار گرفته است که نمای کاملاً زیبایی به این خودرو می‌بخشد. در بخش فنی نسخه T8 AWD Twin Engine

پولستار مجهز به یک پیش‌رانه ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری توربوشارژ-سوپرشارژ است که موسوم به B4204T35 است. بر این اساس یک موتور الکتریکی پر توان در محور عقب برای این خودرو تعبیه شده که به‌صورت ترکیبی حداکثر قدرت را به ۴۲۰ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور را به ۶۴۰ نیوتون‌متر می‌رساند. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک خودکار تیپ ترونیک قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می‌کند. این خودرو شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۵.۱ ثانیه‌ای دارد.

با یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان چه کراس‌اووری بخریم؟

تقاییل چینی‌ها با کهنه کاران کره‌ای و ژاپنی

کراس‌اوورها جزو پرطرفدارترین کلاس‌های خودرویی در بازار جهانی و ایران به‌شمار می‌روند و طیف گسترده‌ای از گزینه برای انتخاب در مقابل مشتریان این دسته از خودروها وجود دارد. بر این اساس در بازه قیمتی یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان به انتخاب روزنامه «دنیای خودرو» چهار گزینه که شامل دو کراس‌اوور ژاپنی و دو کراس‌اوور چینی هستند را به‌شما معرفی می‌کنیم تا انتخاب بهتری داشته باشید.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

کیا اسپورتیج

مدل ۲۰۱۰ با کارکرد ۱۶۵ هزار کیلومتر
قیمت: یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان



نسل دوم کیا اسپورتیج اولین نسل حاضر در بازار ایران به‌شمار می‌رود که پس از گذشت دو دهه همچنان جذاب بوده و طرفداران خود را دارد. این خودرو که از سال ۲۰۰۵ تا اواخر سال ۲۰۱۰ میلادی روی خط تولید این کمپانی خودروساز کره‌ای حضور داشت، توانست در بازار جهانی نیز عملکرد خوبی از نظر فروش داشته باشد. طراحی نسبتاً جعبه‌ای با خطوط نرم و گلگیرهای مربع‌شکل، استایل بسیار جذاب و جوان‌پسندی به این اسپورتیج نسل دوم موسوم به KM بخشیده است. کابین این نسل از اسپورتیج به‌لطف رنگ بژ تریم داخلی، لوکس و نسبتاً به‌روز بوده و آپشن‌های قابل قبولی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. آن چه کیا اسپورتیج نسل دوم را متمایز می‌سازد، پیش‌رانه قدرتمند آن است؛ موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۲.۷ لیتری اتمسفریک دلتا زبر کاپوت این خودرو کره‌ای جاجوش کرده است. به‌لطف تکنولوژی ساخت و استفاده از سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها، این پیش‌رانه می‌تواند حداکثر ۱۷۳ اسب‌بخار قدرت را در دور ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۴۱

نیوتون‌متر گشتاور را در ۴ هزار آرپی‌ام فراهم آورد. این موتور به‌لطف تنفس طبیعی بودنش بسیار با شرایط سوختی و جوی ایران سازگار بوده و یک پیش‌رانه کم‌استهلاک است. یک گیربکس ۴ سرعته تیپ-ترونیک وظیفه انتقال قدرت و گشتاور به‌چهار چرخ را برعهده دارد. به‌لطف کیفیت ساخت پیش‌رانه و گیربکس این خودرو حداکثر تا ۲۰۰ هزار کیلومتر کم‌استهلاک خواهد بود. از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی اسپورتیج ۲۰۱۰ می‌توان به ۶ ایربگ، کروز کنترل و سیستم ورود بدون کلید، استارت دکمه‌ای و سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک اشاره کرد. اگر به‌دنبال کراس‌اوور پر توان و دیرانسیل با ابعاد جمع‌وجور و کیفیت ساخت بالا هستید، کیا اسپورتیج مدل ۲۰۱۰ با کارکرد ۱۶۵ هزار کیلومتر گزینه مناسبی است. این خودرو با وضعیت بدنه و شاسی سالم، در بازه قیمتی یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قرار دارد. قطعات این خودرو به‌سهولت از کشورهای حاشیه خلیج فارس تهیه شده و در این زمینه چالشی برای این اس‌بیوی کراس‌اوور کامپکت کره‌ای وجود ندارد.

چری تیگو IEV

مدل ۱۳۹۹ با کارکرد ۸۰ هزار کیلومتر
قیمت: یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان



(کی‌س) و استارت دکمه‌ای اشاره کرد. تیگو IEV نسل اول با پیش‌رانه ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری مزین به تکنولوژی توربوشارژ در ایران عرضه شد. این موتور با کد SQRE4T15 شناخته می‌شود. این پیش‌رانه به‌لطف تکنولوژی توربوشارژ می‌تواند حداکثر ۱۴۷ اسب‌بخار قدرت را در دور ۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۱۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۱۷۵۰ آرپی‌ام به ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. چری تیگو IEV برای افرادی که به‌دنبال یک کراس‌اوور آپشنال چینی با موتوری پر توان و سواری نرم، با خدمات پس از فروش مناسب هستند، گزینه خوبی به‌حساب می‌آید. این روزها تیگو IEV مدل ۱۳۹۹ با کارکرد ۸۰ هزار کیلومتر، با وضعیت بدنه و شاسی سالم در بازه قیمتی یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان قرار دارد.

چری تیگو ۷ نسل اول از سال ۱۳۹۶ به بازار کشورمان آمده که با استقبال خوبی مواجه شده است. این کراس‌اوور چینی برخلاف تصور، به حدی با کیفیت بود که در سال‌های عرضه، به‌عنوان یکی از پرفروش‌ترین کراس‌اوورهای ایران شناخته شد. این خودرو از نظر طراحی به‌لطف استفاده از خطوط تیز و مجموعه‌ای از سطوح تخت و رنگ‌های ۱۸ اینچی، کاراکتر فوق‌اسپرتی دارد.

کابین تیگو ۷ نسل اول بسیار جذاب و در نوع خود مدرن بوده که با سطح امکانات رفاهی بالا، سرنشینان خود را راضی نگه می‌دارد. از مهم‌ترین آپشن‌های تیگو IEV می‌توان به ۶ ایربگ، کروز کنترل، سقف پانورامیک، دوربین ۳۶۰ درجه، سنسور پارک جلو و عقب، سنسور نور، فرمان برقی، نشانگر فشار باد تایرها TPMS، گرمکن صندلی‌های جلو، سیستم تهویه مطبوع دوگانه اتوماتیک، سیستم ورود بدون کلید

جک S5 2.0

مدل ۱۳۹۹ با کارکرد ۶۰ هزار کیلومتر
قیمت: یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان



می‌شود. از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی این خودرو می‌توان به دو ایربگ، سیستم کمکی حرکت در سربالایی، سیستم کنترل حرکت در سربالایی، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی ESP، سیستم کنترل کشش، سیستم ترمز اضطراری، فرمان برقی، سنسور دنده عقب، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، قابلیت تنظیم غریبک فرمان، سنسور فشار باد تایرها، کامپیوتر سفری، سانروف و کروز کنترل اشاره کرد. افرادی که به‌دنبال خرید یک کراس‌اوور چینی با سطح امکانات رفاهی مناسب، خدمات پس از فروش قابل قبول، جایگاه خوب در بازار، موتور پر توان و سواری با کیفیت هستند، جک S5 با موتور دولیتری برای آن‌ها گزینه خوبی است. این روزها مدل ۱۳۹۹ این خودرو با کارکرد ۶۰ هزار کیلومتر و با وضعیت بدنه و شاسی سالم در بازه قیمتی یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان قرار دارد.

جک S5 با یک دهه حضور در بازار خودرو کشورمان، جزو کراس‌اوورهای محبوب چینی به‌حساب می‌آید. این بلندقامت چشم‌بادامی توسط کرمان موتور به بازار عرضه شد. جک S5 بر پایه‌ی اساس پلت‌فرم هیوندای توسان نسل دوم شکل گرفته که به‌لطف استفاده از خطوط نسبتاً تیز و مجموعه‌ای از احجام منحنی، کاراکتر اسپرت و نافذی دارد. کابین جک S5 همچنان مشابه هیوندای توسان نسل دوم با LM است و کابین ساده و نسبتاً مدرنی دارد. از نظر مشخصات فنی این خودرو دارای یک موتور چهارسیلندر دولیتری مزین به تکنولوژی توربوشارژ است. این موتور به‌لطف توربوشارژ و سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌های می‌تواند حداکثر ۱۷۴ اسب‌بخار قدرت را در ۵۲۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۶۵ نیوتون‌متر گشتاور را در ۲ هزار آرپی‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه اتوماتیک به چرخ‌های جلو منتقل

نيسان قشقایی

مدل ۲۰۱۰ با کارکرد ۱۸۰ هزار کیلومتر
قیمت: یک میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان



قشقایی نامی آشنا در بازار کراس‌اوور هاست. نيسان با کیفیت ساخت بالای خود توانسته جایگاه خاصی را از آن خود کند. قشقایی نسل اول موسوم به J10 از سال ۲۰۰۶ میلادی تا ۲۰۱۳ میلادی روی خط تولید این کمپانی خوشنام ژاپنی قرار داشت. سبک طراحی نسبتاً جعبه‌ای این خودرو با خطوط تیز روی بدنه و شاسی مستحکم برای آفرودی سبک، قشقایی را به یک کراس‌اوور با کیفیت کم‌دردر بدل ساخته است. ناگفته نماند که طراحی ساده بدنه به‌همراه طراحی مینیمال کابین سبب شده است کیفیت و دوام نيسان افزایش یابد. فضای داخلی قشقایی بسیار ساده و کاربردی بوده که آن را به‌عنوان یک خودرو بسیار با کیفیت معرفی می‌کند. اما آن چه نيسان قشقایی را از تمام رقبای خود متمایز می‌سازد، قلب تپنده این سامورایی با کیفیت است. در حقیقت یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری تنفس طبیعی موسوم به MR20DE زبر کاپوت این بلندقامت کامپکت قرار گرفته است. این موتور به‌لطف تکنولوژی ساخت و طراحی سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌های نيسان و اندکی تغییرات در نسبت تراکم می‌تواند

حداکثر ۱۴۰ اسب‌بخار قدرت را در دور ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۹۶ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۸۰۰ آرپی‌ام به ارمغان آورد. این موتور به‌لطف کیفیت بسیار بالای ساخت قطعات و سازگاری آن با بنزین دارای حداقل اکتان ۸۸ تا ۲۵۰ هزار کیلومتر کم‌استهلاک است که بهترین گزینه موجود در بازار کشورمان به‌شمار می‌رود. یک گیربکس ۶ سرعته CVT قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می‌کند. نيسان قشقایی مدل ۲۰۱۰ دارای آپشن‌هایی مانند ۶ ایربگ، سیستم ترمز ABS و EBD، سیستم کنترل دینامیکی خودرو، گرم‌کن صندلی‌های جلو، سنسور باران، کامپیوتر سفری و کروز کنترل است. این کراس‌اوور کامپکت برای آن دسته از افرادی که به‌دنبال یک کراس‌اوور با کیفیت، کم‌دردر، فاقد توربوشارژ و بدون نیاز به نگهداری بالا و کم‌استهلاک ژاپنی هستند بهترین گزینه برای خرید است. این خودرو قابلیت آفرودی نسبتاً سبک نیز دارد. نيسان قشقایی مدل ۲۰۱۰ با کارکرد ۱۸۰ هزار کیلومتر با وضعیت بدنه و شاسی سالم این روزها در بازه قیمتی یک میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان قرار دارد.



شرایط فروش کامیون فورس ۱۲ تن کابین خوابدار در بورس کالا



شرکت بهمن دیزل در جدیدترین بخشنامه خود، شرایط فروش کامیون فورس ۱۲ تن کابین خوابدار با کد محصول F210 را از طریق بورس کالا اعلام کرده است. عرضه این محصول در روز یکشنبه ۴ خردادماه ۱۴۰۴ ساعت ۹ صبح انجام خواهد شد. در این طرح فروش قیمت پایه کامیون فورس ۱۲ تن کابین خوابدار برابر با ۲۲ میلیارد و ۸۹۰ میلیون ریال تعیین شده است. تاریخ تحویل محصولات خریداری شده در این طرح فروش نیز از سوی بهمن دیزل چهارم مردادماه ۱۴۰۴ اعلام شده است. در این طرح فروش کامیون فورس ۱۲ تن با رنگ سفید عرضه می‌شود و خریداران در صورت انصراف از خرید،

سودی دریافت نمی‌کنند. همچنین در صورت تاخیر در تحویل از سوی عرضه‌کننده، روزانه ۰.۲۵ درصد از مبلغ قرارداد به عنوان جریمه پرداخت خواهد شد. متقاضیان باید ۱۰ درصد از مبلغ پایه تعیین شده را به عنوان پیش پرداخت برای خرید و ثبت سفارش در حساب بانکی خود موجود داشته باشند. در این دوره عرضه، خریداران مختار هستند نوع کاربری مدنظر خود را انتخاب کرده و در زمان پرداخت هزینه‌های نهایی از طریق سامانه bahman.irancar.com نسبت به ثبت آن اقدام کنند. همچنین امکان دریافت کامیون بدون کاربری و نصب آن توسط کاربری‌سازان مجاز نیز وجود دارد.

اتوبوس‌ها چگونه سلامتی و آرامش مسافران را تضمین می‌کنند؟

ورود به دنیای مدرن حمل و نقل جاده‌ای

اتوبوس‌های بین‌شهری امروز دیگر فقط ابزاری برای جابه‌جایی نیستند. آن‌ها بخشی از تجربه سفر، نمادی از کیفیت خدمات عمومی و گواهی بر پیشرفت‌های فناوریانه هستند



و مرسدس بنز در کنار طراحی‌های مدرن و ایمن، وارد رقابت شدیدی در زمینه خدمات پس از فروش، آموزش کاربران و ایجاد شبکه تعمیرات سریع شده‌اند. این رقابت باعث شده تا اتوبوس به وسیله‌ای نه تنها مطمئن بلکه قابل اعتماد در تمام مراحل سفر تبدیل شود؛ از لحظه رزرو بلیت آنلاین تا رسیدن به مقصد و دریافت بازخورد از تجربه سفر.

■ اوج فناوری و رفاه در حرکت: با برترین اتوبوس‌های ۲۰۲۵ آشنا شوید

در کنار دغدغه‌های ایمنی، پاراهای از شرکت‌های پیشرو در صنعت حمل و نقل، مرزهای امکانات رفاهی، طراحی داخلی و فناوری را به سطحی رسانده‌اند که حتی پروازهای درجه یک هوایی نیز گاه در برابر آن رنگ می‌بازند. این برندها، اتوبوس‌هایی تولید می‌کنند که نه تنها برترین از نظر ایمنی و استانداردهای فنی هستند، بلکه مفهوم سفر جاده‌ای را به تجربه‌ای ممتاز و بعضاً لوکس تبدیل کرده‌اند.

مرسدس بنز TourismoL همچنان یکی از نمادهای رفاه در سفرهای بین‌شهری اروپا است. این اتوبوس به امکاناتی همچون سیستم تهویه چندمنطقه‌ای، صندلی‌های ارگونومیک با تکیه‌گاه‌های قابل تنظیم، سامانه‌های کمک‌راننده پیشرفته، نمایشگرهای فردی و سیستم اطلاعات سفر مجهز است. سطح عایق کاری صدای آن نیز در کلاس خود بی‌نظیر است و محیطی آرام و بی‌صداب برای مسافران فراهم می‌کند.

نئوپلان Cityliner Platinum Edition که در سال ۲۰۲۵ نسخه ویژه‌ای برای پنج‌همین سالگرد این مدل ارائه کرده، تلفیقی از هنر طراحی آلمانی و امکانات لوکس است. استفاده از چرم طبیعی، نورپردازی محیطی پیشرفته، نمایشگرهای لمسی با اینترنت نسل ۵، یخچال‌های شخصی در برخی نسخه‌ها و سقف پانورامیک، این اتوبوس را به گزینه‌ای محبوب برای مسیرهای لوکس در اروپا تبدیل کرده است. ولوو ۹۹۰۰ با طراحی آئرودینامیک و شیشه جلوی کشیده، نه تنها زیبا بلکه بسیار کاربردی است. سامانه‌های ایمنی این مدل در میان بهترین‌های بازار قرار دارند. ولوو در نسخه‌های جدید از سامانه‌های هوش مصنوعی برای تحلیل رفتار راننده، بهبود بازدهی سوخت و حتی ارتباط مستقیم با مراکز کنترل مسیر استفاده کرده است. صندلی‌های تکی با حرم شخصی بالا، امکان تبدیل اتوبوس به فضای کار یا استراحت را فراهم کرده‌اند.

سترا TopClass S531 DT که در رده اتوبوس‌های دوطبقه فوق‌لوکس قرار می‌گیرد، یک شاهکار مهندسی و طراحی است. این اتوبوس نه تنها فضای بسیار گسترده‌ای برای مسافران فراهم می‌کند، بلکه با دو سالن تفکیک شده، سقف شیشه‌ای، بارگرم و سرد، سیستم تنظیم دمای صندلی و امکانات صوتی و تصویری شخصی، مفهوم پریمیوم‌ترین سفر جاده‌ای را بازتعریف کرده است.

اتوبوس‌هایی از این دست، نه تنها ویرترین فناوری و رفاه هستند، بلکه بیانگر آن هستند که تا چه حد می‌توان سفرهای جاده‌ای را ارتقا داد؛ مسیری که اگر چه برای همه قابل اجرا نیست، اما می‌تواند چشم‌اندازی برای آینده حمل و نقل ایمن، پایدار و انسانی باشد.

■ درس‌هایی برای ایران: نیاز به بازنگری در سیاست‌گذاری‌ها

متأسفانه در بسیاری از کشورهای در حال توسعه از جمله ایران، ناوگان اتوبوس‌های بین‌شهری همچنان با مشکلاتی جدی دست‌وپنجه نرم می‌کند. نبود تجهیزات پایه ایمنی، عدم الزام به انجام تست‌های تصادف، ضعف در آموزش رانندگان، فرسودگی ناوگان، کیفیت پایین خدمات رفاهی و نبود نظارت دقیق، از جمله چالش‌هایی است که سال‌هاست بدون راهکار موثر باقی مانده است. بازنگری در مقررات واردات، تسهیل در نوسازی ناوگان، الزام به استانداردهای روز دنیا و سرمایه‌گذاری در آموزش نیروی انسانی، گام‌هایی است که می‌تواند کشور ما را نیز به مسیر ایمنی جهانی بازگرداند.

اتوبوس‌های بین‌شهری امروز، دیگر فقط ابزاری برای جابه‌جایی نیستند. آن‌ها بخشی از تجربه سفر، نمادی از کیفیت خدمات عمومی و گواهی بر پیشرفت‌های فناوریانه هستند. جهانی که به سوی ایمنی، آرامش و رفاه بیشتر گام برمی‌دارد، نیازمند وسایل نقلیه‌ای است که بتوانند جان انسان‌ها را محافظت کرده و تجربه‌ای دلپذیر فراهم آورند.

برون شهری مدرن به امکاناتی همچون اتصال اینترنت پرسرعت، شارژر تلفن همراه، نمایشگرهای شخصی، صندلی‌های مجهز به ماساژ، سیستم نورپردازی قابل تنظیم، سرویس بهداشتی مجهز و حتی آشپزخانه‌های کوچک برای ارائه وعده‌های غذایی گرم مجهز شده‌اند. این خدمات نه فقط برای افزایش رضایت مسافر بلکه برای افزایش ایمنی نیز اهمیت دارند؛ زیرا مسافری که راحت‌تر سفر می‌کند، کمتر دچار تنش، اضطراب یا عصبانیت می‌شود و فضای عمومی اتوبوس نیز آرام‌تر خواهد بود.



■ تأثیر طراحی داخلی بر تجربه سفر

یکی از جنبه‌های کمتر مورد توجه اما بسیار موثر، طراحی داخلی اتوبوس است. امروزه روانشناسان حمل و نقل با همکاری طراحان صنعتی در تلاش هستند تا چیدمان فضای داخلی، رنگ‌آمیزی، نورپردازی و عایق کاری صوتی اتوبوس‌ها را به گونه‌ای طراحی کنند که کمترین فشار روانی و بیشترین احساس امنیت و آرامش را در مسافر ایجاد کنند. استفاده از رنگ‌های ملایم، نور غیرمستقیم، صندلی‌هایی با قابلیت تنظیم انفرادی و جداسازی صدا در فضای شبانه و کابین‌های اختصاصی برای هر مسافر سفرهای طولانی را به تجربه‌ای لذت‌بخش و آرامش‌بخش تبدیل کرده‌اند.

■ مدیریت بحران، بخشی از زیرساخت حمل و نقل ایمن

یکی از عوامل اصلی موفقیت کشورها در توسعه یافته در کاهش تلفات سوانح جاده‌ای، آمادگی کامل برای مدیریت بحران است. این آمادگی از سطح فردی (آموزش مسافر و راننده) تا سطح کلان (شبکه هماهنگ امداد، دوربین‌های نظارتی، ایستگاه‌های اورژانس در حاشیه بزرگراه‌ها) گسترده شده است. در اروپا، هر اتوبوس باید به سیستم موقعیت‌یاب پیشرفته‌ای مجهز باشد که در صورت بروز سانحه، محل حادثه را با دقت بالا به مراکز امداد ارسال کند. همچنین سامانه‌های هشدار دهنده داخل کابین که به مسافران در مورد نحوه خروج اضطراری آموزش می‌دهند، نقشی کلیدی در نجات جان انسان‌ها در سوانح ایفا می‌کنند.

■ محیط زیست فراموش نمی‌شود: اتوبوس‌های پاک و ایمن

ایمنی تنها به جان انسان‌ها محدود نمی‌شود؛ در دنیای امروز، حمل و نقل ایمن، حمل و نقل پاک نیز هست. اتوبوس‌هایی که از موتورهای دیزلی یورو ۶، سیستم‌های فیلتر ذرات معلق، یا قوای محرکه هیبریدی و الکتریکی بهره می‌برند، علاوه بر کاهش آلایندگی، سطح صدای کمتری نیز دارند و در مجموع، تجربه‌ای سالم‌تر و مدرن‌تر برای مسافران فراهم می‌کنند. کشورهایی مانند نروژ، هلند و چین، به‌طور گسترده در حال جایگزینی ناوگان اتوبوس‌های بین‌شهری دیزلی با نمونه‌های برقی هستند و در این مسیر، علاوه بر ایمنی فنی، ایمنی زیست‌محیطی را نیز دنبال می‌کنند.

■ رقابت در بازار جهانی، رقابت در خدمات و فناوری

در سال‌های اخیر، بسیاری از شرکت‌های بزرگ تولیدکننده اتوبوس مانند مان، ولوو، هیوندای، نیوپلان

اتوبوس‌های برون شهری،

همچنان یکی از ستون‌های اصلی

حمل و نقل مسافری در بسیاری از

کشورهای دنیا به‌شمار می‌روند.

با وجود گسترش خطوط ریلی

سریع‌السیر و پروازهای ارزان،

هنوز میلیون‌ها نفر در سراسر

جهان برای سفرهای بین‌شهری، اتوبوس را انتخاب می‌کنند؛ وسیله‌ای که نه تنها باید ایمن باشد

بلکه امکانات رفاهی آن نیز باید با نیازهای امروزی مسافران همخوانی داشته باشد. در حالی که

برخی کشورها اتوبوس را به سطح بالاتری از ایمنی و آسایش ارتقا داده‌اند، در بسیاری دیگر، این

صنعت همچنان با چالش‌هایی روبه‌رو است. بررسی وضعیت ایمنی، فناوری و خدمات رفاهی

اتوبوس‌های برون شهری در جهان می‌تواند الگویی برای بهبود در کشورهای در حال توسعه از

جمله ایران باشد.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

■ تحول در فلسفه طراحی اتوبوس: ایمنی پیش از هر چیز

در دهه‌های گذشته، تمرکز اصلی تولیدکنندگان اتوبوس بر ظرفیت حمل مسافر و صرفه‌جویی در مصرف سوخت بود. اما با افزایش آمار تصادفات جاده‌ای و توجه افکار عمومی به حفظ جان مسافران، اولویت‌های طراحی به‌طور اساسی تغییر کرد. امروز، اتوبوس‌های مدرن به سامانه‌هایی همچون ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از خط، کنترل پایداری الکترونیکی، تشخیص مانع در نقاط کور و حتی سیستم کمکی فرمان مجهز شده‌اند. این تجهیزات، نقشی حیاتی در پیشگیری از تصادفات ایفا می‌کنند؛ به‌خصوص در مسیرهای کوهستانی یا بزرگراه‌هایی با سرعت بالا که خطای انسانی می‌تواند نتایجی فاجعه‌بار به دنبال داشته باشد.

■ نقش مهندسی سازه در کاهش تلفات تصادف

در کنار فناوری‌های فعال ایمنی، خود ساختار بدنه و شاسی اتوبوس نیز دستخوش تغییراتی بنیادین شده است. شرکت‌هایی مثل ولوو، مرسدس بنز و اسکانیا در طراحی شاسی و کابین، از فولادهای مقاوم و تکنیک‌های جذب انرژی در هنگام برخورد استفاده می‌کنند تا ضربات وارده در سوانح به حداقل برسد. همچنین طراحی سقف مقاوم در برابر واژگونی و جداسازی دقیق فضای راننده از محفظه مسافران، جان انسان‌ها را در بسیاری از سوانح نجات داده است. در کشورهای پیشرفته، تست‌های تصادف اتوبوس مانند خودروهای سواری انجام می‌شود و نتایج این آزمون‌ها به شکل عمومی منتشر می‌شود تا مصرف‌کننده در انتخاب خود آگاهانه تصمیم بگیرد.

■ راننده‌هایی که هم آموزش می‌بینند و هم در لحظه پایش می‌شوند

نقش راننده در ایمنی سفر، انکارناپذیر است؛ در برخی کشورها مانند آلمان و ژاپن، اخذ گواهینامه رانندگی اتوبوس مستلزم گذراندن دوره‌های فشرده مهارت‌های پیشرفته، روانشناسی، کمک‌های اولیه و مدیریت بحران است. این آموزش‌ها سبب می‌شود راننده بتواند نه تنها در شرایط عادی بلکه در مواجهه با بحران‌هایی نظیر آتش‌سوزی، نقص فنی یا وضعیت جسمی نامناسب یکی از مسافران، واکنشی سریع و موثر نشان دهد. همچنین، در بسیاری از خطوط حمل و نقل برون شهری پیشرفته، نظارت مستمر بر رفتار رانندگان از طریق دوربین‌های درون کابین و سامانه‌های ردیابی هوشمند انجام می‌شود تا از بروز رفتارهای پرخطر مانند سرعت غیرمجاز یا خستگی مفرط جلوگیری شود.

■ بازنگری در مفهوم «راحتی» در سفرهای طولانی

در دنیای امروز، راحتی صرفاً به معنای نرمی صندلی‌ها یا وجود تهویه مطبوع نیست. اتوبوس‌های



فعالان بازار دلیل این امر را تغییر مبنای محاسبه تعرفه گمرکی از ارزش نیماهی به ارزش مبادله‌ای می‌دانند.

طی دوروز گذشته شرکت‌های مونتاژکار خودرو در کشور، در اقدامی هماهنگ به‌طور رسمی قیمت محصولاتشان را افزایش داده‌اند. کارشناسان و



رشد قیمت محسوس مونتاژی‌ها

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

استقبال چشمگیر بازار از خودروهای مختص جانبازان

مختلف باشد، استقبال از این مدل خودروها در بازار چشمگیر بوده و همین امر خریدوفروش خودروهای وارداتی ارائه‌شده در سامانه قرعه‌کشی را تا حدی از رونق انداخته است.

بازار کشور از دوماه پیش تاکنون شده است. کارشناسان بازار خودرو بر این باور هستند که به سبب سقف قیمتی بالاتر خودروهای مختص جانبازان در مقایسه با مدل‌های عادی که می‌تواند پاسخگوی نیاز مخاطبان با سلیق

به موازات آن که واردات خودرو دچار وقفه شده، مدل‌های مختص جانبازان بدون هیچ تأخیری وارد کشور می‌شود. این روند به خودی خود سبب تنوع چشمگیر و تعداد نسبتاً بالای خودروهای مختص جانبازان در

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۹۶۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۹۴۰	۱۰	▼
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۷۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۳)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۳۰	۲ میلیون و ۳۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیون و ۸۱۰	۳ میلیون و ۵۲۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیون و ۲۵۱	۲ میلیون و ۱۵۰	۰	
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیون و ۹۷۴	۴ میلیون و ۸۳۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیون و ۱۷۲	۳ میلیون و ۸۵۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۶۴۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۱۳۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۲۰۰	۰	
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۶۴۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۰	یک‌میلیارد و ۶۲۵	۵	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۷	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۱۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیون و ۱۵۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۵۰	یک‌میلیارد و ۶۷۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۵	۲ میلیون 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	۴۹۹	۳	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۰	۳	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۴۰	۴	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۴۹۲	۰	
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۵	۰	
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۹	۲	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۸۱	۳	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۸۴	۳	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۶۵	۱۱	▼
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۷۳	۱۷	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۰	۳	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۷۴	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۱۲	۲	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۸۸۵	۴	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۳۱	۵	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۲۱۸	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۳۶	۹	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۷۵	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۷۰	۳	▼
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۹۵	۰	
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۴۷	۰	
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۷۷	۵	▼
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۲۵	۵	▼
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۲۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۳۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۰۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک‌میلیارد	۶	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۸۹۸	۴	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۵۷	۰	
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۸۸۸	۴	▼
دنا پلاس توربو دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۵۵	۰	
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۶۲۵	۳	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۱۶۷	۳	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۰۵	۲	▼
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۱۵	۲	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۳۶	۲	▼
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۴۹	۵	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۳۹	۴	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۸۱	۷	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۱۱	۴	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۴۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۱۲۳	۴	▼
ری را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۶۱۵	۱۰	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۸۴	۶	▼
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد	۵	▼
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک‌میلیارد و ۸۲	۸	▼

نام خودرو	قیمت شرکت (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۶۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۵۴۰	۴ میلیون و ۵۰۰	۰	
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۲ میلیون و ۴۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۳۰	۶ میلیون و ۱۰۰	۱۰۰	▼
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۵۰	۵ میلیون و ۴۵۰	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
تویوتا b24X615 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۴۲۰	۲ میلیون و ۶۵۰	۰	
تویوتا کرو لاکراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
تویوتا کرو لا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۵	۳ میلیون و ۵۰	۰	
جتا VS7 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۹	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۶۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۸۰۰	۰	
نیسان قشایبی تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۰۸	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۶۵۰	۰	
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۷	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۹۸۹	۲ میلیون و ۹۵۰	۵۰	▼
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۴۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۲۰	۲ میلیون و ۵۰۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	
بی‌وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۰۰	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	
بی‌وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۳۰۰	۲ میلیون و ۳۵۰	۰	



کشف ۲۷ هزار لیتر بنزین قاچاق در اسلامشهر



پلیس امنیت اقتصادی با انجام اقدامات فنی و پلیسی و رصد اطلاعاتی موفق به شناسایی محل انبار اعلامی در احمدآباد مستوفی شده که با هماهنگی مقام قضائی در بازرسی از پنج عدد مخزن موجود در انبار ۲۷ هزار لیتر بنزین قاچاق کشف و یک متهم را در این خصوص دستگیر کردند. «جانشین فرماندهی انتظامی غرب استان تهران در پایان با اشاره به این که کارشناسان ارزش بنزین‌های قاچاق مکشوفه را ۲۰ میلیارد ریال برآورد کردند، خاطر نشان کرد: «متهم پس از تشکیل پرونده برای سبیر مراحل قانونی تحویل مرجع قضائی شد.»

«جانشین فرماندهی انتظامی استان از کشف ۲۷ هزار لیتر بنزین قاچاق به ارزش ۲۰ میلیارد ریال و دستگیری یک متهم در احمدآباد مستوفی اسلامشهر خبر داد. به گزارش «برنا» از خبرگزاری پلیس، سردار مهدی کرمی روز چهارشنبه اظهار داشت: «در پی به‌دست آمدن اخبار و اطلاعاتی مبنی بر این که یک قاچاقچی در انباری در شهر سستان اسلامشهر اقدام به نگهداری و قاچاق سوخت می‌کند، رسیدگی به موضوع به صورت ویژه در دستور کار مأموران پلیس امنیت اقتصادی غرب استان تهران قرار گرفت.» وی افزود: «مأموران

تمرکز «هیوندای» روی کاهش مصرف سوخت است

رونق روزافزون استفاده از پیشران‌های هیبرید

«گروه خودروسازی هیوندای از نسل جدید قوای محرکه هیبریدی خود رونمایی کرد؛ سامانه‌ای پیشرفته که با بهره‌گیری از دو موتور الکتریکی در داخل گیربکس، مصرف سوخت را تا ۴۵ درصد کاهش می‌دهد و قرار است از سال ۲۰۲۶ به مدل‌های برند جنسیس نیز راه یابد. گروه خودروسازی هیوندای به‌تازگی از نسل بعدی سیستم‌های هیبریدی خود رونمایی کرده است؛ سیستمی که برای نخستین‌بار در نسخه بازطراحی‌شده هیوندای پالیسید معرفی شده و علاوه‌بر افزایش قابل‌توجه بهرموری سوخت، عملکرد فنی را نیز بهبود داده است. این قوای محرکه، در آینده‌ای نزدیک در طیف گسترده‌ای از محصولات هیوندای، کیا و جنسیس از خودروهای اقتصادی تا لوکس به‌کار خواهد رفت. در قلب این سیستم، یک گیربکس جدید قرار دارد که دو موتور الکتریکی درون آن ادغام شده‌اند. یکی از این موتورها مسئول استارت، تولید انرژی و کمک به حرکت خودرو است و دیگری وظیفه حرکت و بازپایی انرژی ترمز را بر عهده دارد. به‌گفته هیوندای، استفاده هم‌زمان از دو موتور به‌جای یکی، موجب افزایش توان، عملکرد بهتر، بهبود مصرف سوخت، کاهش صدا و ارتعاشات و تعویض دنده نرم‌تر می‌شود. این گیربکس قابلیت اتصال به موتورهای متنوعی را دارد و هیوندای اعلام کرده است که می‌توان انتظار داشت قدرت ترکیبی این سیستم‌ها از حدود ۹۹ اسب‌بخار (۷۴ کیلووات) تا ۲۹۶ اسب‌بخار (۲۲۱ کیلووات) متغیر باشد. اولین نمونه از این نسل جدید، با موتور ۲.۵ لیتری توربوشارژر به بازار آمده که دارای سیستم احتراق بهینه‌شده، پیستون‌های جدید و سامانه تزریق سوخت پیشرفته است. نسخه دوم، از موتور ۱.۶ لیتری توربو بهره می‌برد که در یک شاسی‌بلند میان‌سایز به کار خواهد رفت و مصرف سوخت را بیش از ۴ درصد کاهش می‌دهد. همچنین گشتاور آن حدود ۱۳ نیوتون‌متر افزایش خواهد یافت که به بهبود شتاب‌گیری کمک می‌کند. در نمونه هیبریدی جدید پالیسید، موتور ۲.۵ لیتری توربو هیبریدی، ۳۲۹ اسب‌بخار قدرت (۲۴۶ کیلووات / ۳۳۴ اسب‌بخار متریک) و ۴۶۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند که نسبت به نسخه بنزینی



Hyundai Motor Group
Next-generation Hybrid System

Improved performance and fuel efficiency
Expansion of innovative electrification technologies

e-VMC (Electrification-Vehicle Motion Control)

Applied technologies utilizing driving motors to enhance ride comfort and driving performance

Comfort
While crossing a speed bump
▲ e-Ride

Driving dynamics
During cornering / evasive handling
▲ e-Handling ▲ e-EHA ▲ e-Traction

Max. Output / Max. Torque
334Ps / 46.9kgf·m
*Based on combined output of 2.5 turbo hybrid system

※Specifications may differ based on vehicle class, characteristics, and local market conditions.

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

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

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



فاش شدن راز سرقت‌های سریالی لاستیک در تربت جام

«در پی افزایش سرقت قطعات خودرو، به‌ویژه لاستیک، پلیس هوشیار تربت جام در یک عملیات ضربتی، سارق حرفه‌ای را ظرف ۲۴ ساعت شناسایی و دستگیر کرد و به کابوس مالباختگان پایان داد. به‌گزارش قدس خراسان، فرمانده انتظامی شهرستان تربت جام در این خصوص اظهار کرد: «در پی وقوع سرقت‌های متعدد از خودروها در سطح شهر، مأموران کلانتری ۱۲ شهید بهشتی تربت جام با انجام اقدامات اطلاعاتی و تلاش شبانه‌روزی، موفق به شناسایی و دستگیری یک سارق سابقه‌دار در کمتر از یک روز شدند.» سرهنگ سستاد احمدزاده شهناز افزود: «متهم دستگیر شده پس

از انتقال به‌مقر انتظامی و در مواجهه با شواهد و مدارک موجود، به‌دو فقره سرقت لاستیک خودرو اعتراف کرد و تحقیقات برای کشف سرقت‌های احتمالی دیگر همچنان ادامه دارد.» وی با قدردانی از هوشیاری شهروندان و همکاری آنان با پلیس، از عموم مردم خواست در صورت مشاهده هرگونه موارد مشکوک و یا بروز مشکل، بلافاصله از طریق تلفن ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند تا اقدامات قانونی لازم در اسرع وقت انجام شود. سرهنگ شهناز اضافه کرد: «معرفی متهم به دادسرا، گام بعدی در سیر مراحل قانونی این پرونده خواهد بود.»

موتورسیکلت‌ها هم به نگهداری لاستیک نیاز دارند

اهمیت تنظیم باد تایر در وسیله‌های دوچرخ



سهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

یکی از عوامل کلیدی در تامین ایمنی و بهبود کنترل موتور، تنظیم باد لاستیک‌هاست. با دقت در تنظیم و بررسی منظم فشار لاستیک، می‌توانید مصرف سوخت و هزینه‌های نگهداری را کاهش دهید. در این مقاله، به نحوه تنظیم فشار لاستیک، اهمیت استفاده از فشارسنج مناسب و تاثیر دما بر فشار باد می‌پردازیم. تنظیم صحیح فشار باد لاستیک موتورسیکلت یکی از عوامل اساسی در افزایش ایمنی و عملکرد آن به‌شمار می‌رود. این تنظیم نه تنها به بهبود کنترل و پایداری موتور کمک می‌کند، بلکه از بروز خطرات ناشی از عدم تعادل و ساییش نامنظم لاستیک‌ها نیز جلوگیری می‌کند. کاهش یا افزایش نادرست فشار باد لاستیک‌ها می‌تواند تاثیرات منفی متعددی بر عملکرد موتور، میزان مصرف سوخت و حتی عمر مفید لاستیک‌ها داشته باشد. این موضوع به‌ویژه در موتورسیکلت‌ها که به‌دلیل وزن سبک و سرعت بالا به فشار باد دقیق‌تری احتیاج دارند،

اهمیت بیش‌تری پیدا می‌کند. تنظیم دقیق فشار باد لاستیک موتور به‌طور مستقیم بر کنترل و ثبات آن تاثیر می‌گذارد. لاستیک‌هایی که با فشار مناسب تنظیم شده‌اند، به راکب این امکان را می‌دهند که در مسیرهای گوناگون و در سرعت‌های بالاتر تعادل بیش‌تری داشته باشد. یکی دیگر از فواید تنظیم صحیح فشار باد لاستیک، افزایش عمر مفید آن‌هاست. لاستیک‌هایی که در فشار مناسب قرار دارند، کم‌تر دچار ساییش غیر یکنواخت می‌شوند و این موضوع به افزایش طول عمر آن‌ها کمک می‌کند. فشار باد پایین‌تر از حد مجاز موجب ساییش بیش از حد در کنارهای لاستیک می‌شود؛ درحالی‌که فشار بیش از حد می‌تواند منجر به فرسایش مرکز لاستیک شود. نوع و مدل موتورسیکلت یکی از عوامل کلیدی موثر بر فشار باد لاستیک است. به‌عنوان نمونه، موتورهای سبک مانند اسکوترها نیاز به فشار کم‌تری دارند تا حرکتی نرم و راحت فراهم کنند. در مقابل، موتورهای سنگین و آفرود به‌فشار بیشتری احتیاج دارند تا بتوانند وزن و فشار ناشی از مسیرهای دشوار را تحمل کنند. وزن سرنشین و مقدار باری که روی موتور قرار می‌گیرد نیز بر فشار باد لاستیک تاثیر دارد. با افزایش وزن واردشده به موتور، فشار بیش‌تری بر لاستیک‌ها تحمیل می‌شود که نیازمند تنظیم مجدد باد لاستیک‌هاست. به‌عنوان مثال، در مواقعی که دو سرنشین سوار هستند یا بار حمل می‌شود، توصیه می‌شود

فشار باد لاستیک‌ها را چند PSI افزایش دهید تا از آسیب به لاستیک‌ها جلوگیری شود. شرایط سطح جاده نیز یکی دیگر از عواملی است که بر فشار باد لاستیک تاثیر می‌گذارد. مسیرهای صاف و هموار معمولاً به فشار بادی استاندارد نیاز دارند؛ در حالی‌که مسیرهای ناهموار و آفرود به فشار کم‌تری احتیاج دارند تا لاستیک‌ها بتوانند انعطاف بیش‌تری داشته باشند و ضربه‌های ناشی از مسیر را به‌خوبی جذب کنند. تنظیم صحیح باد لاستیک موتور یکی از عوامل حیاتی برای حفظ ایمنی و عملکرد بهینه موتور به‌شمار می‌رود. این کار به‌سادگی و با رعایت چند نکته کلیدی انجام می‌شود. تنظیم مناسب باد می‌تواند به بهبود کنترل موتور، کاهش مصرف سوخت و افزایش عمر لاستیک‌ها کمک کند. در تابستان که دما بالا می‌رود و جاده‌ها داغ‌تر می‌شوند، لاستیک‌های موتور معمولاً بیش‌تر از حد نرمال گرم می‌شوند. در این شرایط، بهتر است فشار لاستیک‌ها را کمی کم‌تر از حالت معمول تنظیم کنید. زیرا وقتی لاستیک‌ها گرم می‌شوند، هوا درون آن‌ها منبسط می‌شود و فشار افزایش می‌یابد. اگر فشار لاستیک‌ها بیش از حد باشد، ممکن است خطر ترک‌یدن یا کاهش کنترل موتور به‌وجود آید. به‌طور کلی توصیه می‌شود فشار لاستیک‌ها را ۲ تا ۳ PSI کم‌تر تنظیم کنید تا تجربه موتورسواری در هوای گرم راحت‌تر و ایمن‌تر باشد. در زمستان، به‌دلیل سردی هوا، فشار باد لاستیک‌ها کاهش می‌یابد؛ زیرا هوا درون



کوبیر تایر (ایران)								
گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام‌وی‌ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی-زانتیا
KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی
KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰ کراس-دنا پلاس توربو
KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس
KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام‌وی‌ام X۲۲
KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی‌ام X۲۳S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیکو)
KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
KB700		235/60R18	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		225/55R19	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 رایاک بگردیم





«بامو M2 جدید اکتبر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که به بازار جهانی معرفی شد. نسل دوم M2 که از زبان جدید طراحی باواریایی‌ها پیروی می‌کند، استایل فوق جذاب و عضلانی دارد که در کلاس خود به‌عنوان یکی از زیباترین کوبه‌های جهان نیز معرفی شده است. M2 در زیر کاپوت خود یک پیش‌رانه ۶ سیلندر خطی را جا داده که در نسخه ار تقا یافته آن یعنی M2 کامپتیشن حداکثر می‌تواند ۴۵۳ اسب‌بخار قدرت را در ۶۲۵۰ آرمی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۵۵۰ نیوتن‌متر را در ۲۶۰۰ تا ۵۹۵۰



شتاب فوق‌العاده بامو «M2» جدید

توسعه صنعت خودرو در گرو اصلاح ساختار حکمرانی است

لزوم حمایت هدفمند از قطعه‌سازان برتر

ایجاد سهمیه‌های مشخص و الزام به ارتقای تولید، انگیزه انحصارگرایی را در صنایع خودرو و زنجیره تامین کاهش می‌دهد

از قطعه‌سازانی که عملکرد نامطلوب دارند، بر خورد قاطع صورت گیرد.

«همکاری جمعی فعالان صنعت و دغدغه خصوصی‌سازی این استاد دانشگاه درباره این موضوع که انجمن‌ها تلاش‌هایی برای نشان دادن راهکار جلوگیری از انحصارطلبی، واردات بی‌رویه و تهدید حیات صنعت قطعه را به مسئولان طی نامه‌هایی اطلاع دادند و پاسخی نگرفتند بیان داشت: «باز هم باید تلاش کنیم و اگر دست به دست هم ندهیم که دولت و مجلس را قانع کنیم، قطعا محکوم به شکست خواهیم بود. اخیرا شاهد بودیم بسیاری از نمایندگان مجلس به دنبال آزادسازی واردات خودرو هستند؛ چرا که می‌گویند مردم ناراضی‌اند. این واقعیت‌های اجتماعی را نمی‌توان نادیده گرفت و باید همواره راه‌حلی دو جانبه ارائه و پیگیری کنیم.»

وی یادآور شد: «بزرگ‌ترین مساله ما اکنون اصلاح نظام حکمرانی است. اصل ۴۴ قانون اساسی دو بخش دارد؛ تصدی‌گری را به بخش خصوصی و حکمرانی را به دولت واگذار می‌کند. ما در اجرای تصدی‌گری پیش‌رفته‌ایم، اما باید روی بخش حکمرانی نیز تمرکز کنیم و مدل پایه‌ای برای توسعه تدوین کنیم.»

کاکایی درباره شفافیت ارزی و تعرفه‌ای اشاره داشت: «خصوصی‌سازی واقعی منوط به رعایت چند شرط اصلی است که مهم‌ترین آن‌ها شفاف بودن نرخ ارز، نظام تعرفه و مالیات صحیح است. وقتی نرخ ارز شفاف نباشد و اختلاف قیمت قابل توجهی وجود داشته باشد، خودروسازها به سمت واردات قطعه حرکت می‌کنند. بخشی از مشکلات ناشی از عدم اصلاح فضای کسب‌وکار است.»

وی افزود: «برای حل مشکلات باید مدل‌هایی که تاکنون وجود داشته ارزیابی و در صورت لزوم بازنگری شود. ترکیب سیاست‌گذاری نامشخص و نبود ساز و کارهای مناسب، سبب اختلال در تصمیم‌گیری‌ها و عملکرد صنعت شده است.»

«سرمايه‌گذاري، تحول فناورانه و حمايت از قطعه‌سازان کاکایی در اهميت سرمايه‌گذاري و تحول تکنولوژیک در صنعت خودرو اظهار داشت: «همانند زمانی که شرکت مدرن در آتش‌سوزی خسارت دید و دیگر قطعه‌سازان به یاری شتافتند، اکنون نیز همبستگی و کمک جمعی لازم است تا قطعه‌سازانی که سال‌ها تلاش کرده‌اند و اکنون نیازمند سرمايه‌گذاري هستند، بتوانند سر پا بمانند. واقعیت این است که صنعت خودرو در دنیا و ایران به شدت متحول شده است و با تجهیزات و فناوری‌های پیشین، امکان تولید بسیاری از قطعات فراهم نیست.»

این استاد دانشگاه تصریح کرد: «ککنون صنعت خودرو ایران، با چالش افزایش سرعت رقبا (به ویژه چین) مواجه است و حتی کشورهای اروپایی نیز نسبت به این مساله ابراز نگرانی کرده‌اند. لازم است با کمک یکدیگر و سرمايه‌گذاري در حوزه نوآوری، صنعت را به روز نگه داریم و زمینه رقابت سالم را فراهم سازیم.»

گفتنی است محدودیت‌های ناشی از سیاست‌های دولتی، دو سال است که واردات تجهیزات و ماشین‌الات را با مشکل مواجه کرده و امکان ارتقای کیفی را محدود ساخته است. استمرار این شرایط، پرداخت‌های مالی به موقع را نیز دشوار کرده و نوعی خرچ‌فقر در صنعت ایجاد کرده است. نگرانی جدی وجود دارد که در شرایط خصوصی‌سازی، واردات قطعات از خارج، به ضرر تولیدکنندگان داخلی تمام شود.

کاکایی درباره تعامل بخش خصوصی و دولت اظهار داشت: «هنگامی که دولت هنوز به بلوغ نرسیده و آمادگی لازم را ندارد، همکاری بخش خصوصی با دولت دشوار می‌شود. در نبود شفافیت و نگاه بلندمدت، تعارض منافع میان خودروسازان و قطعه‌سازان نیز شدت می‌یابد. در صورتی که اصلاحات جدی صورت نگیرد، وضعیت کنونی به نتایج مطلوب منجر نخواهد شد.»

وی در انتقاد از سیاست‌های مقطعی بیان کرد: «برنامه‌های توسعه‌ای صرفا مجموعه‌ای از تصمیمات پراکنده هستند و مدل منسجم یا تعریف‌شده‌ای وجود ندارد. برای نمونه، تعرفه‌های گاهی کاهش شدید، افزایش یا دوباره کاهش پیدا می‌کند؛ بدون این که از مدلی تبعیت کند. باید راهکارهایی ایجاد شود تا رفتار بخش خصوصی هدایت و کنترل شود، اما متأسفانه به نظر می‌رسد قوه مقننه دغدغه اثرگذاری بر صنعت را اولویت قرار نداده است.»



نوربالا

یافت. در نهایت لازم است شرایطی ایجاد شود که مردم امکان انتخاب بهتر بین کالاهارا داشته باشند و حمایت سیاستگذار، به افزایش کیفیت و رقابت بینجامد.»

کاکایی به نقد عملکرد برخی نهادها پرداخت و ضرورت اصلاحات ساختاری را یادآور شد: «متأسفانه باید تأکید کنم انجمن‌ها در زمینه تعیین کیفیت قطعات ضعیف عمل کرده‌اند. جایگاه بی‌طرف خود را حفظ نکرده و صرفا مدافع بی‌چون و چرای قطعه‌سازی بوده‌اند. میان اعضای مجموعه نیز مقصرانی وجود دارند و نمی‌توان بی‌عمل بود. این وضعیت باید اصلاح شود.»

وی ادامه داد: «اصلاح فضای کسب‌وکار ضروری است. قانون بهبود مستمر فضای کسب‌وکار کشور، که ناظر آن اتاق بازرگانی است، پتانسیل بالایی دارد اما باید دید تا چه میزان موفق بوده‌اند. مشابه همین مساله درباره جایگاه انجمن‌ها صدق می‌کند. اکنون زمان بازنگری در مسیر حرکت قطعه‌سازان و انجمن‌های مرتبط رسیده تا این دوران گذار مدیریت شود.»

کاکایی معتقد است باید از قطعه‌سازان اصلی که تحقیق و توسعه انجام می‌دهند و در مسیر بهبود کیفیت و رقابت واقعی گام برمی‌دارند، حمایت شود و بالعکس با آن دسته

اگر رقابت واقعی برقرار شود و شاخص‌های کیفی شفاف اعلام شود خود به خود انگیزه تامین قطعات با کیفیت پایین کاهش خواهد یافت. در نهایت لازم است شرایطی ایجاد شود که مردم امکان انتخاب بهترین کالاهارا داشته باشند

نوربالا

انگیزه انحصارگرایی در قطعه‌سازی باید از بین برود. برای مثال می‌توان شرط گذاشت که سهم قطعه‌ساز در تولید مشخص باشد و در بازه‌ای زمانی معین، با بالابری و ارتقای تولید همراه شود. البته همین حالا هم بدهی ایران خودرو به شرکت‌هایی مانند کروز افزایش یافته است؛ بدین معنا که شرکتی که خودرو ساز را خریده، فشار بیشتری تحمل می‌کند؛ اما مراقب سایر قطعه‌سازها نیز هست.»

تهدید کیفیت در سایه واردات و راهکارهای رقابتی کاکایی در پاسخ به دغدغه‌های پیرامون واردات و کیفیت پایین تر قطعات نیز بیان داشت: «نکته این جاست که باید هدف را مشخص کنیم؛ هدف، ارائه خودرو با کیفیت است و موضوع خصوصی‌سازی نیز همین را دنبال می‌کند. یکی از راه‌حل‌ها، ایجاد رقابت شفاف است. برای نمونه، کیفیت را باید تعریف کنیم و به اطلاع مردم برسانیم. به‌عنوان مثال اگر سامانه‌ای وجود داشته باشد در بازار لوازم‌پد کی، مصرف‌کننده این حق را خواهد داشت که کالای بهتر را انتخاب کند.»

وی تأکید کرد: «اگر رقابت واقعی برقرار شود و شاخص‌های کیفی شفاف اعلام شود، خود به خود انگیزه تامین قطعات با کیفیت پایین کاهش خواهد



«در شرایط کنونی، حمایت اصولی و هدفمند از صنعت قطعه کشور ضرورتی انکارناپذیر است. صنعت قطعه، ستون فقرات توسعه خودرو سازی داخلی محسوب می‌شود و صرفا با ایجاد فضای رقابتی سالم و توجه جدی به کیفیت و قیمت می‌توان بقای آن را تضمین کرد. البته حمایت بی‌ضابطه از همه قطعه‌سازان کارآمد نیست؛ باید از تولیدکنندگان اصیل و متعهدی که سرمايه‌گذاري بلندمدت، تحقیق و توسعه و رعایت استانداردهارا در دستور کار دارند، به صورت ویژه پشتیبانی شود تا صنعتی رقابتی، پویا و منسجم شکل گیرد.»

«نگرانی از ایجاد انحصار و اهمیت تمایز قطعه‌سازان امیرحسین کاکایی استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران در پاسخ به پرسشی درباره نگرانی انحصارطلبی برخی از خودروسازان و محدود شدن قطعه‌سازان در ارائه تولیداتشان به خطوط تولید در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «ما قطعه‌ساز خوب و بد داریم. این موضوع مهمی است؛ زیرا برخی صرفا به ظاهر قطعه‌ساز هستند و قطعاتی را از خارج وارد کرده، بر آن‌ها مارک می‌زنند. زمانی که از قطعه‌سازی صحبت می‌کنیم، منظورمان آن دسته است که باید رشد کنند؛ کسانی که باید مراقبشان باشیم تا در فضای رقابتی باقی بمانند، تولیدکنندگانی که در ایران تلاش می‌کنند، اصول اقتصادی را رعایت می‌کنند و خواهان تحقیق و توسعه هستند.»

وی با اشاره به سیاست واردات، بیان کرد: «قانونی داشتیم که اکنون حذف شده؛ وزارت صمت اجازه واردات کالایی که مشابه داخلی داشت را نمی‌داد. این قانون هم مزیت داشت و هم عیب. مزیت آن حمایت از قطعه‌ساز بود، اما مشکل در جایی پیش می‌آمد که باید میان قطعه‌ساز خوب و بد تفاوت قائل نمی‌شدیم. همین مساله برای مجموعه‌سازها هم معضل شده بود؛ به این معنا که اگر قطعه‌ای با کیفیت پایین تولید می‌شد، واردات آن با مشکل مواجه می‌شد.»

کاکایی بر دو محور اساسی کیفیت و قیمت تأکید کرد و گفت: «خنس‌تین موضوعی که باید مراقب آن باشیم، کیفیت و قیمت و رقابت است. هدف از ظرفداری از قطعه‌سازی با حتی خودرو سازی این است که حمایت فقط مشروط به شرط و شروطی است؛ یعنی آن‌هایی که تلاش کرده‌اند، سرمايه‌گذاري صحیح انجام داده‌اند و سال‌ها زحمت کشیده‌اند، ناگهان در شرایط دشوار رها یا نابود نشوند. به‌ویژه با نگاه‌های انحصارطلبانه که جای نگرانی دارد.»

وی همچنین ابعاد اجرایی این مساله را چنین توضیح داد: «انگیزه انحصارگرایی در قطعه‌سازی باید از بین برود. برای مثال می‌توان شرط گذاشت که سهم قطعه‌ساز در تولید مشخص باشد و در بازه‌ای زمانی معین، با بالابری و ارتقای تولید همراه شود. البته همین حالا هم بدهی ایران خودرو به شرکت‌هایی مانند کروز افزایش یافته است؛ بدین معنا که شرکتی که خودرو ساز را خریده، فشار بیشتری تحمل می‌کند؛ اما مراقب سایر قطعه‌سازها نیز هست.»

تهدید کیفیت در سایه واردات و راهکارهای رقابتی کاکایی در پاسخ به دغدغه‌های پیرامون واردات و کیفیت پایین تر قطعات نیز بیان داشت: «نکته این جاست که باید هدف را مشخص کنیم؛ هدف، ارائه خودرو با کیفیت است و موضوع خصوصی‌سازی نیز همین را دنبال می‌کند. یکی از راه‌حل‌ها، ایجاد رقابت شفاف است. برای نمونه، کیفیت را باید تعریف کنیم و به اطلاع مردم برسانیم. به‌عنوان مثال اگر سامانه‌ای وجود داشته باشد در بازار لوازم‌پد کی، مصرف‌کننده این حق را خواهد داشت که کالای بهتر را انتخاب کند.»

وی تأکید کرد: «اگر رقابت واقعی برقرار شود و شاخص‌های کیفی شفاف اعلام شود، خود به خود انگیزه تامین قطعات با کیفیت پایین کاهش خواهد



پایش تابلوهای راهنمایی و رانندگی در دستور کار پلیس



است که شاخه و برگی جلو تابلوهای هدایت مسیر نباشد. همچنین تابلوهای هدایت مسیر هم باید به روز رسانی شود. بر اساس تغییراتی که در معابر ایجاد می‌شود، باید تابلوهای هدایت مسیر ریمپ‌ها، لوپ‌ها، پل‌ها، زیرگذر و روگذرهایی که ایجاد می‌شود به روز رسانی شود. این کار هم در دستور کار پلیس و هم شهرداری است. «سردار موسوی درباره شناسایی نقاط حادثه‌خیز پایتخت نیز گفت: «امسال در بررسی اولیه ۳۵۷ نقطه حادثه‌خیز شناسایی شده است. یک‌سری از این نقاط هم که برای سال قبل بوده بر طرف نشده است که به فهرست امسال آورده‌ایم و در دستور کار قرار گرفته است.»

ایستنا: سردار سید ابوالفضل موسوی پور، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ درباره وضعیت دوربین‌های پلاک‌خوان در سطح شهر اظهار کرد: «در دوربین‌های پلاک‌خوان نقص وجود دارد. این نواقص به شهرداری اعلام شده و شرکت کنترل ترافیک نیز به دنبال رفع نقص آن است. سه‌شنبه‌های هر هفته ما جلسات مشترک داریم و موضوع در حال پیگیری است و قول دادند در زمان ممکن این نواقص برطرف شود.» وی همچنین درباره فرسودگی تابلوهای راهنمایی و رانندگی در تهران توضیح داد: «معمولاً پایش و آمایش تابلوها هم در دستور کار پلیس و هم شهرداری تهران است. تاکید پلیس بر این

بیمه مرکزی: نداشتن معاینه فنی مانع پرداخت خسارت نیست

شرایط ابطال معاینه فنی، قبل از اتمام زمان مقرر

زمینه، اداره کل نظارت فنی بر بیمه‌های اموال، اتومبیل و رسیدگی به شکایات بیمه مرکزی با رد این ادعا اعلام کرد: «مطابق مقررات جاری، پرداخت خسارت زیان‌دیدگان در بیمه‌های اتومبیل منوط به‌دارا بودن معاینه فنی نیست و شرکت‌های بیمه مکلف هستند با رعایت سایر شرایط و مقررات نسبت به رسیدگی و پرداخت خسارت‌ها اقدام کنند. بر این اساس، نبود معاینه فنی معتبر، مانع از ایفای تعهدات شرکت بیمه در قبال خسارت وارده شده به بیمه‌گذار یا زیان‌دیده نخواهد بود و ادعای مطرح‌شده فاقد پشتوانه حقوقی و قانونی است.» گفتنی است بر خورداری از معاینه فنی معتبر، از منظر ایمنی تردد و سبیل‌نقلیه، کنترل آلایندگی‌ها و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر است؛ اما این موضوع تأثیری در اصل تعهدات بیمه‌گر در چارچوب بیمه‌نامه ندارد.

اجرای دقیق معاینه فنی کمباین‌ها در مازندران همچنین چند روز قبل آذر بهرام، سرپرست اداره امور فناوری‌های مکانیزه کشاورزی مازندران در جلسه‌ی پیگیری انجام اصولی معاینه فنی کمباین‌های غلات با هدف ارتقای کیفیت برداشت و کاهش ضایعات در شهرستان میازود با اشاره به اهمیت انجام صحیح معاینه فنی کمباین‌ها مطابق مصوبات ستاد برداشت و دستورالعمل‌های موجود گفت: «انجام معاینه فنی اصولی، تأثیر بسزایی در کاهش ضایعات و افزایش کیفیت برداشت غلات دارد.» او افزود: «ستاد برداشت غلات استان، موضوع معاینه فنی کمباین‌ها را به‌صورت ویژه در دستور کار قرار داده است. در راستای اجرای دقیق این طرح، بازدیدهای نظارتی میدانی از محل استقرار کمباین‌ها و مزارع در حال برداشت، به‌صورت مستمر و سرزده حتی در ایام تعطیل، با هماهنگی مراکز جهاد کشاورزی در دستور کار اداره فناوری‌های مکانیزه کشاورزی قرار دارد. این اقدام گامی مهم در جهت حمایت از کشاورزان و ارتقای کیفیت تولید غلات در استان مازندران محسوب می‌شود.»

نداشتن معاینه فنی معتبر، بخشی از جرائم تخلفات رانندگی مربوط به بروز ایراد در بحث ایمنی خودرو و نظیر نقص در سیستم‌های روشنایی در شب، استفاده از تجهیزات غیر مجاز، استفاده از لاستیک فرسوده یا غیر استاندارد، استفاده از شیشه دودی غیر استاندارد، نداشتن یا نقص چراغ جلو، عقب و راهنما، تولید آلودگی صوتی و صدای نامتعارف است که صحت و سلامت این موارد در مراکز معاینه فنی کنترل و ایرادات مربوط به آن جهت رفع نقص، شناسایی می‌شوند.»

میززایی قمی در خصوص کنترل نحوه پایش معاینه فنی وسایل نقلیه تصریح کرد: «گواهی معاینه فنی خودروهای مشمول از دو طریق مکانیزه توسط دوربین‌های سطح شهر و فیزیکی توسط پلیس کنترل می‌شود و خودروهای فاقد معاینه فنی در صورت تردد روزانه تنها به واسطه نداشتن گواهی معاینه فنی مبلغ ۱۰۰ هزار تومان جریمه می‌شوند.»

مدیرعامل ستاد معاینه فنی در پایان خاطر نشان کرد: «از شهروندان درخواست می‌شود جهت حفظ سلامت و ایمنی خود و سرنشینان نسبت به پایش مستمر و انجام دوره‌ای معاینه فنی خودرو خود اقدام و به‌ویژه پس از هر تعمیر اساسی در بخش‌های ایمنی و یا پیش از سفر که ایمنی خودرو حائز اهمیت است به مراکز معاینه فنی مراجعه و از سلامت فنی خودرو خود اطمینان حاصل کنند.»

بررسی یک ابهام مطرح‌شده در فضای مجازی از طرفی مطابق مقررات جاری، پرداخت خسارت زیان‌دیدگان در بیمه‌های خودرو، منوط به‌دارا بودن معاینه فنی نیست و شرکت‌های بیمه مکلف هستند با رعایت سایر شرایط و مقررات نسبت به رسیدگی و پرداخت خسارت‌ها اقدام کنند. طبق اعلام بیمه مرکزی، اخیراً در فضای رسانه‌ای و شبکه‌های اجتماعی، ابهامی مطرح شده مبنی بر این که در صورت نداشتن معاینه فنی معتبر، شرکت‌های بیمه از پرداخت خسارت به‌خودرو بیمه‌شده خودداری می‌کنند. در این



مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران با بیان این که اعتبار گواهی معاینه فنی خودروهای شخصی یک‌ساله بوده و ممکن است در این بازه خودرو از شرایط مساعد و مناسب هنگام اخذ معاینه فنی خارج شود، توضیح داد: «مراجعه حداقل سالی یک‌بار یک بحث قانونی برای ساماندهی وضعیت خودروها پس از تولید است که به‌صورت کلان برنامه‌ریزی شده است؛ اما خودروها نیاز دارند که از خدمات مراکز معاینه فنی به‌عنوان مراجع و آزمایشگاه‌های معتمد تشخیص ایرادات فنی در خودرو به‌عنوان بخش مهمی از نگهداشت خودرو، چندین مرتبه در سال استفاده کنند.»

مراجعه به مراکز معاینه فنی پس از هر تعمیر اساسی مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران با اشاره به این که در صورت بروز نقص فنی علاوه بر ابطال معاینه فنی بابت هر نقص، جریمه‌ای جداگانه در قانون لحاظ شده است، افزود: «علاوه بر جریمه



معاینه فنی، این روزها از سر فصل اخبار مرتبط با خودرو است که در ادامه برخی از عناوین مهم مطرح‌شده در این زمینه را در چند روز گذشته بررسی می‌کنیم.

برخی خودروها پس از تصادف باید مجدداً معاینه فنی بگیرند! روز گذشته مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران گفت: «جهت جلوگیری از ابطال معاینه فنی، در صورت مشاهده بروز نقص و ایراد فنی در خودرو، بلافاصله نسبت به رفع آن اقدام کنید.»

سید محمد مهدی میززایی قمی در خصوص دلایل ابطال معاینه فنی برخی از خودروها در سطح شهر از سوی پلیس گفت: «بر اساس ضوابط جاری، اعتبار گواهی معاینه فنی از زمان صدور تا تاریخ انقضای درج‌شده در گواهی معاینه فنی با بروز نقص در خودرو است. پلیس در صورت مشاهده خودرو دارای نقص از قبیل دودزا بودن و استفاده از تجهیزات غیر مجاز و نقص در سیستم روشنایی، گواهی معاینه فنی را باطل می‌کند و این خودروها باید بلافاصله نسبت به رفع ایراد و مراجعه مجدد به مراکز برای اخذ گواهی معاینه فنی اقدام کنند.»

وی در ادامه افزود: «این موضوع حتی برای خودروهای سانحه‌دیده در تبصره ماده ۷ آیین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو نیز تأکید شده که در صورت سانحه یا تصادف برای وسیله نقلیه دارای گواهی معاینه فنی با تشخیص کارشناس تصادف راهنمایی و رانندگی خودرو باید مجدداً برای اخذ معاینه فنی راهی مراکز مربوطه شود.»

آغاز پیش‌فروش عادی لاماری ایما از ۲۹ اردیبهشت

شرکت آراین پارس موتور بخشنامه رسمی پیش‌فروش عادی و طرح جوانی جمعیت خودرو لاماری ایما را منتشر کرد. این طرح فرصتی دیگر برای علاقه‌مندان به این کراس‌اوور محبوب فراهم کرده تا نسبت به ثبت‌نام برای خرید آن اقدام کنند.

جزئیات طرح پیش‌فروش فرآیند ثبت‌نام از ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه، ۲۹ اردیبهشت ۱۴۰۴ از طریق وب‌سایت رسمی فروش به نشانی **sales.lamari.ir** آغاز می‌شود و تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت.

شرایط ثبت‌نام و پرداخت متقاضیان برای آغاز فرآیند ثبت‌نام، ملزم به واریز مبلغ یک میلیارد و ۴ میلیون تومان به‌عنوان پیش‌پرداخت هستند. قیمت علی‌الحساب خودرو ۲ میلیارد و ۸ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان اعلام شده است. قیمت نهایی، مطابق آیین‌نامه اجرایی حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و سایر مقررات مربوطه، در زمان تحویل خودرو مشخص و در قالب قرارداد نهایی اعمال خواهد شد.

رنگ‌بندی و زمان تحویل شماری ایما در سه رنگ سفید، مشکی، خاکستری و سبز عرضه می‌شود. زمان تحویل خودرو ۱۲۰ روز کاری پس از تاریخ ثبت‌نام خواهد بود.

خدمات پس از فروش با شبکه گسترده نمایندگی‌ها شرکت آراین پارس موتور با تکیه بر شبکه گسترده نمایندگی‌های خدمات پس از فروش در سراسر کشور، همواره ارائه خدمات کیفی، پاسخ‌گویی سریع و تأمین به‌موقع قطعات را در اولویت قرار داده است. رضایت بالایی مشتریان از خدمات ارائه‌شده نشان‌دهنده تعهد این شرکت به پشتیبانی مطمئن و بلندمدت از محصولات لاماری است. افزایش طول دوره گارانتی محصولات به ۵ سال یا ۱۵۰ هزار کیلومتر نشان‌دهنده تعهد این شرکت به مشتریان و اطمینان خاطر از محصول تولیدی خود است.

مشخصات فنی لاماری ایما لاماری ایما به پیش‌ران ۱.۵ لیتری توربوشارژر GDI مجهز شده که توسط میتسوبیشی توسعه یافته است. این موتور قادر به تولید توان ۱۹۵ اسب‌بخار و گشتاور ۲۸۵ نیوتن‌متر است. نیروی تولیدشده از طریق یک جعبه‌دنده ۷ سرعته دوکلاچه تر (Wet DCT) به‌محور جلو منتقل می‌شود تا رانندمان بالایی

آلومینیومی ۱۹ اینچی، ترمز پارک برقی، اتو هلد، کنترل شروع حرکت در سربالایی و کنترل حرکت در سراسیمه، دسته‌دنده الکتریکی، جلو آمپر دیجیتال و یکبارچه با مالتی‌مدیا، فرمان کمکی برقی، تهویه اتوماتیک با پاک‌سازی هوای کابین، کروز کنترل، سامانه کنترل پایداری الکتریکی، اتصال مستقیم تلفن همراه به نمایشگر خودرو و... است.

به‌وجود آورد. مصرف ترکیبی سوخت این کراس‌اوور اقتصادی حدود ۶.۶ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است و شتاب صفر تا صد آن به‌صورت رسمی ۹.۵ ثانیه اعلام شده است. لاماری ایما مجهز به استارت دکمه‌ای، سقف پانوراما، ترمیم داخلی چرم مصنوعی، صندلی برقی راننده ۶ حالت، دوربین ثبت وقایع، دوربین و حسگر پارک عقب، ۶ کیسه هوای ۱۰ نقطه‌ای، رینگ



Autoworld.ir

دوشنبه ۲۹ اردیبهشت ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۲۸

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

«دنیای خودرو» نخستین و تنه‌اروزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیل‌بورد

Billboard

تخفیف‌های هیوندای آن‌قدر خوب هستند که غیرواقعی به نظر می‌رسند

«هیوندای در کمپین تبلیغاتی جدید خود با شعار «آن‌قدر درست که اشتباه به نظر می‌رسد» (SO RIGHT IT FEELS WRONG) حس هیجان‌انگیز شکار یک معامله عالی را به تصویر کشیده است. این کمپین که توسط آژانس INNOCENT در فوریه ۲۰۲۵ در آمریکا اجرا شد، با رویکردی خلاقانه و احساسی، مردم را به اقدام فوری تشویق می‌کند و شامل محتوای دیجیتال و فیلم در حوزه صنعت خودرو است.

نگاهی به یک تخلف ناگزیر در معابر تهران!

روز گذشته رئیس پلیس راهور تهران بزرگ اعلام کرد بیش از ۵۶ هزار خودرو به دلیل تخلف توقف ممنوع و بیش از ۶۳ هزار خودرو به دلیل توقف دوبله از ۲۰ تا ۲۶ اردیبهشت ماه امسال اعمال قانون شدند. این حجم بالا از تخلفات مرتبط با پارک خودرو، این سوال را در اذهان ایجاد می‌کند که آیا شهروندان تهرانی تا این حد قانون‌گریز هستند که حجم بالایی از این تخلف را ظرف یک هفته مرتکب شدند یا مساله به معضل ریشه‌ای کمبود جای پارک در کلان‌شهر تهران مربوط می‌شود؟ شاید بتوان گفت پاسخ به این سوال در برگیرنده مصادیقی از هر دو موضوع ذکر شده است. به هر حال همه ما شاهد پارک دوبله و پارک در مکان‌های توقف ممنوع توسط شهروندانی بوده‌ایم که می‌توانستند خودرو خود را چند کوچه یا خیابان دورتر از محلی که باید به آن مراجعه می‌کردند، پارک کنند؛ ولی بی‌توجه به تبعات قانونی و ترافیکی، خودرو خود را باید در سمت نزدیک همان محلی پارک کنند که قصد دارند در آن جا حضور پیدا کنند! اما شاید شهروندانی هم باشند که از سر ناچاری و به دلیل عدم وجود جای پارک و پارکینگ در شعاع وسیعی از محل مراجعه خود در سطح شهر، سرانجام مجبور می‌شوند خودروی‌شان را در محل‌های ممنوعه پارک کنند. چندی پیش معاون اجتماعی پلیس راهور تهران بزرگ نیز در این باره گفت امیدواریم مسئولان مربوطه، فضای کافی و مورد نیاز برای پارکینگ و جای پارک خودروها در شهر فراهم کنند تا کمتر شاهد توقف خودروها در مکان‌های ممنوع باشیم. وی در ادامه تاکید کرد باید فضای پارک برای خودروها به اندازه کافی فراهم شود تا میزان این تخلفات کاهش یابد. به نظر می‌رسد با افزایش تعداد پارکینگ‌ها در سطح شهر، صاحبان خودروها با پرداخت حق پارکینگ به مراتب کمتر از مبالغ جریمه پارک ممنوع یا پارک دوبله، به امور کاری خود رسیدگی کرده و از طرفی، بار ترافیک معابر نیز با کاهش این تخلف، تا حد زیادی سبک می‌شود.

حرف آخر

The Last Word

علی زراوندوز

روزنامه‌نگار



نکته آموزشی

شست‌وشوی خودرو، به‌ویژه به چراغ‌ها توجه ویژه‌ای شود. همچنین هر چند وقت یک‌بار با یک پارچه نرم و مواد شوینده مناسب، سطح چراغ‌ها را تمیز کنید. دیگر نکته مهم، بررسی سلامت لامپ‌هاست. در صورت مشاهده کاهش نور یا تغییر رنگ نور چراغ، احتمال دارد لامپ ضعیف شده یا در شرف سوختن باشد. در این حالت، باید لامپ‌ها به موقع تعویض شوند. استفاده از لامپ‌های استاندارد و مناسب برای نوع خودرو نیز از آسیب به سیستم برق و کاسه چراغ جلوگیری می‌کند.

نگهداری صحیح از چراغ‌های خودرو، هم به افزایش ایمنی کمک می‌کند و هم در کاهش هزینه‌های تعمیر و تعویض موثر است. چراغ‌ها نه تنها دید راننده را در شب و شرایط نامساعد جوی تامین می‌کنند، بلکه وسیله‌ای برای هشدار به سایر رانندگان هستند. بنابراین بررسی منظم عملکرد چراغ‌ها اهمیت فراوانی دارد. یکی از نکات کلیدی، تمیز نگه داشتن شیشه چراغ‌هاست. گردوغبار، باران و آلودگی‌های محیطی می‌توانند نور چراغ‌ها را کم‌اثر کنند. بهتر است هنگام

چگونه از چراغ خودرو نگهداری کنیم؟



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... آینده آل

www.mvmco.ir