



حفظ کیفیت، بدون نوسازی امکان‌پذیر نیست
کیفیت خودرو، گروگان ساختار
معیوب و بی‌توجهی به قطعه‌سازان

صفحه ۱۴



«ADV160»

سامورایی
ماجرای

صفحه ۸

بهرامی ارض اقدس، عضو شورای رقابت مطرح کرد:

قیمت‌گذاری دستوری، عامل مشکلات مالی خودروسازان

واگذاری تعیین قیمت به خودروسازان سبب افزایش کیفیت و کاهش قیمت‌ها در بازار می‌شود. چالش‌ها و آسیب‌های قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو از ابتدای سال جاری...

صفحه ۴

توضیحات «ایران خودرو» و «سایپا» پیرامون
آخرین وضعیت خصوصی‌سازی؛

پیگیری رفع موانع واگذاری
سهام از شورای عالی
هماهنگی سران قوا

صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو
با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

ضرورت‌های جدید
سفرهای بین‌المللی در
سال ۱۴۰۴

صفحه ۲

مدیرعامل شارینت در گفت‌وگو

با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

خودروهای برقی می‌توانند
بحران ساز شوند؟

در حالی که بسیاری از کشورهای جهان با شتابی فزاینده

به‌سوی برقی‌سازی حمل‌ونقل حرکت کرده‌اند، در ایران...

صفحه ۳

تولید موسو «گرنده خان» آغاز شد

صفحه ۲



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

XTRIM

BORN FOR MORE

VX

به راحتی یک پرواز اختصاصی





جادارتری برای سرنشینان و بار فراهم کرده است. طراحی ظاهری خودرو زبان خانوادگی جدید سیتروئن را که در مدل‌های C3 و C4 دیده‌ایم، به‌کار گرفته است. بدنه با خطوط نرم تر و تمرکز بر آبرودینامیک، کارایی بالاتری دارد. رینگ‌های ۲۰ اینچی و فاصله ۲۰۰ میلی‌متری از سطح زمین، این شاسی‌بلند را برای مسیرهای شهری و گاه‌ناهموار آماده می‌کند. تغییرات ظاهری این کراس‌اوور را فرانسوی نسبت به نسخه کانسپت که سال گذشته در نمایشگاه خودرو پاریس رونمایی شد، جزئی است و صرفاً شامل مواردی مثل دستگیره‌های در معمولی تر و ستون‌های پهن‌تر می‌شود.

سیتروئن C5 ایرکراس جدید با طراحی عجیب و جذاب، کابین جادار و بزرگ‌ترین نمایشگر مرکزی در میان محصولات استلانتیس، آماده فتح بازار شاسی‌بلندهای خانوادگی است. نسل جدید سیتروئن C5 ایرکراس با حفظ سبک طراحی خاص و عجیب خود، به‌روزرسانی‌های گسترده‌ای را تجربه کرده است. این شاسی‌بلند خانوادگی که بر پایه پلت‌فرم STLA Medium استلانتیس (مشترک با پژو ۵۰۰۸ و اویل‌گرن‌لند) ساخته شده، با طول ۴٫۶۵۲ میلی‌متر و فاصله محوری ۲٫۷۸۴ میلی‌متر، به ترتیب ۱۵۰ و ۶۰ میلی‌متر بزرگ‌تر از نسل قبلی است. این افزایش ابعاد، فضای داخلی



تنوع پیش‌رانه برای سیتروئن C5» جدید

لزوم افزایش ایمنی خودروها در برابر سرعت

رضوی با ۷ هزار و ۱۳۷ مورد، استان اصفهان با ۶ هزار و ۷۱۲ مورد، استان البرز با ۴ هزار و ۶۰۵ مورد و استان آذربایجان شرقی با ۴ هزار و ۱۷ مورد، به‌ترتیب بیشترین موارد سرعت خودرو در کشور را دارند. شهر تهران در به سرعت رفتن خودروهایش صدرنشین است و پژو و پراید بیشترین از سایر خودروها به‌سرقت می‌روند.

آنچه در کشورهای مختلف دیده می‌شود این است که شهرها و کلان‌شهرها بالاترین میزان سرعت را به‌خود اختصاص می‌دهند و به‌عنوان مثال در آمریکا هم مانند ایران، بیشتر از همه خودروهای قدیمی برای سارقان جذاب هستند و خودروهای جدید، نرخ سرعت پایین‌تری دارند. اما راهکار پلیس برای کاهش آمار سرعت خودرو چیست؟ چندی پیش رئیس پلیس آگاهی استان یزد در این باره گفت: «حفظ ایمنی و نگهداری مناسب خودرو موجب می‌شود سارقان فرصت کمی برای سرعت داشته باشند. همچنین استفاده از قفل فرمان، ترک نکردن خودرویی که روشن است، پارک خودرو در مکان‌های ایمن و نقاطی که دوربین مداربسته نصب شده است، نگهداری خودرو در پارکینگ منزل و پرهیز از قرار دادن وسایل قیمتی اعم از طلا و جواهر، تلفن همراه و دیگر اقلام ارزشمند دیگر در خودرو از توصیه‌های کاربردی پلیس به شهروندان است. رئیس پلیس آگاهی پایتخت هم استفاده از وسایل و تجهیزات الکترونیکی در خودروها را راهکار خوبی برای ممانعت از سرعت می‌داند و معتقد است برخی از این ابزارهای نوین می‌توانند سر نخ خوبی برای پیدا شدن وسیله‌نقلیه بعد از سرعت باشند. سردار علی ولیپور گودرزی همچنین اعلام کرد که تاکید پلیس بر این است که خودروهای داخلی باید به‌دریاب مجهز شوند. اتفاقی که اگر رخ بدهد، قطعاً در کاهش آمار سرعت خودروها و البته کشف خودروهای به‌سرقت رفته تأثیر بسزایی دارد.

در سال‌های اخیر، سرعت خودرو به یکی از چالش‌های جدی جامعه تبدیل شده است. این پدیده نه تنها بر امنیت شهروندان تأثیر می‌گذارد، بلکه هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی قابل

توجهی را نیز به‌همراه دارد. بررسی‌های آماری، از روند صعودی سرعت خودرو در ایران طی دهه اخیر خبر می‌دهد. اگرچه در برخی سال‌ها کاهش موقتی در آمار مشاهده می‌شود، اما به‌طور کلی تعداد سرعت‌های خودرو افزایش یافته است. البته مقامات پلیس آگاهی می‌گویند با تصویب شورای امنیت، مقرر شده است فرآیندی برای ارتقای ایمنی خودروها طراحی شود تا اداره استاندارد با تایید و گواهی پلیس آگاهی، استانداردهای ایمنی را به خودروها اعطا کند، به‌نجوی که سارقان نتوانند به‌راحتی خودرو را روشن یا در آن راباز کنند. در آمار ارائه‌شده توسط مقامات پلیس آگاهی، به کاهش سرعت خودروهای تحویلی به‌مردم توسط خودروسازان اشاره شده است. بر اساس این آمار، بیش از یک میلیون خودرو در سال ۱۳۹۸ به‌مردم تحویل داده شده که از این تعداد، ۴ هزار دستگاه خودرو به سرعت رفته بود؛ اما در سال ۱۴۰۳ این آمار کاهش داشته است که نشان می‌دهد توصیه‌های ایمنی پلیس آگاهی به خودروسازان در کاهش سرعت خودرو موثر بوده است. آمار منتشرشده در اواخر سال گذشته از سرعت خودرو، نشان می‌دهد شهر تهران با ۱۳ هزار و ۸۷۷ مورد، خراسان



علی زراندوز
عضو شورای سردبیری

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛ ضرورت‌های جدید سفرهای بین‌المللی در سال ۱۴۰۴

کرده است.

وی افزود: «مزیت دیگر بیمه کارت سبز، تسهیل در عبور از مرزها است. داشتن بیمه کارت سبز به رانندگان کمک می‌کند بدون نیاز به خرید بیمه محلی در هر کشور، به راحتی از مرزها عبور کنند. این مزیت به‌ویژه برای مسافران تجاری و گردشگران بسیار حائز اهمیت است؛ چراکه به‌طور مستقیم بر تجربه سفر آن‌ها تأثیر می‌گذارد.»

این کارشناس بیمه خودرو در ادامه تأکید کرد: «حمایت از حقوق رانندگان نیز از دیگر مزایای این بیمه‌نامه است. این بیمه‌نامه به رانندگان اطمینان می‌دهد که در صورت بروز حادثه، حمایت‌های مالی لازم را دریافت خواهند کرد. این امر با افزایش اعتماد به‌نفس رانندگان در سفرهای بین‌المللی کمک می‌کند و احساس امنیت بیشتری را برای آن‌ها به‌ارمغان می‌آورد.»

منصوری به بررسی امکانات و دسترس‌ی به بیمه کارت سبز در سال ۱۴۰۴ پرداخت و اشاره کرد: «در سال‌های اخیر، تعداد بیشتری از شرکت‌های بیمه در ایران اقدام به ارائه بیمه کارت سبز کرده‌اند. این امر نه تنها به‌رقابیت بیشتر در بازار کمک کرده، بلکه منجر به کاهش هزینه‌ها برای مصرف‌کنندگان نیز شده است.» او از این تغییرات به‌عنوان یک پیشرفت مثبت در صنعت بیمه یاد می‌کند که به‌نفع مشتریان است.

منصوری توضیح می‌دهد: «بسیاری از شرکت‌های بیمه، امکان خرید بیمه کارت سبز را به‌صورت آنلاین فراهم کرده‌اند. این موضوع روند خرید را بسیار تسهیل کرده و به رانندگان این امکان را می‌دهد که در هر زمان و مکانی به اطلاعات و خدمات بیمه دسترسی داشته باشند و به راحتی اقدام به خرید کنند.» او در پایان به تلاش شرکت‌ها برای ارائه پوشش‌های اضافی و خدمات بهتر اشاره کرد و گفت: «این خدمات شامل مشاوره تلفنی و خدمات پس از فروش است که به رانندگان این امکان را می‌دهد در مواقع ضروری به راحتی کمک بگیرند.»

بیمه کارت سبز که از سال ۱۹۵۳ به‌عنوان ابزاری قانونی برای پوشش



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

مسئولیت مدنی در سفرهای بین‌المللی معرفی شده، امروزه به یکی از ارکان اساسی سفرهای خارجی تبدیل شده است. با افزایش روزافزون سفرها و تنوع مقاصد، نیاز به یک سیستم تأمین مالی مطمئن برای رانندگان به‌وضوح احساس می‌شود. این بیمه‌نامه به‌منظور تأمین آرامش خاطر رانندگان طراحی شده و به آن‌ها این امکان را می‌دهد بدون نگرانی از مسائل بیمه‌ای، سفر کنند. بیمه کارت سبز نه تنها یک ابزار قانونی است، بلکه به‌عنوان سپر حفاظتی در برابر حوادث و مسئولیت‌های مالی عمل می‌کند.

با توجه به پیچیدگی‌های قوانین بیمه‌ای در کشورهای مختلف، بیمه کارت سبز به‌عنوان یک راه‌حل ساده و موثر، فرآیند سفر را تسهیل می‌کند و به رانندگان اطمینان می‌دهد در صورت بروز هرگونه حادثه، حمایت مالی لازم را خواهند داشت. محمد رضا منصوری، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» تأکید کرد: «بیمه کارت سبز نه تنها یک انتخاب هوشمندانه، بلکه یک ضرورت برای هر راننده‌ای است که قصد سفر به خارج از کشور را دارد. این بیمه‌نامه به رانندگان اطمینان می‌دهد که در شرایط بحرانی، از حمایت مالی و قانونی برخوردار خواهند بود.»

منصوری به مزایای بیمه کارت سبز اشاره کرد و گفت: «یکی از این مزایا، پوشش بین‌المللی است. این بیمه‌نامه در بیش از ۴۰ کشور معتبر است و به رانندگان این امکان را می‌دهد که بدون نگرانی از مشکلات بیمه‌ای سفر کنند. این ویژگی در شرایط کنونی که سفر به کشورهای مختلف افزایش یافته، اهمیت بیشتری پیدا

تولید موسو «گرنند خان» آغاز شد



آیین افتتاحیه خط تولید خودروی پیکاپ موسو گرنند خان

۵ خرداد ۱۴۰۴



معاون بازاریابی و فروش صنایع خودروسازی ایلیا از افتتاح رسمی خط تولید خودرو پیکاپ موسو گرنند خان خبر داد.

عقیل مصطفایی در جریان افتتاحیه رسمی خط تولید موسو گرنند خان در کارخانه این خودروسازی اظهار کرد: پیش‌تر تولید خودرو موسو گرنند خان آغاز شده بود و امروز پنجم خردادماه ۱۴۰۴، این خط تولید با حضور مقامات ارشد صنایع خودروسازی افتتاح شد و رسماً تولید این خودرو پیکاپ کره‌ای کلید خورد. وی افزود: با توجه به استقبال متقاضیان، شرایط فروش پیکاپ موسو گرنند-خان در دو تیپ SIGNATURE و SAHARA با زمان تحویل ۱۲۰ روز کاری از مهرماه تا اسفندماه سال گذشته در سه مرحله انجام شد که دعوت‌نامه اولین سری خریداران خودرو موسو گرنند خان ارسال شده است.

امکانات و تجهیزات مشترک در تیپ‌های SAHARA و SIGNATURE:

- سیستم انتقال قدرت دو دیفرانسیل (4WD) با قابلیت انتخاب وضعیت 2H, 4H, 4L
- سیستم کنترل پایداری خودرو (ESP)
- سیستم ترمز ضد قفل (ABS)
- گیربکس ۶ دنده (ASIN) ژاپن
- سیستم ضد واژگونی (ARP)، سیستم کنترل سرعت خودرو در سرائیشی (HDC)
- سیستم توزیع الکترونیکی نیروی ترمز بین چرخ‌ها (EBD)
- سیستم هشدار ترمز اضطراری (ESS)
- سیستم ضد هرزگردی چرخ‌ها (TCS)
- نمایشگر میزان باد چرخ‌ها (TPMS)
- سیستم کروژ کنترل
- تثبیت‌کننده ولتاژ و ولتاژ استابلیزور
- جلو پنجره کرومیک
- قفل دیفرانسیل عقب
- آنتن میله‌ای سقف
- روفرک
- لاستیک زاپاس فول‌سایز
- دکمه استارت برقی موتور Engine Start Push Button
- سانروف برقی

- شیشه جلو ضد اشعه نور آفتاب
- ورود هوشمند به خودرو Keyless Go Entry
- گرم کن صندلی ردیف جلو و عقب و سیستم تهویه صندلی‌های جلو
- صفحه‌نمایش مولتی مدیا ۱۲.۳ اینچی به همراه ۶ بلندگو و کارپلی
- صندلی برقی راننده (در ۸ جهت) به همراه تنظیم برقی گودی کمر و صندلی برقی شاگرد (در ۶ جهت)
- پوشش چرمی فرمان به همراه کلید تنظیم سیستم صوتی و ...
- صفحه‌نمایشگر ۱۲.۳ اینچ مولتی‌مدیا به همراه دوربین دنده عقب

از دیگر آپشن‌های تیپ SIGNATURE می‌توان به سیستم تهویه مطبوع دوگانه (Dual Airconditioning)، روفرک، چراغ‌های زنون جلو با قابلیت تنظیم ارتفاع دستی و به‌همراه روشنایی نور در روز (Daylight) با سنسور برف پاک‌کن و سنسور چراغ جلو، چراغ‌های مه‌شکن جلو LED، چراغ‌های مه‌شکن عقب، آینه وسط ضد نور دستی، شیشه‌های برقی همراه با

شیشه برقی راننده یک‌بار لمس، سنسور پارک جلو و عقب، بلوتوث و رینگ ۲۰ اینچی کرومی هستند.

همچنین تیپ SAHARA دارای قفل فرمان برقی، فرمان حساس به سرعت، پوشش چرم مصنوعی، رینگ و لاستیک ۱۸ اینچی با طرح تراشه الماس (دایموند کات)، آینه‌های جانبی همراه با قابلیت تاشو و تنظیمات برقی، گرمکن، چراغ راهنما و چراغ گودال زیر آینه‌ها، دو ایربگ، هشدار نبستن کمربند برای سرنشینان ردیف جلو و عقب و همچنین سانروف برقی به‌همراه کنسول چراغ‌های سقفی و لامپ‌های LED است. از نکات برجسته خودرو پیکاپ موسو گرنند-خان تیپ SIGNATURE وجود ۶ ایربگ، چهار رادار کمک‌رانندگی شامل: رادار هشدار نقطه کور (BSW)، رادار هشدار برخورد هنگام خروج از خط (LCW)، رادار عبور ترافیک از عقب خودرو (RCTW) و رادار هشدار خروج امن سرنشینان از خودرو (SEW) و همچنین پوشش چرم صندلی‌ها از جنس Nappa است. هر دو تیپ پیکاپ موسو گرنند-خان دارای بزرگ‌ترین ظرفیت فضای بار با ابعاد ۱۰۱ لیتر هستند.

عنصر طراحی را از چند شاسی‌بلند اروپایی قرض گرفته است. S9 که در نمایشگاه خودرو شانه‌های رونمایی شد، با ظاهری شبک و سطح بالا، به راحتی می‌تواند محصولی از یک برند اروپایی به‌نظر برسد. نمای جلو S9 با یک نوار LED بر جسته که به چراغ‌های باریک و کشیده متصل است، همراه با ورودی هوای پایینی مشکی بزرگ، ظاهری مدرن و تهاجمی دارد. دستگیره‌های در هم‌سطح بدنه و طرح دورنگ نیز به جذابیت لوکس این شاسی‌بلند می‌افزایند. نوار کرومی باریکی در امتداد پایه پنجره‌های جانبی و عقب، بخش بالایی و پایینی خودرو را از نظر بصری جدا کرده و به تقویت حس لوکس این مدل کمک می‌کند.

ترامپچی S9، جدیدترین شاسی‌بلند لوکس از شرکت چینی گک، با طراحی چشمگیر، پیش‌رانه پلاگین-هیبریدی قدرتمند و الهام از مدل‌های اروپایی، به دنبال عرض‌انداز در بازار شاسی‌بلندهای لوکس است. چین به سرعت به یکی از قدرت‌های صنعت خودرو تبدیل شده است. برندهایی که زمانی به خاطر خودروهای ارزان و ساده شناخته می‌شدند، حالا با مدل‌های لوکس چشمگیر، وارد رقابت شده‌اند. جدیدترین شاسی‌بلند لوکس از شرکت بزرگ چینی گک، یعنی ترامپچی S9 نمونه‌ای برجسته از این تحول است. این خودرو شاید پاسخ مقرون به‌صرفه چینی‌ها به رنجروور باشد که چند



گک «ترامپچی»
در کلاس «رنجروور»



بخش پایانی

مدیرعامل شارینت در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

خودروهای برقی نیز می‌توانند بحران ساز شوند؟



به‌شدت کاهش می‌یابد. در مقابل، در مناطق سردسیر نیز عملکرد باتری در هوای زیر صفر دچار افت شدید می‌شود که کاهش برد مفید خودرو را به‌همراه دارد. از آن بدتر، نبود مراکز تخصصی تست اقلیمی در کشور، باعث شده واردکنندگان یا مونتاژکنندگان، اغلب به برچسب‌های کارخانه‌ای بسنده کنند، بدون آن‌که کارکرد این خودروها در محیط واقعی ایران آزمایش شده باشد. نتیجه این است که خودرو برقی شاید در کاتالوگ جذاب باشد، اما در عمل، الزامات اقلیمی ایران را پاسخ ندهد و نارضایتی مصرف‌کننده را رقم بزند.

در نبود برنامه‌ریزی جامع، آیا خودروهای برقی آینده حمل‌ونقل ایران را در گرو می‌کنند یا به بحران تازه‌ای تبدیل می‌شوند؟

تجربه‌های جهانی نشان داده‌اند که خودروهای برقی اگر با برنامه‌ریزی دقیق، سیاست‌های مکمل و مشارکت بخش خصوصی و عمومی همراه باشند، می‌توانند نقطه عطفی در تحول حمل‌ونقل باشند. اما در ایران، نبود استراتژی منسجم، ناهماهنگی نهادی و فقدان زیرساخت موجب شده این تحول بیش از آن‌که به فرصت شبیه باشد، به تهدید بالقوه بدل شود. اگر سیاست‌گذار نتواند میان تولید انرژی پاک، واردات هدفمند، توزیع عادلانه یارانه، آموزش نیروی متخصص، حمایت از زنجیره تامین و توسعه زیرساخت‌های فنی و خدماتی پیوند برقرار کند، خودروهای برقی به‌جای بهبود وضعیت، بحران‌های تازه‌ای را به کشور تحمیل خواهند کرد. بحران‌هایی همچون فشار بر شبکه برق، بی‌عدالتی در دسترسی، نارضایتی از خدمات و شکست اعتماد عمومی به نوآوری. به بیان دقیق‌تر، خودرو برقی به‌تنهایی یک راه‌حل نیست؛ بلکه جزئی از یک منظومه راه‌حل‌هاست. اگر این منظومه تاثیر مستقیم بگذارد. در اقلیم‌های بسیار گرم مانند اهواز، پوشه‌های زاهدان، باتری خودروهای برقی با فشار حرارتی بالایی روبه‌رو هستند. اگر سیستم خنک‌کننده باتری استاندارد لازم را نداشته باشد، عمر مفید آن

ورود به تولید یا مونتاژ خودروهای برقی اعلام کرده‌اند؛ اما در عمل، این تلاش‌ها بیشتر در حد نمونه‌سازی و ارائه مدل‌های نمایشگاهی باقی مانده است. یکی از موانع اصلی، نبود زنجیره تامین داخلی برای باتری، موتور برقی، سیستم‌های کنترلی و نرم‌افزارهای هوشمند است. وابستگی کامل به واردات قطعات کلیدی، عملاً امکان تولید اقتصادی را از خودروسازان گرفته است. از سوی دیگر، نبود سیاست حمایتی روشن برای سرمایه‌گذاری در این حوزه، باعث شده خودروسازان نتوانند ریسک ورود به بازار محدود و بی‌ثبات خودروهای برقی را بپذیرند. تا زمانی که تعرفه واردات، قیمت‌گذاری، مشوق‌های فروش و زیرساخت شارژ مشخص و پایدار نباشد، سرمایه‌گذاری در تولید انبوه خودرو برقی در ایران با ریسک بالا همراه خواهد بود. در همین حال، برخی خودروسازان به‌سراغ مونتاژ مدل‌های چینی رفته‌اند؛ اما مشکل آن‌جاست که بیشتر این خودروها برای اقلیم و شبکه انرژی ایران بهینه نشده‌اند. همچنین، خدمات پس از فروش مناسب برای این خودروها نیز فراهم نیست. به همین دلیل، ورود به این حوزه بیشتر به‌عنوان حرکت نمایشی تلقی می‌شود تا یک راهبرد صنعتی جدی.

آیا فناوری خودروهای برقی برای شرایط آب‌وهوایی ایران مناسب‌سازی شده‌اند؟

یکی از موارد مغفول در توسعه خودروهای برقی، سازگاری آن‌ها با شرایط اقلیمی کشور است. بسیاری از مدل‌های وارداتی برای اقلیم‌های مرطوب، معتدل یا سرد طراحی شده‌اند. در حالی که در بخش وسیعی از ایران، با تابستان‌های بسیار گرم، زمستان‌های سرد و تغییرات ناگهانی دما روبه‌رو هستیم. این نوسانات اقلیمی می‌تواند بر عملکرد باتری، موتور برقی و سیستم مدیریت انرژی تاثیر مستقیم بگذارد. در اقلیم‌های بسیار گرم مانند اهواز، پوشه‌های زاهدان، باتری خودروهای برقی با فشار حرارتی بالایی روبه‌رو هستند. اگر سیستم خنک‌کننده باتری استاندارد لازم را نداشته باشد، عمر مفید آن

برقی و زیرساخت انرژی ممکن است هزینه‌های پنهان دیگری را به کشور تحمیل کند؛ برای مثال، مجبور به واردات برق از کشورهای همسایه یا افزایش هزینه نگهداری شبکه شویم. بنابراین، بدون سیاست مکمل، صرفاً واردات خودرو برقی نمی‌تواند معادل کاهش مصرف بنزین تلقی شود.

خودروسازان داخلی تا چه میزان آماده ورود به عرصه تولید یا مونتاژ خودروهای برقی هستند؟

خودروسازان داخلی در سال‌های اخیر تمایل خود را برای

نور بالا



خودروسازان داخلی در سال‌های اخیر تمایل خود را برای ورود به تولید یا مونتاژ خودروهای برقی اعلام کرده‌اند؛ اما در عمل، این تلاش‌ها بیشتر در حد نمونه‌سازی و ارائه مدل‌های نمایشگاهی باقی مانده است

از این خودروها کاهش داده است.

نکنه دوم به مصرف پنهان انرژی بازمی‌گردد. در شهرهایی مانند تهران، مشهد و اصفهان که هم‌اکنون با ترافیک سنگین و آلودگی بالا روبه‌رو هستند، استفاده از خودروهای برقی می‌تواند در ظاهر کاهش‌دهنده آلودگی باشد؛ اما در باطن اگر با برق تولیدشده از نیروگاه‌های فسیلی تغذیه شود، تنها محل آلودگی از خیابان به نیروگاه منتقل شده است. به بیان ساده، حل مساله از ریشه نیست؛ فقط ظاهر آن تغییر می‌کند. در کنار این موارد، نبود شبکه خدمات پس از فروش، آموزش ناکافی تعمیرکاران، کمبود قطعات و نگرانی از افت ارزش خودرو در نبود بازار دست‌دوم فعال نیز از جمله عواملی هستند که اعتماد مصرف‌کننده را برای ورود به این حوزه تضعیف می‌کنند. به همین دلیل، استفاده از خودروهای برقی در شرایط فعلی نه تنها دشوار بلکه پرریسک نیز تلقی می‌شود.

آیا واردات خودروهای برقی به کاهش مصرف بنزین کمک خواهد کرد؟

این موضوع بستگی مستقیم به مقیاس، هدف‌گذاری و نحوه اجرای طرح واردات دارد. اگر فرض بر آن باشد که خودروهای برقی وارداتی جایگزین خودروهای فرسوده یا بنزینی پرتردد شوند، آنگاه می‌توان انتظار کاهش نسبی در مصرف سوخت را داشت. اما در عمل، این اتفاق به‌ندرت رخ می‌دهد. اغلب خریداران خودروهای برقی، آن را به‌عنوان خودرو دوم یا سوم استفاده می‌کنند و جایگزینی واقعی در چرخه مصرف سوخت رخ نمی‌دهد. از سوی دیگر، اگر واردات این خودروها با ساختار قیمتی فعلی و سهم بالای طبقات بالای درآمدی انجام گیرد، تنها به افزایش تعداد خودرو در ناوگان فعال کشور منجر می‌شود، نه کاهش مصرف سوخت. مصرف بنزین زمانی کاهش می‌یابد که هم خودروهای پر مصرف از مدار خارج شوند و هم خودروهای پاک در مسیرهای پرتردد به کار گرفته شوند. این موضوع نیازمند برنامه‌ریزی، سیاست‌گذاری هوشمندانه و نظارت موثر است. همچنین عدم تناسب میان توسعه خودروهای



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

در حالی که بسیاری از کشورهای جهان با شتابی فزاینده به سوی برقی‌سازی حمل‌ونقل حرکت کرده‌اند، در ایران نیز زمینه‌های از واردات خودروهای برقی، تولید داخلی و توسعه زیرساخت به‌گوش می‌رسد. با این حال، سوال اساسی آن است که آیا زمینه‌های لازم برای این تحول بزرگ در کشور فراهم شده یا تنها با موجی دیگر از هیجان‌های فناورانه و تصمیم‌های شتاب‌زده روبه‌رو هستیم؟ عادل دمشقی، مدیرعامل شرکت خدمات شارژ مینا (شارینت)، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با نگرانی انتقادی به رویکرد فعلی واردات و توسعه خودروهای برقی در کشور، هشدار می‌دهد که نبود زیرساخت‌های فنی، ضعف در زنجیره تامین، بی‌توجهی به اقلیم ایران و ناهماهنگی نهادی، این فناوری را از یک فرصت بالقوه به بحرانی بالفعل تبدیل خواهد کرد. او تأکید می‌کند که بدون تدوین راهبرد جامع و واقع‌گرایانه، خودروهای برقی نه تنها به کاهش مصرف سوخت منجر نمی‌شوند، بلکه فشار مضاعفی به شبکه برق و اعتماد عمومی وارد خواهند کرد.

تا چه میزان استفاده از خودروهای برقی در کلان‌شهرهای ایران عملیاتی و قابل اعتماد است؟

با توجه به شرایط فعلی، استفاده گسترده از خودروهای برقی در کلان‌شهرهای ایران با موانع متعددی مواجه است. نخستین و مهم‌ترین چالش، نبود شبکه سراسری و پایدار شارژ عمومی است. اغلب مناطق شهری فاقد ایستگاه شارژ سریع هستند و در بهترین حالت تعداد محدودی شارژر نیمه‌صنعتی یا خانگی در برخی محله‌های خاص وجود دارد. همین موضوع اعتماد عمومی را برای استفاده روزمره



هزار دلار دارد. البته، این فقط یک موستانگ معمولی نیست. این خودرو توسط شرکت Kustom Creations برای فیلم مذکور ساخته شد و در مارس ۲۰۱۶ با قیمت دقیق ۱۳۲ هزار دلار توسط کمپانی پارامونت خریداری شد. برای تبدیل شدن به باریکد، موستانگ تغییرات گسترده‌ای شامل گرافیک‌های پلیسی، بال عقب غول‌پیکر، چراغ‌های پلیسی، سپر جلوی اختصاصی، کیت بدنه عریض و آپشن‌های متعدد دیگر را تجربه کرد که ظاهری تهدیدآمیز و سینمایی به آن بخشیده‌اند. این خودرو نه تنها از نظر ظاهری چشمگیر است بلکه به لطف موتور ۵ لیتری V8 با توان حدود ۴۳۵ اسب‌بخار، پرفورمنسی قدرتمند نیز ارائه می‌دهد

فورد موستانگ GT مدل ۲۰۱۶ که در فیلم «ترنسفورمرز: آخرین سوالیه» نقش باریکد را ایفا کرد، حالا با قیمتی خیره‌کننده برای فروش گذاشته شده است. علاقه‌مندان به سینما و به‌ویژه سری فیلم‌های ترنسفورمرز یا تبدیل‌شوندگان می‌توانند مالک یکی از خودروهای حاضر در این مجموعه شوند. یک فورد موستانگ GT مدل ۲۰۱۶ که در فیلم «ترنسفورمرز: آخرین سوالیه» سال ۲۰۱۷ نقش باریکد، خودرو پلیس خیبت دیسپتیکان‌ها را بازی کرد، در آمریکا برای فروش عرضه شده است. این خودرو با موتور ۵ لیتری V8، گیربکس دستی ۶ سرعته و تنها ۱۲۸۷ کیلومتر کار کرد، قیمت باورنکردنی ۴۹۹



«موستانگ» هالیوودی نیم میلیون دلاری شد!

بهرامی ارض اقدس، عضو شورای رقابت مطرح کرد:

قیمت‌گذاری دستوری، عامل مشکلات مالی خودروسازان

واگذاری تعیین قیمت به خودروسازان سبب افزایش کیفیت و کاهش قیمت‌ها در بازار می‌شود



نگاه View



رضا رضایی

فعال صنعت قطعه‌سازی

دلایل بروز معضل نقدینگی در زنجیره تامین

تاخیر در پرداخت‌ها و مطالبات بالای ۶ ماهه و تغییرات نرخ ارز، قطعه‌سازان را با بحران نقدینگی و تولید مواجه کرده و این درحالی است که صنعت قطعه‌سازی به‌عنوان یکی از ستون‌های اصلی اشتغال و تولید ثروت داخلی با اشتغال‌زایی بیش از ۷۰۰ هزار نفر یکی از بزرگ‌ترین بخش‌های اقتصادی کشور به‌شمار می‌رود. این صنعت با ظرفیت‌های خود می‌تواند ایران را به قدرت جهانی تبدیل کند؛ اما به‌دلایل مختلف تاکنون این امر محقق نشده است؛ درحالی که برخی کشورهای منطقه که هم‌زمان با ایران وارد این عرصه شدند هم‌اکنون با صادراتی بالغ بر ۳۵ میلیارد دلار فاصله قابل توجهی از ایران گرفتند. این فاصله بیش از هر چیز به‌ثبات در سیاست‌گذاری‌ها، حمایت‌های استراتژیک دولت‌ها و تمرکز بر توسعه زیرساخت‌ها بازمی‌گردد. از سویی، بی‌ثباتی در قوانین و مقررات یکی از چالش‌های اصلی صنعت خودرو و قطعه‌سازی است.

متأسفانه این مسأله مانع از برنامه‌ریزی بلندمدت و اجرای پروژه‌های سرمایه‌گذاری در این صنعت شده است. درحالی که تدوین نقشه راه ۲۰ ساله به‌عنوان سند بالادستی می‌تواند ثبات لازم را ایجاد کرده و فرآیندها را تسهیل کند. همچنین قیمت‌گذاری دستوری از دیگر چالش‌های جدی صنعت خودرو و قطعه‌سازی به‌حساب می‌آید و با وجود این که گام‌های خوبی در جهت واگذاری مدیریت صنعت خودرو کشور به بخش خصوصی برداشته شده، اما همچنان سیاست اعمال دستوری قیمت بر این صنعت حاکم است؛ سیاستی که خودروسازان را با زیان‌های مالی انباشته روبرو کرده و توان سرمایه‌گذاری برای تولید و توسعه و بهبود کیفیت را از آن‌ها سلب کرده است. از طرفی، کاهش تصدگری دولت و واگذاری امور غیر حاکمیتی صنعت خودرو به بخش خصوصی متخصص و دارای اهلیت، گامی اساسی در مسیر توسعه صنعت خودرو و قطعه‌سازی است. برای فراهم کردن مسیر توسعه و جذب سرمایه‌گذاری علاوه‌بر واگذاری مدیریت به بخش خصوصی، باید قیمت‌گذاری دستوری نیز حذف و تنظیم قیمت‌ها بر پایه عرضه و تقاضا صورت گیرد. همچنین در کنار امکانات موجود، افزایش سقف تسهیلات بانکی و اعطای وام‌های بلندمدت و ایجاد ثبات ارزی می‌تواند فشار مالی بر این صنعت را کاهش دهد



دریافت ارز و مشکلات تامین قطعات یا مواد اولیه از خارج، اظهار داشت: «این مشکل در شرایط تحریمی کشور شدت بیشتری پیدا کرده و خودروسازان را با مشکلات عدیده‌ای در تامین مواد اولیه و قطعات روبرو کرده است. همچنین در شرایطی که بسیاری از خودروهای تولید داخل، حتی در بهترین شرایط، به‌دلیل قیمت بالای ارز و واردات قطعات، قادر به رقابت با مدل‌های خارجی نیستند، فشارهای اقتصادی بیشتری به خودروسازان وارد می‌شود.»

آزادسازی بازار خودرو: یک ضرورت برای حل مشکلات

بهرامی ارض اقدس با ارائه راه‌حل برای حل مشکلات موجود صنعت خودرو گفت: «باید به‌سمت آزادسازی قیمت خودروها حرکت کنیم. یکی از نخستین گام‌ها در این راستا باید جدا شدن دولت از مدیریت شرکت‌های خودروسازی باشد. با توجه به این که مدیریت یکی از خودروسازان دولتی به بخش خصوصی واگذار شده و سایر تولیدکنندگان خودرو تحت‌عنوان بخش خصوصی فعالیت می‌کنند، باید قیمت‌گذاری محصولات‌شان تحت نظارت و مدیریت خصوصی باشد تا رقابت سالمی در بازار ایجاد شود. در این صورت، خودروسازان می‌توانند با ارتقای بهره‌وری و کاهش هزینه‌ها، قیمت‌ها را کاهش و کیفیت محصولات خود را افزایش دهند.»

وی افزود: «آزادسازی واردات خودرو نیز می‌تواند به کاهش قیمت‌ها و افزایش رقابت کمک کند. به این ترتیب، با ورود خودروهای خارجی و افزایش گزینه‌های موجود برای مصرف‌کنندگان، بازار خودرو به‌سمت تعادل و رقابت بیشتر خواهد رفت.»

این عضو شورای رقابت با تأکید بر استفاده از تجارب گذشته در تعیین قیمت خودروهای تولیدی، اظهار داشت: «به‌منظر نمی‌رسد قیمت‌گذاری دستوری در بلندمدت به‌حل مشکلات بازار خودرو کمک کند و در نهایت اصلاحات اساسی در نحوه مدیریت خودروسازی‌ها، آزادسازی قیمت‌ها، واردات خودرو و همچنین کاهش دخالت دولت در این صنعت، راهکارهای اساسی برای رفع چالش‌های موجود است.»

متفاوت، قیمت یکسانی برای محصول خود دریافت می‌کند؛ در حالی که تولیدکننده با بهره‌وری بالا قادر است قیمت پایین‌تری ارائه دهد.»

این عضو شورای رقابت با انتقاد از وضعیت قیمت‌گذاری فعلی و کاهش بهره‌وری خودروسازان ناشی از این مهم، توضیح داد: «این شیوه قیمت‌گذاری عملاً باعث می‌شود تولیدکنندگان با هزینه‌های بالاتر، به اجبار کالاهای خود را با قیمت‌های کمتر بفروشند و در نتیجه به مشکلات مالی دچار شوند. این سیستم برای خودروسازانی که بهره‌وری کمتری دارند، به معنای ادامه ضرر و زیان است.»

ضرر و زیان در خودروسازی‌ها: آسیب ساختاری و مدیریتی

بهرامی ارض اقدس با اشاره به این که مشکل اصلی در خودروسازی‌ها، نه تنها در روش‌های قیمت‌گذاری بلکه در ساختار مدیریتی و نحوه اداره این واحدها نهفته است، بیان کرد: «قیمت‌گذاری دستوری، با همه ایراداتی که دارد، عامل اصلی ضرر و زیان در این صنعت نیست، بلکه مشکل اصلی به‌عدم اصلاحات بنیادی در نحوه مدیریت و نظارت‌های ناکافی بر فرآیند تولید بازمی‌گردد. مدیریت نادرست، عدم بازنگری به‌موقع در قیمت‌ها و نیز سیاست‌های کنترل پسینی قیمت‌ها، همگی باعث ایجاد شکاف‌های قیمتی و کاهش رقابت در بازار شده است. در این میان، خودروسازان به‌دلیل تاخیر در تعیین قیمت‌ها و نظارت‌های پسینی که ممکن است چندین ماه به طول انجامد، قادر به پیش‌بینی و تنظیم قیمت‌ها بر اساس شرایط واقعی بازار نیستند.»

وی افزود: «نباید فراموش کرد که نوسانات قیمت ارز بر تولید خودرو اثرات منفی دارد؛ با توجه به این که بخش عمده‌ای از مواد اولیه و قطعات مورد نیاز برای تولید خودرو به واردات وابسته است، افزایش قیمت ارز به‌طور مستقیم بر هزینه‌های تولید اثرگذار است. این نوسانات سبب می‌شود خودروسازان در محاسبه قیمت نهایی خودرو با چالش‌های زیادی مواجه شوند؛ زیرا آن‌ها باید هزینه‌های پیش‌بینی نشده ناشی از تغییرات ارز را در نظر بگیرند.»

این عضو شورای رقابت درخصوص چالش خودروسازان برای



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

چالش‌ها و آسیب‌های قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو از ابتدای سال جاری تولیدکنندگان را با دردهای متعدد ناشی از رشد نرخ نهادهای تولید مواجه کرده و از سوی دیگر، نوسان نرخ ارز و کمبود انرژی معضلات تولید صنایع خودروسازی را دو چندان کرده است. در این شرایط صنعت خودرو به یک زیان ناخواسته ناشی از ناترازی انرژی سوق می‌یابد و برای پوشش این زیان باید سیاست‌گذاران تعیین نرخ خودرو را به تولیدکننده براساس تعادل عرضه و تقاضا واکذار کنند.

آغاز حرکت به سوی آزادسازی بازار خودرو محسن بهرامی ارض اقدس، عضو شورای رقابت با اشاره به این که شورای رقابت و دولت طی چند سال گذشته در تلاش بوده‌اند تا واردات خودرو را آزاد کنند و رقابت در بازار خودرو را افزایش دهند، گفت: «آزادسازی واردات خودرو به‌عنوان یک گام مهم در راستای رقابتی کردن بازار خودرو، می‌تواند موجب کاهش قیمت‌ها و بهبود عرضه و تقاضا شود. این تغییرات در سیاست‌های دولت و شورای رقابت نشان‌دهنده آغاز اصلاحات در این بخش است.»

مشکلات قیمت‌گذاری دستوری: رویکرد «کاست پلاس»

بهرامی ارض اقدس با بیان این که یکی از مهم‌ترین مشکلات فعلی صنعت خودرو قیمت‌گذاری دستوری است، اظهار داشت: «روش قیمت‌گذاری دستوری فعلی برای صنعت خودرو به «کاست پلاس» مشهور است؛ طبق این شیوه، قیمت تولیدات بر اساس هزینه‌ها و اسناد وارداتی بررسی و تنها درصدی به‌عنوان سود به‌آن اضافه می‌شود. این روش به‌گونه‌ای است که دو تولیدکننده با بهره‌وری‌های

پیگیری يك موضوع follow up



بابک فروزش

مدیر مهندسی طرح‌های شرکت پالایش نفت تهران

توسعه طرح بنزین یورو ۵

کیفیت بنزین در سال‌های اخیر یکی از انتقادات جدی مالکان خودروها و خودروسازان بود و اکنون در دولت چهاردهم طرح کیفی‌سازی با جدیت دنبال می‌شود تا دغدغه مالکان رفع شود؛ از این رو بابک فروزش، مدیر مهندسی طرح‌های شرکت پالایش نفت تهران به اظهار نظر در خصوص کیفی‌سازی بنزین پرداخت.

پروژه کیفی‌سازی بنزین یورو ۵ چه شرايطی است و چه مسیری را دنبال می‌کند؟

این پروژه یکی از کلیدی‌ترین و راهبردی‌ترین طرح‌های شرکت پالایش نفت تهران در سال‌های اخیر محسوب می‌شود. هدف از اجرای آن، ارتقای کیفیت بنزین تولیدی پالایشگاه تهران به استاندارد یورو ۵ و افزایش ظرفیت تولید روزانه به میزان ۱/۵ میلیون لیتر بوده است. این پروژه نه تنها در راستای جلوگیری از خام‌فروشی نفت است، بلکه با استانداردهای جدید ملی نیز همخوانی دارد.

این پروژه از چه زمانی آغاز شده و تاکنون چه میزان پیشرفت داشته است؟

پروژه از سال ۱۴۰۰ آغاز شده و تا پایان سال ۱۴۰۳ به حدود ۵۸ درصد پیشرفت فیزیکی رسیده است. برنامه‌ریزی ما این است که ان‌شاءالله در سال ۱۴۰۵ به بهره‌برداری کامل برسیم. یکی از بخش‌های مهم این پروژه، واحد CCR است که برای تولید ریفرمیت با عدد اکتان بالا و گوگرد بسیار پایین طراحی شده و واحدی پیشرفته که نقش مهمی در بهبود کیفیت سوخت ایفا می‌کند

این پروژه چه تأثیری در زمینه زیست‌محیطی و اقتصادی خواهد داشت؟

این پروژه نقش مهمی در کاهش ناترازی سوخت و تحقق مسئولیت‌های زیست‌محیطی صنعت پالایش دارد. با ارتقای کیفیت بنزین، ضمن کمک به بهبود شرایط زیست‌محیطی، ارزش افزوده بیشتری برای نفت ایجاد شده و از خام‌فروشی جلوگیری می‌شود. همچنین، این پروژه رقابت‌پذیری محصولات پالایشگاه را در بازارهای داخلی و منطقه‌ای ارتقا می‌دهد.

در آینده در حوزه زیست‌محیطی چه برنامه‌هایی را در دستور کار دارید؟

در حال برنامه‌ریزی برای اجرای فازهای تکمیلی زیست‌محیطی هستیم؛ از جمله ارتقای کیفیت سایر فرآورده‌ها، کاهش فلرینگ، بازیافت پسماندهای صنعتی و توسعه واحدهای تصفیه. اعتقاد ما این است که توسعه پایدار، تنها در سایه توجه هم‌زمان به تولید، محیط‌زیست و فناوری تحقق‌پذیر است.

قطع برق کیفیت و تیراژ خودروسازان را کاهش می‌دهد



می‌شود. یعنی عملاً قطعه‌سازان تنها چهار روز در هفته توان تولید دارند.»

این قطعه‌ساز درخصوص چالش کمبود انرژی و اثرات منفی آن در صنعت خودرو اظهار داشت: «اضافه‌کاری هم نمی‌توانیم داشته باشیم؛ حتی جمعه‌ها را که روز تعطیل رسمی است، جهت جبران انحراف از معیار تولید مجبور به فعالیت هستیم. همین‌طور روابط کارفرما و کارگر متأسفانه ناشی از قطع برق به‌هم خورده و نمی‌توانیم

زاپاس Spare Tire

تا حدی غیر ممکن است. درواقع تهیه ژنراتور به‌شدت هزینه‌بردار است و سوخت آن نیز به‌سختی تامین می‌شود. از سویی مشکلات مافقط مربوط به برق نیست. مشکلات دیگر مثل تامین قطعات، قالب‌ها و هماهنگی با پیمانکاران نیز به‌شدت تحت‌تاثیر این وضعیت قرار گرفته است. در حال حاضر واحد تولیدی مادو هفته است که منتظر قالب لاستیک از طرف قالب‌ساز است؛ اما چون برق نیست، نتوانسته حتی قالب را آماده کند. به‌دلیل کمبود انرژی خودروسازان نمی‌توانند روی قطعه‌ساز داخلی حساب باز کنند»

با کارگرها به توافق برسیم. انتظار داریم به‌جای تحمیل این وضعیت به تولیدکننده، دولت مصوبه‌ای بدهد که اگر برق در روزهای کاری قطع بود، بتوان در تعطیلات رسمی با حضور کارگران تولید را ادامه داد. درچنین شرایطی می‌توان دستمزد کامل را به کارگران پرداخت کرد؛ اما الان همه با این ماجرا بر دوش کار فرماست و باعث ایجاد تنش در محیط کاری می‌شود.»

وی افزود: «خرید و استفاده از ژنراتور در عمل سخت و

محمود نجفی سهی، عضو هیات‌مدیره انجمن همگن قطعه‌سازان خودرو کشور گفت: «کمبود انرژی سبب کاهش کیفیت و تیراژ تولید خودروسازان می‌شود. این موضوع هزینه را نیز افزایش می‌دهد. متأسفانه از صنعت و تولید در داخل کشور به‌عنوان خط سبز نام برده می‌شود؛ اما واحدهای مسکونی و تجاری خط قرمز هستند.» وی افزود: «وقتی برق قطع می‌شود، ما مستقیم دچار وقفه در خط تولید می‌شویم. به‌عنوان مثال در جدول مربوطه روزهای شنبه و یکشنبه زمان خاموشی اعلام می‌شود. اما روزهای دوشنبه و سه‌شنبه و خارج از برنامه برق قطع



نسخه «جی‌تی‌اس» از ام‌جی سایبر استر



نسخه کوپه رودستر سایبر استر قرار است با نام سایبر GTS و تر کیپ ۲+۲ از اواخر سال جاری راهی بازار چین و بازارهای صادراتی مثل استرالیا شود. ام‌جی سایبر استر که در سال ۲۰۲۳ معرفی شد، با استقبال گسترده‌ای روبه‌رو شد و حالا این برند تحت مالکیت سایک نسخه کوپه رودستر الکتریکی خود را برای عرضه در اواخر سال جاری معرفی کرده است. این نسخه که سایبر GTS نام گرفته، از اکتبر (مهرماه) امسال در چین عرضه خواهد شد. این تاریخ ممکن است با شش‌مهمین سالگرد مدل کلاسیک MG BGT هم‌زمان شود و ادای احترامی به میراث بریتانیایی ام‌جی باشد. سایبر GTS تقریباً

مشابه کانسپت CyberGTS است که در فستیوال سرعت گودوود ۲۰۲۴ رونمایی شد؛ با این تفاوت که رینگ‌های آلایزی کانسپت با نمونه‌های مناسب تولید جایگزین شده‌اند. این کوپه با بدنه مشترک با مدل روباز اما با سقف ثابت و طراحی بازنگری شده عقب، ظاهری تهاجمی‌تر و جذاب‌تر دارد. فرم اتاق خودرو یادآور جگوار F نایب است و این طراحی، سنت بریتانیایی ساخت کوپه‌های اسپرت و شیک را زنده نگه می‌دارد؛ حتی اگر تحت مالکیت چینی باشد. حذف مکانیزم سقف تاشو وزن را کاهش داده و امکان چیدمان ۲+۲ را فراهم کرده که نسبت به مدل کانور تیبل کاربردی‌تر است.

ویژه‌ها



دولت سهام خودروسازان را واگذار می‌کند



وزیر صنعت، معدن و تجارت بر اجرای برنامه دولت در خصوص واگذاری سهام خودروسازان تأکید کرد. سید محمد اتابک در پاسخ به این پرسش که با توجه به اتفاقات اخیر، برنامه دولت در مورد واگذاری سهام خودروسازان چیست؟ گفت: «دولت سهام خودروسازان را واگذار خواهد کرد.» وزیر صنعت، معدن و تجارت توضیح داد: «اشکال خاصی در فرآیند واگذاری سهام خودروسازها وجود ندارد و برنامه دولت، واگذاری است.»

دیگه چه خبر؟



سه‌م ۲۹ درصدی خودرویی‌ها از خسارات بیمه‌ای



بر اساس داده‌های بیمه مرکزی، سه رشته بیمه شخص ثالث و مازاد، حوادث راننده و بدنه اتوموبیل در مجموع ۵ هزار و ۷۵۶ میلیارد تومان از خسارات بیمه‌ای در فروردین‌ماه سال جاری را به خود اختصاص دادند که حاکی از سه‌م ۲۹٫۳ درصدی خودرویی‌ها از خسارات پرداختی در این ماه است. این در حالی است که تعداد بیمه‌نامه‌های صادر شده در فروردین‌ماه سال جاری ۴٫۹ میلیون فقره بیمه‌نامه بود که نسبت به فروردین‌ماه سال ۱۴۰۳ به میزان ۱۰٫۹ درصد رشد داشت.



صنعت در تنگنای ناترازی انرژی



رئیس اتاق بازرگانی بجنورد گفت: «طبق ماده ۲۵ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار، در زمان کمبود برق، گاز یا خدمات مخابرات، واحدهای تولیدی صنعتی و کشاورزی نباید در اولویت قطع برق یا گاز یا خدمات مخابرات قرار داشته باشند.» عباس کاظمی تأکید کرد: «این نامه اجرایی این ماده توسط وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت، جهاد کشاورزی، نفت، نیرو و ارتباطات و فناوری اطلاعات تهیه می‌شود و ظرف سه ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون به تصویب هیات وزیران می‌رسد.»

توضیحات «ایران خودرو» و «سایپا» پیرامون آخرین وضعیت خصوصی سازی؛

پیگیری رفع موانع واگذاری سهام از شورای عالی هماهنگی سران قوا



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

به دنبال تحولات اخیر صنعت خودرو ولی‌اله جعفری، مدیر نظارت بر ناشران سازمان بورس و اوراق بهادار، در حمایت از حفظ حقوق سهامداران و لزوم حفظ شفافیت بازار سهام در نامه‌ای خطاب به مدیران ۵ شرکت «سایپا، ایران خودرو، گروه سرمایه‌گذاری سایپا، شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا و گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو» بر لزوم شفاف‌سازی موضوع واگذاری سهام خودروسازان در سامانه کدال تأکید کرد. مدیر نظارت بر ناشران سازمان بورس و اوراق بهادار، در نامه خود نوشت: «براساس افشای اطلاعات با اهمیت آن شرکت در تاریخ چهارم خردادماه روی سامانه کدال با این محتوا که دبیر شورای عالی سران قوا طی نامه خیلی محرمانه اعلام نموده است تا زمان ابللاغ مصوبات شورای عالی سران قوا از هر نوع واگذاری و تغییر و تحول در سهام شرکت‌های ایران خودرو و سایپا جلوگیری شود، نهاد معاملاتی شرکت مطابق دستورالعمل اجرایی نحوه انجام معاملات در بورس اوراق بهادار تهران به‌طور موقت متوقف گردید تا سهامداران و فعالان بازار پس از تأمل بر روی خبر مذکور با آگاهی کامل تصمیم‌گیری و اقدام نمایند.» در ادامه این نامه آمده است: «به‌دلیل این که مطابق محتوای نامه هر گونه اقدام دیگر منوط به تصمیم‌گیری نسبت به موضوع در جلسه سران قوا و اعلام تصمیم اتخاذ شده از سوی دبیر شورای عالی سران قوا بود، نهاد معاملاتی مورد بازگشایی قرار گرفت. لکن در عصر روز یکشنبه چهارم خردادماه دو خبر از سوی خبرگزاری‌های رسمی کشور در خصوص تکذیب طرح



و تصویب موضوع منتشر شد.» در بخش دیگری از نامه مدیر نظارت بر ناشران سازمان بورس و اوراق بهادار تأکید شد: «خبر اول مربوط به اطلاعیه سازمان خصوصی‌سازی در خصوص تکلیف به واگذاری سهام دولت در دو شرکت ایران خودرو و سایپا بود که متعاقباً اطلاعیه مذکور با صدور بیانیه‌ای از سوی روابط عمومی دبیرخانه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا مورد تأیید قرار گرفت. خبر دوم مربوط به مطرح نشدن موضوع واگذاری سهام ۲ شرکت خودروساز در شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا بوده است.» در بخش پایانی این نامه تأکید شد: «با توجه به توضیحات مذکور با توجه به این که نهاد معاملاتی آن شرکت مورد بازگشایی قرار گرفته ولی اخبار منتشر شده بعد از آن بر ابهام افزوده، در نتیجه ضروری است در خصوص مستندات افشای اطلاعات با اهمیت مورخ چهارم خردادماه و اخبار منتشر شده

بعد از ساعات معاملاتی بازار توضیحات و برنامه‌های آن شرکت در مواجهه با موضوعات مذکور با قید فوریت برای استحضار سهامداران تشریح شود.» پس از انتشار این نامه شرکت‌های «سایپا، ایران خودرو، گروه سرمایه‌گذاری سایپا، سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا و گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو» در سامانه کدال اطلاعیه‌های شفاف‌سازی جداگانه‌ای صادر و تأکید کردند: «موضوع واگذاری سهام بر اساس بند ۵ قانون برنامه هفتم پیشرفت و مفاد دستورالعمل حاکمیت شرکتی ناشران ثبت‌شده نزد سازمان بورس اوراق بهادار باید انجام شود و پیگیری‌های لازم از مراجع ذی‌صلاح از جمله دبیرخانه شورای عالی هماهنگی سران قوا برای هماهنگی و رفع موانع واگذاری سهام صورت گرفته و هر گونه نتیجه حاصل شده به استحضار سهامداران می‌رسد.»

اینفوگرافش

Infophography

کاهش در آمد شرکت فنر سازی «خاور»

«از ابتدای سال جاری تا پایان اردیبهشت‌ماه»



شرکت فنر سازی «خاور» در ۲ ماهه منتهی به اردیبهشت ۱۴۰۴ در آمد ۸۰ میلیارد تومانی را محقق کرد.

چند تلتد؟



معضلات صنعت قطعه‌سازی

صنعت قطعه‌سازی کشور به‌عنوان یکی از ارکان اصلی زنجیره تأمین خودروسازی از سال گذشته در کنار چالش‌های متعدد در حوزه ارزی و ریالی، با مسائلی چون افزایش قیمت مواد اولیه، مشکل قطعی برق و تعطیلی‌های مستمر واحدهای تولیدی دست‌وپنجه نرم می‌کند؛ شرایطی که تاکنون بسیاری از این واحدها را زیان‌ده کرده است.

چرا؟



زیان قطعه‌سازان از قیمت‌گذاری دستوری

بسیاری از فعالان صنعت قطعه‌سازی کشور دلیل اصلی این وضعیت را سیاست‌های ناعادلانه و غیرکارشناسی در حوزه قیمت‌گذاری خودرو می‌دانند و معتقدند 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

برای چه؟



نیاز فوری قطعه‌سازان به نقدینگی

در میان سنگینی فشار مشکلات مالی و هزینه‌ها، بانک‌ها نیز با صنعت قطعه‌سازی همراهی لازم را ندارند و به‌شدت انقباضی عمل می‌کنند. در حالی که قطعه‌سازان نیاز به نقدینگی دارند تا بتوانند مواد اولیه مورد نیاز برای تهیه و تولید محصول را فراهم کنند، بانک‌ها از آن‌ها آن‌طور که باید حمایت نمی‌کنند.

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

در حالی که انجمن خودروسازان ایران با ارسال نامه به رئیس‌جمهور خواستار جلوگیری از کاهش تعرفه واردات خودرو شدند، رئیس هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو و ضمن انتقاد نسبی به این موضع‌گیری معتقد است که برخی نمی‌خواهند در بازار رقابت کنند و به دنبال حفظ انحصار هستند.

حاضر جواب: البته اگر به دقت بررسی کنید، متوجه می‌شوید این «انحصار» برخلاف عنوان غلط اندازش، فواید بسیاری می‌تواند برای برخی داشته باشد!

هوندا به تولید نیم میلیارد موتور سیکلت رسید.

حاضر جواب: آن هم بدون زیان انباشته!

ریزش قیمت خودرو با وجود جهش ارزی!

حاضر جواب: نخیر... مثل این که فعلا حرف بازار خودرو درباره ارزانی، یکی است و کاری با شاخص‌های اقتصادی دیگر هم ندارد.

محصولات نیسان در ایران قیمت خوردند؛ جهش یک میلیاردی در یک روز!

حاضر جواب: این دیگر اسمش جهش نیست؛ پرواز در سیاره‌ای بدون جاذبه است.

بخش خصوصی هزینه تولید خودرو را کنترل کرد.

حاضر جواب: کاری که انجامش توسط بخش دولتی، تا حالا که محال بوده است.

عضو کمیسیون امور داخلی و شوراهای مجلس: مدیریت دولتی خودروسازان، هزینه‌های سنگینی را به صنعت خودرو تحمیل کرده است.

حاضر جواب: البته اگر روند واگذاری‌ها بیشتر از این‌ها طول بکشد، باید گفت: «تحمیل کرده و همچنان هم تحمیل می‌کند!»

روابط عمومی گروه خودروسازی سایپا در پی انتشار برخی اخبار در رسانه‌ها مبنی بر توقف واگذاری سهام شرکت سایپا در مالکیت شرکت‌های فرعی و وابسته (سهام چرخ‌های)، با انتشار اطلاعیه‌ای اعلام کرد: «فرآیند واگذاری این سهام متوقف نشده و همچنان در چارچوب قوانین و مقررات جاری کشور در حال پیگیری است.»

حاضر جواب: خلاصه که همه می‌گویند در حال پیگیری است؛ ما هم می‌گوییم در حال پیگیری است.

بازگشت گرانی به بازار خودرو؟

حاضر جواب: جای دوری نرفته بوده که طفلی این‌طوری بازگشت، بازگشت می‌کنید... رفته بود کمی تجدید قوا کند!

وزیر صمت در پاسخ به این که با توجه به اتفاقات اخیر برنامه دولت در مورد واگذاری سهام خودروسازان چیست؟ گفت: «دولت سهام خودروسازان را واگذار خواهد کرد.»

حاضر جواب: به قول قدیمی‌ها: واگذاری سهام خودروسازان این روزها دیگر دیر و زود دارد، ولی سوخت و سوز ندارد.

در طول یک هفته گذشته پراید ۱۵۱ SE مدل ۱۴۰۴ با افزایش ۲۵ میلیون تومانی به قیمت ۴۳۰ میلیون تومان فروخته شده است.

حاضر جواب: ولی خودمانیم، دیدن پراید ۵۰۰ میلیونی هم از آن عجایبی است که گویا قرار است سعادت مشاهده‌اش، نصیب‌مان شود!



اواسط فصل ۲۰۲۴ در این سری معرفی شد و برای نخستین بار در ایندی ۵۰۰ سال ۲۰۲۵ به کار می‌رود، حدود ۶۰ اسب‌بخار به این توان اضافه می‌کند. در نتیجه، خودروهای مسابقه‌ای ایندی‌کار در بهترین حالت به توانی نزدیک به ۸۰۰ اسب‌بخار می‌رسند. این درحالی است که کوروت ZR1 با اختلاف قابل توجه ۲۶۴ اسب‌بخار قدرت بیشتری، یک غول واقعی در دنیای خودروهای جاده‌ای و حتی مسابقه‌ای محسوب می‌شود. البته، این برتری در قدرت به معنای سرعت بالاتر نسبت به خودروهای ایندی ۵۰۰ نیست. کوروت ZR1 می‌تواند به حداکثر سرعت ۳۷۵ کیلومتر بر ساعت برسد.

شورولت کوروت ZR1 به خودرو ایمنی مسابقات ایندی‌کار تبدیل شده و با ۱۰۶۴ اسب‌بخار قدرت از خودروهای مسابقه‌ای این رقابت‌ها قوی‌تر است. شورولت کوروت ZR1 جدید با قدرت خیره‌کننده ۱۰۶۴ اسب‌بخار، عنوان قدرتمندترین خودرو ایمنی در تاریخ مسابقه ایندی‌کار را از آن خود کرده است. این خودرو که قرار است در مسابقه سال ۲۰۲۵ خودروهای مسابقه‌ای را به خط شروع هدایت کند، از خودروهای مسابقه‌ای ایندی‌کار قدرت بیشتری دارد. خودروهای ایندی‌کار مجهز به موتور ۲.۲ لیتری توربوشارژ V6 هستند که در بالاترین تنظیمات پوست، حدود ۷۰۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کنند. سیستم هیبریدی جدیدی که از



«کوروت» برای حفظ ایمنی ایندی‌کار انتخاب شد

«وویا فری» به دو مانیتور رضایت داد



در هنگام رونمایی نسخه به‌روزرسانی شده از وویا فری در نمایشگاه خودرو شانگهای ۲۰۲۵، امکان مشاهده فضای کابین وجود نداشت؛ چراکه این خودرو با شیشه‌های تیره و درهای قفل در نمایشگاه حاضر بود. وویا فری به‌عنوان نخستین محصول از برند لوکس گروه دانگ فنگ، در سال ۲۰۲۱ در دو تیپ برقی و هیبرید وارد بازار شد. پس از به‌روزرسانی در سال ۲۰۲۳، تنها تیپ هیبرید در بازار چین به‌فروش می‌رسد، درحالی‌که در سایر بازارها از جمله روسیه، تیپ برقی همچنان عرضه می‌شود. اکنون وویا فری با هم دست‌خوش برقی تغییرات شده است و البته پسوند + یا پلاس را در کنار نام خود می‌بینند. انتظار داریم که پس از

رونمایی وویا فری پلاس در آینده نزدیک، فروش این خودرو تا قبل از پایان ۲۰۲۵ در چین آغاز شود. این مدل به بازارهای خارجی نیز راه پیدا خواهد کرد. داشبورد وویا فری قبلاً به سه نمایشگر مجهز بود، اما در مدل جدید، یک نمایشگر لمسی بزرگ با رابط کاربری Harmony Space ساخت هواوی و صفحه نمایش دیجیتال را به همراه دارد. از دیگر ویژگی‌های این بخش می‌توان به تغییراتی در طراحی فرمان و کنسول میانی و همچنین رنگ متفاوت تزئینات اشاره کرد.

نیسان میکرای جدید راهی بازار می‌شود



۹۰ میلادی، نقش مهمی داشت. نیشان میکرا 350SR براساس میکرا K12 مدل ۲۰۰۲ شکل گرفته بود؛ ولی پیش‌رانه ۳.۵ لیتر V6 متعلق به مورانو، هدرزهای نیشان 350Z و میل بادامک‌های نیسمو را به‌همراه داشت. این تغییرات، ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت در اختیار هاجک‌هاک داغ نیشان قرار می‌داد. خوشبختانه مشخصات فنی نیشان میکرا 350R بدون تغییر باقی مانده است، بنابراین همان پیش‌رانه ۳.۵ لیتر V6 متعلق به نیشان مورانو در زیر کاپوت نصب شده است.

هزینه‌های پنهانی مشتریان آمریکایی برای خرید برقی‌ها

مبالغ اضافی که کنگره تنظیم کرده است



سپیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

مجلس نمایندگان ایالات متحده قانون یک لایحه بزرگ زیبا را در اوایل روز پنجشنبه، ۲۲ مه، درست قبل از بازگشت قانونگذاران به حوزه‌های انتخابیه‌شان تصویب کرد. این لایحه به‌دلیل اقدامات برجسته‌ای که در این سند گنجانده شده، از جمله اصلاحات مالیاتی قابل توجه براساس کاهش‌های عمده، اصلاحات «مدیکید» و «SNAP»، افزایش هزینه‌های مهاجرت و افزایش سقف بدهی ملی که تنها چند مورد از آن‌ها هستند، توجه زیادی را به‌خود جلب کرده است

برقی‌هایی که گران‌تر حساب خواهند شد

با این حال، در متن لایحه تقریباً یک‌هزار صفحه‌ای، اقداماتی وجود دارد که بر رانندگان آمریکایی، به‌ویژه کسانی که به‌دنبال رهایی از وابستگی به پمپ‌بنزین هستند، تأثیر می‌گذارد. در اِمَاقِ متن این لایحه، اصلاحیه‌ای با عنوان بخش ۱۰۰۴ یا هزینه ثبت‌نام وسایل نقلیه موتوری پنهان شده است. این اصلاحیه تصریح می‌کند که دولت فدرال، هزینه‌های ثبت‌نام سالانه ۲۵۰ دلار برای وسایل نقلیه الکتریکی و ۱۰۰ دلار برای خودروهای هیبریدی وضع می‌کند که توسط ادارات وسایل نقلیه موتوری ایالت‌ها جمع‌آوری می‌شود. قانون‌گذارانی مانند نماینده سام گریوز (جمهوری خواهان میسوری) و رئیس کمیته مهم حمل‌ونقل و زیرساخت، پس از تصویب این لایحه گفتند که چنین مقرراتی به تأمین بودجه صندوق امانی بزرگراه‌ها و منبع اصلی بودجه فدرال بزرگراه‌ها، کمک می‌کند. او استدلال می‌کند که با افزایش مالکیت خودروهای برقی و روری آوردن رانندگان به خودروهای کم‌مصرف‌تر و هیبریدی، مالیات بنزین می‌تواند به‌سرعت اهمیت خود را از دست بدهد. گریوز گفت: «این لایحه شامل مقرراتی از کمیته حمل و نقل و زیرساخت است که سرمایه‌گذاری‌های تاریخی در گارد ساحلی ایالات متحده برای تقویت امنیت ملی و مرزی ما فراهم می‌کند و همچنین اطمینان حاصل می‌کند که وسایل نقلیه الکتریکی شروع به مشارکت در صندوق امانی بزرگراه‌ها می‌کنند.» صندوق امانی بزرگراه‌ها تا حدی از

طبق مالیات بنزین تأمین می‌شود که در قیمت بنزین و گازوئیل منعکس می‌شود. در حال حاضر، مالیات بنزین ۱۸.۴ سنت در هر گالن بنزین و ۲۴.۴ سنت در هر گالن گازوئیل است؛ نرخ‌هایی که از اول اکتبر ۱۹۹۳ افزایش نیافته است. گریوز در اصل این مقررات را در اواخر آوریل در کمیته حمل و نقل و زیرساخت مجلس نمایندگان آمریکا مطرح کرد؛ جایی که با ۳۶ رأی موافق در برابر ۳۰ رأی مخالف تصویب و به لایحه بزرگ و زیبا اضافه شد.

مجوز افزایش هزینه‌ها در اختیار ایالت‌ها است

پیشنهاد گریوز در لایحه BBB مسئولیت اجرا را برعهده ایالت‌ها خواهد گذاشت. به‌طور مشخص، اگر ادارات مرتبط با وسایل نقلیه موتوری در ایالت‌ها، هزینه‌های مربوط به خودروهای برقی و هیبریدی را جمع‌آوری نکنند، ۲۵ درصد به‌میزان بودجه‌ای که انتظار می‌رود به‌صندوق امانی بزرگراه‌ها واریز کنند، اضافه خواهد شد. در این لایحه آمده است: «سیاست‌گذار ایالتی باید از مبالغی که طبق بخش ۱۰۴ (ب) به هر ایالت تخصیص می‌یابد، مبلغی معادل ۱۲۵ درصد مبلغ مورد نیاز برای پرداخت طبق زیربخش (ج) (۲) را کسر کند. سیاست‌گذار این مبلغ را در اولین روز

از هر سال مالی که پس از ۳۰ سپتامبر ۲۰۲۶ آغاز می‌شود و در آن ایالت الزامات زیربخش (ج) را برآورده نمی‌کند، کسر خواهد کرد.» این نخستین بار نیست که قانون‌گذاران کنگره نوعی هزینه «منصفانه» را برای صاحبان خودروهای برقی پیشنهاد می‌کنند. در فوریه ۲۰۲۵، سناتور دپ فیشر (جمهوری خواه از نبراسکا) قانون تقسیم منصفانه فایر (Fair Share) را معرفی کرد که یک هزینه یک‌هزار دلاری به خودروهای برقی در زمان خرید اضافه می‌کند و هدف آن بازپرداخت حدود ۱۰ سال در آمد مالیات بر بنزین فدرال به‌ازای هر خودرو است. با این حال، باید توجه داشت که این نوع دکترین قبلاً در سطح ایالتی اجرا شده است. به گفته کنفرانس ملی مجالس قانونگذاری ایالتی (NCSL) ۳۹ ایالت دارای هزینه ثبت‌نام ویژه برای خودروهای برقی برای جبران بودجه مالیات بر بنزین از دست رفته هستند. به‌عنوان مثال، رانندگان خودروهای برقی در نیوجرسی که تا دسامبر ۲۰۲۴ به نزدیک به ۲۰۰ هزار نفر رسیده است، علاوه بر هزینه ثبت‌نام، باید سالانه ۲۵۰ دلار هزینه خودرو برقی پرداخت کنند. این هزینه به‌مدت چهار سال سالانه ۱۰ دلار افزایش خواهد یافت و از سال ۲۰۲۸ از ۲۹۰ دلار فراتر

گمشده در وعده‌های انتخاباتی!

شایان ذکر است این مقرره که بر رانندگان خودروهای برقی و هیبریدی تأثیر می‌گذارد، در لایحه BBB همراه با ده‌ها اصلاحیه دیگر که بر برنامه‌های حیاتی مانند مدیکیت و SNAP تأثیر می‌گذارد و همچنین افزایش سقف بدهی گنجانده شده است. به گفته پولیتیکو، چندین سناتور جمهوری خواه می‌گویند تغییراتی در BBB ایجاد خواهند کرد؛ زیرا بسیاری از مقررات می‌تواند بر حوزه‌های انتخابیه ایالت‌هایشان تأثیر بگذارد. صرف‌نظر از سیاست، با نگاهی به اعداد، به‌راحتی می‌توان متوجه شد که چگونه تغییر از سوخت‌های سنتی به سوخت‌های جایگزین می‌تواند قوانین و مقررات ده‌ها ساله، به‌ویژه در مورد مالیات بنزین و صندوق امانی بزرگراه‌ها را زیر و رو کند. با این حال، یافتن یک راه‌حل مستقیم، نیاز به‌زمان، کار و درک زیادی از خودروهای برقی و نیازهای خریداران خودروهای برقی توسط سیاست‌گذاران دارد.

افزایش سایز در تویوتا bZ در نسخه «وودلند»

۶۵ لیتر افزایش به ۸۵۰ لیتر رسیده است. با سفارش پکیج پر میوم، مواردی شامل سقف پانوراما با شیشه ثابت، دوربین دید عقب، سیستم صوتی JBL سردکن ردیف جلو و حافظه تنظیمات صندلی راننده به‌تجهیزات رفاهی اضافه می‌شود. علاوه بر رنگ‌های آبی Trueno، مشکی Raven، خاکستری Steel و سفید Halo، می‌توان رنگ سفید Stepping Stone را نیز برای این مدل انتخاب کرد. بر خلاف مدل استاندارد، تویوتا bZ وودلند فقط با ۲ موتور برقی به‌همراه باتری ۷۴.۷ کیلووات-ساعت قابل سفارش است. البته برد حرکتی هم با ۲۹ واحد کاهش نسبت به تیپ XLE AWD به ۴۱۸ کیلومتر محدود می‌شود. همچون تویوتا bZ استاندارد، bZ وودلند هم از استاندارد د شارژ NACS جایگاه‌های شارژ تسلا پشتیبانی می‌کند.

پس از معرفی نسخه به‌روزرسانی شده از تویوتا bZ4X با نام جدید تویوتا bZ، حالا تیپ وودلند (Woodland) از این خودرو نیز معرفی شده؛ نسخه‌ای که قبلاً برای میثی‌ون سی‌ینا و رافوهر هم ارائه شده است. اما نکته جالب این که تویوتا، bZ وودلند را نه یک تیپ جدید بلکه یک خودرو متفاوت معرفی می‌کند. هالالی گلگیرهای مشکی، رینگ‌های ۱۸ اینچ با طرح جدید و کاور قابل حذف، تایرها چهار فصل (سفارشی)، ریل سقفی، فرم متفاوت چراغ‌های عقب و افزایش ابعاد شیشه لچکی عقب، تویوتا bZ وودلند را از مدل عادی متمایز می‌کند. با افزایش ۲۵ میلی‌متری ارتفاع تعلیق، فاصله کف تا سطح زمین به ۲۱ سانتی‌متر رسیده است. به‌لطف افزایش ۱۵.۲۴ سانتی‌متری طول و ۲.۵۴ سانتی‌متری ارتفاع بدنه، فضای محفظه بار هم با



خبر News

به‌روزرسانی برای شیچی «ال ۶»

برند IM (IM Motors) که در چین با نام شیچی شناخته می‌شود، در سال ۲۰۲۰ و تحت مشارکت گروه سایک، علی‌بابا و پارک فناوری ژانگ‌جیانگ تأسیس شد. البته ۵۴ درصد از سهام آن به سایک تعلق دارد. دو حرف IM به عبارت Intelligence in Motion یا «هوشمندی پویا» اشاره دارد. این برند در حال حاضر، دو سدان L6 و L7 و دو کراس‌اور LS6 و LS7 را عرضه می‌کند. بد نیست بدانید که محصول اختصاصی آئودی برای بازار چین یعنی AUDI E5 هم براساس پلتفرم مشترک با محصولات IM شکل گرفته است. جدیدترین محصول برند IM یعنی L6 در مارس ۲۰۲۴ در نمایشگاه ژنو رونمایی و از ماه می در بازار عرضه شد. با گذشت تنها یک



سال، نسخه تازه‌ای از این خودرو معرفی شد. فروش LML6 در سه ماهه نخست ۲۰۲۵ در مقیاس بازار چین رقم بالایی نیست، اما از آن‌جا که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۰ درصد افزایش یافته است، سایک را به موفقیت این محصول، امیدوار نگه می‌دارد. اضافه شدن مشکی جلو، تغییر شکل لیدر بالای شیشه جلو و طرح جدید رینگ‌های ۱۹ و ۲۰ اینچ، چهره LML6 را کمی تغییر داده است. با این تغییرات، طول بدنه LML6 با ۶ میلی‌متر افزایش به ۴.۹۳۷ متر رسید؛ این درحالی است که اندازه عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها همچنان ۱.۴۰۱، ۱.۹ و ۲.۹ متر باقی مانده است. در فضای کابین LML6 با طراحی جالب مواجه هستیم که در مدل جدید، فرمان بیضوی، طراحی جدید پوشش داخلی درها و رنگ‌های جدید تریم را به‌همراه دارد. گذشته از این‌ها باید به نمایشگر بزرگ سرتاسری روی داشبورد و صفحه‌نمایش روی کنسول میانی اشاره کرد. ال‌ام L6 به صورت استاندارد به سقف پانوراما با قابلیت تغییر شفافیت، سیستم صوتی با ۲۱ بلندگو و تعدادی سامانه دستیار راننده شامل پارک خودکار سطح SAE مجهز شده است. فضای ۴۵۷ لیتری محفظه بار پس از خم کردن صندلی‌های عقب به ۱۳۰۰ لیتر افزایش می‌یابد.



معرفی مدل خاصی از «بامو»



«بامو» بوونز بین زاگاتو، کوپه‌ای دست‌ساز بر اساس بامو M4 است که در نمایشگاه کنکورزو دالگانزا در ایتالیا برای نخستین‌بار رونمایی شد. نام بوونز بین متعلق به خانواده‌ای است که آلپینا، برند مشهور تیونینگ را تاسیس کردند و بامو در سال ۲۰۲۲ آن را به‌طور کامل خریداری کرد؛ اما ظاهراً خانواده بوونز بین نتوانستند از دنیای ساخت خودروهای سریع و لوکس فاصله بگیرند. آن‌ها با نام خانوادگی خود بر نسی جدید را انداز ی کرده‌اند که هدف آن تولید «خودروهای استثنایی با مفهوم رانندگی ناب» است. نخستین محصول این برند، کوپه دست‌ساز بوونز بین زاگاتو است که با همکاری استودیوی افسانه‌ای

ایتالیایی زاگاتو ساخته شده است. بوونز بین زاگاتو با سقف دو گنبدی، امضای نمادین زاگاتو، خودنمایی می‌کند. تشخیص پتل‌های مشترک با M4 با به تقریباً غیر ممکن است. بدنه تقریباً به‌طور کامل از فیبر کربن ساخته شده تا وزن اضافی ناشی از طراحی دست‌ساز را جبران کند. با این حال، وزن نهایی خودرو به ۱۸۹۵ کیلوگرم می‌رسد که ۱۲۰ کیلوگرم سنگین‌تر از M4 استاندارد است. نمای جلو و عقب خودرو شباهت‌هایی به بامو i8 دارد و عناصری ظریف از سبک آلپینا را در خود جای داده است. چراغ‌های عقب نیز با خطوط نوری باریک، به خطوط آشنای آلپینا اشاره دارند.

کره‌ای

کانسپت آینده‌نگر «هیوندای»



هیوندای با همکاری دانشگاه علوم کاربردی مونیخ در آلمان، از دانشجویان طراحی حمل‌ونقل خواست تا چشم‌اندازی جدید برای یک خودرو پرفورمنس پیشرفته و لوکس خلق کنند. نتیجه این همکاری، هیوندای اِپسیدین است؛ یک کانسپت اسپرت پنج‌در که هم نوآورانه به‌نظر می‌رسد و هم شباهتی غیرقابل انکار به هوندا صفر سالون دارد. هیوندای اِپسیدین یک خودرو اسپرت با بدنه یکپارچه و کم‌ارتفاع است. دماغه تخت با چراغ‌های LED پیکسلی، سطوح صاف و بدون درز و شیشه جلویی که به‌صورت یکپارچه با کاپوت ترکیب شده، یادآور طراحی تسلا سایبر تراک است. اِپسیدین صرفاً یک مطالعه طراحی است و اطلاعات رسمی درباره پیش‌رانه آن منتشر نشده است. با این حال، تناسبات بدنه و سطوح بسته آن به‌شدت نشان‌دهنده یک خودرو الکتریکی است. همچنین کابین داخلی خودرو هم طراحی نشده و پنجره‌های مات با رنگ قرمز، مانع از دیدن داخل خودرو می‌شوند. انتظار می‌رود اگر این کانسپت به تولید برسد.

محصول

باز تولید «شورولت ۱۵۰» مدل ۱۹۵۵



«آن‌چه در این جامی بینید، یک شورولت ۱۵۰ مدل ۱۹۵۵ دو در سدان و عضوی از خانواده پرافتخار تری فایو شورولت است که برای مالک آن، «استیو جانسون» ساخته شده است. این خودرو به‌لطف رنگ آبی مات و رینگ‌های آلایازی سه‌تکه فورج‌لاین GA3R از سری موتور اسپرت با ترکیب رنگ مشکی براق و برزی مات، ظاهری کاملاً مسحور کننده دارد. این رینگ‌های ۱۹ اینچی، در وسط برنزی مات و در حاشیه مشکی براق هستند و با لاستیک‌های نیتو NT05R با سایز ۲۷۵ در جلو و ۲۴۵ در عقب پوشیده شده‌اند. در زیر کاپوت، مالک و سازندگان یک موتور LS3 سوپرشارژ با ۱۰۵۰ اسب‌بخار قدرت را جای داده‌اند که به یک گیربکس ۴ سرعته اتوماتیک متصل است تا نیروی عظیم خود را به چرخ‌های عقب انتقال دهد. این هیولای خیابانی در مجله هات راد معرفی شده و بدون شک یکی از جذاب‌ترین پروژه‌های شورولت تری فایو است که تاکنون در سال جاری دیده‌ایم. با این حال، اگر طرفدار چنین رستمادهایی نیستید، شرکت فورج‌لاین همچنین به تجهیز شورولت‌های مدرن هم می‌پردازد.

تاثیر افزایش ۲/۵ برابری حقوق ورودی بر قیمت نهایی وارداتی‌ها

نرخ‌ها در بازار خودرو با هر تلنگری بالا و پایین می‌شود!



احسان ناصری‌بابلی
e.naseri@autoworld.ir

فروردین ۱۴۰۴ برای صنعت خودرو با نشانه‌هایی از تعدیل در روند افزایش هزینه‌ها آغاز شد. بر اساس تازه‌ترین گزارش مرکز آمار ایران، نرخ تورم تولیدکننده در بخش «ساخت وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم‌تریلر» در ماه نخست سال جاری به ۰.۹ درصد رسید. این رقم در حالی ثبت شده که تورم ماهانه این گروه در اسفندماه سال گذشته یک درصد بوده و بنابراین می‌توان گفت هزینه تولید خودرو با کاهش جزئی در نرخ رشد روبه‌رو شده است این کاهش در شرایطی رخ داده که تورم ماهانه کل بخش صنعت در همین بازه زمانی به ۳.۳ درصد افزایش یافته است؛ به عبارت دیگر، برخلاف روند صعودی تورم در سایر صنایع، صنعت خودرو با کند شدن سرعت رشد هزینه‌ها مواجه بوده که این موضوع می‌تواند نشانه‌ای از آغاز تغییری در مدیریت هزینه و بهر‌موری در این صنعت باشد. بر این اساس اگرچه کاهش تورم ماهانه می‌تواند خبر مثبتی برای خودروسازان تلقی شود، اما تحلیل شاخص‌های دیگر همچنان از تداوم فشار بر هزینه‌های تولید حکایت دارد. آمار رسمی نشان می‌دهد تورم نقطه به نقطه صنعت خودرو در فروردین ماه به ۳۶.۲ درصد رسیده، به این معنا که هزینه تولید نسبت به مدت مشابه سال گذشته، بیش از یک‌سوم افزایش یافته است. همچنین نرخ تورم سالانه این بخش، که متوسط افزایش هزینه‌ها در ۱۲ ماه منتهی به فروردین را نشان می‌دهد، به ۲۹.۵ درصد رسیده که نسبت به اسفند ۱۴۰۳ رشد قابل توجهی را تجربه کرده است. این شاخص در ماه اسفند ۲۷ درصد بود.

بنابراین اگرچه کاهش تورم ماهانه نشانه‌ای امیدوارکننده برای کوتاه‌مدت است و می‌تواند فرصتی برای بازتنظیم برنامه‌های تولید، کنترل قیمت تمام‌شده و بهبود عملکرد مالی شرکت‌ها ایجاد کند، اما بالا بودن تورم نقطه‌به‌نقطه و سالانه همچنان تهدیدی جدی برای ثبات مالی صنعت خودرو به‌شمار می‌رود. این فشار، به‌ویژه در شرایطی که سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری مانع از انعکاس کامل هزینه‌ها در قیمت فروش محصولات می‌شود، می‌تواند به انباشت زیان و کاهش سرمایه در گردش شرکت‌ها منجر شود. رشد تورم سالانه را می‌توان به‌تأثیر سیاست‌های ارزی، حذف ارز نیمايي و اجرای سیاست شتاب‌سازی نرخ ارز تجاری که از بهمن ۱۴۰۳ اجرایی شد، نسبت داد. این تغییر سیاست ارزی، به‌طور مستقیم هزینه تأمین مواد اولیه، قطعات و تجهیزات وارداتی را افزایش داد و ساختار هزینه تولید خودرو را سنگین‌تر کرد. در عین حال، هم‌زمانی این موضوع با ثبات نسبی قیمت‌های فروش، موجب شده است حاشیه سود بسیاری از خودروسازان کاهش یابد. از



سوی دیگر، شوک‌های ارزی و بی‌ثباتی در بازارهای مالی نیز باعث شدند تا پیش‌بینی‌پذیری هزینه‌ها برای شرکت‌ها دشوارتر شود؛ مساله‌ای که به‌نوبه خود بر نامهربانی بلندمدت برای تولید را با چالش مواجه می‌سازد.

حال این سوال مطرح است که چرا با وجود این فشارها، تورم ماهانه خودروسازی روند کاهشی داشته است؟ پاسخ این پرسش را باید در تغییرات ساختاری اخیر صنعت خودرو جست‌وجو کرد. با واگذاری مدیریت بزرگ‌ترین شرکت خودروسازی کشور به بخش خصوصی، بنگاه‌ها ناچار شدند برای بقا در بازار و جلوگیری از زیان‌دهی بیشتر، مدیریت هزینه‌ها را به‌صورت جدی در دستور کار قرار دهند. شرکت‌های خصوصی برخلاف خودروسازان دولتی، انگیزه بالاتری برای بهبود بهر‌موری، کاهش هزینه‌های سربار، مذاکره مجدد با تأمین‌کنندگان و اصلاح فرآیندهای تولید دارند. نتیجه این سیاست‌ها، هرچند در کوتاه‌مدت ممکن است در قالب کاهش جزئی نرخ تورم ماهانه دیده شود، اما اگر ادامه یابد، می‌تواند اصلاح تدریجی ساختار مالی صنعت را به‌همراه داشته باشد.

با این حال، این موفقیت‌ها شکننده هستند. در صورتی که سیاست‌های کلان اقتصادی، به‌ویژه در حوزه قیمت‌گذاری، آزادسازی بازار و حمایت از تولید، متناسب با تغییرات هزینه‌ای اصلاح نشود، نمی‌توان انتظار داشت این روند پایدار بماند. در غیر این صورت، فشارهای تورمی و کسری نقدینگی، حتی خودروسازی خصوصی را نیز با بحران مواجه خواهد کرد. از طرفی در حالی انجمن خودروسازان ایران با ارسال دو نامه به رئیس‌جمهور خواستار جلوگیری از کاهش تعرفه واردات خودرو شده بود که رئیس هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو ضمن انتقاد نسبت به این موضع‌گیری معتقد است برخی نمی‌خواهند در بازار رقابت کنند و به دنبال حفظ انحصار هستند؛ مخالفت با تعرفه‌گذاری پلکانی منطق اقتصادی ندارد و خلاف قانون هوای پاک و منافع مصرف‌کننده است. هادی سلیمانی ملکان، رئیس هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو ضمن اشاره به تغییر مبنای محاسبه تعرفه گمرکی از ارز ۲۸ هزار تومانی به ارز ۶۸ هزار تومانی اظهار کرد: «این تغییر به معنای افزایش حدود ۲/۵ برابری حقوق ورودی است. این خود

و ۶۵۰ میلیون تومان رسید.

به تهنایی می‌تواند تاثیر فزاینده‌ای بر قیمت نهایی خودروهای وارداتی داشته باشد. اگر میانگین نرخ ارز در سال گذشته بین ۵۰ تا ۶۰ هزار تومان بوده، امروز در شرایط مطلوب نیز ارز آزاد در سطح بالای ۸۰ هزار تومان قرار دارد.»

وارداتی‌ها همچنان ارزان می‌شوند
خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۱۱ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که پژو ۲۰۷ پانورا اما رتقا یافته (۱۴۰۴) با ۱۱ میلیون تومان افزایش ۸۲۳ میلیون تومان، نیسان دوگانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان افزایش ۸۰۹ میلیون تومان، سپند تیپ S (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش ۵۹۰ میلیون تومان، نیسان دوگانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳) با ۷ میلیون تومان افزایش ۷۹۷ میلیون تومان، سورن پلاس با مانیتور بدون رینگ (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان افزایش ۹۳۶ میلیون تومان و وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان افزایش ۵۹۷ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که دیگبیتی پرستیز (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۶۷۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیون تومان، اکستریم VX (۲۰۲۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیون تومان، ۸۵۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۷ پرو پرمیوم (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیون تومان و هایلما S5 (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیون تومان و هایلما S5 (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هیوندای کوئا (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان، کیا کی۵ توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-POWER پلاس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، هوندا سیتی (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و هونگچی H5 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان رسید.

آمریکایی

اتهام دستکاری کیلومتر شمار «تسلا»

در اتفاقی بی‌سابقه، شکایتی جمعی علیه شرکت تسلا در کالیفرنیا مطرح شده که این برند مشهور خودروهای برقی را به دستکاری نرم‌افزاری کیلومتر شمارها متهم می‌کند. اگر این ادعا ثابت شود، تسلا ممکن است وارد بحرانی شود که حتی از رسوایی آلایندگی دیزل‌گیت فولکس‌واگن هم گسترده‌تر باشد؛ بحرانی که نه تنها میلیارد‌ها دلار جریمه برای این شرکت به‌همراه خواهد داشت، بلکه می‌تواند اعتماد جهانی به برند تسلا را نابود کند. بر اساس شکایت جمعی ثبت‌شده در ایالت کالیفرنیا، تسلا از الگوریتم‌هایی برای محاسبه مسافت طی شده استفاده



می‌کند که به‌طور قابل توجهی بیش از مقدار واقعی نشان می‌دهند. در این شکایت آمده که این سیستم‌ها، به‌جای اتکای صرف به چرخش فیزیکی چرخ‌ها، از الگوهای مصرف انرژی و نحوه رانندگی برای برآورد مسافت بهره می‌برند؛ روشی که در سال ۲۰۲۳ میلادی نیز توسط تسلا به‌ثبت رسیده است. یکی از شاکیان، مالک مدل سال ۲۰۲۰ است که ادعا کرده که خودرویش با وجود مسیر رفت‌وبرگشت روزانه ۳۰ مایلی، روزانه ۷۲ مایل (۱۱۵ کیلومتر) رانیت کرده است؛ یعنی گارانتی ۵۰ هزار مایلی خودروی فقط ۱۸ ماه به پایان رسیده. در این حالت، مالک ناچار به پرداخت هزینه‌های تعمیراتی تا سقف ۱۰ هزار دلار شده، یا مجبور به خرید طرح‌های گارانتی تمدیدی به‌ارزش ۳ هزار و ۵۰۰ دلار شده است. بر اساس داده‌های طرح دعوی، برای هر ۱۰۰۰ مایل مصنوعی که سیستم الگوریتمی اضافه می‌کند، تسلا حدود ۲۰۰ دلار در هزینه‌های گارانتی صرفه‌جویی می‌کند. تخمین زده می‌شود این شیوه، سالانه حدود ۳٫۹۹ میلیارد دلار سود خالص برای تسلا ایجاد کرده باشد.

چینی

فروش «BYD» در اروپا بیشتر از تسلا است

برای نخستین‌بار، یک خودروساز چینی توانسته است در بازار اروپا، موفق‌تر از تسلا باشد. این شرایط منجر به کاهش ارزش سهام برند آمریکایی و افزایش قیمت سهام بی‌وای‌دی شده است. بر اساس گزارش شرکت تحلیلی «جیتو داینامیکس»، سازنده چینی خودروهای الکتریکی «BYD» برای نخستین‌بار در ماه گذشته، تعداد بیشتری خودرو تمام‌الکتریکی (BEV) در مقایسه با تسلا در اروپا فروخت که این رویداد به عنوان «لحظه‌ای سرنوشت‌ساز» برای بازار این منطقه توصیف شده است. آمار پیش‌فروش خودروهای جدید



بی‌وای‌دی نشان می‌دهد که حجم فروش این شرکت در اروپا در ماه آوریل نسبت به سال گذشته ۳۵۹ درصد افزایش یافته؛ در حالی که تسلا برای چندمین ماه متوالی با کاهش فروش ۴۹ درصد مواجه شده است. اتحادیه اروپا در پاییز سال گذشته تعرفه‌های تنبیهی بر خودروهای الکتریکی چینی اعمال کرد و این اقدام را ناشی از «روش‌های ناعادلانه تجاری» دانست. جالب این‌جاست که تعرفه خودروهای ساخت چین تسلا تنها ۷.۸ درصد است؛ در حالی که BYD تعرفه ۱۷ درصد و سایر سازندگان چینی تا ۳۵ درصد تعرفه پرداخت می‌کنند. با این حال، بی‌وای‌دی توانست در این شرایط سخت نیز پیشرفت چشمگیری داشته باشد. یک تحلیلگر خودرو اعلام کرد که اگرچه اختلاف فروش این دو شرکت در آوریل کم بود، اما پیشی گرفتن بی‌وای‌دی از تسلا پیامدهای بزرگی دارد. همچنین شرکت چینی توانسته از برندهای معتبر اروپایی مانند فیات و سئات در برخی بازارها (مثل فرانسه) سبقت بگیرد. کارشناسان، این رویداد را «قطعه عطفی تاریخی» برای بازار خودرو اروپا خواندند.



بود که این اس‌یووی لاکچری فول‌سایز با تغییراتی در بخش فنی نیز مواجه خواهد بود. همچنین در نسخه فیس‌لیفت **X7**، دیگر شاهد مدل **M50i** نیستیم؛ بلکه مدل **M60i** جایگزین آن شده است. مدل **M60i** دارای همان پیشران ۸ سیلندر وی‌شکل ۴٫۴ لیتری است که با کد **S68** شناخته می‌شود. این موتور قدرتمند می‌تواند با توجه به نصب توربوشارژهای دوقلو و پاشش سوخت مستقیم، حداکثر ۵۲۳ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۷۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۶۰۰ آرپی‌ام فراهم کند.

مجله خودرو اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که یک دستگاه بامو **X7 M60i** را مورد تست و بررسی قرار داد. نویسنده این مطلب که سوار بر این مدل از **X7** شده بود، کیفیت سواری این خودرو را فوق‌العاده توصیف کرد. در تست **X7 M60i** توسط مجله خودرو به سیستم پایداری دینامیکی این خودرو و سیستم تعلیق تطبیقی آن اشاره شده است. هر دو سیستم با هماهنگی بسیار عالی، کیفیت سواری و فرمان‌پذیری را در سطح بالایی نگه می‌دارند. البته در مورد نسخه فیس‌لیفت **X7** که آوریل سال ۲۰۲۳ میلادی معرفی شد، کمپانی بامو اعلام کرده

«X7 M60i»

چه در چنته دارد؟



آیا اسکوتر ادونچر هوندا ۴۰۰ میلیون تومان می‌ارزد؟

«ADV160»؛ سامورایی ماجراجو








حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

اسکوترها همواره در میان سایر کلاس‌های موتورسیکلت بهترین گزینه برای مصارف روزانه شهری به‌شمار می‌روند. هوندا که در این عرصه با طراحی و تولید اسکوترهای باکیفیت زبان‌زد است، از سال ۲۰۱۵ میلادی اسکوتر ادونچر خود را با قابلیت‌های منحصر به فرد به‌بازار جهانی عرضه کرد. کمپانی هوندا با معرفی **ADV** نیز کلاس جدیدی را به‌وجود آورده است؛ این سگمنت با نام ادونچر اسکوتر شناخته می‌شود که کلمه **ADV** مخفف **Adventure** است. با توجه به این که اسکوترهای کم‌حجم و جسور هوندا یعنی کلیک ۱۲۵ و ۱۵۰ اخیراً ۱۶۰ در بازار جهانی مورد استقبال قرار گرفته‌اند، کمپانی هوندا در پایه‌ترین نسخه، **ADV** را با موتور ۱۵۰ سی‌سی روانه بازار کرد. **ADV160** نزدیک به دو سال است که وارد بازار کشورمان شده و بسیار مورد توجه خریداران قرار گرفته است. در ادامه این ادونچر اسکوتر جذاب و زیبای هوندا را بررسی می‌کنیم تا بتوانیم ارزش خرید آن در چه سطحی است.

همچنین کمپانی هوندا از تکنولوژی V-matic برای تسریع تعویض دنده‌ها استفاده می‌کند. این تکنولوژی به‌لطف سیستم فوق پیشرفته هیدرولیکی، تعویض دنده‌ها را تسریع می‌بخشد. وزن این ادونچر اسکوتر با سازه بدنه آلومینیومی و استفاده از پلاستیک فشرده در بخش فریم جلو، با احتساب باک ۸٫۱ لیتری پراز بنزین به ۱۳۲ کیلوگرم می‌رسد.

کیفیت سواری مشابه خودرو!

آن‌چه هوندا **ADV160** را از رقیب سرسخت هموطن خود یعنی یاماها XMAX متمایز می‌کند، سواری منحصر به‌فرد این ادونچر اسکوتر است. در محور جلو دو دامپر هیدرولیکی قابل تنظیم اجاستیبل به‌قطر ۱۱۶ میلی‌متر سفارشی کمپانی Showa نصب شده است. همچنین در محور عقب ساختار توپین شوک با دو دامپر هیدروپنوماتیکی با قطر ۱۰۲ میلی‌متر (سفارشی کمپانی Showa) تعبیه شده است که کیفیت سواری را ارتقا می‌بخشد. ساختار سیستم تعلیق در کنار سایز تایر ۱۰۰/۸۰ رینگ ۱۱۴ اینچی در جلو و تایر ۱۳۰/۷۰ رینگ ۱۳ اینچی در عقب، در ارتقای کیفیت سواری این مدل بسیار موثر است. از آن‌جا که رینگ‌ها از جنس آلومینیوم است، میزان ارتعاش وارده به‌سیستم تعلیق در سطح پایینی قرار دارد. همچنین رینگ ۱۳ اینچی در محور عقب سبب شده است میزان ضربات وارده ناشی از حرکت روی سطوح ناهموار به‌محور عقب در سطح پایینی قرار گیرد. از سوی دیگر مرکز ثقل پایین **ADV160** و وزن نسبتاً پایین این ادونچر اسکوتر سبب شده است میزان هندلینگ آن نسبت به‌رقبای خود در سطح بالاتری قرار گیرد. با این ادونچر اسکوتر شعاع ۹۵ متری رامی‌توان با زاویه ۴۷ درجه‌ای طی کرد؛ این در حالی است که در این کلاس باید فرمان در حالت ۵۴ درجه‌ای قرار گیرد. از طرفی رانندگی با هوندا **ADV160** بسیار ایمن است؛ زیرا سیستم ترمز دیسکی در محور جلو با قطر ۲۴۰ میلی‌متر و در عقب با قطر ۲۲۰ میلی‌متر همراه است که با دیسک‌های خنک‌شونده سوراخ‌دار و سیستم ترمز **ABS** بالاترین ضریب ایمنی را به‌وجود می‌آورد.

امکانات رفاهی جدید و به‌روز

از مهم‌ترین امکانات رفاهی هوندا **ADV160** می‌توان به‌سیستم بدون کلید (کی‌لس)، سیستم استارت-استاپ (موتور در زمان قرارگیری در ترافیک خاموش شده و به‌محض گردش دسته گاز، موتور آماده حرکت می‌شود)، سیستم خروجی برق ۱۲ ولت، سیستم هوشمند استارت، صفحه‌نمایشگر ۱۶٫۵ اینچی برای کلاستر، سیستم پارک آسان به‌کمک جک‌های خاص، سیستم ترمز دیسکی **ABS** و سیستم مدیریت مصرف سوخت اشاره کرد.

آیا هوندا ADV160 بخیریم؟

هوندا **ADV160** این روزها در نسخه ۱۴۰۳ صفر کیلومتر در بازه قیمتی ۴۰۰ میلیون تومان خریدوفروش می‌شود. این ادونچر اسکوتر با توجه به کیفیت بالای ساخت و امکانات به‌روز رفاهی، سواری باکیفیت و استهلاک بسیار پایین پیشران و گیربکس و کیفیت سواری در اولویت خرید قرار می‌گیرد. البته قیمت نسبتاً بالای قطعات این ادونچر اسکوتر سبب می‌شود هزینه‌های نگهداری از آن بالا باشد که البته این موضوع در ارزش و جایگاه این ادونچر اسکوتر باکیفیت هوندا هیچ‌گونه تأثیری ندارد.



ارگونومی و راحتی به سبک هوندا

در طراحی موتورسیکلت زاویه راکب نسبت به‌فرمان از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است. از این رو طراحان و مهندسان کمپانی هوندا زاویه فرمان نسبت به‌راکب را ۲۶٫۳ درجه طراحی کرده‌اند. این بدان معناست که اگر راکب مسافت نسبتاً طولانی را طی کند، مطابق آن‌چه کمپانی هوندا اعلام کرده کمترین میزان خستگی برایش ایجاد می‌شود. از طرفی زین (محل نشیمنگاه) نسبتاً بزرگ بوده و سطح نشست راکب در ارتفاع پایین و جایگاه سر نشین نفر دوم در سطح نسبتاً بالاتری قرار دارد. این نوع طراحی را هوندا برای راحتی بیشتر سر نشینان ابداع کرده است. ارتفاع صندلی نیز در ۷۹۵ میلی‌متری قرار داشته و با استفاده از سیستم تعلیق کارآمد و کاملاً به‌روز، راحتی و سواری باکیفیتی در اختیار راکب و سر نشین قرار می‌گیرد. فاصله فرمان نسبت به‌اسکوتر محبوب هوندا یعنی کلیک، طول بیشتری دارد. علت این طراحی، کاهش خستگی راکب در زمان رانندگی در مسافت‌های طولانی است. ناگفته نماند که طراحان و مهندسان کمپانی هوندا، فضای ۲۷ لیتری را برای قرار دادن اشیاء و اجسام مورد نیاز راکب و سر نشین در زیر زین (نشیمنگاه) این ادونچر اسکوتر تعبیه کرده‌اند. همچنین طراحان کمپانی هوندا یک صفحه‌نمایشگر ۱۶٫۵ اینچی افقی برای **ADV160** تعبیه کرده‌اند که تمام اطلاعات سرعت، دور موتور، میزان مصرف سوخت، سیستم ترمز **ABS**، سیکل ترمز، کیبی مصرف سوخت روزانه، میزان ولتاژ باتری، اطلاعات دینامیکی موتورسیکلت و میزان دمای موتور را نمایش می‌دهد.

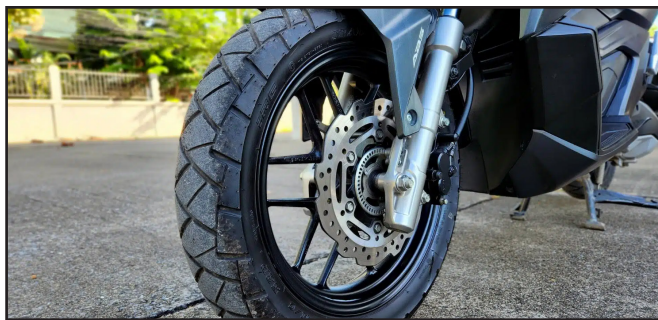
قلبی که قدر تمندا کم حجم است!

کمپانی هوندا برای **ADV160** از همان پیشران اسکوتر محبوبش یعنی کلیک استفاده کرده است. در واقع قلب تپنده این ادونچر اسکوتر را موتور تک‌سیلندر خطی ۸۰ درجه‌ای چهار زمانه به‌حجم ۱۵۷ سی‌سی تشکیل می‌دهد. این پیشران مزین به دو سوپاپ و تک‌میل سوپاپ‌رو **SOHC** است. مهندسان قوای محرکه هوندا همچنان روی کاهش استهلاک و افزایش کیفیت تأکید دارند؛ از این رو تنها چهار سوپاپ برای این پیشران کم‌حجم طراحی شده است. اگر بخواهیم نگاه دقیق‌تری به‌قلب تپنده **ADV160** داشته باشیم باید گفت که قطر پیستون ۶۰ میلی‌متر در کورس پیستون ۵۵٫۵ میلی‌متری با ضریب تراکم ۱۲٫۵ به‌یک توانسته توان نسبتاً بالایی را برای این موتورسیکلت به‌ارمغان آورد. استفاده از سیستم پاشش سوخت تک‌قطعه‌ای دوگانه (یکی در پشت سوپاپ و دیگری در منیفولد ورودی هوا) با مکانیزم **EFI** و مدیریت هوشمند جر‌قه‌زنی مطابق با شرایط احتراق **IGAC** می‌تواند حداکثر قدرت را به ۱۵٫۸ اسب‌بخار در ۸۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور را به ۱۴٫۷ نیوتون‌متر در ۶۵۰۰ آرپی‌ام برساند. نکته بسیار مهم این که برای نخستین‌بار کمپانی هوندا در ادونچر اسکوتر خود از سیستم جتاویل (پاشش روغن زیر پیستون و بدنه شاتون) استفاده می‌کند. این طراحی برای نخستین‌بار در میان سایر اسکوترهای موجود در بازار جهانی به‌چشم می‌خورد. این طراحی در کنار استفاده از سیستم آب-خنک برای کاهش دمای موتور سبب می‌شود تنش حرارتی موتور کاهش یابد و حساسیت موتور بنزینی تک‌سیلندر نیز نسبت به‌اکتان سوخت کم شود. بر این اساس کمپانی هوندا اعلام کرده است این ادونچر اسکوتر با حداقل اکتان سوخت بنزین ۸۹ نیز سازگاری دارد. ناگفته نماند که سوپاپ‌های موتور **ADV160** با پوشش کربن پرداخت شده و این متر یال سبب می‌شود در دمای بالای کاری نیز انتقال حرارت به‌خوبی صورت گیرد. رانندگی با **ADV160** بسیار لذت‌بخش است؛ علت این امر را باید در هماهنگی بسیار قابل‌قبول گیربکس با پیشران جست‌وجو کرد. گیربکس **CVT** با مکانیزم چندصفحه‌ای کلاچ‌های داخلی با به‌روزترین مدار هیدرولیکی برای تعویض دنده‌های نرم همراه است. این گیربکس به‌وسیله یک تسمه تایپ **V**، قدرت را به‌چرخ عقب منتقل می‌کند. همچنین با توجه به پروگرامینگ ادونس **TCU** تعویض دنده‌ها بسیار نرم و به‌موقع انجام می‌شود. این همان دلیل برتری هوندا **ADV160** نسبت به‌رقیب سرسخت هموطن خود یعنی یاماها **XMAX** است.

طراحی جسورانه به سبک هوندا

زبان جدید طراحی هوندا از سال ۲۰۱۵ شکل جدیدی به‌خود گرفت. این تغییر در زبان جدید طراحی هوندا سبب شد این کمپانی موتورسیکلت‌های اسپرت و جذاب‌تری را به‌بازار عرضه کند. **ADV160** را باید نخستین موتورسیکلت با زبان جدید طراحی هوندا دانست. المان‌های طراحی این ادونچر اسکوتر، موتورسیکلتی فراتر از آن‌چه در ذهن تصور شود را پدید آورده است. با نگاهی به پروفیل **ADV160** می‌توان به‌خوبی رگه‌های طراحی اسکوتر محبوب هوندا یعنی کلیک را در آن مشاهده کرد؛ با این تفاوت که بخش پوزه در جلو کمی حجیم‌تر شده است. همچنین انحنای فلاپ‌های جلو و فرم **W** شکل این فلاپ‌های یکپارچه با بدنه و فلاپ‌های تیز عقب، کاراکتر جذاب و اسپرتی به‌این ادونچر اسکوتر می‌بخشد. در عین حال چراغ‌های دوزنقه‌ای شکل که در امتداد آن **LED**هاک‌ها شکل زاویه‌دار جمع‌وجور طراحی شده، بسیار جلب توجه می‌کند. پوزه **ADV160** با حجم نسبتاً زیاد به‌سمت جلو کشیده شده که در جلوترین نقطه پوزه، چراغ‌ها تعبیه شده است. این حالت، طراحی آشنای هوندا در کلیک را نیز نمایان می‌کند. ارتفاع نسبتاً زیاد پوزه نسبت به تایر جلو، فاصله گلگیر جلو با پوزه و استفاده از طلق گور یلاگلکس سبک ادونچر بایک محبوب هوندا (افریکا توپین) را تداعی می‌کند. از سوی دیگر اضافه شدن آگزوز زاویه‌دار نسبتاً بزرگ، حس و حال اسپرت بایک‌های هوندا را به‌بیننده القا کرده و چاشنی اسپرت را در این ادونچر اسکوتر دوچندان می‌کند. در نمای عقب نیز کاملاً حس و حال طراحی یک موتورسیکلت هوندا به‌بیننده القامی شود. فلاپ‌های عقب مشابه افریکا توپین (محبوب‌ترین ادونچر بایک هوندا) طراحی شده است؛ همچنین فرم چراغ نسبتاً کشیده این حس را به‌خوبی در بیننده ایجاد می‌کند. و سرانجام این که امضای طراحی هوندا با **LED** به‌شکل حرف **H** که در چراغ عقب تعبیه شده است، نمایان می‌شود.

مهندسی نوین در طراحی ADV160



اسکوترها را باید یکی از راحت‌ترین موتورسیکلت‌های حال حاضر پس از تورینگ‌ها معرفی کرد. نوع طراحی بدنه آن‌ها سبب می‌شود در زمان سوار شدن بدون هیچ مشکلی بتوان روی زین (نشیمنگاه) آن قرار گرفت. طراحان کمپانی هوندا با ارتقای ۱۱۵۳ میلی‌متری و با زاویه ۹۰ درجه‌ای پارکایی، بالاترین سطح راحتی را برای راکب این ادونچر اسکوتر به‌ارمغان آورده‌اند. جنس فلاپ بدنه از پلاستیک فوق‌فشرده با پوشش سرمایکی است که بدنه را براق و جذاب نشان می‌دهد. این مسئله سبب می‌شود در زمان برخورد با زمین، بدنه به‌صورت کامل دفرمه شده و کمترین میزان نیرو به‌راکب وارد نشود. از سوی دیگر شیشه با طلق نسبتاً بلند جلو **ADV160** از جنس آلومینیوسیلیکات-قلیایی است که نسبت به‌شیشه‌های متداول با طلق‌های پلاستیکی با پایه شیشه، ضریب مقاومت بالاتری دارد و از وزن کمتری نیز برخوردار است. هدف از طراحی طلق گور یلاگلکس کاهش نسبی وزن این ادونچر اسکوتر هونداست تا پرفورمنس آن بهبود پیدا کند.



پیکاپ با کیفیت و پرتوان «میتسویشی»



«میتسویشی L200 جزو پیکاپ‌های موفق و سرشناس بازار جهانی است و در کلاس خود یکی از بهترین‌هاست. نسل ششم این خودرو در ۲۶ جولای سال ۲۰۲۳ میلادی به صورت رسمی با استایل فوق‌الاسپرت و جذاب معرفی شد. با نگاهی به پروفیل این پیکاپ شاهد استفاده از خطوط نسبتاً تیز با احجام ماهیچه‌ای هستیم که کاراکتر فوق‌الاسپرت و نافذی به این خودرو می‌بخشد.

به‌ویژه وانت‌بارها می‌تواند یکی از اقدامات راهبردی و کم‌هزینه برای

نیز چراغ‌های عمودی با گرافیک LED آن را کاملاً زیبا جلوه می‌دهد. اما در بخش فنی دو مدل پیش‌ران بنزینی و دیزلی در آن به کار گرفته شده است. در نمونه بنزینی آن یک موتور ۴ سیلندر ۲۲۵۱ سی‌سی اتمسفریک با ۱۶ عدد سوپاپ در سرسیلندر قلب تپنده این پیکاپ را شکل داده است. از سوی دیگر این موتور با کد 4G64 شناخته می‌شود که حداکثر قدرت ۱۵۵ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور ۲۲۱ نیوتون‌متر تولید می‌کند. بر این اساس گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می‌کند.

وانت‌های گازسوز به خطوط تولید باز گشتند

فرصتی برای کاهش ناترازی سوخت

تفاهم‌نامه اخیر زامیاد و شرکت ملی پالایش و پخش می‌تواند الگویی برای دیگر خودروسازان باشد



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad.Javad@autoworld.ir

در شرایطی که کشور با چالش ناترازی در حوزه انرژی روبه‌رو است و واردات بنزین به یک دغدغه ملی تبدیل شده، احیای خودروهای عمومی گازسوز به‌ویژه وانت‌بارها می‌تواند یکی از اقدامات راهبردی و کم‌هزینه برای

مدیریت مصرف سوخت در کشور باشد. در سال‌های اخیر، روند تولید خودروهای گازسوز به‌دلیل گوناگون از جمله کاهش انگیزه تولیدکنندگان، ضعف زیرساخت‌ها و تغییر سیاست‌های دولتی بافت مواجه شده بود. اما اکنون با امضای تفاهم‌نامه‌ای میان شرکت زامیاد به‌عنوان تولیدکننده وانت‌های سبک و شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، مسیر تازه‌ای برای توسعه وانت‌های گازسوز هموار شده است؛ مسیری که در صورت تداوم و گسترش، می‌تواند نقش موثری در بهبود ترانز انرژی کشور ایفا کند.

تصویری از وضعیت فعلی: سهم ناچیز وانت‌های گازسوز

بر اساس آمارهای رسمی، تولید خودروهای دوگانه‌سوز در ایران طی یک دهه اخیر روندی نزولی داشته است. در حالی که در سال‌های ابتدایی دهه ۹۰ خورشیدی، سهم خودروهای گازسوز از کل تولید کشور به بیش از ۱۰ درصد می‌رسید، این رقم در سال‌های اخیر به کمتر از ۳ درصد کاهش یافته است. این روند به‌ویژه در بخش وانت‌ها که سهم مهمی در حمل‌ونقل درون‌شهری، جابه‌جایی کالا و باربری سبک دارند، نگران‌کننده بوده است.

در سال ۱۴۰۲، تعداد وانت‌های دوگانه‌سوز تولیدشده توسط خودروسازان بزرگ کشور (ایران خودرو و سایپا) در حدود ۲۰ هزار دستگاه بوده است؛ رقمی بسیار پایین نسبت به نیاز واقعی بازار. این در حالی است که براساس گزارش‌های رسمی، نزدیک به ۲.۵ میلیون وانت در کشور تردد می‌کنند که بخش عمده آن‌ها صرفاً بنزینی هستند و سهم خودروهای گازسوز در بین آن‌ها بسیار کمتر از مقدار مورد نیاز است.

نبود سیاست‌های تشویقی برای تولیدکننده و خریدار، ضعف زیرساخت جایگاه‌های گاز و مشکلات فنی خودروهای گازسوز نسبتاً قدیمی، از عوامل کلیدی کاهش استقبال از این نوع خودروها بوده است. با این حال، تحولات جدید و فشار فزاینده ناترازی بنزین، بر لزوم بازنگری در سیاست‌های کلان تاکید می‌کند.

تفاهم‌نامه زامیاد و شرکت ملی پالایش و پخش

در اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۳، شرکت زامیاد به‌عنوان زیرمجموعه گروه خودروسازی سایپا و تولیدکننده خانواده محصول نیسان آبی، تفاهم‌نامه‌ای با شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران امضا کرد. هدف این تفاهم‌نامه، توسعه و عرضه وانت‌های گازسوز برای ناوگان عمومی و خدمات شهری اعلام شده است. در این توافق، تأمین هزینه بخشی از تجهیزات و زیرساخت‌های تبدیل به گازسوز و نیز تأمین گاز طبیعی برای این خودروها در سطح شهرها و جاده‌ها نیز مورد توجه قرار گرفته است.

در صورت اجرای موفق این تفاهم‌نامه، می‌توان انتظار داشت که تولید وانت‌های گازسوز به‌بیش از ۱۰ هزار دستگاه در سال افزایش یابد؛ رقمی که اگرچه هنوز کافی نیست، اما گام اول در بازسازی اعتماد به خودروهای دوگانه‌سوز به‌ویژه در بخش باری محسوب می‌شود. زامیاد همچنین اعلام کرده که نسخه‌های جدید وانت نیسان با موتور ارتقا یافته و کیت گازسوز نسل جدید به‌زودی وارد بازار می‌شوند. این خودروها ضمن کاهش مصرف بنزین، استانداردهای آلاینده‌گی بهتری نیز خواهند داشت.

اثرات مثبت استفاده از وانت‌های گازسوز بر ناترازی انرژی

ناترازی بنزین در ایران به‌دلیل مصرف بالا، توسعه ناکافی پالایشگاه‌ها و رشد تیراژ خودروها، به مرحله بحرانی رسیده است. براساس اعلام شرکت ملی پالایش و پخش، مصرف روزانه بنزین در کشور در برخی روزها به بیش از ۱۳۰ میلیون لیتر رسیده؛ در حالی که ظرفیت پالایش کشور حدود ۱۱۰ میلیون لیتر است. این به‌معنای واردات روزانه تا ۲۰ میلیون لیتر بنزین در برخی مقاطع است؛ اقدامی پرهزینه که با نرخ ارز آزاد، بار مالی شدیدی بر دولت تحمیل می‌کند.

در چنین شرایطی، گسترش خودروهای گازسوز، به‌ویژه در ناوگان حمل‌ونقل عمومی و وانت‌بارها که کارکرد روزانه و پیمایش بالایی دارند، می‌تواند مصرف بنزین را به‌طور مستقیم کاهش دهد. وانت‌ها به‌طور متوسط روزانه ۱۵ تا ۲۰ لیتر بنزین مصرف می‌کنند و جایگزینی آن با گاز طبیعی می‌تواند کاهش چشمگیری در مصرف بنزین به‌همراه داشته باشد.

گاز طبیعی فشرده (CNG) تولید داخلی دارد، هزینه کمتری برای دولت و مصرف‌کننده دارد و از نظر زیست‌محیطی نیز آلودگی کمتری نسبت به بنزین ایجاد می‌کند. با استفاده از گازسوز کردن وانت‌ها، علاوه بر کاهش واردات بنزین، امکان اختصاص سوخت مایع به صادرات نیز فراهم می‌شود.

مشکلات زیرساختی و راهکارهای پیشنهادی

البته اجرای موفق طرح گسترش وانت‌های گازسوز، مستلزم حل برخی چالش‌های کلیدی است. نخستین و مهم‌ترین مشکل، کمبود جایگاه‌های استاندارد CNG به‌ویژه در جاده‌ها و مناطق روستایی است. بسیاری از رانندگان وانت، به‌دلیل نگرانی از نبود گاز در مسیر یا شلوغی بیش از حد جایگاه‌ها، همچنان ترجیح می‌دهند از خودروهای بنزینی استفاده کنند. بنابراین، توسعه شبکه توزیع گاز فشرده باید هم‌زمان با تولید خودروهای گازسوز دنبال شود.

مشکل دوم، کیفیت تجهیزات گازسوز در خودروهای داخلی است. بسیاری از وانت‌های گازسوز نسل قبل، به‌دلیل استفاده از کیت‌های غیراستاندارد و اوقات توان موتور، با نارضایتی مشتریان مواجه شدند. برای جلب اعتماد دوباره بازار، خودروسازان باید از سیستم‌های گازسوز پیشرفته، با استاندارد آلایندگی یورو ۵ به‌بالا استفاده کنند و همچنین توان فنی خودرو در حالت گازسوز را ارتقا دهند. در کنار این موارد، نیاز به مشوق‌های مالی برای خریداران نیز احساس می‌شود. ارائه تسهیلات خرید، معافیت مالیاتی، بیمه ارزان‌تر و سهمیه‌های ویژه گاز برای وانت‌های گازسوز می‌تواند مشوقی موثر برای استقبال بازار باشد.



اگر تفاهم‌نامه اخیر زامیاد و شرکت ملی پالایش و پخش به مرحله اجرا برسد و دولت از آن پشتیبانی کند می‌توان انتظار داشت که سهم وانت‌های گازسوز در بازار افزایش یابد. اگر این برنامه با هوشمندی ادامه یابد خودروسازان دیگر نیز ممکن است به تولید وانت‌های گازسوز تمایل نشان دهند

نقش سیاست‌گذاران و الزامات قانونی

برای اجرای موفق این برنامه، مشارکت جدی وزارت صمت، سازمان ملی استاندارد، سازمان محیط‌زیست، شهرداری‌ها و دیگر نهادهای مرتبط ضروری است. دولت می‌تواند از طریق الزام قانونی برای گازسوز شدن بخشی از ناوگان جدید حمل‌بار، به تحقق این هدف کمک کند. همچنین وضع مالیات بر مصرف بنزین یا سهمیه‌بندی هوشمند سوخت برای خودروهای عمومی، می‌تواند انگیزه‌گذار به سمت گاز را افزایش دهد.

از سوی دیگر، تجربه کشورهایی مانند هند، آرژانتین و پاکستان نشان داده است حمایت ساختاری از خودروهای گازسوز، می‌تواند ضمن کاهش آلودگی هوا و وابستگی به واردات، باعث ایجاد اشتغال در صنایع وابسته مانند خدمات فنی، ساخت کیت‌های گازسوز و تعمیرگاه‌ها شود. ایران نیز با برخورداری از منابع غنی گاز طبیعی و زیرساخت‌های صنعتی، ظرفیت بالایی برای توسعه این بخش دارد.

آیا می‌توان به رشد پایدار وانت‌های گازسوز امید داشت؟

اگر تفاهم‌نامه اخیر زامیاد و شرکت ملی پالایش و پخش به‌مرحله اجرا برسد و دولت از آن پشتیبانی کند، می‌توان انتظار داشت که سهم وانت‌های گازسوز در بازار افزایش یابد. اگر این برنامه با هوشمندی ادامه یابد، خودروسازان دیگر نیز ممکن است به تولید وانت‌های گازسوز تمایل نشان دهند.

همچنین انتظار می‌رود خودروهای گازسوز آینده، از پلتفرم‌های مدرن‌تری برخوردار شوند. برای مثال، امکان تولید وانت‌های گازسوز با گیربکس اتوماتیک، ترمز ضدقفل، سیستم کنترل پایداری و استانداردهای ایمنی بالاتر، می‌تواند به گسترش این بازار کمک کند. تولید این خودروها نه تنها بر مصرف سوخت تأثیر مثبت دارد، بلکه منتهی به بهبود کیفیت هوای کلان‌شهرها، کاهش هزینه حمل‌ونقل و حتی صادرات خودروهای گازسوز به کشورهای منطقه می‌شود.

اصلاح سبد سوخت وانت‌ها، ضرورتی برای اقتصاد انرژی کشور

در مجموع، توسعه وانت‌های گازسوز در کشور نه تنها یک انتخاب فنی یا اقتصادی، بلکه ضرورتی راهبردی در مسیر اصلاح ساختار مصرف انرژی است. در شرایطی که کشور با ناترازی مزمن در بخش بنزین مواجه است، هر اقدام عملی برای کاهش مصرف و افزایش بهره‌وری باید مورد حمایت جدی قرار گیرد. تفاهم‌نامه اخیر زامیاد و شرکت ملی پالایش و پخش می‌تواند الگویی برای دیگر خودروسازان و نهادهای دولتی باشد تا با همکاری مشترک، سهم خودروهای گازسوز را افزایش داده و از ظرفیت بالای منابع گازی کشور بهره‌برداری بهینه کنند. تحقق این هدف، مستلزم اراده جدی، اصلاح سیاست‌ها و اعتمادسازی دوباره در بازار است.

اگر این مسیر با نگاه بلندمدت و بدون توقف دنبال شود، می‌توان امیدوار بود که وانت‌های گازسوز دوباره جایگاه شایسته‌ای در ناوگان حمل‌ونقل کشور پیدا کرده و نقشی موثر در ترانز انرژی و هوای پاک ایفا کنند.



که در برابر حجم کلی بازار خودروهای وارداتی، بسیار محدود و ناچیز به‌شمار می‌رود.

برخلاف آن‌چه در رسانه‌ها گزارش می‌شود، تنها حدود ۳۵۰ دستگاه خودرو وارداتی مختص جانبازان به‌متقاضیان تحویل داده شده است



ترخیص تعداد محدودی از خودروهای وارداتی مختص جانبازان

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

توسعه دوجانبه بازار توسط چینی‌ها

حدود یک میلیارد تومان و از طرف دیگر محدوده بالادستی یعنی افزون بر ۴ میلیارد تومان، مدام افزوده می‌شود.

نداده‌اند؛ بلکه امروز در تلاش هستند در تمام بخش‌های بازار سهمی داشته باشند. به‌نحوی که به تعداد خودروهای چینی در بازه پایین دستی یعنی

خودروسازان چینی در کسب سهم هر چه پیش‌تر از بازار خودرو کشورمان، برخلاف سال‌های قبل تنها بخش بالادستی را هدف قرار

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
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۲۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	۲ میلیارد و ۳۴۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۵۲۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۲۵۱	۲ میلیارد و ۱۵۰	۰	
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۸۶۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۸۵۰	۲۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۱۷۲	۳ میلیارد و ۸۶۰	۱۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۶۷۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۲۵۰	۳۰	▲
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۶۴۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۶۶۰	۱۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	یک میلیارد و ۸۶۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۱۸۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۸۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت شرکت (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۶۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▼
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵ میلیارد و ۶۵۰	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
تویوتا bz4x615 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
نیسان قشقای تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۲ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۹۸۹	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
فولکس تی‌راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
بی‌وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
بی‌وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۱	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۵	۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۴۹	۲	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۰۷	۳	▲
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۵	۳	▲
کوییک GXL-R بارینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۹	۲	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۹۲	۵	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۶	۴	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۸۸	۵	▲
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۸	۳	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۹۰	۸	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۸۷	۷	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۴۲	۶	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۲۹	۳	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۴۷	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۲۴۲	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۴۸	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۸۰۹	۹	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۹۷	۷	▲
پادرا تک کابین (۱۴۰۳)	۰	۹۲۳	۳	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۶۶	۶	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۹۹	۴	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۳۰	۵	▼
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۱۳۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۴۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۱۸	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک میلیارد و ۱	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۸۲۳	۱۱	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۸۰	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۰۵	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۸۴	۴	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۹۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۱۸۸	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۱۸	۴	▲
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۳۶	۶	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۴۸	۰	
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۶۳	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۵۶	۶	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۷	۲	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۱۹	۲	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۳۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۴۸	۰	
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۳۵	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۷	۵	▲
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۱۰	۰	
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۸۸	۰	

در بازرسی از خودرو حدود ۱۰۰۰ لیتر روغن موتور و روغن هیدرولیک قاچاق را کشف کردند. «فرمانده انتظامی شهرستان ساوجبلاغ بیان داشت: «ماموران در این راستا یک نفر را دستگیر کردند که به همراه پرونده جهت سیر مراحل قانونی به مراجع قضائی معرفی شدند.»

سرهنگ موسوی خاطر نشان کرد: «شهروندان می‌توانند در صورت مشاهده هر گونه موارد مشکوک با مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ تماس و موضوع را به پلیس اطلاع دهند.»

«فرمانده انتظامی شهرستان ساوجبلاغ از کشف حدود ۱۰۰۰ لیتر روغن موتور و روغن هیدرولیک و توقیف یک دستگاه خودرو نیسان در این شهرستان خبر داد به گزارش خبرنگار گروه استان‌های خبرگزاری دانشجو، سرهنگ سید امین موسوی اظهار کرد: «ماموران انتظامی شهرستان ساوجبلاغ در راستای اجرای قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز هنگام کنترل خودروهای عبوری در محورهای مواصلاتی به یک دستگاه نیسان آبی‌رنگ مشکوک شدند که جهت بررسی بیشتر خودرو را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران پس از هماهنگی با مقام قضائی،



کشف بیش از یک هزار لیتر روغن موتور قاچاق در ساوجبلاغ



توقف رونداحداث و توسعه پالایشگاه گروه یک در آسیا

چین همچنان نقش کلیدی در پازل تامین روغن پایه دارد



سوم سال ۲۰۲۴ رسیده، هیچ پالایشگاه جدید گروه یکی در سال‌های اخیر در چین ساخته نشده است. چونگ می‌گوید ظرفیت اضافه‌شده فقط برای تولید bright stock خواهد بود. نرخ تولید در پالایشگاه‌های موجود گروه یک در چین از سال ۲۰۱۹ بین ۸۰ تا ۹۰ درصد باقی مانده است و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۶ در سطوح مشابه باقی بماند. از سوی دیگر، نرخ بهره‌برداری پالایشگاه‌های گروه دو از سال ۲۰۱۹ در حدود ۶۰ درصد بوده است و انتظار نمی‌رفت که در دو تا سه سال آینده بهبود چندانی نشان دهد. بیشتر پالایشگاه‌های جدید ساخته‌شده در چین گریدهای گروه ۲ تولید می‌کنند. در عین حال در سال ۲۰۲۰، نرخ‌های عملیاتی در این بخش به حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد رسید؛ اما سپس در اوج همه‌گیری ویروس کرونا در سال ۲۰۲۱ به زیر ۶۰ درصد سقوط کرد. این نرخ‌ها اندکی بهبود یافته‌اند؛ اما انتظار می‌رفت در دو تا سه سال آینده نزدیک به نرخ‌های پالایشگاه‌های گروه دو در حدود ۶۰ درصد ظرفیت باقی بمانند. برخی از تولیدکنندگان گروه ۳ مانند هانیان، در تلاش هستند تا صادرات را برای دستیابی به یک موقعیت متعادل تر عرضه و تقاضا ترویج کنند.

و چین به دلیل فعالیت اقتصادی سالم پس از همه‌گیری، نقش چشمگیری در این رشد دارد.

ظرفیت یدکی

باین حال، افزایش تقاضا برای روغن پایه لزوماً در نرخ بهره‌برداری پالایشگاه‌های API گروه دو و سه چین بین سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ منعکس نشد؛ زیرا به گفته چونگ، نرخ‌های عملیاتی به دلیل مازاد ظرفیت پایین باقی ماند. چین تلاش کرد تولید روغن پایه را به‌طور تهاجمی گسترش دهد و چندین پالایشگاه جدید روغن پایه در طول پنج سال گذشته در چین تکمیل شدند؛ اما بسیاری از آن‌ها از زمان آغاز به کار، نرخ محصولاتشان را مرتب کاهش دادند. پس از یک جهش قوی پس از همه‌گیری، مصرف روغن پایه در چین سیر نزولی داشته است. به گفته چونگ، بانگاهی به آینده، روغن پایه‌های گروه یک به تدریج حذف شده و با گریدهای گروه ۲ و ۳ جایگزین می‌شوند. به جز توسعه در کارخانه PetroChina Fushun گروه یک که دارای ظرفیت تولید ۲۶۰ هزار تن در سال بوده و به ظرفیت اضافی ۷۰ هزار تن در سال طی سه‌ماهه

چین همچنان یک بازیگر کلیدی روغن پایه در آسیا به‌شمار می‌رود و این در حالی است که سایر کشورها نیز در این بخش رشد چشمگیری داشته‌اند. متیو چونگ، سردبیر ارشد در بخش مرتبط با روغن پایه در موسسه ICIS، در شانزدهمین کنفرانس روغن‌های پایه و روان‌کننده‌های آسیایی ICIS که اخیراً برگزار شد، گفت کشورهایی مانند هند نرخ رشد اقتصادی قوی‌تری در مقایسه با چین دارند، اما این کشور همچنان بر بخش عمده‌ای از تجارت روغن‌های پایه در منطقه تسلط دارد. طبق اعلام بانک جهانی، پیش‌بینی می‌شود رشد تولید ناخالص داخلی چین در سال ۲۰۲۴ به ۴٫۸ درصد برسد که نسبت به تخمین ۵٫۲ درصدی در سال ۲۰۲۳ کاهش یافته است و هیچ اقدام محرک عمده‌ای در دست اجرا نیست تا بخش‌های انرژی و پتروشیمی این کشور را تقویت کند. در مقایسه بانک جهانی گزارش داده که تولید ناخالص داخلی هند در سه سال مالی منتهی به ۲۰۲۴-۲۰۲۵، به‌طور متوسط سالانه ۶٫۷ درصد رشد داشته است. چین و هند هر دو به دلیل همه‌گیری ویروس کرونا، مانند دیگر کشورهای واقع در آسیا، از مشکلات اقتصادی جدی رنج می‌برند. با این حال تقاضا برای روغن پایه در آسیا از نیمه دوم سال ۲۰۲۳ افزایش یافته

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

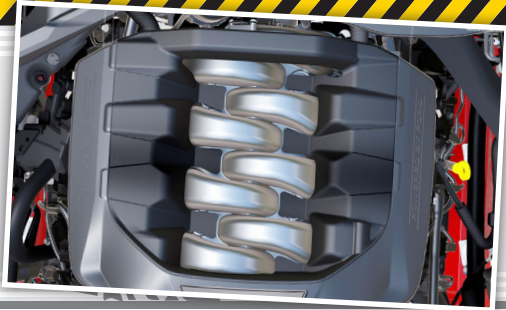
تشرکت لکسوس	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	ES350-2013	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونی	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS300	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونی	پارس سوپر پیشرو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

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

اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی فورد از عرضه نسل جدید کوپه محبوب واسطوره‌ای خود یعنی موستانگ خبر داد. نسل هفتم موستانگ موسوم به S650 ماه می سال ۲۰۲۳ میلادی به‌صورت رسمی رونمایی شد. زبان جدید طراحی فورد، استایلی به‌مراتب فانتزی و زیبا به این کوپه تنومند بخشیده و استفاده از خطوط تیز سبب ایجاد فرم‌های ماهیچه‌ای شده که در نهایت کاراکتر نافذ و اسپرتی را برای موستانگانگ جدید به‌ارمغان می‌آورد. فورد موستانگانگ نسل هفتم به‌صورت خاص با پیش‌رانه‌های جدیدش می‌تواند یک کوپه جسور جدید باشد. موستانگانگ جدید در چند نسخه به‌بازار عرضه می‌شود که قوی‌ترین نسخه آن از یک



نگاهی به قوای محرکه «موستانگ»



پیش‌رانه ۸ سیلندر وی‌شکل ۵۰۳۱ سی‌سی تنفس طبیعی بر خوردار است که حداکثر می‌تواند ۵۰۰ اسب‌بخار قدرت را در ۷۲۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۵۶۷ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۹۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. براساس ادعای کمپانی فورد، به‌دلیل استفاده از مترئال آلومینیوم در بلوک سیلندر و استفاده از فناوری به‌روز، راندمان این پیش‌رانه افزایش یافته است. همچنین سال گذشته میلادی پیش‌رانه دارک هورس موستانگانگ جدید، موسوم به‌کوبوت در فهرست بهترین پیش‌رانه‌های سال ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ میلادی قرار گرفت. علت این انتخاب، توان بالای موتور و فناوری جدید فورد در ساخت این پیش‌رانه است.

دیگنیتی پرستیژ

دیگنیتی جدید ربا ۲۰ ماهه اقساط بخريد

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دیگنیتی پرستیژ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۶۲۰ میلیون تومان

ام‌وی‌ام ایکس ۵۵ پرو

شرایط فروش محصولات ام‌وی‌ام در بازار آزاد

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ام‌وی‌ام X55 پرو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان

تیگو ۷ پریمیوم

تیگو ۷ جدید با اقساط ۱۲ ماهه

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تیگو ۷ پریمیوم گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۲ تا ۱۸ ماه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان

دنا پلاس توربو

شرایط اقساطی قابل توجه خودروهای داخلی

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دنا پلاس توربو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان

کوییک اس آر سفید مشکی

محصولات داخلی با شرایط اقساط در بازار

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کوییک SR سفید مشکی گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این خودرو در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۵۴۲ میلیون تومان

هیوندای کرتا ۲۰۲۳

وارداتی‌های جدید هم شرایط فروش دارند

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هیوندای کرتا ۲۰۲۳ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد قیمت خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. این خودرو با بیمه شخص ثالث و بدنه از روز اول برای مشتری با اقساط عرضه می‌شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان

پژو پارس سال

پرطرفدارترین خودرو داخلی با شرایط ۳۶ ماهه

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو پارس سال گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۸۴۵ میلیون تومان

مزداتک کابین

وانت مزدایهمن موتور تا ۲۴ ماهه اقساط دارد

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو مزداتک کابین گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۹۴۵ میلیون تومان

تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید

کراس‌اور محبوب فونیکس با یک میلیارد و پیش‌پرداخت

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط حداقل ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۳۸۰ میلیون تومان

پژو ۲۰۷ تی‌یو ۳

خودروهای پرطرفدار در بازار قسطی بخريد

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو 207TU3 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۴۲۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و یک‌ساعتی خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۰ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۸۰۲ میلیون تومان

هایما ۸ اس

هایما جدید ولوکس ایران خودرو با اقساط ۱۸ ماهه

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هایما 8S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۱۸ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. همچنین پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان

جک اس ۵ نیوفیس

اقساط بدون ضامن محصولات کرمان موتور

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو جک 55 نیوفیس گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط یک تا ۳۶ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان

ساینا اس

محصولات سایپا ربات تحویل به‌روز اقساطی بخريد

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ساینا 55 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۲۵۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۵۴۲ میلیون تومان

برای اینکه هنگام خرید خودرو از دفاتر فروش به دام کلاهبرداران گرفتار نشوید، حتماً به واحدهای مجاز دارنده پروانه کسب مراجعه کنید

هشدار!

شده است و در حال حاضر، برجستون در ایالات متحده برای تامین ۸۰ تا ۹۰ درصد مواد اولیه، از منابع محلی استفاده می‌کند (به استثنای لاستیک طبیعی که مشمول تعرفه‌های افزایش یافته نیست). انتظار می‌رود تعرفه‌های جدید بر سود عملیاتی برجستون برای سال ۲۰۲۵ تاثیر بگذارد و این شرکت پیش‌بینی می‌کند هزینه‌های اضافی حدود ۳۱۰ میلیون دلار آمریکا باشد. در سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۵، فروش برجستون در آمریکای شمالی با ۲ درصد کاهش به ۲ میلیارد دلار آمریکا رسید و سود عملیاتی نیز ۱۰ درصد افزایش داشت و به ۲۴۹ میلیون دلار آمریکا رسید. کل فروش آن در بازار جهانی نیز با یک درصد کاهش به ۷ میلیارد دلار آمریکا رسید. برجستون آمریکا دفتر مرکزی خود را در نشویل، تنسی در سال ۱۹۹۲ تأسیس کرد. امروزه، برجستون آمریکا متشکل از یک خانواده بین‌المللی از شرکت‌ها، با بیش از ۵۰ مرکز تولید و بیش از ۵۵ هزار کارمند در سراسر قاره آمریکا است. برجستون آمریکا همچنان متعهد به هدایت جهانی در فناوری تایر، ارائه خدمات در سطح جهانی و شرکتی برجسته در جوامعی است که در آن زندگی و کار می‌کنیم. فرهنگ و مأموریت شرکت، ریشه در سخنان موسس آن یعنی «شوچيرو ایشیباشی» دارد که گفت برجستون وقف خدمت به جامعه با کیفیت برتر است. برجستون بزرگ‌ترین تولیدکننده تایر در جهان است. این شرکت تایرهایی را برای خودروهای کوچک، اسپرت، شاسی‌بلند و ۴۰۴ افرو و همچنین ماشین‌آلات سنگین و هواپیما تولید می‌کند. برجستون که به دلیل دوام و عملکرد مثال‌زدنی بسیار مورد توجه قرار گرفته، تایرهایی را برای تمام طبقات مصرف‌کنندگان تولید می‌کند.



سهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

«در بحبوحه وضع تعرفه ۲۵ درصدی ایالات متحده بر واردات قطعات خودرو، شرکت ژاپنی تولیدکننده تایر برجستون، اعلام کرده است که قصد دارد ظرفیت دو کارخانه خود را در ایالات متحده افزایش دهد. براساس گزارش سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۵ برجستون، تا سال ۲۰۲۷، ظرفیت کارخانه‌های تولید تایر خودروهای سواری و کامیون‌های سبک در آیکن (کارولینای جنوبی) و ویلسون (کارولینای شمالی) به میزان ۲ میلیون واحد در سال افزایش خواهد یافت. خاطر نشان می‌شود که گسترش ظرفیت مستلزم سرمایه‌گذاری‌های کوچک در آیکن است و در ویلسون، تولید به حداکثر میزان خود خواهد رسید. برجستون همچنین قصد دارد کارخانه تولید تایر کامیون خود در لاورگن (تنسی) را تعطیل و تولید را به سایر سایت‌ها در آمریکای شمالی و جنوبی منتقل کند. در این گزارش آمده است که برجستون قصد دارد تولید را در ایالات متحده حفظ یا افزایش دهد تا بتواند ۶۰ تا ۷۰ درصد از تقاضای تایر خودروهای سواری و کامیون-اتوبوسی را در این کشور از طریق تولید محلی تامین کند. علاوه بر این، بهینه‌سازی زنجیره‌های تامین مواد خام نیز برنامه‌ریزی

کوبیر تایر (ایران)		گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
		KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام 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-ساندرواستپ وی-زانتیا	
		KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
		KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	
		KB44	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دائگ فنگ H۲۰-کراس-دنا پلاس توربو	
		KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس	
		KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۲	
		KB55	205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا	
		KB57	215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا	
		KB66	215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۲S-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	265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیکو)	
		KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹	
		KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
		KB300	215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-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	اسپورت تیج-دیگنیتی	
		KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیبوس-SWM	
		KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس	
		KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA(کرمان خودرو)	
		KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX	
		KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo	
		KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنئو 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	







بهینه سازی شده در پتل های جلویی و عقب خودرو، در تست های تصادف توانسته به خوبی از سرنشینان خود محافظت کند. به این ترتیب در چهار بخش تست ایمنی سرنشینان بزرگسال، تست ایمنی کودک، تست ایمنی عابر پیاده و تست ایمنی سیستم های کمکی ایمنی از مجموع ۱۰۰ درصد در هر بخش توانسته ۹۰ درصد ایمنی سرنشینان بزرگسال، ۹۱ درصد ایمنی کودک، ۷۸ درصد ایمنی عابر پیاده و ۸۴ درصد ایمنی سیستم های کمکی ایمنی را از آن خود کند. بر این اساس لوسید ایر توانسته به ۵ ستاره در خشان ایمنی یورو انکپ نائل آید.

سال ۲۰۱۶ میلادی بود که کمپانی لوسید موتورز از سدان تمام الکتریکی لوسید خود با نام ایر رونمایی کرد. لوسید ایر نسخه تولیدی سال ۲۰۲۰ از نظر طراحی دارای استایل زیبا و بسیار جذابی است که از سبک طراحی مینیمال تبعیت می کند. این سدان لوس آمریکایی که در سطح خودروهای فوق لوس قرار می گیرد، اخیرا در تست های سخت گیرانه سازمان یوروانکپ (سازمان تست تصادف اروپا) حاضر شد و با موفقیت، ۵ ستاره ایمنی در خشان را از آن خود کرد. این مدل به دلیل استفاده از متر یال آلومینیوم در شاسی و استفاده از فولاد سبک وزن



ایمنی سطح بالای سدان تمام برقی «لوسید»

حفظ کیفیت، بدون نوسازی امکان پذیر نیست

کیفیت خودرو، گروگان ساختار معیوب و بی توجهی به قطعه سازان

ضعف زیر ساخت و قرار دادهای ناعادلانه، چرخه تولید با کیفیت را با چالش جدی مواجه کرده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

کیفیت خودرو در ایران حاصل عوامل گوناگونی است که هر یک نقش قابل توجهی در ایجاد موانع یا فرصت های ارتقا ایفا می کنند. ساختار خط تولید خودرو سازان، فرسودگی تجهیزات قطعه سازی، فقدان دانش فنی به روز و تعامل ضعیف میان قطعه سازان و خودرو سازان از جمله چالش های اساسی موجود هستند. همچنین تصمیمات سیاست گزاران، نحوه تخصیص ارز و قیمت گذاری دستوری نیز در این میان بی تاثیر نبوده و کیفیت محصولات نهایی را تحت تاثیر قرار داده اند.

مشکلات ساختاری در کیفیت خودرو

ابراهیم دوست زاده، عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه سازان خودرو با اشاره به مسائل مختلفی که در افزایش و یا کاهش کیفیت خروجی صنعت خودرو دخیل هستند در گفت و گو با «دنیای خودرو» بیان داشت: «موضوع کیفیت خودرو واحدی پیچیده است؛ یعنی بحث در مورد کیفیت خودرو تنها یک منشأ خاص ندارد و این طور نیست که فقط از یک جا آب بخورد. چرا؟ چون در برخی مواقع، معضلات و مشکلات کیفی به ساختار خط تولید خود خودرو ساز، یعنی به خطوط مونتاژ بر می گردد.»

وی با اشاره به گروه دوم مشکلاتی که در کیفیت خروجی صنعت خودرو تاثیر گذار است، اضافه کرد: «این گروه مسائلی هستند که به قطعه ساز بر می گردد. علت آن هم در واقع، قدیمی بودن تجهیزات تولید و زیر ساخت های تولید قطعات است که ممنوعیت واردات ماشین آلات می تواند برای سال های آتی تا حد زیادی تهدید کننده و خطر آفرین باشد.»

این مقام صنفی ادامه داد: «برخی دیگر از معضلات نیز به خلأ یا کمبود دانش فنی و تسلط ناکافی بر مهندسی مرغوبیت بازمی گردد؛ چرا که در چنین شرایطی، قطعات خودرو هنگام تعامل و کنار هم قرار گرفتن، کیفیت مطلوبی پیدا نمی کنند. باید بپذیریم، چه بخواهیم چه نخواهیم، ما هم طراح خودرو هستیم و هم طراح قطعات، اما تسلط و اشراف کامل بر همه دانش های فنی، فناوری های ساخت و اصول مهندسی طراحی را نداریم.»

رئیس کمیته تخصصی کیفیت و استاندارد انجمن همگن نیرومحر که و قطعه سازان کشور افزود: «این بخش، به نظرم سهم بیشتری نسبت به سایر بخش ها دارد و علتش هم این است که سال های سال در بدنه خودرو سازی و بدنه قطعه سازی نه تنها شاهد تقویت دیار تمان مهندسی مرغوبیت و واحد مهندسی مرغوبیت نیستیم، بلکه سال هاست که واحدهای طراحی مهندسی و آن واحدهایی که مولد دانش فنی و فناوری هستند، نه تنها تقویت نشده اند بلکه تضعیف هم شده اند. این هم بخش دیگری از موضوع کیفیت است.»

وی تاکید کرد: «به صورت می خواهیم بگویم این موضوع نیاز به توجه هر چه بیشتر خودرو ساز و قطعه ساز و در عین حال حاکمیت دارد و دولتمردان باید به بحث واردات ماشین آلات و ادوات مورد نیاز خط تولید و به روز رسانی زیر ساخت های تولید و حتی زیر ساخت های آزمایشگاهی توجه داشته باشند. چرا که گاهی امکان تست قطعات را در برخی مواقع نداریم و این هم خود معضل دیگری است؛ چه در خودرو ساز و چه در سایت قطعه ساز. این ها از جمله مواردی است که باعث افت کیفیت می شود.»

زنجیره تامین و ظرفیت تولید با کیفیت

دوست زاده با اشاره به این که بیشتر مشکلات ناشی از افت کیفیت خودرو را باید در خارج از قطعه سازی جستجو کرد، تصریح کرد: «با وجود همه این موارد، زنجیره تامین ما قابلیت تولید قطعات با کیفیت را دارد؛ کمالین که پیش از این نیز دارای چنین قابلیت بوده است. خودروهای مثل تندر ۹۰ یا حتی خودروهای برخی از خودرو سازان خصوصی این را اثبات کرده اند. در حال حاضر در برخی مدل ها سهم قطعه ساز های ایرانی بیشتر از قطعه ساز های چینی است.»

وی با اشاره به نقش نحوه تعاملات خودرو سازان با



نور بالا

اگر قرار دادهای با قیمت منصفانه، شرایط پرداخت مناسب و با سازندگان که واقعا توانمند هستند بسته شود کیفیت قطعات تضمین خواهد شد؛ چرا که در زنجیره تامین ما، هم سازندگان قوی و خوش سابقه و هم سازندگان ضعیفی حضور دارند. انتخاب سازنده برای خودرو ساز اهمیت حیاتی دارد؛ اما متأسفانه روال فعلی این انتخاب، خود یکی از معضلات جدی است. گاهی سازندگان به کار گرفته می شوند که توانمندی لازم را ندارند؛ صرفا به این دلیل که قیمت پایین تری پیشنهاد می دهند یا در صورت مشکلات مالی، کمتر مطالبه گری می کنند و با شرایط سخت کنار می آیند. این شرایط در نهایت به کاهش کیفیت محصول منجر می شود.»

انتظارات از دولت، خودرو ساز و قطعه ساز

رئیس کمیته تخصصی کیفیت و استاندارد انجمن همگن نیرومحر که و قطعه سازان کشور درباره تحقق انتظارات قطعه سازان که مساوی افزایش کیفیت و بهبود صنعت است، بیان داشت: «اجازه بدهید موضوعات را به سه بخش تقسیم کنم: یک بخش، انتظارات از حاکمیت است.

که سهمشان کم هم نیست؛ اتفاقا اغلب آن ها نیز در بخش خصوصی فعالیت می کنند.»

دوست زاده درباره انتظارات قطعه سازان از خودرو سازان گفت: «در بخش خودرو سازی، انتظار ما منعقد کردن قرارداد عادلانه و منصفانه است؛ همان که در زمان فرانسوی ها دنبال می کردیم و واقعا قطعه ساز های ما با قیمت و شرایط منصفانه تولید می کردند و هم برای خودروهای داخلی و هم برای صادرات استفاده می شد. اما الان خودرو ساز، نه قراردادش منصفانه است، نه شرایط پرداختش عادلانه است، نه قیمت محصولش.»

وی اضافه کرد: «برای مثال برخی از قطعات هنوز با قیمت سال قبل خریداری می شوند. باید بپذیریم که این مسائل در تضعیف زنجیره تامین ما موثر هستند. مشکلات تخصیص ارز و ثبت سفارش، موانع دیگری بر سر راه هستند. این ها به طور حتم تاثیر منفی بر کیفیت دارند.»

این مقام صنفی تصریح کرد: «همچنین خودرو ساز باید نظام ارزیابی مناسبی برای انتخاب قطعه ساز ها پیاده سازی کند. در حال حاضر حدود یک هزار و ۲۰۰ قطعه ساز داریم که مستقیم یا غیر مستقیم با خودرو سازان کار می کنند. قطعه ساز خوب، متوسط و ضعیف داریم. هر کیفیتی یک قیمتی دارد و انتخاب قطعه ساز باید بر مبنای کیفیت و قیمت باشد. از طرفی باید دید خودرو ساز توان خرید قطعه خوب را دارد یا به خاطر قیمت گذاری دستوری، مجبور می شود از قطعه ساز ضعیف تر قطعه ارزان تر تهیه کند؟»

وی افزود: «در مورد قطعه سازی هم واقعیت این است که اگر شرایط قرارداد و قیمت مناسب باشد، قطعه ساز های ایرانی الان هم با همین زنجیره تامین و زیر ساخت فعلی می توانند قطعه با کیفیت تولید کنند. این را بارها در خودرو تندر ۹۰ و خودروهای فعلی اثبات کرده ایم. محصولات یکی از خودرو سازان بخش خصوصی بالای ۶۰ درصد خود کفایی دارند و کیفیتشان قابل مقایسه با برخی خودروهای دیگر است. اما چرا؟ چون این شرکت، قطعه را از قطعه ساز خوب با قیمت مناسب و طبق تعهدات خریداری می کند؛ از طرفی اگر قطعه سازی به تعهدات خود عمل نکند، طبیعتا جریمه می شود.»

دوست زاده ادامه داد: «متأسفانه در سایت دیگر خودرو سازان، مدیریت به دست بخش دولتی است و ما انتظار داریم با اجرای خصوصی سازی واقعی، فرمان مدیریت به فعالان بخش خصوصی سپرده شود. زیر ساخت تمامی تحولات، مدیریت صحیح و کارآمد است.»

هشدار درباره فرسودگی زیر ساخت قطعه سازی

عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه سازان خودرو با اشاره به این که با تمام کمبودها و مشکلات، قطعه ساز های ما توان خیلی خوبی دارند (اگر خودرو ساز بسته به سفارشی که می دهد، کیفیت خودرو را تعیین کند) تاکید کرد: «اگر قرارداد درست و قیمت تعیین شده و شرایط پرداخت، مناسب باشد و در عین حال قطعه ساز مناسبی انتخاب شود، قطعه ساز های ما کاملا در بخش تولید توانمند هستند. ترس ما مربوط به تخصیص ارز و وضعیت ماشین آلات در آینده است. بیش از ۱۰ سال است بسیاری از قطعه ساز ها ناوگان و زیر ساخت های شان را نوسازی و به روز رسانی نکردند.»

وی با اشاره به این که عدم به روز رسانی زیر ساخت های تولید در دراز مدت خطرناک است افزود: «اگر قرار باشد یک دهه دیگر همین روند ادامه یابد، آن زمان زنجیره تامین نمی تواند قطعه با کیفیت تولید کند. در حال حاضر این را به عنوان یک رنگ خطر مطرح می کنیم که دولتمردان بدانند اگر این روند ادامه پیدا کند، در آینده خسارات و لطمات بسیار جبران ناپذیری به صنعت وارد می شود.»

دوست زاده تصریح کرد: «بحث خلأ دانش مهندسی نیز در حوزه سیستم ها و عدم تسلط کافی بر مقوله سامانه مشخصات طراحی (Design Specification System) است؛ یعنی آن جا که دو قطعه با هم مونتاژ می شوند و یک مجموعه را تشکیل می دهند، آن جا هم باید هم خودرو ساز و هم قطعه ساز توجه بیشتری داشته باشند. یعنی باید روی مونتاژ قطعات، تشکیل سیستم و سازگاری آن ها با یکدیگر، تمرکز بیشتری صورت گیرد. این یکی از نقاط ضعف جدی ما، هم در سایت خودرو سازی و هم قطعه سازی است و باید روی آن در زمینه دانش فنی و مهندسی محصولات، سرمایه گذاری ویژه ای صورت گیرد.»

باید مدیریت این بخش را به بخش خصوصی بسپارد و نخستین خواسته ما این است. یعنی تا زمانی که مدیریت خودرو ساز در دست دولت باشد (که البته فقط هم دولت نیست، سازمان ها و ارگان هایی هم خارج از دولت این نقش را ایفا می کنند) ارتقای کیفیت و کاهش قیمت محقق نخواهد شد و اداره خودرو ساز باید به بخش خصوصی واگذار شود. در واقع دولت باید سیاست گزار کلان و ناظر باشد؛ اما مدیریت را به بخش خصوصی بسپارد. این، موضوع اول است.» وی اضافه کرد: «موضوع دوم، اصلاح ساختار تخصیص ارز است؛ هم برای مواد اولیه، هم برای ماشین آلات. اوضاع قطعه سازان ما در این بخش خوب نیست. ما نمی دانیم فرآیند تخصیص ارز مواد اولیه، از لحظه ثبت سفارش، یک ماه طول می کشد یا یک سال! هیچ فرآیند شفافیتی برای پیگیری این موضوع وجود ندارد. اولویت بسیار پیچیده، متعدد و گیج کننده است و ما هنوز که هنوز است نفهمیده ایم چطور اولویت بندی می کنند. این هم موضوعی است که باید اصلاح شود.»

این مقام صنفی ادامه داد: «موضوع سوم، قیمت گذاری دستوری است که باید آزاد شود. خودرو دیگر در حال حاضر انحصاری نیست و ما پنج خودرو ساز بزرگ داریم

این اقدام گامی اساسی برای افزایش انقباض ترافیکی و تضمین انتقال شرف سواپ تخلیاتی به‌مالک جدید وسیله‌تخلیه است. سردار د. سلیمی تأکید کرد: «از طرف همه مالکان وسیله تخلیه، از افراد حقیقی تا شخصیت‌های حقوقی باید شرکت، سازمان‌ها و ادارات را در بر گیرد. از سوی دیگر، با فراهم‌سازی زیرساخت‌های فنی شامل اتصال سامانه‌ها، اجرائیات، انجم‌گذاری و ابزارهای مختارنوس، اجرای این طرح به‌صورت یکپارچه و هماهنگ انجام می‌شود. معاون عملیات پلیس راهور با اشاره به اهمیت این طرح افزود: «انتظار داریم این ویژگی به کاهش شگرز تخلیاتی رانندگی، اصلاح رفتارهای ترافیکی و در نهایت، افت امنیتی حادثه‌ها معبر منجر شود».

ایران معاون عملیات پلیس راهور فرا.جا. از اجرای طرح جدیدی برای تسویه سوابق تخلفات رانندگی پیشی از فرآیند تعویض پلاک خبر داد و گفت: «پلیس با استفاده از هکله طرح‌های قانونی، مصمم به افزایش آشنایی کابین و کابین‌های تخلفات رانندگی است.» سردار معصودکار سلسیمی گفت: «این طرح از ۱۵ اردیبهشت‌ماه، اعمال خواهد شد.» و هدف آن افزایش بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی، اصلاح رفتارها و ترافیک و کاهش تصادفات و تخلفات حادثه‌ساز است. وی ادامه داد: «مالکان وسایل نقلیه، هم از وسوئوسرکت و خودروهای سنگین، مطابق باقانون موظف هستند سوابق تخلفات رانندگی، مالک‌هاک ثبت‌شده‌نامه خود را، در آنجا قرار دهند تا تعویض پلاک تسویه کند.»



تخلفات راندگی پیش از تعویض یلاک تسویه می شوند



موفقیت یا شکست طرح «HOV»

◀ آمار شهرداری

تهران می گوید ۸۳ درصد
تردها در تهران توسط
خودروهای تک سرنشین
است. آذرماه سال گذشته
محسن هرمزی، معاون

حاصل و نقل ترافیک شهر تهران اعلام کرد: از بهمن ماه ۱۴۰۳، خطوط پرسرعت بزرگراه همت و راهاندازی خواهد شد و خودروهای شخصی بالای ۲ سرنشین، ون و تاکسی و ... می‌توانند از این خط عبور کرده و خودروهای تک‌سرنشین جریمه می‌شوند. اجرای این طرح تا به امروز به تعویق افتاده است. اما این طرح ترافیکی پرحاشیه، سرانجام از چه زمانی در تهران آغاز می‌شود؟

سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران در حال پیگیری اجرای این طرح است

چند روز قبل، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ توضیحاتی درباره سرانجام راهاندازی خط ویژه برای تردد خودروهای پرسرشنین ارائه داد. سردار سید ابوالفضل موسوی پور از همکاری پلیس با شهرداری برای اجرای طرح HOV (خط ویژه برای تردد خودروهای پرسرشنین) در یکی از بزرگراه‌های پرتردد تهران خبر داد و اظهار کرد: «سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران می‌کند، پیگیری اجرای این طرح است و ما نیز در پلیس راهور با آن‌ها همکاری و همراهی می‌کنیم».

رئیس پلیس راهور تهران درباره آمادگی‌های زیرساخت‌های لازم از جمله نصب دوربین‌های نظارتی نیز گفت: «قرار بود دوربین‌های برای کنترل اجرای این طرح در مسیر مربوطه نصب شود؛ اما فکری می‌کنم هنوز این دوربین‌ها نصب نشده‌اند». پیش‌تر عبدالمطهر مصطفی‌مخانی، سخنگوی شهرداری تهران درباره جزئیات اجرای طرح HOV گفته بود: «با توجه به این که بررسی‌های لازم درباره نحوه اجرای پروژه HOV در حال انجام است، امیدواریم بتوان این طرح را در یکی از بزرگراه‌های پرتردد پایتخت که شرایط مناسبی دارد، اجرایی کرد.» وی با بیان این که احتمال اعمال برخی تغییرات در نسخه نهایی طرح وجود دارد، افزود: «در حال حاضر برگیره‌های مختلفی برای اجرای این طرح در حال بررسی هستند که از نهایی شدن، مکان دقیق اعلام خواهند شد». مصطفی‌مخانی همچنین درباره تجهیزاتی مورد نیاز این طرح تأکید کرد: «مشکلی در تأمین دوربین‌های نظارتی وجود ندارد و اعتبار لازم نیز به‌طور کامل فراهم شده‌است.» سخنگوی

An aerial photograph of a complex highway interchange. A multi-lane bridge spans over a section of the highway. The bridge and the main highway below are filled with cars, indicating heavy traffic. The surrounding area includes grassy medians, some trees, and a small building on the left side. The image is taken from a high angle, looking down at the road.

شهرداری تهران در پاسخ به پرسشی درباره زمان‌بندی اجرای طرح صریح کرد: «طرح HOV به صورت تمام‌وقت اجرا خواهد شد؛ اما اعلام دقیق ساعت و جزئیات اجرای آن برعهده مسئولان اجرایی، به‌ویژه پلیس راهور است که متعاقباً اعلام خواهد شد. طرح HOV با هدف کاهش بار ترافیکی معابر اصلی شهر، تشویق شهروندان به استفاده از خودروهای عمومی و بهبود کیفیت هوای تهران اجرا می‌شود. پیش از این قرار بود این طرح در روز شنبه هم به اجرا درآید؛ اما درحالی‌حال حاضر ریزش‌های ممتد بار، بر سر است امکان به‌کارگیری آن در روز شنبه مشخص شود.»

مسیرهای طرح HOV با علائم هشدار دهنده جدا می‌شوند

بیشتر، تر محسن هم می، معاون حمل و نقل، و ترافیک شهرداری تهران از اجرای طرح HOV

شبکه نمایندگی‌های «مدیران خودرو» به طور گسترده تجهیز می‌شوند

پشتیبانی همه جانبه از محصولات «فونیکس NEV»



◀ با هدف پشتیبانی همه‌جانبه از محصولات فونیکس NEV، شرکت مدیران خودرو اقدام به تجهیز گسترده شبکه نمایندگی‌های خود کرده که در حال حاضر بیش از ۸۲ درصد این تعمیرگاه‌ها به جایگاه سرویس و تعمیر خودروهای انرژی نو مجهز شده‌اند.

در دنیای امروز که تغییرات اقلیمی، کاهش منابع فسیلی و آلودگی هوا از چالش‌های اصلی بشر به‌شمار می‌روند، حرکت به‌سوی استفاده از خودروهای برقی نه تنها یک انتخاب، بلکه یک ضرورت است. این خودروها با آلاینده‌ی صفر، هزینه‌های نگهداری پایین و مصرف انرژی کمتر، آینده حمل‌ونقل پاک و پایدار را رقم می‌زنند. در ایران نیز ضرورت برقی‌سازی خودروها با توجه به‌شرایط اقلیمی و زیست‌محیطی کشور بیش از پیش احساس می‌شود. برند فوئیکس NEV، از مجموعه برندهای شرکت مدیران خودرو، یکی از پیشگامان جدی این مسیر است.

فونیکس NEV، حرکت به سوی آینده پاک با خودروهای انرژی نو

برند فونیکس NEV تاکنون سه مدل از خودروهای انرژی نو خود را شامل تیگو ۸ پرو پلاگین-هیبرید، تیگو ۷ پرو پلاگین-هیبرید و افای ایکس برقی را به بازار عرضه کرده است. این مدل‌ها با بهره‌گیری از تکنولوژی نوین و طراحی روز دنیا، تجربه‌ای متفاوت، ایمن و هوشمندانه از رانندگی پاک را به مشتریان ایرانی ارائه داده‌اند. در حال حاضر، بیش از ۲۲۰۰ دستگاه خودرو پلاگین-هیبرید فونیکس NEV در جاده‌ها و خیابان‌های کشور در حال تردد هستند؛ آمار که نشان‌دهنده استقبال بالای بازار ایران از محصولات نوآورانه این برند دودستار محیط‌زیست است.

NEV **یجاد زیر ساخت خدمات پس از فروش خودروهای انرژی نو؛ اولویت جدی فونیکس**

با توجه به نوظهور بودن فناوری خودروهای برقی و پلاگین-هیبرید در کشور، ایجاد و توسعه زیر ساخت خدمات پس از فروش نقش کلیدی در موفقیت آن دارد. در همین راستا، شرکت مدیران خودرو با هدف پشتیبانی همه جانبه از محصولات انرژی نو، اقدام به تجهیز گسترده شبکه نمایندگی های خود کرده است.

در حال حاضر، ۶۰ نمایندگی از مجموع ۷۲ نمایندگی فعال فونیکس (معادل بیش از ۸۲ درصد)، به جایگاه تعمیراتی خودروهای برند فونیکس NEV مجهز شده اند. روند تجهیز سایر نمایندگی های نیز در حال اجراست و به زودی تمام نمایندگی های رسمی به این جایگاه مجهز خواهند شد.

ایمنی، آموزش و تجهیزات: سه گانه موفقیت خدمات خودروهای انرژی نو

برای تضمین ایمنی پرسنل و کیفیت خدمات، استانداردهای ایمنی تعمیر خودروهای برقی و پلایگ هیبرید تدوین و اجرایی شده است. همچنین، ابزارها و تجهیزات ایمنی ویژه تعمیر این خودروها در اختیار شبکه نمایندگی قرار گرفته است. آموزش تخصصی یکی از ارکان مهم این برنامه است. تکنسین های خدمات پس از فروش فونیکس NEV، پیش از ورود نخستین خودروهای انرژی نو به کشور، آموزش های تخصصی مربوط به تعمیر و نگهداری را دریافت کرده اند تا خدماتی ایمن، سریع و باکیفیت به مشتریان ارائه دهند.

فونیکس NEV، همراه آینده‌ای پاک و هوشمند

فونیکس NEV با تولید خودروهای برقی و پلاگین-هیبرید، توسعه زیرساخت خدمات پس از فروش، رعایت الزامات ایمنی و سرمایه‌گذاری در آموزش نیروی انسانی، نه‌تنها یک برند خودرویی، بلکه پیشگام یک رویکرد نوین در حمل‌ونقل پایدار در ایران است. ایستگاه‌ها و شهرهای دارای جایگاه تعمیر و سرویس خودروهای برند فونیکس NEV

نمایندگی‌های دارای جایگاه استاندارد سرویس و تعمیر خودروهای فولدکس نیو		نمایندگی‌های دارای جایگاه استاندارد سرویس و تعمیر خودروهای فولدکس نیو		نمایندگی‌های دارای جایگاه استاندارد سرویس و تعمیر خودروهای فولدکس نیو	
شهر	کد نمایندگی	شهر	کد نمایندگی	شهر	کد نمایندگی
ارومیه	۴۳۶	تهران	۳۵۰	ایروان	۴۳۶
بجروت	۴۴۸	نمک	۳۵۵	بجروت	۴۴۸
ریان	۴۵۲	لارن	۳۶۱	ریان	۴۵۲
اهواز	۴۵۵	تهران	۳۶۱	اهواز	۴۵۵
اعزاز	۴۶۸	تهران	۳۶۸	اعزاز	۴۶۸
هائیدن	۴۸۱	نمک	۳۹۵	هائیدن	۴۸۱
تبریز	۴۸۳	بجروت	۳۹۱	تبریز	۴۸۳
امل	۴۸۵	تهران	۳۹۹	امل	۴۸۵
کرج	۴۸۶	نجات آباد	۴۰۳	کرج	۴۸۶
اصفهان	۴۸۸	تهران	۴۰۶	اصفهان	۴۸۸
مشهد	۴۹۰	تهران	۴۰۹	مشهد	۴۹۰
تبریز	۵۰۵	شاهپور	۴۱۴	تبریز	۵۰۵
اهواز	۴۶۹	مشهد	۴۱۵	اهواز	۴۶۹
بندرعباس	۴۴۴	بوتههیر	۴۱۶	بندرعباس	۴۴۴
قم	۴۳۳	شیراز	۴۲۱	قم	۴۳۳
رشت	۴۱۹	اهواز	۴۲۶	رشت	۴۱۹
اسلامدج	۴۶۶	گلزی	۴۲۹	اسلامدج	۴۶۶
تهران	۵۰۰	اسلامشهر	۴۳۰	تهران	۵۰۰
تهران	۳۱۴	نورآباد	۴۳۲	تهران	۳۱۴



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰

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

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

تهران ۲۷ ۱۷ آصفهان ۳۱ شیراز ۲۷ مشهد ۲۷ تبریز ۲۴ ارومیه ۲۴ رشت ۲۳ گرگان ۲۵ ساری ۲۴ شهرکرد ۲۹ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بلیت‌برد
Billboard



نوآوری هیوندای با فیلم تبلیغاتی «ماهگیری شبانه»

«شرکت هیوندای با فیلم کوتاه «ماهگیری شبانه» که کاملاً با دوربین‌های خودرو هیوندای آی‌یونیک فیلم‌برداری شده، شیوه‌ای نوین در تبلیغات ارائه داد. این فیلم ۱۳ دقیقه‌ای با بلیت یک دلاری در سینماها اکران شد و با کیفیت بالا، تماشاگران را مجذوب خود کرد. این کمپین موفق تبلیغاتی که برنده جوایز «کلیو» شد، نه تنها مخاطبان بسیاری را مجذوب خود کرد بلکه افزایش محبوبیت برند آی‌یونیک را به همراه داشت.

چگونه کابین خودرو را خنک نگه داریم؟



روزنامه نگار

«همه ما پیش از سوار شدن به خودرو، به‌خصوص در روزهای گرم سال علاقه‌مند هستیم که کابین آن از دمای مناسب و مطلوبی برخوردار باشد. به‌همین دلیل نیاز است که خودرو در سایه پارک شود. البته رعایت این مساله می‌تواند به‌بالا رفتن عمر مفید رنگ بدنه خودرو نیز کمک کند. درعین حال قطعات پلاستیکی بدنه نیز از گرما در امان خواهند بود و این مساله می‌تواند سبب حفظ کیفیت آن‌ها شود. همچنین گاه مواد ضدغفونی‌کننده در داخل کابین خودرو قرار داده می‌شود که در صورت پارک خودرو زیر نور مستقیم آفتاب، احتمال انفجار و احتراق آن وجود دارد؛ بنابراین پارک خودرو در سایه و در مکان مسقف می‌تواند تا حد زیادی از بروز حوادثی از این دست جلوگیری کند. همین‌طور با پارک خودرو در سایه، از تولید و انتشار گازهای سمی مضر که بر اثر تابش و تماس نور مستقیم خورشید با اجزای داخل کابین ایجاد می‌شود، جلوگیری خواهد شد. بنابراین شایسته است در روزهای گرم سال، حتی اگر ناچار به پارک خودرو زیر نور آفتاب هستیم، از سایه‌بان‌های داخل کابین استفاده کنیم تا در کنار خنک ماندن فضای کابین از تولید و انتشار گازهای سمی نیز جلوگیری شود. در نهایت ضروری به‌نظر می‌رسد که نهادهای مسئول و به‌ویژه شهرداری‌ها، با احداث مکان‌های مناسبی مخصوص پارک خودرو، به‌نوبه خود شهروندان را در حفظ و نگهداری هر چه بیشتر و بهتر از خودروهای‌شان یاری کنند.

نکته آموزشی

جدا کند. اگر فیلتر کهنه باشد، جریان روغن مختل شده یا روغن آلوده وارد موتور می‌شود که آسیب جدی به آن وارد می‌کند. توصیه می‌شود در زمان تعویض روغن، فیلتر نیز هم‌زمان تعویض شود. در تابستان از روغن‌هایی با گرانشی مناسب (به‌عنوان مثال 10W-40 یا 20W-50 بسته به نوع خودرو) استفاده کنید تا در دمای بالا هم کارایی خوبی داشته باشند. توجه به این نکات ساده، عمر موتور را افزایش داده و عملکرد خودرو را بهینه نگه می‌دارد.

«در فصل تابستان به‌دلیل افزایش دما، موتور خودرو بیشتر تحت فشار حرارتی قرار می‌گیرد. این گرما سبب می‌شود روغن موتور زودتر کیفیت خود را از دست بدهد و روانکاری موثر کمتری داشته باشد. در نتیجه، سایش قطعات موتور افزایش یافته و عملکرد آن کاهش می‌یابد. بنابراین تعویض به‌موقع روغن موتور در این فصل اهمیت بیشتری دارد. همچنین نباید از تعویض فیلتر روغن غافل شد. فیلتر روغن وظیفه دارد ذرات و آلودگی‌ها را از روغن

اهمیت تعویض به‌موقع روغن موتور و فیلتر روغن در تابستان



XTRIM
BORN FOR MORE

VX به راحتی یک پرواز اختصاصی

