



یک کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:
واردات خودرو فرصتی برای رقابت، نه تهدید تولید داخل



مالکان خودروهای «کیا» و «هیوندای» بخوانند!

«دنیای خودرو» از نمایشگاه بین‌المللی قطعات گزارش می‌دهد:

حضور پررنگ چینی‌ها در کنار بزرگان قطعه‌سازی!

عدم حضور مقامات در مراسم افتتاحیه نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو، امید به تعامل و حل چالش‌های اصلی صنعت را کاهش داد. همچنین در این...

صفحه ۱۴

بازدید مشاور اقتصادی رئیس‌جمهور از غرفه ایساکو:

تحول دیجیتال «ایساکو»، نقطه عطف خدمات پس از فروش در ایران

صفحه ۴

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

نبود بیمه بدنه حین تصادف، فاجعه را دوچندان می‌کند!

صفحه ۲

اعمال تعرفه جدید عوارض تردد در محدوده‌های ترافیکی پایتخت از امروز

اجرای طرح ترافیک جدید تهران به ۱۴۰۵ موکول شد

سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران اعلام کرد عوارض تردد در محدوده‌های ترافیکی از روز شنبه...

صفحه ۱۵

بررسی عملکرد دو ماهه «ایران خودرو» نشان می‌دهد:

تنوع در آمدی و تحقق صادرات

صفحه ۵



IKCO
ایران خودرو



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری

از صادرات به واردات

با نگاهی به فهرست کالاهای صادراتی ایران به جمهوری خلق چین در سال ۱۳۵۲ خواهیم دید که بخش مهمی از کالاهای صادراتی ایران را محصولات خودرویی مانند: اتوبوس...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

وضعیت گروه «استلانتیس» مشخص شد

مدیرعامل سابق جیب به جای

«کارلوس تاواریس»

صفحه ۶

تعداد برندهای چینی وارداتی

رو به افزایش است

صفحه ۱۰

ساینا S اتومات در بازار آزاد

۲۰ میلیون تومان گران شد

صفحه ۷

«دنیای خودرو» در سطح جهانی بررسی کرد:

مصرف سوخت کامیون‌ها،

کشنده‌ها و اتوبوس‌ها

صفحه ۹



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

XTRIM
BORN FOR MORE

VX

به راحتی یک پرواز اختصاصی





مدیران ناشناس به‌دست آمده است. همچنین باید در نظر داشت که خودروسازان در فرآیند توسعه مدل‌های جدید تغییرات زیادی اعمال می‌کنند؛ بنابراین ممکن است این جزئیات در محصول نهایی تغییر کنند؛ اما نکته مهم این‌که وایپر به‌خط تولید دوج بازمی‌گردد. زمان دقیق بازگشت وایپر هنوز مشخص نیست. اگر قرار بود این خودرو برای مدل ۲۰۲۶ عرضه شود، احتمالاً تا حالا نشانه‌هایی از آن دیده بودیم؛ بنابراین، عرضه آن احتمالاً به سال ۲۰۲۷ یا حتی دیرتر موکول خواهد شد؛ یعنی یک دهه پس از خاتمه تولید نسل پنجم وایپر در سال ۲۰۱۷. کانال یوتیوب TK's Garage که به‌خودروهای موپار اختصاص دارد، ادعا می‌کند اطلاعاتی از مدیران دوج دریافت کرده است.

طبق جدیدترین گزارشات، دوج وایپر پس از سال‌ها غیبت نه به شکل الکترونیکی با هیبریدی، بلکه با پیش‌رانه V10 و نسخه‌ای ویژه با موتور V12 باز خواهد گشت. همیشه می‌دانستیم که وقتی دوج اعلام کرد وایپر برای همیشه از خط تولید کنار می‌رود، این پایان داستان نخواهد بود. حالا شایعات و اطلاعات فاش شده تایید می‌کنند که دوج وایپر به‌زودی بازمی‌گردد و خوشبختانه خبری از خودرویی الکترونیکی یا پلاگین-هیبریدی نیست؛ بلکه وایپر با همان موتور جذاب V10 غرش خواهد کرد و حتی شایعاتی از نسخه‌ای ویژه با موتور V12 در حال پخش است. البته هنوز هیچ تایید رسمی از دوج یا شرکت مادر آن، استلانتیس، منتشر نشده و تمام اطلاعات از شایعات و اظهارات



بازگشت «وایپر» با پیش‌رانه تمام‌درون‌سوز

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

نبود بیمه بدنه حین تصادف، فاجعه را دوچندان می‌کند!

بیمه بدنه باشد، حداقل بخشی از خسارت سنگین وارده به مالک جبران می‌شود و فشار روانی ناشی از بروز چنین حوادثی تا حدی کاهش می‌یابد. او همچنین افزود: «نباید فراموش کرد که بیمه شخص ثالث تنها مسئول پرداخت خسارات به اشخاص ثالث است؛ یعنی اگر خودرو به افراد دیگر یا اموال عمومی مانند تاسیسات راه‌آهن آسیب بزند، خسارت وارده پرداخت خواهد شد. اما در صورت از بین رفتن کامل خودرو که در برخورد با قطار بسیار محتمل است، تنها بیمه بدنه می‌تواند به کمک مالک بیاید.»

وی گفت: «از نظر حقوقی نیز چنین حوادثی پیچیدگی‌های خاص خود را دارد. اگرچه در بسیاری از موارد، راننده به‌دلیل عبور غیرمجاز یا بی‌توجهی به هشدارها به‌عنوان مقصر اصلی شناخته می‌شود، اما در برخی حوادث، نقش نهادهای مسئول در نگهداری و ایمن‌سازی خطوط ریلی نیز قابل توجه است. با این حال، روند پیگیری خسارت از نهادهای دولتی بسیار زمان‌بر، اداری و پرهزینه است و در بسیاری موارد نتیجه روشنی ندارد. در این میان، داشتن بیمه‌ای جامع می‌تواند بار اصلی مالی را از دوش شهروندان بردارد.»

او در ادامه گفت: «طبق آمارهای منتشرشده از سوی سندیکای بیمه‌گران، بیش از ۸۰ درصد خودروهایی که در ایران در مناطق بین‌شهری و روستایی تردد می‌کنند، فاقد بیمه بدنه هستند. این در حالی است که حجم خودروهای عبوری از مسیرهای ریلی بدون گیت ایمنی یا سیستم هشدار هوشمند، همچنان بالاست و همین مساله احتمال بروز حوادث را افزایش داده است.»

لطفی در پایان گفت: «برخورد خودرو با قطار حادثه‌ای نیست که بتوان با تکیه صرف بر مهارت رانندگی یا شانس از آن اجتناب و احتراز کرد؛ بلکه در سایه آمادگی کامل، احترام به هشدارها و در کنار آن برخورداری از پوشش بیمه‌ای جامع است که می‌توان از بروز چنین حوادثی و درعین حال پیامدهای آن تا حد زیادی در امان بود.»

با گسترش

خطوط ریلی و افزایش تقاطع‌های هم‌سطح میان ریل و جاده، برخورد خودرو با قطار دیگر

اتفاقی نادر به‌شمار نمی‌رود. این حوادث به‌دلیل شدت و وسعت خسارت‌ها، همواره در صدر خطرناک‌ترین سوانح رانندگی قرار دارند. در ایسن میان، آن‌چه بیش از خود حادثه نگران‌کننده است، بی‌توجهی گسترده به پوشش‌های بیمه‌ای است که می‌توانند نقش مهمی در جبران بخشی از خسارات و کاهش پیامدهای آن ایفا کنند. در سال‌های اخیر، افزایش تعداد تقاطع‌های هم‌سطح میان خطوط ریلی و جاده‌ای، به‌ویژه در مناطق نیمه‌شهری و روستایی، احتمال برخورد خودروها با قطار را به‌طرز نگران‌کننده‌ای بالا برده است. حوادثی از این دست، نه تنها تلفات جانی و صدمات جسمی شدید در پی دارند، بلکه از نظر مالی نیز خسارات سنگینی به شهروندان، شرکت‌های بیمه و زیرساخت‌های عمومی وارد می‌کنند. در این میان نقش بیمه خودرو، به‌ویژه بیمه بدنه به‌عنوان یکی از معدود ابزارهای حمایتی برای کاهش بار مالی این خسارات، بیش از پیش اهمیت می‌یابد؛ هرچند همچنان از سوی بخش بزرگی از دارندگان خودرو نادیده گرفته می‌شود.

آتوسا لطفی، کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با اشاره به ابعاد کمتر دیده‌شده این‌گونه سوانح اظهار داشت: «در تصادف‌های شدید مانند برخورد خودرو با قطار، معمولاً با خسارت‌های بسیار بالایی روبه‌رو هستیم که جبران آن بدون کمک بیمه، بسیار سخت و تقریباً امکان‌ناپذیر است. متأسفانه بسیاری از رانندگان، بیمه بدنه را هزینه‌ای اضافی تلقی می‌کنند؛ در حالی که اگر خودرو دارای



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

از صادرات به واردات

قطعه‌سازی ما کمتر دیده می‌شود و تمامی آن‌هایی هم که وجود دارند پویا و کارآمد نبوده، بلکه نمایشی و دکور هستند

عامل توسعه در این صنعت واحد «آراندی» پویا است گرچه ما هم از آن نشان داریم جملگی ویتترین و ناکارآست چون سیاست‌گذاری اش غلط است می‌رود هر زمان بر آن بیداد ورنه ما هم به‌قدر چینی‌ها بهره داریم ز هوش و استعداد

آری رمز دستیابی به توسعه تکنولوژیک در صنعت خودرو ایران داشتن واحدهای «تحقیق و توسعه» واقعی و روزآمد است. هم‌کنون فاصله تکنولوژیک و فناوریانه صنعت خودرو ایران با خودروسازهای توسعه‌یافته جهان بسیار زیاد است و متأسفانه بر میزان این فاصله پیوسته افزوده می‌شود؛ چون صنعت خودروی ایران فاقد هرگونه راهبرداست.

فرجام‌سخن این‌که: اگر سیاست‌های فعلی ادامه یابد، دستیابی به‌هدف‌های متعالی صنعت خودرو ایران مانند: پاسخگویی به‌نیازهای بازار داخلی، حضور در بازارهای منطقه و جهان و نیز داشتن صنعت خودرو توسعه‌یافته آرزویی محال خواهد بود و با ادامه این روند مسئولان سیاست‌گذار صنعتی و مدیران واحدهای خودروساز بهترین مصداق و معنای بیت‌زیر خواهند بود:

راه‌گم کرده به دنبال سراب نیمه‌شب در جست‌وجوی آفتاب

با نگاهی به فهرست کالاهای صادراتی ایران به جمهوری خلق چین در سال ۱۳۵۲ خواهیم دید که بخش مهمی از کالاهای صادراتی ایران را محصولات خودرویی مانند: اتوبوس، کامیون و نیز ماشین‌آلات و لوازم کشاورزی تشکیل می‌داد. این در حالی بود که از ایجاد صنعت خودرو در ایران هنوز ۱۰ سال نگذشته بود، اما از حدود ربع قرن پیش تاکنون اوضاع تغییر کرده و صادرات کالاهای مذکور جای خود را به واردات محصولات خودرویی از چین داده است که مناسب‌ترین وجه تصمیم‌گیری برای نامگذاری این تغییرات «ترقی معکوس» ما است. اگر با دیده دقیق و بصیرت الزامات و دلایل تغییرات فوق را مورد بررسی قرار دهیم، به‌این نتیجه می‌رسیم که چینی‌ها با برنامه‌ریزی‌های درست و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و امضا و مبادله قراردادهای همکاری با شرکت‌های خارجی که سرفصل مهم همه آن‌ها انتقال تکنولوژی بود، توانسته‌اند در این زمینه به‌توسعه برسند؛ به‌گونه‌ای که در نوآوری‌ها، ارتقای کیفیت و کسب سهم بالا از بازارهای جهانی جایگاه برتری را به‌دست آوردند. اما متأسفانه صنعت خودرو ایران با قدمت ۶۰ سال همچنان با شیوه‌بازی به‌ر جهت و روزمره‌گی روزگار می‌گذراند و هنوز فاقد استراتژی جامع و مدون است که از آن به‌برنامه توسعه هم تعبیر می‌شود. یکی از بخش‌های مهمی که در استراتژی صنعت خودروی کشورهای پیشرفته به‌چشم می‌آید همانا وجود واحد «تحقیق و توسعه پویا و روزآمد» است که با کمال تأسف چنین واحدی در صنعت خودرو و صنعت



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری

«گروه آراین» در آستانه رونمایی از برند جدید خودرویی



قطعات. میزان بالای رضایت مشتریان، نتیجه تعهد و نقشی است که این شرکت در قبال پشتیبانی از مالکین خودروها ایفا کرده است. رونمایی از برند لاماکو گامی استراتژیک در مسیر توسعه سبد محصولات و تقویت جایگاه آراین پارس موتور در بازار خودرو کشور خواهد بود.

راه‌حلی کاربردی و ارزشمند در کلاس خود است. تجربه موفق عرضه برند لاماری و استقبال گسترده بازار از خودرو لاماری ایما که با تولید بیش از ۲۰ هزار دستگاه همراه بوده، گواهی است بر رویکرد هدفمند آراین پارس موتور در ارائه محصولاتی با کیفیت فنی بالا، خدمات پس از فروش گسترده و تامین به‌موقع

پایدار و قابل اعتماد را در اختیار گروه متنوعی از خریداران قرار دهد. نخستین محصول این برند، هم‌زمان با رونمایی رسمی در یک رویداد اختصاصی طی روزهای آینده، معرفی خواهد شد. این خودرو با توجه به‌نیازهای بخش پرتقاضای بازار طراحی شده و هدف آن، ارائه

کیفیت ساخت، خدمات قابل اعتماد و شرایط خرید تسهیل‌شده، طراحی شده تا به‌نیازها و انتظارات طیف وسیع‌تری از مصرف‌کنندگان ایرانی پاسخ دهد. لاماکو با تمرکز بر استانداردهای بالای کیفی و پشتیبانی همه‌جانبه، قرار است تجربه‌ای متمایز،

گروه آراین با پشتوانه سال‌ها فعالیت موثر در صنعت خودرو و شناخت دقیق از نیازهای بازار ایران، به‌زودی از برند جدید خودروهای سواری خود با نام «لاماکو» رونمایی خواهد کرد. این برند که به لحاظ استراتژی محصولات، سبکی متفاوت از برند لاماری خواهد داشت، با رویکردی عمل‌گرایانه و تمرکز بر

چراغ‌های LED دوتایی و دماغه بدون جلوینجره، کاملاً از سبک طراحی برند لوکس کرده‌ای. جنس‌ساز الهام گرفته است و به‌ویژه به کراس‌اوور الکتریکی GV60 شباهت دارد؛ اما برخلاف GV60 که طراحی کوپه‌مانندی دارد، Sea Lion 06 با قامت بلندتر و ایستاده‌تر، احتمالاً فضای داخلی کاربردی‌تری برای خانواده‌ها ارائه می‌دهد. این شاسی‌بلند با طول ۴۸۱۰ میلی‌متر، عرض ۱۸۷۵ میلی‌متر، ارتفاع ۱۴۹۵ میلی‌متر و فاصله بین محورها ۲۸۲۰ میلی‌متر، کمی بزرگ‌تر از رقبای بی‌مانند تسلا مدل ۷ و جنس‌ساز GV60 است و به‌نظر می‌رسد برای استفاده‌های خانوادگی مناسب‌تر باشد.

بی‌وای‌دی در نمایشگاه خودرو شانگهای از شاسی‌بلند جدیدی رونمایی کرده که در ظاهر شباهت عجیبی به جنس‌ساز GV60 دارد. در میان این‌بوه‌رو نمایی‌ها در نمایشگاه خودرو شانگهای، برخی خودروها به‌دلیل طراحی یا ویژگی‌های خاص خود برجسته می‌شوند. یکی از این خودروها بی‌وای‌دی Sea Lion 06 است؛ شاسی‌بلندی الکتریکی و پلاگین-هیبریدی که با ظاهری جذاب به‌نظر می‌رسد مستقیماً از استودیوی طراحی جنس‌ساز بیرون آمده باشد! شباهت این خودرو به جنس‌ساز GV60 آن‌قدر زیاد است که ممکن است در نگاه اول چشمانتان را با دست بمالید. طراحی جلو Sea Lion 06 با



«بی‌وای‌دی» این بار طراحی «جنس‌ساز» را امتحان کرد



یک کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

واردات خودرو فرصتی برای رقابت، نه تهدید تولید داخل



هزینه‌های نگهداری و انبارداری، باعث کاهش نقدینگی واردکنندگان نیز می‌شود. این افزایش هزینه‌ها به‌طور مستقیم روی قیمت تمام‌شده خودرو وارداتی تأثیر می‌گذارد و معمولاً در نهایت مصرف‌کننده نهایی باید این هزینه‌ها را پرداخت کند. همچنین تأخیرهای زیاد در تحویل خودرو باعث کاهش اعتماد بسازار و مصرف‌کنندگان به‌واردکنندگان شده و نوسانات قیمتی در بازار خودرو را افزایش می‌دهد. به‌همین دلیل، اصلاح روند لجستیک و تسهیل در فرآیند ترخیص خودروها باید یکی از اولویت‌های اصلی سیاست‌گزاران باشد.

در مورد آینده واردات خودرو، چشم‌انداز شما چیست؟ آیا پیش‌بینی می‌کنید دولت سیاست‌های خود را به سمت تسهیل بیشتر واردات ببرد یا محدودیت‌ها افزایش یابد؟

چشم‌انداز آینده واردات خودرو در ایران تا حد زیادی بستگی به سیاست‌های کلان دولت و نهادهای مرتبط دارد. در صورتی که دولت بخواهد بازار خودرو را رقابتی‌تر کند و فشار بر تولیدکنندگان داخلی را افزایش دهد، احتمالاً سیاست‌ها به‌سمت تسهیل واردات خودروهای دسترسی محدود و قیمت بالا، این تمایل را محدود کرده است. اگر سیاست‌های دولت به‌سمت تسهیل واردات خودروهای اقتصادی پیش برود، پیش‌بینی می‌شود تغییر قابل توجهی در رفتار مصرف‌کنندگان رخ دهد و بخش قابل توجهی از تقاضا به‌سمت خودروهای وارداتی اقتصادی هدایت شود. این تغییر رفتار می‌تواند زمینه‌ساز رشد رقابت در بازار خودرو و افزایش کیفیت خودروهای داخلی شود. در نهایت، مصرف‌کنندگان سود خواهند برد و بازار خودرو به‌سمت پویایی و تنوع بیشتر حرکت خواهد کرد.

تولیدکنندگان داخلی مجبور می‌شوند کیفیت محصولات خود را ارتقا دهند و قیمت‌ها را منطقی‌تر تنظیم کنند تا سهم بازار خود را حفظ کنند. این رقابت سالم می‌تواند منجر به افزایش رضایت مصرف‌کنندگان و رشد کلی بازار خودرو شود. از سوی دیگر، واردات خودروهای اقتصادی باعث افزایش گزینه‌های مصرف‌کنندگان و کاهش انحصار در بازار داخلی خواهد شد که به‌نفع کلی اقتصاد خودرو و مصرف‌کنندگان است. البته این تمایل را محدود کرده سیاست‌گذاری مناسب و حمایت از زیرساخت‌های پس از فروش نیز هست.

در شرایط فعلی بازار، واردات خودرو چه تأثیری بر رفتار مصرف‌کننده دارد؟ آیا مصرف‌کنندگان به سمت خودروهای وارداتی اقتصادی گرایش پیدا کرده‌اند یا همچنان بازار خودروهای داخلی را ترجیح می‌دهند؟

در شرایط فعلی، محدودیت‌های واردات و قیمت بالای خودروهای وارداتی باعث شده است که بیشتر مصرف‌کنندگان به‌سمت خودروهای تولید داخل گرایش داشته باشند. البته تمایل به خرید خودروهای وارداتی به‌دلیل کیفیت و امکانات بالاتر همیشه وجود داشته؛ اما دسترسی محدود و قیمت بالا، این تمایل را محدود کرده است. اگر سیاست‌های دولت به‌سمت تسهیل واردات خودروهای اقتصادی پیش برود، پیش‌بینی می‌شود تغییر قابل توجهی در رفتار مصرف‌کنندگان رخ دهد و بخش قابل توجهی از تقاضا به‌سمت خودروهای وارداتی اقتصادی هدایت شود. این تغییر رفتار می‌تواند زمینه‌ساز رشد رقابت در بازار خودرو و افزایش کیفیت خودروهای داخلی شود. در نهایت، مصرف‌کنندگان سود خواهند برد و بازار خودرو به‌سمت پویایی و تنوع بیشتر حرکت خواهد کرد.

چالش‌های لجستیکی و تأخیر در ترخیص خودروهای وارداتی چه اثراتی بر بازار و قیمت‌ها گذاشته است؟

یکی از مهم‌ترین مشکلات بازار واردات خودرو در ایران، چالش‌های لجستیکی و تأخیرهای طولانی در فرآیند ترخیص خودروها از گمرک است. این تأخیرها به‌دلیل ضعف زیرساخت‌های گمرکی، نبود هماهنگی میان نهادهای مختلف و برخی مشکلات اداری به‌وجود آمده است. چنین مشکلاتی باعث شده تا خودروها برای مدت طولانی در گمرک یا بنادر باقی بمانند که این موضوع علاوه بر افزایش

ورود خودروهای جدید و با تکنولوژی به‌روز به بازار ایران می‌شود. این موضوع می‌تواند باعث عقب‌ماندگی بازار خودرو و کاهش جذابیت واردات شود. بنابراین، وزارت صمت نیازمند بازنگری در این سیاست‌هاست تا ضمن حمایت از تولید داخل، امکان عرضه خودروهای باکیفیت و اقتصادی را فراهم کند.

با توجه به رقابت میان خودروهای وارداتی و تولیدات داخلی، به‌نظر شما واردات خودروهای اقتصادی تا چه حد می‌تواند به تعدیل قیمت‌ها و بهبود کیفیت خودروهای داخلی کمک کند؟

واردات خودروهای اقتصادی می‌تواند به‌طور قابل توجهی بازار خودرو داخلی را رقابتی‌تر و به‌بهبود کیفیت و تعدیل قیمت‌ها تا حد زیادی کمک کند. وقتی خودروهای خارجی با قیمت و کیفیت مناسب وارد بازار می‌شوند،

نوربالا

در شرایط فعلی، محدودیت‌های واردات و قیمت بالای خودروهای وارداتی باعث شده است که بیشتر مصرف‌کنندگان به‌سمت خودروهای تولید داخل گرایش داشته باشند. البته تمایل به خرید خودروهای وارداتی به‌دلیل کیفیت و امکانات بالاتر همیشه وجود داشته؛ اما دسترسی محدود و قیمت بالا، این تمایل را محدود کرده است.

را بالا ارزیابی کنند و برخی از بازار خارج شوند یا واردات را به‌صورت محدود انجام دهند. به‌طور کلی، مشکل تأمین ارز یکی از اصلی‌ترین موانع کارآمدی بازار خودرو وارداتی در ایران است.

محدودیت‌های تعرفه‌ای و قوانین گمرکی چگونه بر انتخاب خودروهای وارداتی توسط شرکت‌های واردکننده تأثیر می‌گذارد؟ آیا تعرفه‌ها باعث شده واردات خودروهای اقتصادی دشوارتر شود؟

تعرفه‌های گمرکی بالا و همچنین پیچیدگی و عدم شفافیت قوانین گمرکی نقش بسیار مهمی در شکل‌گیری سبد محصولات وارداتی ایفا می‌کنند. به‌دلیل تعرفه‌های سنگین، واردات خودروهای اقتصادی که حاشیه‌سود پایینی دارند به صرفه‌نیست و واردکنندگان بیشتر تمایل دارند خودروهای لوکس و گران‌قیمت‌تر وارد کنند. این موضوع باعث شده واردات خودروهای اقتصادی به‌شدت محدود شود و بازار روی خودروهای با قیمت بالاتر متمرکز شود. علاوه بر تعرفه‌ها، مشکلات مربوط به فرآیندهای اداری گمرک و ترخیص کالا نیز مزید بر علت شده و زمان ترخیص خودروها را طولانی کرده است. این امر هزینه‌های اضافی برای واردکنندگان به‌همراه دارد که در نهایت به افزایش قیمت‌ها و کاهش تنوع خودروهای وارداتی منجر می‌شود. در نتیجه، تعرفه‌ها و قوانین گمرکی محدودکننده اصلی واردات خودروهای اقتصادی هستند و اثرات منفی بر رقابت و انتخاب مصرف‌کننده دارند.

سیاست‌های وزارت صمت در خصوص سقف قیمتی و استانداردهای فنی خودروهای وارداتی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا این سیاست‌ها با واقعیت‌های بازار و تقاضای همخوانی دارند؟

سیاست‌های وزارت صمت در تعیین سقف قیمتی و اعمال استانداردهای فنی، در ظاهر با هدف حمایت از تولید داخلی و حفظ بازار خودروهای داخلی طراحی شده است. اما این سیاست‌ها گاهی با نیازهای واقعی بازار و تقاضای مصرف‌کنندگان همخوانی ندارد. به‌عنوان مثال، سقف قیمت تعیین‌شده برای واردات خودرو باعث می‌شود بسیاری از خودروهای اقتصادی جدید و کارآمد از چرخه واردات حذف شوند؛ چراکه قیمت آن‌ها بالاتر از سقف تعیین‌شده است. از طرف دیگر، استانداردهای فنی و الزامات ایمنی که در برخی موارد به‌صورت سختگیرانه اعمال می‌شود، مانع

نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

بازار خودرو ایران در شرایطی قرار دارد که نارضایتی مصرف‌کنندگان، کاهش قدرت خرید و افت رقابت‌پذیری محصولات داخلی، به یکی از چالش‌های جدی اقتصاد کشور تبدیل شده است. در این میان، واردات خودروهای اقتصادی می‌تواند محرک مثبتی برای تعدیل قیمت‌ها، افزایش کیفیت و بازگشت رقابت به بازار باشد. اما موانع متعدد، این مسیر را با پیچیدگی‌هایی روبه‌رو کرده است. داریوش بدیعی‌نایت، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با اشاره به تأثیر مستقیم سیاست‌های ارزی، تعرفه‌ای و گمرکی بر ناکارآمدی واردات خودرو در کشور می‌گوید که محدودیت در واردات خودروهای اقتصادی نه تنها به سود تولید داخلی نیست، بلکه باعث کاهش رضایت مصرف‌کننده و رکود بیشتر بازار می‌شود. به گفته او، آینده صنعت خودرو در ایران در گرو ایجاد تعادل میان حمایت هدفمند از تولید داخل و تسهیل رقابت سالم از مسیر واردات است.

با توجه به نوسانات نرخ ارز و تحریم‌های بانکی، فرآیند تأمین ارز برای واردات خودرو چه مشکلاتی دارد و این مشکلات چقدر بر زمان‌بندی و هزینه واردات تأثیر گذاشته‌اند؟

فرآیند تأمین ارز برای واردات خودرو با توجه به نوسانات شدید نرخ ارز و تحریم‌های بانکی، بسا چالش‌های جدی مواجه شده است. تحریم‌ها باعث شده دسترسی به منابع ارزی خارجی محدود شود و فرآیند تخصیص ارز از منابع داخلی نیز به‌دلیل محدودیت‌های بودجه‌ای و اولویت‌بندی‌های دولت، زمان‌بر و پیچیده باشد. این موضوع باعث شده واردکنندگان با تأخیرهای قابل توجه در دریافت ارز مواجه شوند که این تأخیرها مستقیماً بر زمان‌بندی واردات تأثیرگذار است.

از طرفی افزایش هزینه‌های ناشی از نوسانات ارز باعث شده قیمت تمام‌شده خودروهای وارداتی بالا رود و به تبع آن، قیمت فروش خودرو در بازار نیز افزایش یابد. این شرایط باعث شده بسیاری از واردکنندگان ریسک واردات



زرد مسابقه‌ای و نوار زرد دست‌ساز دور بدنه، به آن ظاهری ر ترو و خیره‌کننده می‌بخشد. سراگزوزهای زرد، نشان کلاک ادیشن و در پوش سوخت آلومینیومی ماشین‌کاری‌شده با مرکز آبی، جزئیاتی هستند که اصالت و انحصاری بودن این مدل را برجسته می‌کنند. این طراحی آبرودینامیک نه تنها زیبا به نظر می‌رسد، بلکه برای عملکرد در سرعت‌های بالا بهینه شده است. این نسخه بر پایه امیرا V6 ساخته شده و از یک موتور ۳.۵ لیتری سوپرشارژ با قدرت ۴۰۰ اسب‌بخار و ۴۲۰ نیوتون‌متر گشتاور بهره می‌برد. این نیرو از طریق گیربکس ۶ سرعته دستی و دیفرانسیل لغزش محدود به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود که شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت ۴.۲ ثانیه‌ای و حداکثر سرعت ۲۹۰ کیلومتر بر ساعت دارد.

لوئوس با امیرا کلاک ادیشن، یاد جیم کلاک، اسطوره فرمول یک را زنده کرده است. این نسخه ویژه با رنگ سبز مسابقه‌ای، طراحی رترو و جزئیات مخفی مانند امضای کلاک، تنها در ۶۰ دستگاه تولید می‌شود. لوئوس که زمانی با شعار «ساده‌سازی و کاهش وزن» شناخته می‌شد، حالا با امیرا کلاک ادیشن به پریشانه‌های مسابقه‌ای خود بازگشته و ادای احترامی به جیم کلاک، راننده افسانه‌ای که در سال ۱۹۶۵ قهرمان فرمول یک و آلمانی ۵۰۰ شد، ارائه کرده است. این نسخه ویژه که تنها در ۶۰ دستگاه تولید می‌شود، در بیرون از لوئوس تایپ ۱۲۸ الهام گرفته است؛ یعنی خودرویی که کلاک با آن در آلمانی به پیروزی رسید. بدنه این خودرو به رنگ سبز مسابقه‌ای کلاک با سقف مشکی مزین شده است. آینه‌های تفره‌ای، نوار

نسخه «جیم کلاک» از لوئوس «امیرا»



بازدید مشاور اقتصادی رئیس‌جمهور از غرفه ایساکو؛

تحول دیجیتال «ایساکو»، نقطه عطف خدمات پس از فروش در ایران

شرکت خدمات پس از فروش «ایران خودرو» به تنهایی و با تکیه بر توان متخصصان نبض نمایشگاه بین‌المللی قطعات خودرو را به دست گرفت



هم‌افزایی فروشگاه‌ها و نمایندگی‌ها در چارچوب زنجیره تأمین هوشمند ایساکو در جریان نمایشگاه، بر اهمیت یکپارچه‌سازی فرآیندهای فروش، پشتیبانی و گارانتی در قالب یک زنجیره تأمین هوشمند تأکید کرد. مدیران این شرکت با اشاره به این که تنها فروش قطعه اصل کافی نیست، اعلام کردند که همه فروشگاه‌ها و نمایندگی‌های ایساکو به یکدیگر متصل هستند تا خدمات پس از فروش در تمام نقاط کشور با کیفیت یکسان و استاندارد ارائه شود. در حال حاضر، تمامی فروشگاه‌های رسمی ایساکو به سامانه مرکزی متصل هستند و قطعاتی که از این مراکز خریداری شوند، مشمول رجیستری، گارانتی و خدمات کامل خواهند بود. در این ساختار، فروشگاه‌ها به عنوان حلقه اول زنجیره و نمایندگی‌ها به عنوان حلقه دوم، با سامانه مرکزی در ارتباط کامل هستند. این هماهنگی منجر به کاهش دوباره کاری، تسریع در پاسخگویی به مشتریان و افزایش بهره‌وری کل شبکه شده است.

ایساکو و آینده‌ای روشن برای خدمات پس از فروش حضور پررنگ ایساکو در بیستمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات خودرو، علاوه بر نمایش توانمندی‌های کنونی این شرکت، نویدبخش آینده‌ای روشن برای حوزه خدمات پس از فروش در صنعت خودرو ایران است. با گسترش فناوری‌های دیجیتال، بهره‌گیری از هوش مصنوعی در تحلیل داده‌های خدمات، افزایش تعامل با مشتریان از طریق اپلیکیشن و ایجاد زنجیره تأمین شفاف و قابل رهگیری، ایساکو اکنون در مسیری قرار گرفته که می‌تواند الگوی سایر شرکت‌ها در این حوزه باشد. از دیدگاه بسیاری از کارشناسان حاضر در نمایشگاه، آینده صنعت خودرو در گرو توانمندسازی حوزه خدمات پس از فروش و پاسخگویی سریع به نیازهای مشتریان است؛ در این میان، شرکت‌هایی چون ایساکو که نه تنها به این نیازها پاسخ داده‌اند بلکه فراتر از انتظارات حرکت کرده‌اند، نقش تعیین‌کننده‌ای در ارتقای کیفیت صنعت خودرو کشور ایفا خواهند کرد.

جامع تجارت وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز لینک شده و از این طریق، امکان پیگیری بیشتر برای اصالت قطعه توسط نهادهای نظارتی نیز فراهم شده است.

رجیستری قطعات؛ آغاز دوره‌ای جدید از خدمات گارانتی

یکی از مهم‌ترین نوآوری‌های ایساکو که در نمایشگاه امسال به آن توجه شد، سامانه رجیستری قطعات یدکی است. به کمک این قابلیت، مشتریان پس از خرید قطعه، می‌توانند آن را در سامانه ایساکو به نام خودرو و کد شاسی خاص خود ثبت کنند.

این اقدام مزایای متعددی دارد؛ در صورت بروز ایراد یا خرابی قطعه، مشتری می‌تواند با مراجعه به یکی از نمایندگی‌های فعال ایساکو در سراسر کشور، خدمات تعویض یا تعمیر قطعه را تحت پوشش گارانتی دریافت کند. همچنین در صورت وقوع حادثه یا فروش خودرو، تاریخچه قطعات نصب‌شده، به عنوان یک سابقه شفاف و قابل استناد باقی خواهد ماند.

اپلیکیشن ایساکو؛ همه خدمات در کف دستان شما در راستای دیجیتالی‌سازی خدمات، ایساکو با توسعه یک نرم‌افزار اختصاصی گام مهمی در ساده‌سازی تعامل با مشتریان برداشته است. این نرم‌افزار که برای هر دو سیستم عامل Android و iOS طراحی شده، نه تنها امکان استعلام اصالت کالا و رجیستری را فراهم می‌کند، بلکه کاربران می‌توانند از خدمات دیگری همچون نوبت‌گیری تعمیرگاه، مشاهده وضعیت سفارش قطعات، دریافت پیشنهادها و ویژه و بررسی وضعیت گارانتی نیز بهره‌مند شوند.

همچنین در نسخه جدید این اپلیکیشن، امکان رهگیری لحظه‌ای درخواست‌ها و گفت‌وگوی مستقیم با پشتیبانی نیز افزوده شده تا مشتری در کمترین زمان ممکن، پاسخ سوالات خود را دریافت کند.

با این تحولات، اپلیکیشن ایساکو به یک مرجع جامع در حوزه خدمات پس از فروش خودرو تبدیل شده است.



بیستمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو، در حالی از روز پنج‌شنبه فعالیت خود را در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران آغاز کرد که چشم‌گیرترین جلوه آن، حضور پررنگ شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو، «ایساکو» بود؛ شرکتی که نه تنها به عنوان تنها ارائه‌دهنده خدمات پس از فروش در این رویداد حضور یافت، بلکه با نمایش آخرین دستاوردهای فناوریانه خود در حوزه توزیع، اصالت‌سنجی، رجیستری و گارانتی قطعات نشان داد که چگونه می‌توان در فضای رقابتی پرشتاب بازار خودرو، رضایت مشتری را با نوآوری پیوند زد.

بازدید مشاور اقتصادی رئیس‌جمهور از غرفه ایساکو

در نخستین روز نمایشگاه معصومه آقاپور، مشاور رئیس‌جمهور در امور همکاری‌های اقتصادی، طی بازدید از نمایشگاه و به‌ویژه غرفه «ایساکو» ضمن گفت‌وگو با مدیران این شرکت از آخرین اقدامات، سامانه‌ها و فرآیندهای نوین ایساکو در زمینه خدمات پس از فروش مطلع شد. در این بازدید مدیران ارشد گروه صنعتی ایران خودرو، به عنوان سکان‌داران جدید آبی‌پوشان جاده‌مخصوص مشاور رئیس‌جمهور راهبردی می‌کردند این بازدید در شرايطی انجام شد که «ایساکو» طی سال‌های اخیر با بهره‌گیری از فناوری‌های روز دنیا و ایجاد زیرساخت‌های دیجیتال در بستر خدمات پس از فروش، توانسته شبکه گسترده‌ای از اعتماد و اطمینان برای مصرف‌کنندگان نهایی و همچنین شبکه نمایندگی‌های خود ایجاد کند؛ امری که در کنار به‌روز کردن سامانه‌های استعلام و رجیستری، یکی از نقاط قوت ایساکو است.

اصالت‌سنجی قطعات؛ یک تحول بنیادین در اعتمادسازی مشتری

در شرايطی که بازار قطعات یدکی خودرو با چالش‌های متعدد از جمله قاچاق، فروش اجناس تقلبی و عدم شفافیت در قیمت‌گذاری مواجه است، ایساکو با توسعه یک سامانه اصالت‌سنجی کاملاً دیجیتال، گامی بلند در جهت شفافیت و افزایش رضایت مشتریان برداشته است.

در غرفه ایساکو، تمام قطعاتی که از کانال رسمی این شرکت به‌دست مشتری می‌رسند، با بسته‌بندی رنگ اختصاصی آبی و دارای لیبل اختصاصی به‌نمایش گذاشته شده است. این لیبل‌ها شامل یک کد ۱۶ رقمی منحصر به‌فرد می‌شوند که مشتری می‌تواند از طریق سایت رسمی ایساکو یا نرم‌افزار تلفن همراه هوشمند این شرکت (قابل نصب روی تلفن‌های همراه هوشمند سیستم عامل‌های Android و iOS)، به راحتی اصالت قطعه را استعلام کرده و به اطلاعات دقیق آن دست یابد.

در این فرآیند، علاوه بر تأیید اصالت کالا، مشتری می‌تواند مشخصات فنی قطعه، کاربرد آن برای خودروهای مختلف، قیمت و همچنین وضعیت گارانتی و پوشش خدمات پس از فروش آن را مشاهده کند. این سامانه حتی با سامانه

پیگیری يك موضوع

Follow up



محمود نجفی عرب

رئیس اتاق بازرگانی تهران

قطعی برق واحدهای صنعتی و تولیدی ادامه دارد

فعالان تولیدی و صنعتی معتقدند تفاهم‌نامه وزارتخانه‌های صمت و نیرو در مورد مدیریت مصرف برق صنایع، دارای بندهای مناسبی برای مدیریت بهتر چرخه تولید واحدهای صنعتی طی دوره پیک مصرف برق است؛ اما به‌شرطی که این مصوبه اجرایی شود. در همین زمینه محمود نجفی عرب، رئیس اتاق بازرگانی تهران از عدم اجرای این تفاهم‌نامه گله دارد و خواستار اجرای دقیق آن است.

آیا تفاهم‌نامه اخیر وزارتخانه‌های صمت و نیرو در مورد مدیریت مصرف برق صنایع اجرایی شود؟

به‌رغم این‌که در مورد مدیریت مصرف برق این تفاهم‌نامه حاوی مفاد بسیار خوبی از جمله مستثنی کردن برخی واحدهای تولیدی از قطعی برق است، اما این تفاهم‌نامه اجرایی نمی‌شود و ما خواستار اعمال نظارت جدی بر اجرای این تفاهم‌نامه هستیم. در این زمینه پایش و بررسی‌های اتاق تهران نشان می‌دهد طی هفته‌های اخیر، چندین واحد تولیدی در استان‌های مختلف اعلام کرده‌اند که به‌رغم مصوبه این دو وزارتخانه مبنی بر این‌که صنایع در اولویت مدیریت مصرف برق قرار نگیرند، همچنان مشمول قطعی برق شده‌اند.

تبعات این قطعی برق چیست؟

برای برخی شرکت‌ها در طول یک هفته، چهار روز قطعی برق، دو روز از ساعت ۷ تا ۲۴ و دو روز از ساعت ۱۷ تا ۲۳ اعلام شده است. یعنی این شرکت تولیدی در طول روز هفته، فقط ۳ روز به‌طور کامل برق دارد. تداوم این وضعیت منجر به توقف تولید و خسارات اقتصادی قابل توجه شده و نااطمینانی از محیط پیش روی کسب‌وکار را نزد واحدهای تولیدی افزایش داده است.

درخواست بخش خصوصی در چنین وضعیتی از مسئولان دولتی چیست؟

تفاهم‌نامه بین وزارتخانه‌های صمت و نیرو مفاد قابل قبولی برای مدیریت مصرف دارد و از هر دو وزارتخانه می‌خواهیم نسبت به اجرای دقیق آن اهتمام داشته و بر فرآیند اجرا، نظارت کافی داشته باشند. این در حالی است که اتاق تهران برای ارائه گزارش‌های میدانی و رسمی از روند قطعی برق واحدهای صنعتی و معدنی در استان تهران به این دو وزارتخانه آمادگی دارد.

زاپاس

Spare Tire

کمیسیون صنایع و معادن ملت پیگیر واردات خودرو



نداریم.» پوردهقان اردکانی افزود: «در نخستین جلسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، این موضوع را با قدرت پیگیری خواهیم کرد. حرف‌های محکمی زده خواهد شد و گزارش جامعی هم از وضعیت واردات خودرو تهیه و ارائه خواهد شد. در این جا باید سوال کرد که چه کسی از وضعیت فعلی صنعت و بازار خودرو راضی است؟ مردم که ناراضی هستند، دولت هم ناراضی است، خودروسازان هم زیانده هستند.» وی ادامه داد: «به عنوان

شاهد مثال، اگر گزارش مالی سایپا را بررسی کنید، با زیان انباشته چند هزار میلیارد تومانی مواجه می‌شوید. حال سوال این است که چه کسی از این وضعیت سود می‌برد؟» پوردهقان اردکانی در نهایت افزود: «ما در مجلس شورای اسلامی و در بودجه ۱۴۰۴ شروع کردیم به اصلاح تعرفه‌ها. سال اول گفتیم تعرفه از ۱۰۰ درصد به ۶۰ برسد، سال دوم ۴۰ و در ادامه به ۳۰ درصد برسد. اما متأسفانه نهادهای بالادستی آمدند و همان ۶۰ درصد را هم حذف کردند.»



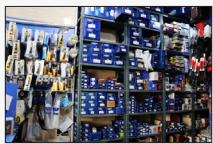
حتی «برابوس» هم وارد صنعت ساخت و ساز شد!

برابوس، نامی آشنا در دنیای تیونینگ خودروهای لوکس، حالا با پروژه‌های عظیم به عرصه املاک گذاشته است و قصد ساخت جزیره‌ای ۱۰۰ هزار مترمربعی را در ابوظبی دارد. برابوس در دنیای تیونینگ خودرو نامی شناخته‌شده است که مرسدس‌ها را به ماشین‌هایی با قدرت خارق‌العاده تبدیل می‌کند و حتی قایق‌ها، موتورسیکلت‌ها و موتور هوم‌های سفارشی را به سبب محصولاتش افزوده است؛ اما این غول آلمانی حالا فراتر از خودرو رفته و با پروژه جزیره برابوس در منطقه السیف ابوظبی، وارد دنیای املاک لوکس شده است. این جزیره که در نزدیکی مرکز شهر ابوظبی، چند دقیقه‌ای از فرودگاه

بین‌المللی زاید و تنها یک ساعت با دوی فاصله دارد، با مساحت ۱۰۰ هزار متر مربع، مقصدی برای ثروتمندان و عاشقان سبک زندگی لوکس خواهد بود. جزیره برابوس میزبان ۴۵۰ اقامتگاه لوکس خواهد بود که شامل ۳۵۰ آپارتمان در چهار برج مرتفع و ۱۰۰ ویلای اختصاصی می‌شود. آپارتمان‌ها با گزین‌های دو، سه و چهار خوابه، از ۱۰۷ تا ۴۵۶ مترمربع وسعت دارند و مجهز به بالکن یا تراس، سیستم‌های هوشمند خانگی و اتصال فیبر نوری هستند. ویلاها اما با امکاناتی مانند استخر خصوصی، دسترسی مستقیم به ساحل و حتی پارکینگ زیرزمینی برای خودروهای لوکس، سطح دیگری از تجمل را ارائه می‌دهند.

ویژه‌ها

مشکل کمبود لوازم‌یدکی خودرو به نحوه تخصیص ارز در کشور برمی‌گردد



سید احسان قاضی‌زاده هاشمی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در خصوص دلیل بروز مشکل تامین لوازم‌یدکی خودرو در کشور که مردم را دچار مشکلات عدیده‌ای کرده است، گفت: «غلب مشکلاتی که در این حوزه وجود دارد، به نحوه تخصیص ارز در کشور برمی‌گردد؛ چراکه متأسفانه این روند به‌طور کل دچار مشکل شده است و به‌بخش‌های مختلفی از جمله حوزه خودرو آسیب جدی وارد کرده است.»

دیگه چه خبر؟

به‌روزرسانی سهمیه واردات ماشین‌آلات برای سال ۱۴۰۴



پیرو تصمیم وزارت صمت در خصوص سهمیه واردات ماشین‌آلات سال ۱۴۰۴، سهمیه واردات ماشین‌آلات برای سال ۱۴۰۴ در سامانه جامع تجارت به‌روزرسانی شده است. میزان سهمیه مصوب ماشین‌آلات منهای معافیت‌های ایجادشده (اعم از تامین ارز یا ترخیص) در سال ۱۴۰۳ برای هر واحد شده و باقی‌مانده به‌عنوان سهمیه ماشین‌آلات سال ۱۴۰۴ در سامانه جامع تجارت درج شده است.

توئیتر!

لکه‌های صنعتی در کشور ساماندهی می‌شوند



رضا انصاری، مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران گفت: «هیات وزیران مصوبه‌هایی را برای ساماندهی لکه‌های صنعتی تصویب و برای دستگاه‌های اجرایی مختلف وظایفی پیش‌بینی کرده است.» معاون وزیر صمت تصریح کرد: «جلسات ساماندهی لکه‌های صنعتی در سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران با محوریت استان تهران در حال برگزاری است و امیدواریم در این زمینه به‌نتایج خوبی دست پیدا کنیم.»

بررسی عملکرد دو ماهه «ایران خودرو» نشان می‌دهد؛

تنوع در آمدی و تحقق صادرات



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت ایران خودرو با نماد «خودرو» در بازار سرمایه، در دو ماه ابتدایی سال ۱۴۰۴ عملکردی فراتر از انتظار داشته است. طبق اطلاعات منتشرشده در سامانه رسمی کدال، مجموع فروش این خودروساز در این بازه زمانی به ۵۷,۶۶۲ میلیارد تومان رسیده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته (۳۶,۹۱۴ میلیارد تومان)، رشدی بالغ بر ۵۶ درصد را نشان می‌دهد. این روند افزایشی بیانگر تحولات مثبت در ساختار فروش، افزایش تولید و بهره‌برداری بهتر از ظرفیت‌های موجود شرکت است. در گزارش تفصیلی اردیبهشت‌ماه، مشخص شده که فروش ماهانه ایران خودرو به تنهایی معادل ۳۸,۶۶۷ میلیارد تومان بوده و سهم عمده‌ای از فروش دو ماهه شرکت را به‌خود اختصاص داده است. بررسی ترکیب فروش نشان می‌دهد که قطعات و لوازم‌یدکی با ثبت فروش ۱۰,۳۷۶ میلیارد تومان، بیشترین سهم را در میان بخش‌های مختلف داشته‌اند؛ نکته‌ای که اهمیت خدمات پس از فروش و اعتماد مشتریان به کیفیت قطعات تولیدی ایران خودرو را برجسته می‌کند. در همین حال، فروش داخلی در اردیبهشت به ۳۸,۶۲۹ میلیارد تومان رسیده و صادرات نیز با تحقق ۳۸ میلیارد تومان، حضوری هر چند محدود اما مستمر را در بازارهای بین‌المللی ثبت کرده است. این عملکرد در شرایطی حاصل شده که فضای اقتصادی کشور همچنان با چالش‌هایی از جمله نوسانات نرخ ارز، هزینه‌های بالای تولید و محدودیت‌های تجاری مواجه است. با این حال، به‌نظر می‌رسد ایران خودرو توانسته با اصلاحات ساختاری،



توسعه خطوط تولید، بهبود خدمات فروش و همچنین افزایش همکاری‌های خارجی، بخشی از این موانع را پشت سر بگذارد و سهم بیشتری از بازار داخلی و منطقه‌ای را به‌خود اختصاص دهد. از نگاه تحلیلگران بازار سرمایه، روند صعودی فروش این شرکت می‌تواند نشان‌دهنده چند موضوع مهم باشد: نخست، بهبود قابل توجه در زنجیره تامین و عرضه محصولات؛ دوم، پاسخ‌گویی موثرتر به نیاز مشتریان در بخش خودرو و قطعات و سوم، افزایش تلاش برای توسعه بازارهای صادراتی، به‌ویژه در کشورهای همسایه. همچنین، نقش ثبت نسبی در سیاست‌های فروش و قیمت‌گذاری، همراه با بهبود خدمات پس از فروش و شبکه توزیع، در ارتقای این روند بی‌تاثیر نبوده است. با توجه به ادامه‌دار بودن استراتژی‌های توسعه‌ای ایران خودرو و سرمایه‌گذاری‌های صورت‌گرفته در حوزه فناوری و بهینه‌سازی فرآیندها، انتظار می‌رود این شرکت بتواند در ماه‌های آتی نیز روند مثبت فروش خود را حفظ کرده و با ارائه محصولات متنوع‌تر، جایگاه خود را در صنعت خودروسازی کشور و منطقه تقویت کند. در صورتی که این روند همراه با کنترل هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری ادامه یابد، چشم‌انداز سودآوری و بازدهی سهام «خودرو»

در بازار سرمایه، جذاب‌تر از گذشته خواهد بود. در کنار بهبود فروش، نکته مهم دیگری که در تحلیل عملکرد ایران خودرو قابل توجه است، تغییرات در ترکیب درآمدی شرکت است. طی سال‌های گذشته، بخش عمده درآمد ایران خودرو از فروش خودروهای سواری تامین می‌شد؛ اما در گزارش جدید، افزایش قابل ملاحظه درآمد از محل فروش قطعات و لوازم‌یدکی نشان می‌دهد که شرکت به سمت ایجاد تنوع در سبد درآمدی حرکت کرده است. این تغییر استراتژیک می‌تواند در بلندمدت ریسک‌های وابستگی به فروش خودرو را کاهش داده و پایداری درآمد را برای شرکت به‌همراه داشته باشد. همچنین رشد صادرات -نشان از پویایی ایران خودرو در بازارهای خارجی دارد. تداوم و توسعه صادرات می‌تواند یکی از ارکان اصلی رشد آینده شرکت باشد. از سوی دیگر، تاثیر عوامل کلان اقتصادی از جمله نرخ ارز، سیاست‌های وارداتی، محدودیت‌های تامین قطعات الکترونیکی و قیمت‌گذاری دستوری خودرو، همچنان از مهم‌ترین چالش‌هایی است که ایران خودرو در مسیر خود با آن مواجه است. با این حال، مدیریت شرکت نشان داده که با استفاده از ظرفیت‌های موجود، توانایی سازگاری با شرایط متغیر بازار را دارد و از ابزارهایی نظیر داخلی‌سازی قطعات، توسعه پلتفرم‌های جدید و همکاری‌های راهبردی برای کاهش فشارهای خارجی استفاده می‌کند. در مجموع، ایران خودرو با نمایش عملکردی فراتر از انتظار در دو ماه نخست سال ۱۴۰۴، توانسته پیام مثبتی به بازار سرمایه و سهامداران خود ارسال کند. اگر این روند در ماه‌های آتی نیز ادامه یابد و با بهبود فضای اقتصادی و اصلاحات ساختاری در صنعت خودرو همراه شود، می‌توان انتظار داشت که این شرکت در کنار افزایش سهم بازار، به سودآوری پایدار و رشد ارزش سهام خود نیز دست یابد.

اینفوگرافیک

Infophography

رشد در آمد رینگ‌سازی مشهد

میزان در آمد اردیبهشت‌ماه

میلیارد تومان

541



میزان رشد ۲ ماهه

40%

میزان در آمد ۲ ماهه نخست سال جاری

میلیارد تومان

198

شرکت رینگ‌سازی مشهد در ۲ ماهه منتهی به اردیبهشت ۱۴۰۴ در آمد ۷۹۸ میلیارد تومانی را محقق کرد.

برای چه؟

بازار انتظار افزایش قیمت‌ها را دارد

هرچند افزایش قیمت‌ها نسبتاً جزئی بود، اما در بازار کاملاً محسوس بود و به‌نظر می‌رسد این تغییرات بیشتر ناشی از تاثیرات روانی و انتظارات بازار نسبت به نرخ ارز باشد، نه عوامل بنیادی. حال باید دید در هفته‌های پیش رو بازار خودرو چه سمت و سویی پیدا خواهد کرد.

چرا؟

دلار خودرو را گران کرد

با وجود کاهش محسوس تقاضای مصرف‌کنندگان و نبود نشانه‌هایی از افزایش موثر در خرید، قیمت برخی خودروها رشد قابل توجهی داشت. این جهش قیمت از نخستین ساعات روز سه‌شنبه آغاز شد؛ زمانی که نوسانات نرخ ارز به‌صورت مستقیم بر بازار خودرو اثر گذاشت و باعث افزایش ناگهانی قیمت برخی مدل‌ها شد.

چند تلذذ؟

تحركات قیمتی در بازار خودرو

بازار خودرو در هفته‌های اخیر در شرایطی نسبتاً راکد و با ثبات نسبی قیمت‌ها سپری شده؛ اما در هفته گذشته شاهد نوسانات قابل توجه در قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی بود. این تغییرات غیرمنتظره که آغاز آن در روزهای ابتدایی هفته رخ داد، عمدتاً تحت تاثیر افزایش جزئی نرخ ارز و تاثیرات روانی بازار شکل گرفت.

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

واردات خودرو در بن‌بست تصمیم‌گیری؛ تعلل ۲ ماهه دولت...

حاضر جواب: البته همه دلخوشی ما این است که حق با شما باشد و واردات خودرو در بن‌بست تصمیم‌گیری باشد، نه تصمیم به در بن‌بست نگه داشتن واردات خودرو در کار باشد!

دلار در آستانه بحران، نوسانات بازار را به چالش کشید.

حاضر جواب: این بازار خودرو هم که با یک مقدار بحران، سردی و با مختصری آشفتگی سیاسی، گرمی‌اش می‌کند.

علت گرانی‌های اخیر خودرو چه بود؟

حاضر جواب: مگر گرانی هم علت و دلیل می‌خواهد که شما با این تیترها، مصرف‌کنندگان را متوقع می‌کنید؟

فرزندان مدیرعامل ایرانی اویسر، گواهی‌نامه رانندگی ندارند.

حاضر جواب: چون پدرشان این قدر پول دارد که می‌دانند به احتمال زیاد، در زندگی آینده‌شان لنگ کار کردن در تاکسی اینترنتی نمی‌شوند.

تهرانی‌ها خودرو محور هستند.

حاضر جواب: با این صف‌ها و شرایط دشوار استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی مثل مترو و اتوبوس، شاید تصمیم چندان عجیبی هم نباشد!

معاون وزیر نفت گفت: «تازمانی که بخش‌های مصرف‌کننده یعنی خودروسازها کیفیت خودروهای تولیدی را ارتقا ندهند و ناوگان فرسوده همچنان به فعالیت خود ادامه دهد و نوسازی نشود، رشد مصرف شتاب بیشتری نسبت به افزایش تولید دارد؛ به همین دلیل چاره مصرف را می‌توان در مدیریت مصرف در بخش‌های مصرف‌کننده در نظر گرفت.

حاضر جواب: مثل این که در حال حاضر، هیچ دیواری کوتاه‌تر از دیوار مصرف‌کننده فلکی وجود ندارد!

مشاور اقتصادی رئیس‌جمهور در مراسم آغاز به‌کار بیستمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات تهران گفت: «توسعه اقتصادی فقط با بخش خصوصی امکان‌پذیر است.»

حاضر جواب: ولی خب برخی افراد معتقدند توسعه اقتصادی فقط با سرکار گذاشتن بخش خصوصی امکان‌پذیر است!

بازار در برابر افزایش قیمت مقاومت کرد؛ ثبات غیرمنتظره در بازار خودروهای مونتاژی...

حاضر جواب: پس باز گلی به گوشه جمال بازار که این‌طوری هوای مصرف‌کننده را دارد.

در ادامه کشف‌وقوس‌های چندروز اخیر در خصوص واگذاری سهام خودروسازی، بازار سرمایه هم واکنش منفی نشان داد و در نبود اطمینان، شاهد ریزش نمادهای خودرویی بودیم.

حاضر جواب: این نمادهای خودرویی هم که تا می‌آیند کمی قوت بگیرند و رشد کنند، دچار این ریزش‌های ناگهانی می‌شوند و دوباره کمر خم می‌کنند.



جدید، نمونه‌ای برجسته از این رویکرد است که به سفارش یک مشتری خاص و با الهام از کوه‌های کولون در چین طراحی شده است. بدنه این زوندا رودستر کاملاً از فیبر کربن ساخته شده و با روکش آبی نمایان فیبر کربن، ظاهری خیره‌کننده دارد که آن را از دیگر مدل‌ها متمایز می‌کند. این خودرو به‌عنوان بخشی از سری ۷۶۰ زوندا، دارای درجه‌های بزرگ فیبر کربنی روی کاپوت و نوارهای سفید مسابقه‌ای است که امضای طراحی این سری محسوب می‌شود. پاگانی جزئیات فنی پیش‌رانه این نسخه تک‌ساخت را اعلام نکرده اما با توجه به سری ۷۶۰، می‌توان فرض کرد که از همان موتور ۷.۳ لیتری V12 تنفس طبیعی ساخت AMG استفاده می‌کند.

در حالی که سال‌هاست تولید پاگانی زوندا متوقف شده، این ماشین حالا با یک نمونه تک‌ساخت ویژه با الهام از کوه‌های کولون چین و بدنه فیبر کربنی آبی بازگشته است. نخستین پاگانی زوندا در سال ۱۹۹۹ از خط تولید خارج شد و حالا پس از ۲۶ سال، کارخانه پاگانی همچنان نسخه‌های تک‌ساخت این سوپر کار افسانه‌ای را تولید می‌کند. این در حالی است که زوندا نه یک‌بار، بلکه دو بار با مدل‌های جدیدتر هو ایرا و یوتوپیا جایگزین شده است. با این حال، زوندا همچنان زنده است و قلب طرفداران را با نسخه‌های خاص خود تسخیر می‌کند. تولید زوندا سال‌هاست که متوقف شده؛ اما بخش یونیکو پاگانی با بازسازی و ارتقای زونداهای قدیمی، زندگی تازه‌ای به آن‌ها می‌بخشد. این زوندا رودستر



نمونه ۱۰ میلیون دلاری از پاگانی «زوندا»

رشد تنوع «اوتار ۱۱»



شرکت اوتار نسخه به‌روزرسانی‌شده از اوتار ۱۱ را در ۵ تپ هیبرید و برقی معرفی کرده است. کلیه تپ‌های اوتار ۱۱ به‌صورت استاندارد به‌دستیار رانندگی هوشمند مبتنی بر سه لیدار و سامانه هوشمند Qiankun ADS ساخت هوآوی مجهز شده‌اند. به‌لطف این مجموعه، خودروهای اوتار ضمن قابلیت پارک خودکار، می‌توانند با کمک مسیر یاب و بدون دخالت راننده از نقطه‌ای به نقطه دیگر بروند. تپ مکس از خودروهای اوتار با هر دو قوای حرکتی برقی یا هیبرید بردافزا قابل سفارش است. از دیگر امکانات استاندارد این خودروها می‌توان به سیستم صوتی Bowers & Wilkins، باله عقب فعال، و کیوم بی‌صدای درها، طراحی زیر و

گراویتی صندلی‌های جلو و گرم‌کن، سردکن و ماساژور صندلی‌های عقب اشاره کرد. اوتار ۱۱ مکس در تپ هیبرید بردافزا (EREV) به سامانه Kunlun مجهز شده است که برد حرکتی برقی و هیبرید ۲۲۵ و ۱۰۶۵ کیلومتر (بر مبنای CLTC) ارائه می‌کند. مصرف سوخت متوسط این خودرو بر مبنای استاندارد WLTP هم ۶.۲ لیتر در صد کیلومتر اعلام شده است. اوتار ۱۱ مکس در تپ برقی براساس ساختار ۸۰۰ ولتی شکل گرفته و به‌باتری ۱۱۶ کیلووات-ساعت CATL مجهز شده است.

نسخه نهایی از لکسوس «آی اس ۵۰۰»



شاید باورش سخت باشد، اما لکسوس IS500، آخرین سدان لوکسی است که همراه با پیش‌رانه V8 تنفس طبیعی در بازار آمریکا به‌فروش می‌رسد. لکسوس برای تأکید بر این ویژگی منحصر به‌فرد، قصد دارد نسخه ویژه آلتمیت‌ادیشن (Ultimate Edition) از این سدان ۸ سیلندر را در آمریکای شمالی عرضه کند. تقریباً کلیه تحولات لکسوس IS500 آلتمیت‌ادیشن به‌موارد ظاهری محدود می‌شود. بدنه این خودرو با رنگ خاکستری روشن متالیک با نام Wind و رینگ‌های سفارشی ۱۹ اینچ BBS مشکی مات همراه شده است. در فضای کابین لکسوس IS500 آلتمیت‌ادیشن هم می‌توان روکش چرم Circuit به رنگ قرمز با جزئیات مشکی

و کمربندهای قرمز را مشاهده کرد. روکش چرم و چرم مصنوعی NuLuxe بر صندلی‌ها و نشان سریالی ویژه روی داشبورد، از هویت سفارشی این مدل خبر می‌دهد. در زیر کاپوت لکسوس IS500 آلتمیت‌ادیشن، پیش‌رانه ۵ لیتری V8 تنفس طبیعی قرار دارد که ۴۷۲ اسب‌بخار قدرت و ۵۳۵ نیوتون متر گشتاور را از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به محور عقب ارسال می‌کند. نیروی توقف لکسوس IS500 آلتمیت‌ادیشن هم از سیستم ترمز با کالیپرهای ۶ پیستون و قرمز رنگ برمی‌و در محور جلو تامین می‌شود.

وضعیت گروه «استلانتیس» مشخص شد

مدیر عامل سابق جیپ به جای «کارلوس تاواریس»



از بازنشتستگی و پادشاهی‌های جانبی مربوط می‌شود. البته در اسناد منتشر شده به یک توافق مجزا هم اشاره شده که طی آن ۲ میلیون یورو دیگر هم در سال جاری به تاواریس پرداخت خواهد شد. او همچنین در سال ۲۰۲۵ و پس از دستیابی به یک رکورد جدید ۱۰ میلیون یورو دیگر هم دریافت خواهد کرد.

در ژانویه ۲۰۲۶ مدیر عامل اسبق استلانتیس ۸۰۰ هزار سهم این شرکت را دریافت می‌کند، هر چند جزئیات مربوط به این سهم در قرارداد سال ۲۰۲۴ وجود داشته است. استلانتیس سال بدی را پشت سر گذاشت و سود خالص آن ۷۰ درصد و درآمد خالص نیز ۱۷ درصد کاهش یافت. به‌دلیل وجود گپ‌های موقتی در سبد محصولات، استلانتیس افت فروش ۱۲ درصدی را نیز تجربه کرد.

البته استلانتیس سال ۲۰۲۵ را نیز به‌سختی آغاز کرده و داده‌های منتشر شده توسط انجمن خودروسازان اروپایی نشان می‌دهد میزان فروش این شرکت نسبت به ژانویه ۲۰۲۴ افت ۱۶ درصدی داشته است. غیر از آلفارئو، تمامی برندهای زیرمجموعه استلانتیس با کاهش فروش محصولات خود دست‌وپنجه نرم می‌کنند. مدیران این شرکت همچنان به‌دنبال یک مدیر عامل جدید هستند و جانشین استلانتیس در چند ماه آینده مشخص خواهد شد.

مدیر عامل استلانتیس از سال ۲۰۲۱ تاکنون است که در این پست حضور دارد؛ یعنی زمانی که فیات-کرایسلر و پژو-سیتروئن ادغام شدند تا غول خودروسازی جهان یعنی استلانتیس شکل گیرد. اگر می‌خواهید از میزان دستمزد هنگفت کارلوس تاواریس در استلانتیس مطلع شوید، حتماً نااتهای مقاله همراه ما باشید.

گزارش سالانه منتشر شده توسط استلانتیس از سال ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۴ نشان می‌دهد تاواریس هر ساله چک‌های دستمزد قابل توجهی را دریافت کرده است. در سال ۲۰۲۱ مجموع دریافتی او به بیش از ۱۹ میلیون یورو رسیده و یک سال بعد هم دستمزد وی از ۲۳ میلیون یورو فراتر رفته است. البته در سال ۲۰۲۳ بوده که تاواریس بیشترین دستمزد خود یعنی حدود ۲۶.۵ میلیون یورو را دریافت کرده است.

سال قبل نیز دستمزد این مدیر کارگشته خودرویی به‌حدود ۲۳ میلیون دلار رسیده است؛ بنابراین با یک جمع سرانته‌مانی می‌توان گفت مجموع دریافتی کارلوس تاواریس در بازه زمانی ۴ ساله حدود ۱۰۲ میلیون یورو یا حدود ۱۰۶ میلیون دلار بوده است.

البته براساس اطلاعاتی که در این اسناد وجود دارد، دستمزد سالانه تاواریس حدود ۲ میلیون یورو بوده و تفاوت بزرگ بین دریافتی‌های او به مشوق‌های کوتاه و بلندمدت، مزایای پس

همچنین، در روزهای آینده جلسه‌ای با سهام‌داران برگزار می‌شود که طی آن او به‌عنوان مدیر اجرایی منصوب خواهد شد. مدیر عامل جدید وظیفه‌ای بسیار دشوار را بر عهده گرفته است. سود استلانتیس در سال گذشته به‌شدت کاهش یافت و بسیاری از برندهای این مجموعه با مشکلات جدی مواجه‌اند. سهم بازار این شرکت در ایالات متحده در سال ۲۰۲۴ نزدیک به دو درصد کاهش یافت و کرایسلر اکنون در حال احتضار است. مدیریت ۱۴ برند کار آسانی نیست؛ به‌ویژه که نشانه‌های اولیه احیای لانچیا چندان دلگرم‌کننده نیست. بر اساس آمار منتشر شده توسط انجمن تولیدکنندگان خودرو اروپا، فروش دی‌اس، برند لوکس سیتروئن، در چهار ماه نخست سال در اروپا ۲۶.۴ درصد کاهش یافت. اوپل، فیات و سیتروئن نیز در این منطقه با افت ۲ رقیمی مواجه شدند. در مجموع، فروش استلانتیس تا پایان آوریل ۹.۶ درصد کاهش یافته است.

در آمد میلیون دلاری برای مدیر پیشین

کارلوس تاواریس، مدیر عامل استلانتیس در بازه زمانی ۴ ساله که سکان‌دار این شرکت بزرگ بوده، حدود ۱۰۶ میلیون دلار به‌عنوان دستمزد دریافت کرده است. با این‌که قرارداد ۵ ساله تاواریس با استلانتیس تا اوایل سال ۲۰۲۶ اعتبار دارد، اما او به‌طور ناگهانی استعفا کرده است. وی نخستین و تنها



آنتونیو فیلسا، مدیر عامل پیشین جیپ به‌عنوان مدیر عامل جدید استلانتیس انتخاب شد تا به‌جای کارلوس تاواریس سکان هدایت این شرکت بزرگ خودروسازی را در دست گیرد.

نتیجه جست‌وجوی چند ماهه

جست‌وجو برای یافتن مدیر عامل جدید به پایان رسید. پس از ماه‌ها ارزیابی کاندیداهای داخلی و خارجی، استلانتیس جانشین کارلوس تاواریس را معرفی کرد. تاواریس در دسامبر ۲۰۲۴، به‌رغم این‌که قرارداد پنج‌ساله‌اش تا اوایل ۲۰۲۶ ادامه داشت، استعفا داد. هیات‌مدیره به‌اتفاقی آرا آنتونیو فیلسا را به‌عنوان مدیر عامل جدید این غول خودروسازی انتخاب کرد. فیلسا، مدیر ایتالیایی متولد ناپل کار خود را در سال ۱۹۹۹ با گروه فیات آغاز کرد. او طی سال‌ها نقش‌های کلیدی متعددی بر عهده داشت. بین سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۸، او عملیات FCA (فیات-کرایسلر) در آرژانتین را هدایت کرد و سپس در مارس ۲۰۱۸ به‌عنوان مدیر ارشد عملیات منطقه آمریکای لاتین منصوب شد. پس از ادغام گروه پژو-سیتروئن و فیات-کرایسلر در سال ۲۰۲۱ که استلانتیس را شکل داد، فیلسا به‌عنوان مدیر ارشد عملیات آمریکای جنوبی انتخاب شد. او نقش مهمی در تبدیل برزیل به بزرگ‌ترین بازار جیپ خارج از ایالات متحده ایفا کرد.

شرایط سخت پیش رو

در سال ۲۰۲۳، او مدیر عامل جهانی جیپ شد و سال بعد به‌عنوان مدیر ارشد عملیات قاره آمریکا منصوب شد و «تیم کونسکیس» را متقاعد کرد تا برای هدایت برند نرم‌باز گردد. در اوایل سال ۲۰۲۵، فیلسا از مدیر عاملی جیپ کناره‌رفت تا راه را برای «باب پرودور» باز کند. در ماه فوریه، او نقش مدیر ارشد کیفیت را بر عهده گرفت و حالا سکان هدایت استلانتیس را در دست گرفته است. با این وجود، «جان الکان» همچنان رئیس اجرایی استلانتیس و فراری باقی می‌ماند. فیلسا، ۵۱ ساله از ۲۳ ژوئن کار خود را آغاز می‌کند و در همان روز تیم رهبری جدید را معرفی خواهد کرد.

۳۵ سالگی لندروور «دیسکاوری» و معرفی دو تپ اختصاصی

تپ با عنوان «لوکس‌ترین دیسکاوری» یاد می‌کند. خریداران می‌توانند یکی از سه رنگ خاکستری Charente، آبی Varesine یا خاکستری Carpathian را انتخاب کنند که برای نخستین‌بار در دیسکاوری، همگی به‌صورت استاندارد با روکش مات همراه می‌شوند. از دیگر ویژگی‌های ظاهری این مدل می‌توان به رینگ مسی سقف، جزئیات بدنه و رینگ‌های ۲۲ اینچ اشاره کرد. البته مشتری می‌تواند برای سقف، رنگ مشکی را درخواست کند. در کابین لندروور دیسکاوری Tempest هم روکش چرم و ترمیم آلومینیوم تیره دیده می‌شود. دومین تپ ویژه لندروور دیسکاوری با لقب Gemini شناخته می‌شود. انتظار می‌رود این خودرو در سال ۲۰۲۶ و با تغییرات اساسی معرفی شود.

لندروور دیسکاوری نخستین‌بار در سال ۱۹۸۹ معرفی شد. نسل فعلی این خودرو نیز از سال ۲۰۱۶ در بازار حضور دارد؛ هر چند که در سال ۲۰۲۰ هم دست‌خوش به‌روزرسانی شده است. بنابر داده‌های موسسه Jato Dynamics فروش یک‌هزار و ۶۰۷ دستگاهی لندروور دیسکاوری در سه‌ماهه نخست ۲۰۲۵ نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۲۵ درصد افزایش را نشان می‌دهد که می‌تواند امیدوارکننده باشد. اکنون لندروور قصد دارد به‌مناسبت ۳۵ سالگی دیسکاوری، دو نسخه ویژه از این خودرو را با مدل ۲۰۲۶ عرضه کند. یکی از این مدل‌ها، لقب Tempest به‌معنای «توفان سهمگین» را در کنار نام خود دارد. بد نیست بدانید که نام رمز نسل دوم دیسکاوری که در سال ۱۹۹۸ عرضه شد، همین Tempest بود. شرکت سازنده از این



خبر News

تپ جدید برای اینفینیتی «کیوایکس ۶۰»

با وجود وخامت اوضاع مالی نیشان، این خودروساز ژاپنی ظاهراً از برند لوکس خود یعنی اینفینیتی، ناامید نیست و قصد دارد چند مدل جدید یا به‌روزرسانی شده را با این نشان وارد بازار کند. این اتفاق با مدل QX60 و تپ جدید اسپرت آغاز می‌شود؛ هر چند بعید است که این به‌روزرسانی میان‌دورهای، بتواند انتظارات را برآورده کند. اینفینیتی QX60 اسپرت ۲۰۲۶ همچنان از پیش‌رانه ۳.۵ لیتر V6 که در مدل ۲۰۲۴ موجود بود، محروم است. قوای حرکتی این خودرو از پیش‌رانه ۴ سیلندر ۲ لیتر توربوشارژر تامین می‌شود که با کاهش ۲۷ اسب‌بخار قدرت و افزایش ۲۱ نیوتون‌متری گشتاور نسبت به پیش‌رانه V6، می‌تواند ۲۶۸ اسب‌بخار قدرت و ۳۸۷ نیوتون‌متر گشتاور را از طریق گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک به



هر دو محور انتقال دهد. البته در سایر تپ‌های اینفینیتی QX60 مدل ۲۰۲۶، خروجی پیش‌رانه به‌محور جلو منتقل می‌شود. اینفینیتی QX60 اسپرت ۲۰۲۶ از نظر ظاهری به‌واسطه تزئینات مشکی بدنه شامل جلوپنجره، رینگ‌های ۲۰ اینچ با طرح اختصاصی این تپ و نشان S روی در صندوق، از سایر تپ‌ها متمایز می‌شود. موارد ارائه‌شده برای به‌روزرسانی اینفینیتی QX60 شامل نشان نورانی جلو، افزایش تعداد چراغ‌های LED در دیالیت، تغییر مکان شش‌رنگ‌های عقب، تزئین بخش بالایی سپر عقب با رنگ بدنه و طراحی متفاوت رکاب‌های جانبی، در تپ اسپرت نیز مشاهده می‌شود. حتی در تپ پایه پیور هم رینگ‌های ۱۸ یا ۲۰ اینچ تعویض شده است. در تپ‌های لوکس و اتوگراف نیز طرح جدیدی از رینگ‌های ۲۰ اینچ مشاهده می‌شود. تپ اتوگراف، تابش نوری لوگوی اینفینیتی و اشکال هندسی روی زمین را نیز به‌همراه دارد. خریداران اینفینیتی QX60 مدل ۲۰۲۶ حالا می‌توانند رنگ‌سبز تیره Emerald را هم سفارش دهند، در حالی که در تپ‌های اسپرت و اتوگراف می‌توان تزئین بخش بالایی بدنه با رنگ مشکی را انتخاب کرد. خریداران اینفینیتی QX60 مدل ۲۰۲۶ می‌توانند رنگ خاکستری Stone را برای روکش‌های داخلی انتخاب کنند.



عرضه کادیلاک «XT4» در چین



کادیلاک XT4 در چین با قیمت باورنکردنی ۲۲ هزار و ۲۰۰ دلار عرضه می‌شود که رقمی مشابه قیمت کراس‌اوورهای اقتصادی در بازار آمریکا است. جنرال موتورز در ژانویه گذشته عرضه کادیلاک XT4 را در آمریکا متوقف کرد؛ اما این شاسی‌بلند لوکس کامیخت در چین همچنان تولید می‌شود. مدل ۲۰۲۵ کادیلاک XT4 به‌تازگی در چین رونمایی شده و بسیار ارزان‌تر از نسخه آمریکایی است. چقدر ارزان‌تر؟ قیمت این خودرو در چین تقریباً معادل یک شاسی‌بلند کوچک اقتصادی است. در چین، قیمت پایه XT4 تنها ۱۵۹ هزار و ۹۰۰ یوان، معادل حدود ۲۲ هزار و ۲۰۰ دلار است. این در حالی است که قیمت پایه XT4 در آمریکا ۴۰ هزار و ۷۹۵ دلار

محصول

Product

سوپراسپرت هیبرید ۱۰۰۰ اسببخاری



آلبین در سال ۲۰۲۸ هابیرکار هیبریدی ۱۰۰۰ اسببخاری با موتور V6 توربو و دو موتور الکتریکی معرفی می‌کند تا با فراری و لامبورگینی رقابت کند. آلبین، برند اسپرت گروه رنو، پس از رونمایی از شاسی‌بلند A390، از پروژه‌ای جاه‌طلبانه خبر داد. لوکا دی‌متو، مدیرعامل رنو و فیلیپ کریف، مدیر آلبین در گفت‌وگو با «تاپ‌گیر» تأیید کردند که این برند تا سال ۲۰۲۸ یک هابیرکار هیبریدی ۱۰۰۰ اسببخاری عرضه خواهد کرد. این خودرو مشابه رویکرد لامبورگینی در تمراریو و رونلتو یا فراری در SF90، به یک پیشراننده بنزینی توربوشارژ برای چرخ‌های عقب و دو موتور الکتریکی برای چرخ‌های جلو مجهز خواهد بود؛ اما به‌جای پیشراننده‌های V8 یا V12 از موتور V6 توربو استفاده می‌کند. کریف درباره اهداف این پروژه گفت: «این خودرو سه هدف دارد: ارتقای جایگاه آلبین، ایجاد آزمایشگاهی برای نوآوری که به‌کل گروه رنو گسترش می‌یابد و سودآوری مالی.» این هابیرکار به‌عنوان پرچم‌دار برند، جایگاه آلبین را در بازار تقویت خواهد کرد.

تکنولوژی

Technology

بازگشت کلیدهای فیزیکی به خودروها



در عصری که نمایشگرهای لمسی خودروها را تسخیر کرده‌اند، برندهای لوکس در حال بازگشت به سمت کلیدهای فیزیکی هستند تا حواس‌پرتی رانندگان را کاهش دهند. دهه گذشته، نمایشگرهای لمسی نماد فناوری پیشرفته و تجمل بودند؛ اما با گسترش اپل کارپلی و اندروید اتو، حتی خودروهای اقتصادی نیز به نمایشگرهای پیچیده مجهز شدند. برای مثال، هیوندای آیونیک N5 با وجود رانندگی فوق‌العاده، رابط کاربری گیج‌کننده‌ای دارد. همچنین سیستم MBUX مرسدس با ارائه سه‌روش مختلف برای هر عملکرد، یادگیری را دشوار کرده و در مواردی باعث حواس‌پرتی رانندگان می‌شود که می‌تواند تا حد زیادی خطرناک باشد. استفاده از تلفن همراه هنگام رانندگی در بسیاری از کشورها غیرقانونی است؛ اما رابط‌های کاربری خودروها اغلب پیچیده‌تر از گوشی‌های هوشمند هستند. برخی رانندگان برای اجتناب از جریمه، گوشی را به سیستم اطلاعات-سرگرمی خودرو متصل می‌کنند که خطرناک‌تر است. بوگاتی ویرون با حذف نمایشگرها، کابینی طراحی کرد که پس از ۱۵ سال همچنان جذاب است.

بازار خودرو در انتظار جرقه‌ای برای تغییرات بزرگ‌تر؟ ساینا S اتومات در بازار آزاد ۲۰ میلیون تومان گران شد



بازار خودرو در این روزها در وضعیتی پرابهام قرار گرفته است. با این وجود شاهد تغییرات قیمتی محدود در بازار داخلی‌ها و البته رشد عجیب نرخ‌ها در بازار مونتاژی‌ها هستیم. در این وضعیت فعالان بازار که این روزها چشم‌انتظار تحولات اقتصادی هستند معتقدند با وجود رکود و بلا تکلیفی تقاضا، بازار همچنان در سایه نبود سیاست‌های مشخص و عرضه محدود در انتظار جرقه‌ای برای تغییرات بزرگ‌تر است

سمت عرضه و تقاضاست. رکود معاملاتی، بلا تکلیفی خریداران و نبود سیاست‌گذاری مشخص در حوزه واردات خودرو باعث شده‌اند تا نوسانات نرخ ارز بیش از پیش بر انتظارات قیمت‌ها سایه بیندازند؛ حتی اگر این نوسانات محدود و گذرا باشند. اما جدیدترین تحركات قیمتی در بازار محصولات داخلی حکایت از آن دارد که سه‌سند دنده‌ای بنزینی از محصولات جدید سایپا با رشد ۲ میلیون تومانی در محدوده ۵۸۷ میلیون تومان قرار گرفته است. ساینا S در اصل فیس‌لیفت ساینا EX و SX است که با رشد ۲ میلیون تومانی در محدوده ۵۰۹ میلیون تومان جابجایی شده است. اما دیگر محصول سایپا، کوپیک دنده‌ای GXL نیز با نرخ ۵۰۲ میلیون تومان معامله شده و جهش قیمتی را تجربه نکرده است. همچنین سمند سورن پلاس P7XU بنزینی مدل ۱۴۰۴ نیز ۵ میلیون تومان گران شده و به قیمت ۷۲۲ میلیون تومان رسیده است. تارا اتوماتیک V4 مدل ۱۴۰۴ نیز با ۵ میلیون تومان رشد، به قیمت یک میلیارد و ۱۶۱ میلیون تومان معامله می‌شود. قیمت کارخانه این خودرو ۹۱۱ میلیون و ۸۹۰ هزار تومان تعیین شده است. دنا پلاس توربو اتوماتیک نیز در معاملات روز پنجشنبه بازار تهران به قیمت یک میلیارد و ۹۱۵ میلیون تومان معامله شد و افزایش قیمت ۵ میلیون تومانی را تجربه کرد.

نوسان قیمت در بازار خودروهای وارداتی خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته رشد بهای یک تا ۲۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ساینا اتومات (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۶۶۲ میلیون تومان، پادار تک‌کابین (۱۴۰۳) با ۲۰

بامو با معرفی زبان طراحی نئو کلاس که در سال ۲۰۲۳ با کانسپت‌های نئو کلاس و نئو کلاس X رونمایی شد، گام بزرگی در بازطراحی سبد محصولات خود برمی‌دارد. این زبان طراحی که ابتدا برای خودروهای الکتریکی برنامه‌ریزی شده بود، اکنون به‌مدل‌های بنزینی نیز گسترش خواهد یافت. نخستین مدل‌های این طراحی، شاسی‌بلند الکتریکی ix3 است که در نمایشگاه خودرو مونیخ در سپتامبر ۲۰۲۵ رونمایی می‌شود. این خودرو احتمالاً جلونیچره بزرگ سنتی بامو را با طراحی نرم‌تر و عناصر ظریف‌تر جایگزین می‌کند. آدریان ون هویدونک، مدیر طراحی گروه



بامو در گفت‌وگو با «توکار» اعلام کرد: «زبان طراحی که از امسال با نخستین خودروهای نئو کلاس در نمایشگاه مونیخ معرفی می‌کنیم، در کل سبد محصولات پیادسازی می‌شود و هیچ خودرویی جا نمی‌ماند.» برند کوریر، مدیر محصول بامو نیز تأکید کرد که این بازطراحی در کم‌تر از سه‌سال و نیم در تمام مدل‌ها اجرا خواهد شد. یکی دیگر از نخستین مدل‌های بامو که از زبان طراحی نئو کلاس بهره‌مند خواهد شد، سری ۵ است که با وجود معرفی نسل هشتم در سال ۲۰۲۳، در سال ۲۰۲۶ فیس‌لیفت قابل توجهی خواهد داشت. این فیس‌لیفت شامل دماغه‌ای برجسته و هر استایا مدل‌های نئو کلاس و احتمالاً بازطراحی کابین با سیستم پانورامیک iDrive جدید است. این سیستم شامل داشبورد بازطراحی‌شده، نمایشگر هدآپ گسترده، فرمان جدید و نمایشگر لمسی ۱۷.۹ اینچی بدون دکمه‌های فیزیکی است که ابتدا در ix3 و سپس در تمام مدل‌های بامو استفاده می‌شود. سری ۵ همچنان بر پلت‌فرم CLAR باقی می‌ماند و از پیش‌رانه‌های فعلی استفاده می‌کند.

آمریکایی

American

جیب «چروکی» بازمی‌گردد!

جیب چروکی پس از وقفه‌ای کوتاه، با طراحی مدرن مشابه واگنیر S و پلت‌فرم STLA Large بازمی‌گردد. این شاسی‌بلند با پیش‌رانه‌های هیبریدی، بنزینی و الکتریکی در سال ۲۰۲۶ عرضه می‌شود. جیب در سال ۲۰۲۳ تولید نسل پنجم چروکی را پس از ۱۰ سال متوقف کرد؛ اما این پایان راه نبود؛ زیرا نسل جدید چروکی با زبان طراحی جدید جیب که ابتدا در واگنیر S و سپس در کامپس جدید دیده شد، بازمی‌گردد. نخستین تصاویر رسمی که از این خودرو منتشر شده، جلونیچره‌نمادین هفت‌شباری جیب در نمای جلوارانشان می‌دهد؛ در حالی که بدنه خودرو نمایی خشن و آشنا دارد.



تصاویر اولیه نمای عقب را نشان نمی‌دهند، اما انتظار می‌رود طراحی آن مشابه کامپس باشد. مدیرعامل جیب اظهار داشت: «جیب چروکی جدید سراسر امدت‌تاش‌های ما برای ارائه محصولات بیشتر، نوآوری و تنوع به مشتریان است.» چروکی با قیمت رقابتی در قلاب بزرگ‌ترین سگمنت بازار قرار می‌گیرد و بین کامپس و گرند چروکی جایگاه ایده‌آلی دارد. چروکی ۲۰۲۶ بر پایه پلت‌فرم STLA Large استلانتیس ساخته می‌شود که امکان استفاده از پیش‌رانه‌های متنوعی را فراهم می‌کند. جیب تأیید کرده که نسخه هیبریدی عرضه خواهد شد؛ اما پیش‌رانه‌های تمام‌بنزینی و تمام‌الکتریکی نیز بسیار محتمل هستند. این پلت‌فرم در نسل جدید الفارو و متاستلویو نیز استفاده خواهد شد. در بهترین حالت، چروکی ممکن است از نسخه‌های از موتور ۳ لیتری تونین‌توربو هوریکین ۶ سیلندر خطی هوریکین با حداکثر ۵۱۰ اسببخار بهره‌برده هر چند انتظار نمی‌رود این شاسی‌بلند میان‌سایز چنین قدرتی داشته باشد. نسخه الکتریکی چروکی نیز می‌تواند اقوای محرکه‌ای مشابه واگنیر S استفاده کند.

کاپوت خود یک موتور ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری مزین به تکنولوژی توربوشاژ-پاشش سوخت مستقیم را جاداده است. این موتور که با نام اسمارت استریم شناخته می‌شود، توانایی تولید ۲۷۷ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار آربی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۲۲ نیوتون متر گشتاور را در ۴ هزار آربی‌ام دارد. این قدرت و گشتاور تولیدی از موتور اسمارت استریم ۲.۵ لیتری توربوشاژ با پاشش سوخت مستقیم، توسط گیربکس ۸ سرعته دو کلاچه اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می‌شود.

هیوندای سانتاکروز آوریل سال ۲۰۲۱ میلادی بود که به‌صورت رسمی معرفی شد. سانتاکروز در حقیقت نخستین پیکاپ تولید هیوندای بود که مبتنی بر زبان جدید طراحی این کمپانی کره‌ای است. ناگفته نماند که سبک طراحی سانتاکروز مشابه توسان بوده که گویی نسخه پیکاپ‌شده این خودرو است. از نظر مشخصات فنی این پیکاپ کره‌ای دارای مدل‌های متعددی است که نسخه لیمنتد به‌عنوان فول آپشن‌ترین مدل آن به‌حساب می‌آید و از موتور بر توان توربوشاژ بهره می‌گیرد. سانتاکروز لیمنتد زیر



هیوندای «سانتاکروز»
باتوان بالا و عملکرد عالی



«دنیای خودرو» در سطح جهانی بررسی کرد:

مصرف سوخت کامیون‌ها، کشنده‌ها و اتوبوس‌ها

■ در سال ۲۰۲۲، میزان مصرف سوخت کامیون‌ها و اتوبوس‌ها در سطح جهانی از مرز ۱۵ میلیون بشکه در روز عبور کرد



■ در جهان پرشتاب امروز،

کامیون‌ها و اتوبوس‌ها ستون فقرات حمل‌ونقل زمینی به‌شمار می‌روند. این وسایل نقلیه اگر چه تنها بخشی از ناوگان جاده‌ای را تشکیل می‌دهند، اما سهم بالایی از مصرف سوخت و تولید

آلاینده‌ها را به‌خود اختصاص داده‌اند. در حالی که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌دنبال مسیرهایی برای کاهش وابستگی به‌سوخت‌های فسیلی هستند، کامیون‌ها و کشنده‌های سنگین همچنان جزو سخت‌ترین چالش‌ها در این مسیر به‌حساب می‌آیند. در این گزارش نگاهی به‌وضعیت جهانی مصرف سوخت در بخش وسایل نقلیه سنگین، راهکارهای فناورانه، روندهای منطقه‌ای و جایگاه ایران در این معادله بزرگ زیست‌محیطی و اقتصادی خواهیم داشت؛

■ کامیون‌ها و اتوبوس‌ها: سهمی کوچک در تعداد، نقشی بزرگ در مصرف

اگرچه وسایل نقلیه سنگین تنها حدود ۵ تا ۱۰ درصد از کل ناوگان جاده‌ای در کشورهای مختلف را شامل می‌شوند، اما طبق آمار آژانس بین‌المللی انرژی (IEA)، حدود ۳۶ درصد از کل مصرف سوخت بخش حمل‌ونقل جاده‌ای را به‌خود اختصاص داده‌اند. سهم بالای وزن، اندازه، نیاز به‌قدرت بالا و پیمایش مسافت‌های طولانی باعث می‌شود این وسایل نقلیه از لحاظ مصرف انرژی بسیار پرخارج باشند.

در سال ۲۰۲۲، میزان مصرف سوخت کامیون‌ها و اتوبوس‌ها در سطح جهانی از مرز ۱۵ میلیون بشکه در روز عبور کرد که بخش عمده آن دیزل بود. در اتحادیه اروپا، این وسایل بیش از ۲۵ درصد از انتشار گازهای گلخانه‌ای حمل‌ونقل جاده‌ای و بیش از ۶ درصد از کل انتشار گازهای گلخانه‌ای را تشکیل می‌دهند. با این حال، فشارهای جهانی برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، کشورها را وادار کرده است به‌سوی گزینه‌های پاک‌تر و بهینه‌تر بروند.

روندهای جهانی: سه‌قاره، سه رویکرد متفاوت

■ آمریکای شمالی: رویکرد بازار محور همراه با نوآوری

در ایالات متحده و کانادا، کامیون‌های سنگین کلاس ۸ نقش مهمی در حمل‌ونقل بین‌ایالتی ایفا می‌کنند. بر اساس داده‌های منتشرشده از سوی EPA، این گروه از خودروها در آمریکا حدود یک‌پنجم مصرف سوخت مصرفی حمل‌ونقل جاده‌ای را استفاده می‌کنند. مصرف بالای سوخت و فشار افکار عمومی باعث شده شرکت‌هایی مانند Freightliner و Kenworth به‌سمت توسعه کشنده‌های برقی و LNG حرکت کنند. در همین حال، شرکت‌های بزرگی مانند Walmart و Amazon ناوگان خود را با مدل‌های برقی تسلا Semi یا ولوو VNR Electric به‌روزرسانی کرده‌اند. هرچند چالش‌های مربوط به شارژ سریع و هزینه اولیه بالا هنوز پابرجاست، اما رویکرد بازار محور آمریکا، بستر مناسبی برای نوآوری ایجاد کرده است.

■ اروپا: مقررات سنگین‌انگیز، تسریع در گذار

اتحادیه اروپا با تعیین اهداف جدی برای کاهش دی‌اکسید کربن، فشار سنگینی بر صنعت خودرو وارد کرده است. قوانین جدید از خودروسازان اروپایی می‌خواهد تا سال ۲۰۳۰، متوسط انتشار CO2 در کامیون‌های جدید را حداقل ۳۰ درصد کاهش دهند. در نتیجه، برندهایی مانند مرسدس بنز، MAN، DAF، Scania به‌طور جدی در حال توسعه ناوگان برقی، هیبریدی و مبتنی بر هیدروژن هستند. شبکه شارژ مخصوص کامیون‌ها موسوم به MCS (Megawatt Charging System) در امتداد مسیرهای ترانزیتی در حال توسعه است تا با فراهم کردن زیرساخت‌های لازم، استفاده از کشنده‌های برقی را برای حمل‌ونقل بین‌المللی امکان‌پذیر سازد.

■ چین: مدخل دولتی، رشد انفجاری

چین با اتخاذ سیاست‌های متمرکز دولتی، موفق شده است بزرگ‌ترین بازار کامیون‌های برقی جهان را شکل دهد. بنا بر آمار رسمی، در سال ۲۰۲۳ بیش از ۷۰ درصد از کل فروش جهانی کامیون‌های سنگین برقی متعلق به چین بوده است. تولیدکنندگانی مانند SANY، FAW، Jiefang و Geely در حال توسعه مدل‌هایی با فناوری LFP و ژنراتورهای عملیاتی تا ۴۰۰ کیلومتر هستند. دولت چین با ارائه یارانه، ممنوعیت تردد کامیون‌های آلاینده در مناطق شهری و توسعه زیرساخت شارژ، گامی بزرگ در راستای کاهش مصرف سوخت و آلودگی کامیون‌ها برداشته است.

راهکارهای فناورانه: از طراحی تا هوش مصنوعی

■ آیرودینامیک بهینه، آغاز ماجرا

کاهش مقاومت هوا، یکی از مهم‌ترین راه‌های کاهش مصرف سوخت است. به‌همین دلیل، شرکت‌های بزرگ سازنده کامیون از طرح‌هایی چون دم متحرک تریلر، پوشش‌های جانبی و چراغ‌های باریک LED استفاده می‌کنند. تحقیقات نشان داده است که این تغییرات ساده می‌تواند تا ۱۰ درصد مصرف سوخت را کاهش دهد.

■ نیروی محرکه الکتریکی و ترکیبی

گرچه هنوز دیزل سوخت غالب در کامیون‌هاست، اما تولیدکنندگان بزرگی مانند ولوو، مرسدس بنز، نیکولا و تسلا به‌طور جدی وارد حوزه کامیون‌های تمام‌برقی و هیدروژنی شده‌اند. کامیون‌های برقی با موتورهای محوری و باتری‌های لیتیوم یون می‌توانند با هزینه عملیاتی پایین‌تر و آلودگی صفر، گزینه‌ای جذاب برای مسیرهای شهری و منطقه‌ای باشند.

■ سیستم‌های مدیریت ناوگان و رانندگی هوشمند

تکنولوژی‌هایی نظیر تلماتیک، کنترل تطبیقی، تحلیل سبک رانندگی و نگهداری پیشگیرانه به‌ناوگان‌ها کمک می‌کنند تا مصرف سوخت را به‌میزان چشمگیری کاهش دهند. بر اساس تحلیل‌ها، استفاده از این سامانه‌ها می‌تواند بین ۱۰ تا ۲۰ درصد صرفه‌جویی در مصرف سوخت به‌همراه داشته باشد.

■ سوخت‌های جایگزین: تنوع در پاسخ به چالش جهانی

بررسی آینده حمل‌ونقل سنگین نشان می‌دهد که هیچ سوختی به‌تنهایی پاسخگوی تمام نیازها نخواهد بود. بنابراین، شاهد ترکیب متنوعی از گزینه‌ها هستیم: برق مناسب برای حمل‌ونقل شهری و مسیرهای کوتاه؛ هزینه عملیاتی پایین اما نیازمند زیرساخت شارژ گسترده است. LNG و CNG گزینه‌هایی مقرون به‌صرفه‌تر نسبت به دیزل در میان مدت مناسب برای کشورهای با منابع گاز طبیعی است. در چین، استفاده از کامیون‌های LNG به‌دلیل یارانه‌های دولتی و استانداردهای سخت‌گیرانه آلودگی افزایش یافته است. در نیمه اول سال ۲۰۲۴، بیش از ۱۰۸ هزار دستگاه کامیون LNG فروخته شد. هند نیز برنامه‌ریزی کرده است تا یک سوم ناوگان کامیون‌های سنگین خود را در ۵ تا ۷ سال آینده به LNG تبدیل کند. سوخت‌های زیستی (Biofuels)، قابل استفاده در موتورهای دیزلی فعلی؛ اما محدودیت عرضه و هزینه بالا مانع گسترش آن است. هیدروژن: یکی از گزینه‌های امیدوارکننده برای مسیرهای بلند؛ با این حال، چالش‌های مربوط به ذخیره‌سازی و زیرساخت هنوز بزرگ و قابل‌تأمل هستند.

■ ایران و چالش‌های مسیر سخت

در ایران، مصرف سوخت در بخش حمل‌ونقل سنگین یکی از جدی‌ترین چالش‌های اقتصادی و زیست‌محیطی است. کامیون‌های فرسوده با متوسط عمر بالای ۲۰ سال، مصرف سوختی بالغ بر ۴۰ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر دارند. بی‌کیفیت پایین دیزل و نبود استانداردهای سخت‌گیرانه، بر شدت این مشکل می‌افزاید. با توجه به تفاوت چشمگیر مصرف سوخت کامیون‌های اروپایی نوین (حدود ۲۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر) با کامیون‌های فرسوده داخلی (تا ۵۰ لیتر)، نوسازی ناوگان نه تنها از منظر زیست‌محیطی، بلکه از نظر صرفه‌جویی اقتصادی نیز ضروری است.

■ مسیر آینده از حالا آغاز می‌شود

صنعت حمل‌ونقل سنگین، اگرچه دیرتر از دیگر حوزه‌ها وارد مسیر تحول شده، اما اکنون در تقاطع فناوری، سیاست و اقتصاد قرار دارد. کشورهایی توسعه‌یافته با رویکردهایی متفاوت، اما با هدفی مشترک، به‌دنبال کاهش وابستگی به دیزل، افزایش بازدهی و کاهش آلودگی هستند. برای کشورهایی چون ایران، مسیر شاید پرچالش‌تر باشد، اما مزایای نوسازی ناوگان به‌ویژه در کاهش مصرف سوخت و هزینه‌های وارداتی، به‌قدری قابل توجه است که تعلل بیشتر تنها به‌حجم بحران می‌افزاید.



گذشته و از سوی دیگر کیفیت نه چندان مطلوب سوخت عرضه شده توسط جایگاه‌ها مشکلات زیادی را برای مالکان این دسته از خودروها به وجود آورده است.

در حالی که اکثر قریب به اتفاق خودروهای مونتاژی و مدل‌های وارداتی بنزینی به کشور به سیستم توربوشارژ مجهز هستند، عدم عرضه بنزین سوپر طی چند ماه



تاثیر نامطلوب کیفیت سوخت فعلی بر خودروهای توربو

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تعداد برندهای چینی وارداتی رو به افزایش است

خودروهای چینی مونتاژی نیز بخش بالادستی بازار را هدف گرفته‌اند و به نوعی امروز شاهد حضور بیش از پیش چینی‌ها در تمام سطوح بازار خودرو کشور هستیم

ارز و ... شاهد آن هستیم که برندهای جدید چینی، یکی پس از دیگری مجوز ورود به بازار کشور را به راحتی از نهادهای مربوطه اخذ می‌کنند. این در حالی است که

در حالی که طی دو ماه گذشته واردات خودروهایی از برندهای غیر چینی به کشور با اما و اگرهای بسیاری مواجه بوده (از ثبت سفارش گرفته تا عدم تخصیص

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 ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۸۸۰	۲۰	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۰۷	۲ میلیارد و ۳۹۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۵۲۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۴۸۳	۲ میلیارد و ۱۵۰	۰	
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۸۷۲	یک میلیارد و ۸۶۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۴ میلیارد و ۸۵۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۶۴۲	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	
دیگنتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۱۱۰	۱۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۳۰۰	۲۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۶۳۰	۱۰	▼
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۶۴۰	۱۵	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	یک میلیارد و ۹۰۰	۴۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۱۹۰	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 کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۰۹	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۳	۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۶۲	۲۰	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۰۲	۰	
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۲	۲	▲
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۷	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۸۷	۱	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۰	۱	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۸۰	۰	
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۲	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۷	۲	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۸۳	۳	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۳۶	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۳۵	۵	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۵۸	۳	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۲۴۶	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۲۳	۳	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۹۶	۲	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۸۶	۴	▲
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۹۷۰	۲۰	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۶۰	۰	
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۹۵	۰	
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۳۵	۰	
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۱۳۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۴۸	۳	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۱۸	۲	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۳	۲	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۱۶	۲	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۹۸	۱۱	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۰۷	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۸۶	۳	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۱۰۵	۵	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۱۹۵	۵	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۲۲	۵	▲
سورن پلاس بامیننتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۳۲	۰	
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۴۸	۰	
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۶۲	۲	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۵۵	۰	
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۰	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۲۷	۳	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۴۰	۵	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۶۱	۵	▲
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۲۷	۸	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۲	۰	
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۹۴	۰	
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۹۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▼
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد	۵۰	▼
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
کیا سلستوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۸۱۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▼
هوندا اوزل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۹	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۲	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۵	۲ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▼



پورشه «پانامرا» با تایرهای «میشلن»



«پورشه پانامرا به عنوان نمادی از بهترین سدان فست‌بک‌های جهان معرفی می‌شود. ۲۴ نوامبر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که پورشه به صورت رسمی از نسل سوم پانامرا موسوم به G3 با زبان جدید طراحی خودش رونمایی کرد. طراحی بدنه بسیار زیبا و جذاب در کنار بالاترین سطح امکانات رفاهی، همگی سبب شد پانامرا به یکی از بهترین‌های کلاس خود بدل شود. بر این اساس میشلن از سیستم تعلیق بسیار کارآمد و باکیفیتی برخوردار است که از رینگ‌های ۱۹

و ۲۰ اینچی بهره گرفته شده تا در کیفیت سواری و رفاه سرنشینان اثرگذار باشد. مدل‌های بازار آمریکای شمالی پورشه پانامرا مزین به رینگ‌های ۲۱ اینچی با تایرهای ۳۲۵/۳۰ در محور عقب و ۲۷۵/۲۵ در محور جلو است. کمپانی پورشه از تایرهای میشلن با پلوت‌اسپرت S5 بهره گرفته است؛ اما به مالکان پانامرا این قابلیت را داده تا از تایرهای پیرلی، بریجستون و کانتیننتال استفاده کنند.

سه محصول جدید «بهمن دیزل» معرفی شد

تن و ۱۲ تن و محصولات سری امپاور شامل کامیون ۱۹ تن باری و کمپرسی و کشنده BD500 و با یک X9 و مینی‌بوس پگاسوس از جمله محصولات تجاری بهمن دیزل به‌شمار می‌روند که با سه محصولی که امروز معرفی خواهند شد، تعداد محصولات بهمن دیزل به ۱۴ محصول خواهد رسید. وی ضمن معرفی سه محصول جدید بهمن دیزل به تشریح مشخصات آن‌ها پرداخت که در ادامه نگاهی به آن خواهیم داشت.

ابراهیم افشار، مدیر کسب و کار حوزه تجاری گروه بهمن در آیین معرفی محصولات تجاری این شرکت که در روز چهارشنبه ۷ خرداد ۱۴۰۴ برگزار شد، از عرضه سه محصول جدید تجاری توسط شرکت بهمن دیزل خبر داد. افشار با بیان این که بهمن دیزل هم‌اکنون ۱۱ محصول تجاری باری و مسافری را در سبد محصولات خود دارد، عنوان کرد: «محصولات سری فورس شامل ۶ محصول ۳.۸ تن بنزینی و دوگانه‌سوز، ۶ تن خوابدار و بدون خواب، ۸.۵

کامیون کمپرسی ۲۶ تن از سری امپاور با نام BD460



است که در محموله‌های بعدی به ۶۰۰ لیتر افزایش خواهد یافت. شاسی کامیون کمپرسی BD460 با توجه به نوع کاربری که کامیون‌های کمپرسی دارند، از نوع نردبانی تقویت‌شده است. طراحی داخلی این کامیون کاملاً مشابه کامیون BD500 بوده و دارای تخت‌خواب جهت استراحت راننده بوده و صندلی‌ها نیز مجهز به گرمکن و سردکن هستند. از امکانات رفاهی و ایمنی این کامیون می‌توان به صندلی راننده با تعلیق پنوماتیکی، کروژ کنترل، سیستم روشنایی اتوماتیک، سیستم مولتی‌مدیا TFT لمسی، آلارم دنده عقب، چراغ‌های مه‌شکن جلو و عقب، فرمان مجهز به کلیدهای دسترسی به سیستم مولتی‌مدیا و کروژ کنترل، آینه‌های جانبی برقی به همراه گرمکن، بوق برقی و بادی، کیف ابزار و... اشاره کرد. لازم به ذکر است کامیون BD460 مراحل تست جاده‌ای در ایران و کشور چین را با موفقیت پشت سر گذاشته است. همچنین مدل باری کامیون ۲۶ تن BD460 در ۶ ماهه دوم امسال به بازار عرضه خواهد شد

کامیون ۲۶ تن کمپرسی BD460 با طول ۷ متر و ۶۰ سانتی‌متر، عرض ۲.۵ و ارتفاع ۳ متر و ۱.۵ سانت و فاصله محوری ۱۲۵۰ تا ۴۸۰۰ میلی‌متر و وزن ناخالص قانونی ۲۶ تن تولید شده است. موتور این محصول از برند کامینز با قدرت ۴۶۰ اسب‌بخار و ۲۳۰۰ نیوتون‌متر گشتاور است. گیربکس آن نیز از برند معروف ZF با مدل AMT است که عملکرد این مدل گیربکس به صورت ۱۲ دنده اتوماتیک دارای ریتاردر هیدرولیکی ۵ مرحله‌ای است.

سیستم ترمز کامیون کمپرسی BD460 در جلو و عقب از نوع کاسه‌ای و ترمز آن از نوع اتوماتیک ضدقفل مجهز به سیستم کنترل الکترونیکی پایداری، سیستم ضد لغزش، سیستم هشدار حرکت از بین خطوط، سیستم ترمز اضطراری هوشمند و خشک‌کن هوا است. سیستم تعلیق این کامیون نیز در محور جلو از فنر تخت چندلایه مجهز به کم‌فتر و استاب‌ایزر و در محور عقب از فنر تخت چندلایه تشکیل شده است مخزن سوخت محصول جدید بهمن دیزل از جنس آلومینیوم و حجم آن در محموله‌های اولیه ۴۵۰ لیتر

مینی‌بوس پگاسوس LX



مینی‌بوس جدید بهمن دیزل نسخه ارتقا یافته مینی‌بوس پگاسوس است که سال‌هاست توسط بهمن دیزل تولید می‌شود. هر دو مینی‌بوس مجهز به موتور ایسوزو 4JJ1، توان خروجی ۱۶۰ اسب‌بخار و گشتاور ۴۲۰ نیوتون‌متر است. گیربکس هر دو محصول نیز از نوع ۶ دنده دستی و از برند JMC است. هر دو مینی‌بوس دارای ابعاد و فاصله محوری یکسان است و تنها در طول و عرض تغییرات جزئی داشته است. ظرفیت مخزن سوخت نیز در هر دو محصول ۹۰ لیتر تعبیه شده و تغییری نداشته است اما مینی‌بوس پگاسوس LX در بخش امکانات رفاهی و ایمنی تغییرات محسوسی داشته است که از جمله آن‌ها می‌توان به مولتی‌مدیا ۱۰ اینچی، درب بازشو swing out، دوربین ۳۶۰ درجه، شارژر USB برای هر صندلی، پله راکب برقی اتوماتیک، سیستم تهویه مطبوع با قدرت ۱۹ هزار کالری با سیستم سرمادهی بهینه و داشبورد بهینه اشاره کرد. یکی از نکات قابل توجه در طراحی مینی‌بوس پگاسوس LX ساخت قطعات بدنه توسط قالب‌های پرس است که موجب سبک‌سازی و ارتقای ایمنی بدنه خودرو شده است. همچنین اعمال تغییراتی در طراحی چراغ‌های جلو و عقب و سپر و همچنین خطوط بدنه در نمای جانبی ظاهر به روزتری به پگاسوس LX بخشیده است. مینی‌بوس پگاسوس LX، مطلوب‌ترین مینی‌بوس تولیدی کشور در چند سال آینده خواهد بود.

کشنده امپاور BD560



این کشنده در واقع نسخه ارتقا یافته کامیون امپاور BD500 بهمن دیزل است که در سال ۱۴۰۰ به بازار عرضه شد. از جمله تفاوت‌های کامیون امپاور BD500 و کشنده امپاور BD560 می‌توان به حجم، قدرت و توان موتور و مدل گیربکس اشاره کرد. موتور کشنده BD560 از برند کامینز با حجم ۱۲۸۰۰ سی‌سی، قدرت ۵۶۰ اسب‌بخار و ۲۶۰۰ نیوتون‌متر گشتاور است. در حالی که کامیون BD500 مجهز به موتوری با حجم حدود ۱۱۸۰۰ سی‌سی، قدرت ۵۰۰ اسب‌بخار و ۲۳۰۰ نیوتون‌متر گشتاور است. ابعاد و فاصله محوری این دو محصول تجاری نیز تفاوت‌هایی دارند؛ چرا که کشنده امپاور BD560 با طول ۶۲۸۵ میلی‌متر و فاصله محوری ۳۸۰۰ میلی‌متر دارای ابعاد بزرگ‌تری نسبت به کامیون BD500 است. همچنین حجم مخزن سوخت کشنده BD560 از ۹۴۰ لیتر در کامیون BD500 به ۱۰۰۰ لیتر افزایش یافته است.

کشنده امپاور BD560 به لحاظ امکانات رفاهی و ایمنی نیز مشابه کامیون BD500 طراحی شده و دارای امکاناتی چون کروژ کنترل، سیستم ترمز اضطراری هوشمند، سیستم هشدار حرکت بین خطوط، کنترل شروع حرکت در سربالایی، بخاری و کولر درجا، دارای تاییدیه حمل کالاهای خطرناک، صندلی راننده با تعلیق مکانیکی و قابلیت تنظیم در ۶ جهت، چراغ رانندگی در روز، فرمان مجهز به کلیدهای دسترسی، بوق برقی و بادی و کیف ابزار است با این تفاوت که خروجی برق ۲۲۰ ولت، کلاستر دیجیتال، سیستم گرمکن سوخت به کشنده BD560 اضافه شده است.

[illegible]

مرسدس بنز S کلاس W223 جزو پیشرفته ترین و خاص ترین سدان های فول سایز است. این خودرو با داشتن ۲۰۰۰ سی سی موتور ۳۰۰ اسب بخار و ۸ سیلندر ۸ سرعته ۰ تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت در ۵٫۹ ثانیه و ۰ تا ۲۰۰ کیلومتر در ساعت در ۱۰٫۹ ثانیه شتاب می گیرد. این خودرو با داشتن ۷۰۰ کیلوگرم وزن و ۱۸۰۰ کیلوگرم بار مجاز، ۱۸۰۰ کیلوگرم بار را می تواند حمل کند. این خودرو با داشتن ۱۸۰۰ کیلوگرم بار مجاز، ۱۸۰۰ کیلوگرم بار را می تواند حمل کند. این خودرو با داشتن ۱۸۰۰ کیلوگرم بار مجاز، ۱۸۰۰ کیلوگرم بار را می تواند حمل کند.



نسخه اسپرت سدان فول سایز لوکس

[illegible]

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

هشدار!



کشف ۲۳۰۰ حلقه انواع لاستیک خارجی قاچاق در «گلحصار»



«فرمانده انتظامی ری از کشف ۲ هزار و ۳۰۰ حلقه انواع لاستیک خارجی قاچاق در انباری واقع در «گلحصار» خبر داد و گفت: «طی این عملیات یک نفر دستگیر شد.» به گزارش خبرنگار «مهر»، سرهنگ محمد قاسم طرہانی در جمع خبرنگاران اظهار کرد: «شناسایی محل دپوی این کالاها در دستور کار عوامل پلیس آگاهی فرماندهی قرار گرفت.» وی افزود: «کار آگاهان پلیس آگاهی فرماندهی انتظامی شهرستان ری در پی کسب خبری مبنی بر دپوی کالاهای قاچاق در یک انبار در محدوده «گلحصار»، با رصد هوشمندانه و با انجام اقدامات فنی و اطلاعاتی موفق به شناسایی محل دقیق

دپوی کالاهای قاچاق شدند و با هماهنگی با مراجع قضائی برای نظارت بر انبار اقدام کردند.» فرمانده انتظامی شهرستان ری در ادامه گفت: «در این انبار ۲ هزار و ۳۰۰ حلقه انواع لاستیک خارجی (چینی - کره‌ای) قاچاق کشف شد که ارزش ریالی آن بالغ بر ۱۰۰ میلیارد ریال برآورد شده است.» طرہانی عنوان کرد: «کالاهای شناسایی شده در انبار مذکور دپو شده؛ اما مجوزی بر قانونی بودن انبار و کالاهای ضبط شده به پلیس ارائه نشده است.» وی در ادامه ابراز داشت: «در خصوص این انبار قاچاق پرونده قضائی تشکیل و به مراجع مربوطه ارجاع شد و در این رابطه یک نفر نیز به عنوان متهم دستگیر شد.»

«نکسن» برای تامین دوده سیاه قرارداد امضا کرد

تامین «کربن بلک» از چین، چک و کره جنوبی

پیشنهادهای زنجیره تامین مدور، رقابت پذیری جهانی را تقویت می کند. نکسن تایر، دوده صنعتی را در تولید تایر در سراسر شبکه تولید جهانی خود ادغام می کند. این استراتژی، پایداری را از منبع پای مواد خام تا تولید نهایی افزایش می دهد. این شرکت می گوید که این امر از تعهد گسترده تر آن برای ارتقای استانداردهای مدیریت پایدار در سراسر جهان نیز حمایت می کند. دوده یکی از قدیمی ترین محصولات تولید شده توسط بشر است. تاریخچه استفاده از آن به قرن ها پیش بازمی گردد؛ یعنی زمانی که چینی ها و هندی ها از این ماده به عنوان رنگدانه در جوهر استفاده می کردند. در عین حال پس از قرن شانزدهم با گسترش صنعت چاپ، اهمیت این ماده افزایش یافت. اصطلاح کربن بلک یا دوده صنعتی، در واقع به گروهی از محصولات گفته می شود که از اتم کربن تشکیل شده اند. اما دوده صنعتی با دوده معمولی متفاوت است. دوده صنعتی یا کربن دوده (Carbon Black) تحت شرایط کنترل شده و برای مصارف خاصی تولید می شود و بیش از ۹۸ درصد از ترکیب آن، عنصر کربن است. در حالی که دوده معمولی یک فراورده جانبی ناخواسته است. کربن بلک ماده ای است که نه تنها مورد توجه کسانی قرار دارد که با صنعت دوده سرو کار دارند، بلکه توانسته است نظر بسیاری از محققان و دانشگاهیان را در سراسر دنیا به خود جلب کند. این محصول به عنوان فیلر برای تغییر خواص مکانیکی، الکتریکی و عبوردهی نور مورد بهره برداری قرار می گیرد و در نتیجه نقش مهمی در خواص الاستومرها، پلاستیک ها، رنگ، جوهر و لاستیک دارد. برای مثال، این ماده در پلاستیک ها محافظت در برابر اشعه ماوراء بنفش را افزایش می دهد. در پلیمرهای ترموپلاستیک نیز رسانای خوبی به شمار می رود و زمانی که به عنوان فیلر در لاستیک استفاده می شود، پارامترهایی نظیر فرسایش، ساییدگی، خراشیدگی و شکست را بهبود می دهد.



سهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

«نکسن تایر» با شرکت «آل دی کربن» به عنوان شرکتی در حوزه گردش منابع و باز یافت مواد برای تامین کربن سیاه باز یافتی در تایرها توافقنامه بلندمدتی را امضا کرد. در این راستا نکسن اعلام کرده که هدف آن از امضای این قرارداد، افزایش استفاده از مواد پایدار است. LD Carbon با پیرولیز کردن لاستیک های فرسوده در یک محیط بدون اکسیژن، کربن سیاه باز یافتی تولید می کند. این روش انتشار کربن را کاهش می دهد و استفاده از منابع دایره ای را ترویج می کند.

باز یافت دوده در تایرها اثرات زیست محیطی را کاهش می دهد. دوده سیاه یا کربن بلک نقش مهمی در استحکام و دوام تایر ایفا می کند. اتکال نکسن تایر به کربن بلک سنتز شده یا سنتتیک، اتکا به مواد مبتنی بر نفت را کاهش می دهد. این حرکت در عین پیشبرد اهداف زیست محیطی، عملکرد تایر را ارتقا می دهد. این شرکت قبلاً استفاده از کربن بلک را آغاز کرده بود و حالا قصد دارد از طریق این توافق نامه، فعالیتش را در این بخش گسترش دهد. نکسن این ماده را از مراکز تولید جهانی در چین، جمهوری چک و کره جنوبی تامین خواهد کرد. این شرکت اعلام کرد که به ایجاد یک ساختار دایره ای برای اطمینان از عرضه پیوسته و حفظ کیفیت محصول ادامه خواهد داد.

کویر 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	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا	
KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲	
KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	
KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو واستپ وی-زانتیا	
KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو واستپ 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 S۲-چری X۲۲-تیوتا یاریس	
KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲	
KB55	205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا	
KB57	215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تیوتا کمری-سوناتا	
KB66	215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵	
KB200	215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو	
KB700	225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶	
KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV	
KB444	245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا	
KB900	265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)	
KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
KB300	215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا 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 تیوتا-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-تیوتا راو ۴-سورنتو SX	
KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	





تهران را پاک بگردیم





گرن کوپه بخشیده است. چارجر چهار در به لطف موتورهای الکتریکی بر توان می تواند حداکثر ۶۷۰ اسب بخار قدرت و حداکثر ۸۵۰ نیوتون متر گشتاور را فراهم آورد. چارجر چهار در با نام دیتونا سدان شناخته می شود که می تواند شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۳.۳ ثانیه ای داشته باشد. همین عامل سبب می شود چارجر دیتونا سدان در فهرست سریع ترین خودروهای سال نیز قرار گیرد.

چارجر تمام برقی اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی معرفی شد و نقدهای بسیاری از سوی طرفداران این خودرو به آن وارد شد. اما پیش از یک سال از معرفی رسمی نسخه تمام برقی چارجر کوپه می گذرد که اخیراً دوج به صورت رسمی از نسخه چهار در آن یا همان گرن کوپه چارجر رونمایی کرد. این خودرو کوپه چهار در به خطوط تیز روی بدنه مزین است که استایل فوق عضلانی و تنومند به این



نسخه چهار در
از دوج «چارجر»

«دنیای خودرو» از نمایشگاه بین المللی قطعات گزارش می دهد؛

حضور پررنگ چینی هادر کنار بزرگان قطعه سازی!

عدم حضور مقامات در مراسم افتتاحیه نمایشگاه بین المللی قطعات، لوازم و مجموعه های خودرو، امید به تعامل و حل چالش های اصلی صنعت را کاهش داد

شده بودند، موتور سیکلت برقی تولید داخل و نوآوری در قطعات را بر جسته کرد. کروز با تسلط بر سالن اختصاصی و ارائه نمونه های تولید انبوه موتور سیکلت و قطعات خودرو، توانست توجهات را بر آینده صنعت قطعه سازی و امکان ورود به حوزه های نوظهور (مانند حمل و نقل پاک و برقی) متمرکز کند. از سوی دیگر، شرکت ساپکو نیز با آوردن پلت فرم جدید ربرا و اعلام نیازهای فنی در حوزه قطعات، چهره متفاوتی را از تعامل میان سازنده خودرو و قطعه ساز به نمایش گذاشت. انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور، انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو و جمعی از قطعه سازان متوسط و کوچک نیز با غرفه های فعال و حضور مدیران، تلاش کردند تصویری از ظرفیت و چالش های موجود را به مخاطبان ارائه دهند. علاوه بر آن چه گفته شد، نکته قابل توجه در مقایسه با سال گذشته، رشد سطح آگاهی عمومی و افزایش تعداد علاقه مندان به حوزه قطعات خودرو بود. امسال بازدیدکنندگان نمایشگاه، چه در قامت فعالین بازار و خریداران عمده و چه مخاطبان عادی، گفت و گوهای طولانی و جدی تری را در مورد مفاهیم فنی و کیفی قطعات شکل می دادند. بر این اساس اکثر مراجعہ کنندگان وقتی با غرفه ای گفت و گو می کردند، بر مسائل کیفی، ویژگی ها و مشکلات رایج قطعات تمرکز داشتند و به دنبال انتقال دغدغه ها، تجربه ها و مشکلات بازار بودند.

این اتفاق حکایت از رشد آگاهی عمومی نسبت به اهمیت کیفیت قطعه، نقش مستقیم آن در ایمنی، خودرو و ضرورت فرهنگ سازی و آموزش فنی برای مشتریان و رانندگان داشت. اما نکته تاسف برانگیز این بود که برگزارکننده نمایشگاه، هیچ سازوکاری برای دریافت و جمع آوری دیدگاه ها و مشکلات قطعه سازان و بازدیدکنندگان پیش بینی نکرده بود. بر این اساس هیچ پنلی برای انتقال انتقادات یا برگزاری نشست های رسمی تجربه محور تدارک ندیده بود و این باعث شد بسیاری از دغدغه های مهم صنعت گم یا فراموش شود.

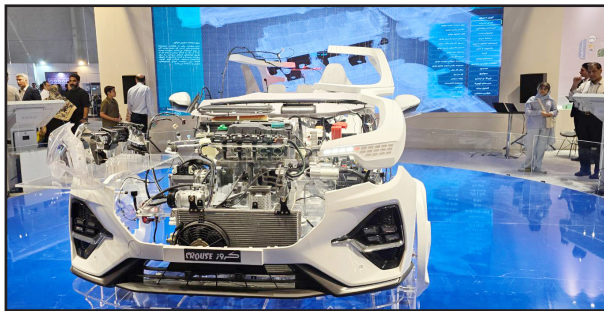
کمبود نظم و ضعف ساختاری در برگزاری نمایشگاه یکی از جدی ترین انتقادات امسال، ضعف ساختاری در جانمایی غرفه ها و نبود حداقل استانداردهای لازم برای برقراری نظم و انضباط بود. بسیاری از فعالان، از انجمن ها گرفته تا تولیدکنندگان بزرگ قطعه، نسبت به بلا تکلیفی محل غرفه ها تا آخرین لحظه و آشفتگی در سامان دهی نمایشگاه گلایه می کردند. اغلب شرکت کنندگان این وضعیت را نشانه آشکار فقدان مدیریت حرفه ای و هماهنگی ضعیف ستاد برگزارکننده می دانستند. نبود هم نشینی شرکت های هم حوزه و پراکندگی برندهای هم سطح در بخش های مختلف، سردرگمی و ناراضی بازدیدکنندگان را هم دوچندان کرده بود. مشکلات فقط به نظر فیزیکی محدود نماند؛ برخی شرکت ها از فقدان و نبود اخبار و اطلاعات کافی در باره پنل های تخصصی نیز انتقاد داشتند. بر این اساس «اندیشکده خودرو» با وجود برگزاری دو پنل تخصصی در باره خصوصی سازی و نقش هوش مصنوعی در آینده قطعه سازی، به دلیل ضعف اطلاع رسانی و نبود هماهنگی مناسب، نتوانست شرایط مناسبی را برای حضور موثر فعالان صنف و کارشناسان در این دور از نمایشگاه مهیا و فراهم کند. این ناهماهنگی ها، فرصت انتقال دانش و تعامل واقعی میان فعالان را از بین برد و جریان یادگیری جمعی را مختل کرد؛ به ویژه زمانی که صنعت قطعه بیش از پیش به هم افزایی فکری و حرکت موازی برای عبور از چالش ها نیاز دارد. در همین حال، مشکلات ریشه ای صنعت نیز همچنان پابرجاست: از تامین ارز و نوسان بهای مواد اولیه گرفته تا بحران انرژی، هزینه های فزاینده تولید، آشفتگی سیاست گذاری و فاصله معنادار کیفیت و فناوری نسبت به استانداردهای جهانی. هر سال تعداد این معضلات افزایش می یابد؛ اما نمایشگاه امسال هم نشان داد «هوش شنوایی» برای حل بنیادی این مسائل وجود ندارد و صرفاً به نمایش توان فعلی قطعه سازان محدود می ماند. به طور کلی، بسیاری از قطعه سازان حاضر در نمایشگاه در گفت و گو با خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» تأکید کردند که هدف اصلی آن ها از حضور در نمایشگاه، دیگر بازاریابی یا افزایش فروش نیست؛ بلکه فرصتی برای انتقال ناراضی ها، تقاضا برای حمایت واقعی و بیان گلا به ها از روند فرسایشی تولید در شرایط موجود است.



نوربالا

حضور برندهای چینی در
نمایشگاه امسال پررنگ تر از
گذشته بود؛ شرکت هایی که
با روحیه تهاجمی تر و نمایش
نوآوری های بیشتر، حتی در
غرفه های بزرگ قرار دادهای
جدید انعقاد می کردند

جولان چینی ها زیر سایه غیبت سایپا و عظام
حاشیه مهم دیگر نمایشگاه امسال، غیبت محسوس شرکت
سایپا بود که همواره یکی از بازیگران کلیدی این عرصه
به شمار می رفت. جای خالی این برند به شدت محسوس
بود و موضوع بحث بسیاری از مراجعه کنندگان قرار گرفت.
حتی از گروه قطعات خودرو و عظام نیز هیچ نماینده ای در
نمایشگاه حاضر نبود. به همین دلیل، نقش برندهای چینی
در نمایشگاه امسال پررنگ تر از گذشته بود؛ شرکت هایی که
با روحیه تهاجمی تر و نمایش نوآوری های بیشتر، حتی در
غرفه های بزرگ قرار دادهای جدید انعقاد می کردند.
این شرکت های چینی با آگاهی از فضای نامشخص مذاکرات
بین المللی ایران و آمریکا و ابهام در روابط تجاری، با انعقاد
قراردادهایی مشروط تلاش کردند تا اگر شرایط مساعد شد،
سهم بازار بیشتری از بازار قطعات خودرو ایران را نصیب
خود کنند و در صورت عدم تحقق توافقات نیز، مسئولیتی
متوجه آن ها نباشد. این سیاست، هم دغدغه رقابت جدی
و هم آینده بازار داخل را در ذهن بازیگران داخلی بیشتر و
جدی تر کرده بود. از جمله غرفه های شلوغ و پرتردد، غرفه
متعلق به شرکت کروز بود. این شرکت با نمایش قطعات
خودرو و پلت فرم هایی که به سبک مدرن از بدنه غرفه آویزان



نوربالا

حاشیه مهم دیگر نمایشگاه
امسال، غیبت محسوس
شرکت سایپا بود که همواره
یکی از بازیگران کلیدی
این عرصه به شمار می رفت.
جای خالی این برند به شدت
محسوس بود و موضوع بحث
بسیاری از مراجعه کنندگان
قرار گرفت



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

بیستمین نمایشگاه بین المللی قطعات، لوازم و مجموعه های خودرو تهران با حضور گسترده شرکت های داخلی و خارجی آغاز به کار کرد. این رویداد سالانه فرصتی برای ارائه آخرین دستاوردها، تبادل دانش فنی و بررسی چالش ها و ظرفیت های صنعت قطعه ایران به شمار می رود. در کنار دستاوردهای فنی و غرفه های متنوع، حاشیه هایی مانند سطح مشارکت مسئولان و نحوه برگزاری نمایشگاه نیز توجه فعالان و رسانه ها را به خود جلب کرد.

بی توجهی یا مشغله مسئولان در افتتاحیه!

بیستمین نمایشگاه بین المللی قطعات، لوازم و مجموعه های خودرو بار دیگر به عنوان یکی از مهم ترین گردهمایی های سالانه برای فعالان صنعت خودرو کشور آغاز به کار کرده و رویدادی که در آن تولیدکنندگان قطعه، شرکت های دانش بنیان، انجمن های تخصصی و تصمیم گیران صنعتی گرد هم آمدند تا تازه ترین دستاوردها، ظرفیت ها و دغدغه های خود را در معرض دید مخاطبان بگذارند.

با این حال انتظار می رفت افتتاحیه نمایشگاه امسال نیز با حضور و مشارکت بالاترین مقامات وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت)، به ویژه وزیر یا حداقل یکی از معاونان اصلی او برگزار شود؛ انتظاری که نه فقط از منظر تشریفات دولتی، بلکه با هدف ارسال پیام حمایت واضح از صنعت قطعه و تجدید قوای روحی تولیدکنندگان وجود داشت و به حق بود. حضور مسئولان عالی رتبه وزارت صمت می توانست امید و انگیزه مضاعفی برای پیگیری مطالبات، حل مشکلات انباشته و باز شدن گره های ساختاری این صنعت در میان فعالان ایجاد کند.

این در حالی است که در نمایشگاه امسال نه تنها وزیر صمت، بلکه حتی معاونان کلیدی حوزه خودرو و مجموعه ایدرو نیز در مراسم افتتاحیه حضور نیافتند و تنها معصومه آقاپور علیشاهی، مشاور رئیس جمهور در امور همکاری های اقتصادی در این مراسم حاضر شد؛ اتفاقی که به وضوح از همان آغاز نمایشگاه موجی از انتقاد و ناراضی را میان غرفه داران، مدیران واحدهای تولیدی و فعالان قطعه سازی ایجاد کرد.

این غیبت، آن هم در شرایطی که صنعت قطعه کشور با بحران هایی نظیر تحریم، کمبود ارز، نوسانات قیمت مواد اولیه، کاهش قدرت خرید مردم و چالش های فناوریانه دست و پنجه نرم می کند و بیش از همیشه به توجه و حمایت حاکمیت و دولت نیاز دارد، محسوس بود و چه بسا تبعات بلندمدتی در پی داشته باشد.

غیبت آشکار مقامات وزارت صمت در افتتاحیه نمایشگاه فضایی از دل سردی و ناراضی را میان بسیاری از پیشکسوتان و مدیران قطعه سازی رقم زد. یکی از چهره های شناخته شده صنف قطعه سازی در گفت و گوهای غیر رسمی تصریح کرد که برای پیگیری مساله با مسئولان وزارتخانه بارها تماس برقرار کرده، اما پاسخ تنها این بوده که معاون یا وزیر سفر است و شاید در روزهای آتی (در صورت بازگشت زودهنگام به تهران) سری به نمایشگاه بزند که این پاسخ نشانه کم اهمیت دانستن مسائل قطعه سازی از سوی سیاست گزاران است.

این ذهنیت مجموعه قابل توجهی از غرفه داران و فعالان حاضر در نمایشگاه است که از عدم اهتمام و توجه جدی وزارت صمت به صنف خود گله داشتند و تأکید می کردند که پس از پایان نمایشگاه، موضوع را از جانب انجمن ها به اطلاع مقامات خواهند رساند.

آنچه از مشاهدات مستقیم و گفت و گو با فعالان نمایشگاه آشکار شد، عدم مشارکت کارآمد دولت در پیگیری و حل چالش های عمده قطعه سازان بود. این در حالی است که برگزاری نمایشگاه در سال های گذشته همواره با استقبال مقامات اجرایی و پیام های حمایتی و گاهی حتی وعده های مشخص همراه بود؛ اما امسال حتی صدای رسمی برای شنیدن مشکلات حاضرین هم شنیده نشد.

پارکینگ گفت: «عمده اقداماتی که باید در پارکینگ نیایش انجام شود، موضوع نازک کاری و نصب تجهیزات، تأسیسات تهویه، آتش نشانی و... است.» اهانی با تأکید بر این که پارکینگ هم از تونل نیایش و هم از سمت بوستان و سینمای ملت دسترسی دارد، گفت: «تلاش می‌کنیم که بتوانیم لااقل از یک سمت پروژه را به بهره‌برداری برسانیم و در سنوات بعدی دسترسی‌های بیشتری برای پارکینگ ایجاد و افتتاح شود.» وی با تأکید بر این که ساخت این پارکینگ زیر سطحی ۶۰۰ الی ۷۰۰ میلیارد تومان اعتبار لازم دارد، گفت: «به شرط تأمین اعتبار، فاز اول آن تا پایان سال افتتاح می‌شود.»

ایستنا: مجید اهانی، مدیرعامل سازمان عمران مناطق شهرداری تهران در خصوص آخرین وضعیت ساخت پارکینگ زیر سطحی نیایش با بیان این که در حال حاضر ساخت این پارکینگ در مرحله پیشرفت فیزیکی ۶۵ درصد است، گفت: «بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده احتمالاً تا اواخر تیرماه بخش سازم‌ای این پارکینگ به اتمام می‌رسد و از آن جا که پارکینگ نیایش زیر سطحی است و از بالا به پایین کار در حال انجام است، تا آخر تیرماه کار ساخت و ساز به اتمام می‌رسد.» وی با اشاره به برگزاری جلساتی با سازمان حمل‌ونقل شهرداری تهران برای تجهیز و بهره‌برداری از این



افتتاح فاز اول پارکینگ «نیایش» تا پایان امسال



اعمال تعرفه جدید عوارض تردد در محدوده‌های ترافیکی پایتخت از امروز

اجرای طرح ترافیک جدید تهران به ۱۴۰۵ موکول شد



علی زران‌دوز

a.zarandooz@autoworld.ir

سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران اعلام کرد عوارض تردد در محدوده‌های ترافیکی از روز شنبه ۱۰ خرداد، بر مبنای تعرفه‌های سال ۱۴۰۴ مصوبه شورای اسلامی شهر تهران محاسبه و اجرا می‌شود.

تأثیر نوع وسیله نقلیه و انواع گواهی معاینه‌فنی در محاسبه عوارض تردد

آرش رساء ایزدی، سرپرست معاونت بهره‌برداری از سیستم‌های حمل‌ونقل و محدوده‌های ترافیکی این سازمان با بیان این که تاکنون عوارض تردد بر مبنای تعرفه‌های سال ۱۴۰۳ اجرا می‌شد، درباره نرخ پایه تردد در محدوده طرح ترافیک پایتخت طی سال ۱۴۰۴ گفت: «این مبلغ در سال گذشته ۷۵ هزار تومان بود که به استناد مصوبه تعیین عوارض تردد جهت مدیریت ترافیک و تقاضای سفر در سال ۱۴۰۴، ابلاغی توسط شورای اسلامی شهر تهران، برای امسال به تناسب نرخ تورم اعلام‌شده از سوی مراجع قانونی ۳۶۸ درصد افزایش یافته و به مبلغ ۱۰۲ هزار و ۶۰۰ تومان رسیده است.» وی ضمن تشریح جزئیات اجرای طرح ترافیک سال ۱۴۰۴ افزود: «عوارض تردد در محدوده‌های ترافیکی شهر تهران بر اساس مصوبه شورای ترافیک شهر تهران همچون سال‌های گذشته بر حسب رفت و آمد در محدوده‌های طرح ترافیک و کنترل آلودگی هوا، زمان اولین تردد و آخرین تردد در ساعات اوج یا غیر اوج صبحگاهی و عصرگاهی و با توجه به ضرایب مربوطه



بیماران خاص و افراد دارای معلولیت جسمی و حرکتی در پایتخت اضافه کرد: «از آن جا که انجام فعالیت‌ها، وظایف شغلی و امور درمانی این عده از شهروندان مستلزم تردد در محدوده‌های طرح ترافیک و کنترل آلودگی هواست، این گروه‌ها با معرفی از سوی نهادهای مربوطه مشمول تخفیف ۹۰ درصدی عوارض مذکور خواهند شد.»

سرپرست معاونت با ذکر این نکته که سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران مجاز به محاسبه عوارض تردد خبرنگاران، روزنامه‌نگاران و عکاسان خبری با اعمال تخفیف ۹۰ درصدی است، خاطرنشان کرد: «به آن عده از فعالان رسانه که فاقد خودرو بوده و از سهمیه مذکور استفاده نمی‌کنند، کارت بلیت رایگان یک‌ساله اختصاص داده می‌شود.»

رساء ایزدی در خصوص تردد اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها در محدوده‌های ترافیکی پایتخت تصریح کرد: «غیر از اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌های تحت

محاسبه و اعمال خواهد شد.» رساء ایزدی گفت: «نوع وسیله نقلیه بر اساس میزان آلایندگی، هیبریدی، برقی و دارای انواع گواهی معاینه‌فنی در محاسبه عوارض تردد اثرگذار است.» رساء ایزدی با تأکید بر این مهم که ساکنان محدوده‌های طرح ترافیک و کنترل آلودگی هوا می‌توانند با ارائه مدارک و ثبت‌نام در سامانه‌های شهرداری تهران و اخذ تاییدیه از دفاتر خدمات الکترونیک شهر از تخفیف ۵۰ درصدی تردد در این محدوده‌ها و تردد مجاز قبل از ساعت ۹ صبح و بعد از ساعت ۱۶ عصر استفاده کنند، یادآور شد: «تاکسی‌های فعال نیز بر اساس اعلام سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران مشمول پرداخت این عوارض نخواهند بود.»

شرایط تردد اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها در محدوده‌های ترافیکی پایتخت وی با تأکید بر توجه مدیریت شهری به ضرورت رفت و آمد اقشاری همچون

پوشش شرکت واحد، عوارض تردد سایر خودروهای مینی‌بوس و اتوبوس پلاک (ع) تهران مشروط به ثبت‌نام در سامانه‌های شهرداری تهران، تا عمر ۵ سال با ضریب صفر، با عمر ۵ تا ۱۰ سال با ضریب یک، از عمر ۱۰ تا ۱۵ سال با ضریب ۱.۱، از ۱۵ تا ۲۰ سال با ضریب ۱.۲ و دارای عمر بیش از ۲۰ سال با ضریب ۱.۵ محاسبه و تعیین خواهد شد.» وی در پایان خاطرنشان کرد: «عوارض تردد وسایل نقلیه باری پلاک تهران شامل وانت‌بارها و کامیونت‌های تا سقف ۶ تن که دارای پروانه فعالیت از شهرداری تهران باشند نیز بر حسب نوع و ظرفیت ناوگان و نوع باربرگ دریافتی تعیین خواهد شد.»

طرح ترافیک جدید چه زمانی اجرا می‌شود؟

مدتی است زمره‌هایی مبنی بر اجرای طرح ترافیک جدید در تهران به گوش می‌رسد. سال گذشته طرح ترافیک جدید شهر تهران به شورای ترافیک شهر تهران رفت و در آن جا چند ایراد به آن وارد شد تا در ادامه مرتفع شود و دوباره برای بررسی و تصویب به این شورا بازگردد. چندی پیش مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران از برطرف شدن نواقض و تصویب طرح جدید ترافیک پایتخت در شورای ترافیک تهران خبر داد.

در همین رابطه پوریا علیمردانی از تصویب شدن طرح ترافیک جدید شهر تهران در شورای ترافیک خبر داد و گفت: «ایرادها و نواقصی که به طرح ترافیک جدید شهر تهران گرفته شده بود، برطرف و طرح جدید در شورای ترافیک به تصویب رسید و مصوبات مربوط به آن اخذ شده است.»

مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در ادامه بیان کرد: «در مرحله بعد باید تعرفه‌های مربوط به طرح ترافیک جدید در شورای شهر تهران بررسی شود و به تصویب برسد و پس از آن طرح ترافیک جدید قابل اجرا خواهد بود.»

او درباره زمان اجرای طرح ترافیک جدید گفت: «با توجه به این که هنوز طرح جدید در شورای شهر مطرح نشده، از ابتدای سال ۱۴۰۵ طرح ترافیک جدید اجرا خواهد شد و امسال طرح ترافیک طبق روال سال‌های قبل خواهد بود.» او اواخر سال گذشته هم سردار ابوالفضل موسوی پور، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ اعلام کرده بود طرح ترافیک جدید به امسال نمی‌رسد و برای سال ۱۴۰۵ اجرایی خواهد شد.

XTRIM
BORN FOR MORE

VX به راحتی یک پرواز اختصاصی





Autoworld.ir

شنبه ۱۰ خرداد ۱۴۰۴، سال دهم، شماره ۲۳۳۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۸۸۳۰۶۷۶۱ - ۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۲۱

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

بیلپورد
Billboard



معرفی کمپین «راه‌های نوین به پیش» از برند اکسید

«برند خودروسازی اکسید اواخر هفته گذشته کمپین تبلیغاتی جدید خود با عنوان «راه‌های نوین به پیش» را برای معرفی خودروهای برقی مدل ES و ET آغاز کرد. این کمپین توسط یک آژانس تبلیغاتی طراحی شده و در قالب محتوای دیجیتال و فیلم منتشر شده است. این اقدام گامی نوین در جهت آینده صنعت خودروهای الکتریکی به‌شمار می‌رود.

سایه ناترازی برق بر قطعه‌سازی

قطع‌های مکرر برق فقط یک دغدغه خانگی نیست و حالا به‌مشکل اصلی حوزه صنعت و تولید تبدیل شده است. پیامد این وضعیت را می‌توان امسال حتی در نمایشگاه قطعات خودرو و صنایع وابسته به‌خوبی مشاهده کرد؛ جایی که لوازم روشنایی شارژی و لامپ‌های اضطراری در هدایای غرفه‌ها دیده می‌شد و به‌نماد بحران بی‌برقی بدل شده است اما تبعات قطعی برق برای قطعه‌سازان، بسیار عمیق‌تر و گسترده‌تر از آن است که صرفاً به‌عنوان یک دردسر روزمره به آن نگاه شود.

قطع و وصل‌های ناگهانی و مکرر برق راندمان خطوط تولید را به‌شدت پایین آورده و برنامه‌ریزی دقیق روزانه را تقریباً غیرممکن کرده است. بسیاری از کارگاه‌ها با هر نوبت خاموشی، بخشی از مواد اولیه و قطعات نیمه‌ساخته را از دست می‌دهند که این موضوع هم ضایعات را افزایش داده و هم هزینه‌های سربار تولید را بالا برده است.

علاوه بر این، راه‌اندازی و خاموش شدن‌های پی‌درپی ماشین‌آلات می‌تواند باعث آسیب‌های فنی و افزایش استهلاک تجهیزات شود که عمر مفید دستگاه‌ها را کاهش می‌دهد. حتی در مواردی، تولیدکنندگان ناچار هستند برای جلوگیری از توقف کامل، به ژنراتور و سیستم‌های برق اضطراری باراندمان پایین و هزینه بالا پناه ببرند که خود معضلی افزون بر مشکلات قبلی است.

در چنین شرایطی، توان رقابت در بازارهای داخلی و خارجی تا حد زیادی تحت‌تاثیر قرار می‌گیرد و حتی اگر بهترین مواد اولیه و فناوری هم در اختیار باشد، کیفیت بالای قطعه و استمرار تولید در شرایط مطلوب، دور از انتظار خواهد بود.

صنعت قطعه‌بیش از هر زمان دیگری نیازمند زیرساخت پایدار انرژی است و تازمانی که وضعیت برق به سامان نرسد، نمی‌توان به بهبود ملموسی در کیفیت و تولید این بخش امید داشت.



حرف آخر

The Last Word

امید محمدی

روزنامه نگار



روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

برقی، توصیه می‌شود هر ۲۰ تا ۳۰ هزار کیلومتر یا در سرویس‌های دوره‌ای، این قطعه را با اسپری مخصوص تمیز کنید. تمیزکاری باید با دقت انجام شود تا به سنسورها و موتور الکتریکی در پیچه آسیب وارد نشود. استفاده از پارچه نرم و پرهیز از اجسام فلزی یا نوک‌تیز بسیار ضروری است. نشانه‌هایی مانند لرزش خودرو در حالت درجا، تأخیر در واکنش به فشردن پدال گاز یا روشن شدن چراغ‌چک موتور می‌توانند هشدارهایی برای بررسی وضعیت در پیچه گاز باشند.

«در پیچه گاز برقی یکی از اجزای مهم در خودروهای مدرن است که به‌جای سیم گاز مکانیکی، با سیگنال‌های الکترونیکی موقعیت پدال گاز را به موتور منتقل می‌کند. این قطعه وظیفه تنظیم میزان هوای ورودی به موتور را بر عهده دارد و عملکرد آن تأثیر مستقیمی بر شتاب، مصرف سوخت و روان بودن کارکرد موتور دارد. با گذشت زمان، تجمع دوده، گردوغبار و روغن در اطراف در پیچه گاز باعث کاهش دقت عملکرد آن می‌شود. برای نگهداری صحیح از در پیچه گاز

مراقبت از در پیچه گاز
برقی؛ کلید حفظ
عملکرد نرم موتور





فونیکس



WWW.FOWNIX.COM

۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

فونیکس



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات



WWW.FOWNIX.COM

فونیکس

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