

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM



رئیس هیات مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو؛
مسئولان حتی برای آشنایی با
ظرفیت های تولید به نمایشگاه
قطعات نیامدند

صفحه ۲



فصل ۱۴۰۴ مسابقات رالی
ایران آغاز شد



استارت
Start

امید محمدی

چالش خودروهای برقی
در ایران؛ فرصت سوزی
با فقدان سیاستگذاری؟

در شرایطی که بسیاری از کشورهای جهان با سرعت
به سمت حمل و نقل برقی و کاهش وابستگی به
سوخت های فسیلی در حرکت هستند، صنعت ...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

مدیرعامل «ایران خودرو» با تأکید بر ضرورت
اصلاح قیمت ها هشدار داد؛

چالش های پیش روی صنعت خودرو
باید هر چه سریع تر برطرف شود

صفحه ۱۲

بازار در بیم و امید نتایج مذاکرات

صفحه ۱۰

چالش های تازه برای «تسلا»
و سهام داران

صفحه ۶

خودروهای وارداتی از پشتوانه
خدمات پس از فروش برخوردارند؟
افزایش دامنه نوسان قیمت
خودروها در بازار آزاد

صفحه ۷

در دو ماه نخست امسال رقم خورد؛
تولید ۱۳۷ هزار دستگاه
خودرو توسط سه
خودروساز بزرگ کشور

صفحه ۵

مدیرعامل «شارینت» در نشست زیرساخت
تامین برق و شارژ خودروهای برقی مطرح کرد:

عبور از بن بست انرژی
با خودروهای برقی

شارژرهای AC خانگی می توانند با برنامه ریزی درست،
پاسخگوی بخش بزرگی از نیازها باشند...

صفحه ۹

پلیس با رانندگانی که حرکات نمایشی انجام
می دهند برخورد می کند

رانندگی برای جذب
فالور؛ از آشپزی تا
بدلکاری پشت فرمان!

صفحه ۱۵

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»



قائم مقام مدیرعامل شرکت شفق دانا در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد

تداوم قطعه سازی در سه نسل؛ رمز موفقیت

صفحه ۴



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

XTRIM
BORN FOR MORE

VX

به راحتی یک پرواز اختصاصی





بلاگین است. به گفته او، ساخت یک مدل SUV با فاصله محوری کوتاه تر نسبت به پیکاپ فعلی «کاملاً در دست بررسی» قرار دارد. این SUV جدید می تواند جایگزینی برای مدل سالخورده نیسان ترا (Nissan Terra) شود که همچنان بر پایه نسل قبلی ناوا را ساخته می شود. در بازار چین، این خودرو می تواند رقیبی برای برندهای داخلی مثل Fangchengbao و BYD و تانک از گریت وال باشد. اگر به بازارهای جهانی صادر شود، احتمال دارد با رقبایی همچون فورد اورست، ایسوزو MU-X، تویوتا فور چوئر و میتسوبیشی پاجرو اسپرت روبه رو شود.

«در حالی که نیسان با مشکلات مالی دست و پنجه نرم می کند، این خودرو ساز ژاپنی قصد دارد با توسعه یک شاسی بلند جدید بر پایه پیکاپ فرانتیر پرو، برگ جدیدی در بازار SUV های هیبریدی مقاوم ورق بزند. این مدل جدید که ممکن است جایگزین ترا شود، می تواند به رقیبی تازه نفس برای فورد اورست و دیگر شاسی بلندهای آفرودی بدل شود. در نمایشگاه خودرو شانگهای، یکی از مهندسان ارشد نیسان، «ایکو میای» اعلام کرد که این شرکت در حال بررسی امکان ساخت نسخه شاسی بلند پیکاپ فرانتیر پرو با قوای محرکه هیبریدی



شاسی بلند هیبریدی نیسان بر اساس «فرانتیر پرو»

رئیس هیات مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو؛

مسئولان حتی برای آشنایی با ظرفیت های تولید به نمایشگاه قطعات نیامدند

ادامه مشکلات زیرساختی و غیبت مسئولان، مسیر رشد واحدهای تولیدی را با چالش های جدی تر مواجه کرده است

کمر قطعه سازان زیر بار فشار مشکلات خم شد
رئیس هیات مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو با انتقاد از عملکرد مسئولان در حوزه تامین زیرساخت های مورد نیاز تولید بیان داشت: «امسال هم مشکلات عدیده ای پیش روی قطعه سازان قرار دارد و حتی می توان گفت شرایط نسبت به سال گذشته با توجه به وجود مشکلات تامین برق، گاز و نئیل و سایر مسائل سخت تر شده است. متأسفانه این نوع برخوردها باعث دلسردی سازندگان می شود؛ سازندگانی که با سرمایه گذاری بخش خصوصی به نمایشگاه آمده اند تا توانمندی هایشان را نشان دهند؛ اما بهره برداری مناسبی از آن صورت نمی گیرد.»

خسروشاهی با اشاره به نقش حساس این رویداد برای ارتباط صنعتگران و تصمیم گیران عنوان کرد: «اگر مسئولان مراجعه می کردند، می توانستند از ابعاد وسیع صنعت خودرو مطلع شوند. با وجود تمام مشکلات، هنوز واحدهای قطعه سازی توانمندی وجود دارند که تلاش می کنند در این شرایط سخت زنده بمانند و نیاز به حمایت دارند.»
این مقام صنفی تأکید کرد: «حمایت از صنعت خودرو و قطعه سازی صرفاً بر عهده وزارت صمت نیست؛ بلکه وزارت اقتصاد و دارایی، وزارت کار و سایر بخش هایی که به نحوی درگیر این صنعت هستند هم باید به این نمایشگاه می آمدند و مشکلات را از نزدیک می شنیدند.»

وی افزود: «این نمایشگاه فرصت مناسبی است تا صنعتگران و مسئولان کنار هم بنشینند، گفت و گو و درد دل کنند، مشکلات را بیان و راهکارها را پیدا کنند تا بتوانند بخشی از چالش ها را برطرف کنند. اما در عمل می بینیم که این ارتباط شکل نمی گیرد و حمایتی صورت نمی پذیرد.»
خسروشاهی با ابراز گلایه مندی مجدد خاطر نشان کرد: «با این رویکردها، نه تنها حمایتی از صنعت صورت نمی گیرد، بلکه کار به گونه ای پیش می رود که حتی انگیزه ای برای ادامه راه برای سازندگان باقی نمی ماند. جای تأسف دارد که این ظرفیت عظیم صنعت قطعه

که بارها در شرایط تحریم و بحران کشور را حمایت کرده، امروز با چنین بی توجهی و بی مهری مواجه است.»

بحران عدم حضور تصمیم گیران صنعت و کمرنگ شدن حمایت های دولتی، بیستمین نمایشگاه بین المللی قطعات خودرو تهران را تحت الشعاع قرار داد. همچنین انتقادها نسبت به غیبت مدیران ارشد وزارت صمت و دشواری های پیش روی قطعه سازان، فضای امید به بهبود تعامل صنعت و دولت را شکننده تر کرده است.



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

نامیدی قطعه سازان از حمایت متولیان

اصغر خسروشاهی، رئیس هیات مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو برگزاری بیستمین نمایشگاه بین المللی قطعات، لوازم و مجموعه های خودرو تهران و عدم حضور مقامات به ویژه وزیر صمت به عنوان متولی صنایع خودرو و قطعه سازی به «دنیای خودرو» گفت: «نمایشگاه امسال نسبت به سال های گذشته، چه از نظر حضور سازندگان و چه از نظر حضور مسئولین کشور ضعیف تر آغاز به کار کرد و برگزار شد.»
وی با اشاره به نبود وزیر صنعت، معدن و تجارت در این دوره تأکید کرد: «متأسفانه وزیر صمت تشریف نیاورد و ظاهراً هم و غم او نیز صنعت خودرو و قطعه سازی نیست. این در حالی است که انتظار داشتیم با توجه به این که رهبر معظم انقلاب امسال را هم با رویکرد حمایتی از تولید، سال سرمایه گذاری در تولید معرفی کرده اند، حداقل در این موقعیت شاهد حضور جدی تر مسئولان باشیم تا توانمندی های این صنعت را از نزدیک ببینند و با آن ها حداقل آشنا شوند.»

به گفته این مقام صنفی متأسفانه بعد از ابللاغ رهنمودهای رهبری به وزارتخانه و سازمان های ذیربط، هیچ اقدام موثری برای حمایت از تولید مشاهده نمی شود و مسئولان وزارت صمت نیز با عدم حضور در این رویداد نمایشگاهی نشان دادند بر خورد کوتاهی با صنعت خودرو و قطعه سازی دارند.

چالش خودروهای برقی در ایران؛ فرصت سوزی با فقدان سیاست گذاری؟

«در شرایطی که بسیاری از کشورهای جهان با سرعت به سمت حمل و نقل برقی و کاهش وابستگی به سوخت های فسیلی در حرکت هستند، صنعت خودرو در کشور همچنان درگیر بحران های قدیمی و آزمون و خطاهای ناکارآمد در زمینه توسعه خودروهای برقی است. کارشناسان صنعت خودرو و انرژی معتقدند اگر ابعاد این وضعیت از منظر فنی، سیاستی و اجرایی مورد نقد قرار گیرد، لزوم تدوین فوری یک نقشه راه ملی در این حوزه پررنگ تر خواهد شد. در حال حاضر ظرفیت فنی که برای شارژ خودروهای برقی در کشور وجود دارد، حتی بیش از تقاضای فعلی بازار است. اما آن چه به شدت فقدان حس می شود، وجود خودروهای برقی به اندازه کافی در بازار داخلی است. به بیان دیگر، زیرساخت شارژ ایجاد شده یا در حال توسعه است؛ اما بهره برداری عملی از آن به دلیل کمبود محصول، امکان پذیر نیست.

از سوی دیگر، واردات محدود خودروهای برقی که در ظاهر می تواند تنوع بازار را افزایش دهد، در عمل به علت عدم مدیریت هوشمند و نبود استانداردهای وارداتی روشن، نتوانسته دستاورد قابل دفاعی داشته باشد. برخی وارد کنندگان حتی آشنایی کافی با ویژگی های فنی این خودروها ندارند و این موضوع می تواند در آینده نزدیک، به چالش هایی در حوزه خدمات پس از فروش، ایمنی و رضایت مصرف کننده منجر شود.

تاکنون هیچ برنامه مدون و مشخصی در خصوص توسعه خودروهای برقی از سوی برخی خودروسازان اعلام نشده و حداقل، برنامه های موجود به صورت عمومی منتشر نشده است. در چنین شرایطی، این پرسش مطرح است که مردم برای دریافت اطلاعات درباره خودروهای برقی، باید به کجا مراجعه کنند؟ در عین حال نکته این جاست که خودروسازانی که باید در صف اول اطلاع رسانی باشند، سکوت پیشه کرده اند! کسب دانش فنی و انتقال فناوری، خواه از مسیر واردات باشد و خواه از مسیر تولید داخلی، باید اولویت بی چون و چرای این حوزه باشد. با این حال، عملکرد فعلی ایران در این زمینه، نشان از عقب ماندگی جدی دارد. آن چه بیش از همه خلأ آن حس می شود، سند بالادستی و نقشه راه جامع برای توسعه خودروهای برقی است؛ سندی که هنوز زمان مشخصی برای تدوین یا اجرای آن اعلام نشده است در نهایت، آن چه مسلم است این که اگر تصمیم گیری منسجم و مبتنی بر آینده نگری در دستور کار قرار نگیرد، نه تنها فرصت های توسعه از دست خواهد رفت، بلکه کشور در معرض یک عقب ماندگی استراتژیک در یکی از مهم ترین تحولات صنعتی قرن قرار خواهد گرفت. اکنون زمان اقدام است، نه انتظار.



امید محمدی
روزنامه نگار



فونیکس





جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

FOWNIX.NEV

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



جیب «کامپس» در نسلی جدید



«شاسی بلند سایز متوسط و پر فروش جیب برای سال ۲۰۲۶ متحول خواهد شد. نسل جدید کامپس برای نخستین بار، پیشروانه تمام برقی نیز خواهد داشت. جیب در اصل خود یک برند آمریکایی است، اما در دهه‌های اخیر حضور آن به خوبی فراتر از مرزهای ایالات متحده گسترش یافته است. اولویت دادن به اروپا برای عرضه یک مدل جدید، به وضوح نشان می‌دهد که استلانتیس چگونه روی بازارهای بین‌المللی حساب باز کرده تا وابستگی به آمریکای شمالی را کاهش دهد. نسل سوم کامپس ابتدا اواخر امسال در کشورهای اروپایی عرضه خواهد شد و سپس به مناطق دیگر

گسترش می‌یابد. کامپس مدرن کاملاً با مدل قبلی خود متفاوت است. این خودرو پلت فرم قدیمی فیات-کرایسلر را کنار گذاشته و از پلت فرم STLA استفاده می‌کند که استلانتیس قبلاً در پژو ۳۰۰۸ و ۵۰۰۸، اولین گرندلند و سیترون C5 ایرکراس جدید به کار برده است. با طول ۱۷۹.۱ اینچ (۴۵۵ سانتی متر)، کامپس جدید ۶.۱ اینچ (۱۵.۵ سانتی متر) بلندتر از قبل است و از رنگ‌بندی قدیمی فاصله گرفته است. جیب هم‌اکنون در اروپا سفارشات کامپس جدید را می‌پذیرد و نسخه‌ای ویژه به نام First Edition را برای مدت محدودی عرضه می‌کند.

بخش بایانی

بررسی آثار وارداتی‌ها بر بازار و زنجیره تامین خودرو

تبعات و ظرفیت‌های پنهان سیاست‌های وارداتی در صنعت خودرو



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

«در شرایطی که بازار خودرو در ایران با رکود، کمبود عرضه و رشد بی‌رویه قیمت‌ها مواجه است، بحث واردات خودرو بار دیگر به یکی از محوری‌ترین موضوعات اقتصادی کشور تبدیل شده است. از یک سو مصرف‌کنندگان در انتظار کاهش قیمت و افزایش تنوع هستند و از سوی دیگر، صنعت قطعه‌سازی و تولید داخلی نگران لطمه به بنیان‌های تولید است. هم‌زمان، نقش سیاست‌گذاری ارزی، زیرساخت‌های خدمات پس از فروش و تجربه کشورهای همسایه، زوایای تازه‌ای به این پرونده می‌افزایند. داریوش پدییی ثابت، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی ضرورت اصلاح سیاست‌های واردات خودرو، آثار آن بر رقابت‌پذیری بازار، زیرساخت‌های خدمات پس از فروش، امکان انتقال فناوری و همچنین نقش نهادهایی مانند بانک مرکزی در تسهیل فرآیند واردات پرداخته است. او معتقد است که واردات، اگر با درایت و در چارچوب سیاست صنعتی روشن اجرا شود، نه تنها تهدیدی برای تولید داخلی نیست، بلکه می‌تواند به نقطه عزیمت تازه‌ای برای ارتقای فناوری، کاهش انحصار و بهبود کیفیت تبدیل شود.

چه اصلاحات ساختاری در سیاست‌های واردات خودرو می‌تواند به بهبود شرایط بازار و افزایش رقابت کمک کند؟

برای اصلاح بنیادین سیاست‌های وارداتی در صنعت خودرو، باید نگاه سنتی مبتنی بر کنترل شدید دولتی را به رویکردی بازتر و مبتنی بر رقابت تغییر داد. نخستین گام در این مسیر، بازبینی در تعرفه‌های گمرکی است؛ به‌ویژه در شرایطی که بازار داخلی با کاهش قدرت خرید، رکود نسبی و تنوع پایین خودرو رو به رو است. کاهش تدریجی و هدفمند تعرفه‌ها، به‌خصوص برای خودروهای اقتصادی، هیبریدی و کم‌مصرف، می‌تواند به شکل‌گیری رقابت سالم و افزایش رفاه مصرف‌کنندگان منجر شود. در گام بعدی، باید فرآیندهای مربوط به صدور مجوزهای وارداتی از پیچیدگی و بوروکراسی شدید فعلی خارج شود. بسیاری

از واردکنندگان از ناهماهنگی میان دستگاه‌هایی نظیر وزارت صمت، گمرک، سازمان استاندارد و بانک مرکزی گلایه دارند. سامانه‌های موازی و گاه متناقض، واردات را به فرآیندی پرهزینه و زمان‌بر تبدیل کرده‌اند. یکپارچه‌سازی سامانه‌ها، شفاف‌سازی مسیر مجوزدهی و حذف امتیازات خاص برای واردکنندگان خاص، می‌تواند شفافیت و اعتماد در بازار را افزایش دهد. در نهایت، اصلاحات ساختاری باید به ایجاد بستری برای رقابت میان واردات و تولید داخلی بینجامد، نه این که یکی را قربانی حمایت بی‌فید از دیگری کند. برای تحقق این هدف، باید تولیدکنندگان داخلی نیز ملزم به ارتقای کیفیت، بهبود طراحی و کاهش قیمت‌ها متناسب با استانداردهای جهانی شوند.

واردات خودرو چگونه می‌تواند بر زنجیره تامین قطعات و خدمات پس از فروش در ایران اثرگذار باشد؟

ورود خودروهای جدید و متنوع به بازار، مستقیماً زنجیره خدمات پس از فروش و قطعه‌سازی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. یکی از چالش‌های مهم بازار در دهه گذشته، ضعف مزمن در تامین قطعات و ارائه خدمات فنی مناسب برای خودروهای وارداتی بوده است. در نبود زیرساخت‌های کافی، مصرف‌کنندگان مجبور به تحمل هزینه‌های بالا، تأخیر طولانی در تامین قطعات یا اتکا به قطعات تقلبی و بی‌کیفیت شده‌اند. درعین حال، ورود تکنولوژی‌های جدید به کشور می‌تواند فرصتی مهم برای رشد و ارتقای کیفی قطعه‌سازان داخلی باشد. در صورتی که نهادهای سیاست‌گذار، مانند وزارت صمت و سازمان گسترش و پراکنش، برای تعامل سازنده میان واردکنندگان و قطعه‌سازان تدوین کنند، می‌توان بخشی از زنجیره تامین برندهای جهانی را به داخل کشور منتقل کرد. این انتقال تکنولوژی، نه تنها اشتغال‌زایی خواهد داشت، بلکه صنعت قطعه‌سازی کشور را از سطح کنونی به مرحله‌ای پیشرفته‌تر سوق خواهد داد. البته لازمه این مسیر، ایجاد الزامات فنی، استانداردسازی، حمایت از آموزش نیروی انسانی و سرمایه‌گذاری مشترک در مراکز خدمات پس از فروش است. بدون این پیش‌نیازها، واردات تنها به افزایش مصرف و وابستگی منجر خواهد شد، نه توسعه پایدار صنعت.

آیا واردات خودرو می‌تواند موجب انتقال فناوری به داخل کشور شود؟ چگونه می‌توان این پتانسیل را بالفعل کرد؟

بله؛ به شرط آن که صرفاً به واردات به‌عنوان «تامین کالا» نگاه نکنیم، بلکه آن را بخشی از یک راهبرد کلان صنعتی ببینیم. بسیاری از کشورهای که در مسیر صنعتی شدن قرار گرفتند، از واردات هوشمند برای انتقال دانش فنی، بهبود کیفیت تولیدات داخلی و حتی توسعه صادرات بهره گرفته‌اند. شرط اول تحقق این هدف، طراحی الگوهایی برای الزام واردکنندگان به انتقال فناوری است؛ به‌عنوان مثال از طریق همکاری با شرکت‌های داخلی، راهاندازی خطوط مونتاژ محدود، یا حتی ایجاد مراکز تحقیق و توسعه مشترک. از سوی دیگر، دولت می‌تواند مشوق‌هایی را برای واردکنندگانی تعریف کند که بخشی از قطعات مصرفی خودروهای وارداتی خود را از منابع داخلی تهیه کنند. این سیاست باعث می‌شود برندهای خارجی برای حضور در بازار ایران، به همکاری با قطعه‌سازان داخلی تمایل پیدا کنند. چنین همکاری‌هایی در میان مدت به ارتقای سطح

نوربالا



صرفاً به واردات به‌عنوان «تامین کالا» نگاه نکنیم، بلکه آن را بخشی از یک راهبرد کلان صنعتی ببینیم. بسیاری از کشورهای که در مسیر صنعتی شدن قرار گرفتند، از واردات هوشمند برای انتقال دانش فنی، بهبود کیفیت تولیدات داخلی و حتی توسعه صادرات بهره گرفته‌اند

دانش فنی داخلی، تولید محصولات باکیفیت و افزایش توان رقابتی صنعت قطعه‌سازی ایران در سطح منطقه خواهد انجامید.

الگوی کشورهای موفق در منطقه در زمینه واردات خودرو چه درس‌هایی برای ایران دارد؟

کشورهایی مانند ترکیه، امارات، عربستان سعودی و حتی اندونزی تجربه‌هایی دارند که می‌تواند برای ایران آموزنده باشد. ترکیه به‌عنوان یک نمونه بارز، نه تنها توانسته واردات خودرو را مدیریت کند، بلکه با جذب برندهای جهانی در تولید داخلی، به یک قطب منطقه‌ای صادرات خودرو تبدیل شده است. این کشور با تکیه بر قراردادهای مشارکت با برندهایی چون «رنو، فورد و تویوتا» دانش فنی، شبکه خدمات پس از فروش و حتی اشتغال مستقیم را به اقتصاد خود تزریق کرده است.

در امارات متحده عربی نیز شاهد آن هستیم که با شفاف‌سازی کامل فرآیندهای گمرکی، حذف بسیاری از تعرفه‌های غیرضروری و سرمایه‌گذاری در آموزش نیروی انسانی متخصص در خدمات فنی خودرو، بازاری پویا و متنوع شکل گرفته است. این کشور با تبدیل دوبی به مرکز منطقه‌ای واردات و توزیع خودرو، به سودآوری کلان در تجارت خودرو دست یافته است. نکته کلیدی در همه این کشورها، «ثبات قوانین»، «شفافیت فرآیندها» و «توجه به زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری» بوده است؛ در حالی که در ایران، بی‌ثباتی مقررات، تصمیمات مقطعی و نبود سیاست صنعتی منسجم، مانع از بهره‌برداری حداکثری از واردات خودرو شده است.

نقش بانک مرکزی در تسهیل واردات خودرو چیست و چه تغییراتی باید در سیاست‌های ارزی داده شود؟

بانک مرکزی به‌عنوان نهاد ناظر و تامین‌کننده منابع ارزی کشور، نقشی کلیدی در مدیریت واردات خودرو ایفا می‌کند. متأسفانه یکی از چالش‌های همیشگی واردکنندگان، تأخیر در تخصیص ارز، تغییرات ناگهانی نرخ تسعیر و محدودیت در استفاده از منابع ارزی خارج از کشور بوده است.

این چالش‌ها باعث افزایش قیمت نهایی خودرو و کاهش قدرت رقابتی آن در مقایسه با محصولات داخلی شده است. برای اصلاح این وضعیت، بانک مرکزی باید در وهله نخست در تعیین اولویت‌های ارزی، خودروهای اقتصادی، کم‌مصرف و کم‌آلاینده را در اولویت بالاتری

قرار دهد. همچنین استفاده از ابزارهایی مانند تسویه ارزی از محل منابع صادرات غیرنفتی و تهاتر یا همکاری با صرافی‌های رسمی در کشورهای هدف می‌تواند روند تامین ارز را سریع‌تر و انعطاف‌پذیرتر کند. علاوه بر این، ثبات سیاست‌های ارزی در بازه‌های زمانی میان‌مدت و بلندمدت برای واردکنندگان ضروری است تا بتوانند برنامه‌ریزی کنند و ریسک خود را کاهش دهند.

چه نقش و سهمی برای بخش خصوصی در سیاست‌گذاری و اجرای برنامه‌های واردات خودرو متصور هستید؟

بخش خصوصی، به‌ویژه شرکت‌های بازرگانی، واردکنندگان رسمی و شبکه‌های خدمات پس از فروش، باید در کانون سیاست‌گذاری صنعت خودرو قرار گیرند. تاکنون اغلب تصمیمات در حوزه واردات، پشت درهای بسته و بدون مشارکت فعال ذی‌نفعان اتخاذ شده است. این رویکرد نه تنها منجر به نارضایتی فعالان اقتصادی شده، بلکه کارآمدی تصمیمات را نیز کاهش داده است. راهکار این است که کمیته‌ای دائمی متشکل از نمایندگان دولت، واردکنندگان، انجمن‌های صنفی و قطعه‌سازان تشکیل شود که در آن، تصمیم‌گیری‌های مبتنی بر اجماع و واقع‌بینی انجام گیرد. چنین مدلی می‌تواند ضمن جلوگیری از فساد و رانت، به تعادل میان منافع تولیدکننده، واردکننده و مصرف‌کننده منجر شود.

آیا واردات خودروهای کارکرده می‌تواند به‌عنوان راه‌حلی موقت برای کنترل قیمت‌ها مورد استفاده قرار گیرد؟

در شرایط کنونی که بازار خودرو با کمبود عرضه و رشد بی‌رویه قیمت‌ها مواجه است، واردات هدفمند خودروهای کارکرده می‌تواند راه‌حلی موقت و موثر باشد. بسیاری از خانوارهای ایرانی توان خرید خودروهای صفر وارداتی را ندارند؛ اما با ورود خودروهای کارکرده با کیفیت و قیمت مناسب، می‌توان نیاز بخش بزرگی از جامعه را پوشش داد. با این حال، واردات خودروهای کارکرده باید با مقررات سخت‌گیرانه همراه باشد؛ از جمله تعیین سقف عمر (مثلاً زیر ۵ سال)، رعایت استانداردهای آلایندگی یورو ۵ یا بالاتر و سلامت فنی خودرو. همچنین لازم است مراکز تخصصی برای بازرسی، شماره‌گذاری و ارائه خدمات فنی به این خودروها راهاندازی شود تا اعتماد مصرف‌کنندگان حفظ شود.



کیت «وایدو» برای شاسی بلند برقی اسکالید



«شرکت تیونینگ وایدو در آمریکا، شاسی بلند برقی اسکالید IQ را به کیت بدنه عجیبی مجهز کرده که خودروهای منصوری را به یاد می آورد. سسال قبل، کارگاه تیونینگ وایدو (Waido) تسلا سایبر تراک را به هیولایی پهن تر و پر سر و صداتر تبدیل کرد. سپس همین کار را با دوج چارجر دیتونا انجام داد و یک خودرو عضلانی برقی با ظاهری درخور دیمن ساخت. حالا نوبت به مدلی سبک تر و بسیار لوکس تر رسیده است؛ کادیلک اسکالید IQ. وایدو یک کیت بدنه پهن برای کادیلک اسکالید IQ طراحی کرده است. این کیت به یکی از قوی ترین و جذاب ترین خودروهای برقی

آمریکا، قدرت، حضور و توانایی بیشتری می بخشد تا با تنها یک نگاه در آینه عقب، سایر خودروها را از مسیر خود کنار بزند. این برند آمریکایی مشابه منصوری، معمولاً ظریف و ساده عمل نمی کند. رندرهایی این اسکالید IQ خودرویی به مراتب تهاجمی تر را نشان می دهند؛ با گلگیرهایی که بدون شک پارک کردن آن را به یک کابوس تبدیل می کنند. چه آن را دوست داشته باشید و چه از آن متنفر باشید، خودروهای این شرکت حضور دارند. آن ها جلب توجه می کنند؛ چه مثبت و چه منفی. این موضوع در مورد اسکالید IQ برقی وایدو نیز صدق می کند.

ویژه ها

پاسخ رئیس جمهور به هشدار اتاق ایران: وزیر صمت پیگیر مشکلات تولید شود



«به دنبال نامه رئیس اتاق ایران به رئیس جمهور برای تسهیل گری دستگاه های دولتی در حوزه تولید، تجارت و ارزآوری بخش صادراتی کشور، مسعود پزشکیان شخص وزیر صمت را مکلف کرد این مسائل را رفع کند. صمد حسن زاده، رئیس اتاق ایران از جایگاه دبیری شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی، نامه ای خطاب به رئیس جمهور نوشت و در آن ضمن برشمردن مشکلات حوزه تولید و صادرات به دو بخشنامه اخیر بانک مرکزی اشاره کرد

دیگه چه خبر؟

لزوم تامین سوخت جایگزین برای بخش تولید در شرایط قطع برق



«رئیس اتاق ایران در نامه ای به محمدرضا عارف، با اشاره به تبعات جدی تداوم قطع برق برای واحدهای تولیدی، اتخاذ تدابیر جدی برای تضمین تامین گازوئیل واحدهای تولید را خواستار شد. در نامه صمد حسن زاده، آمده است: «به دلیل نبود هماهنگی کافی میان وزارتخانه های نیرو، صمت و نفت در تعیین و تخصیص سهمیه گازوئیل، واحدهای تولیدی در تامین سوخت مورد نیاز برای دستگاه های مولد برق نیز با چالش های جدی مواجه هستند.»

توئیتر!

ریشه ناترازی برق صنایع



«رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران گفت: «ناترازی برق مهم ترین چالش بخش صنعت است که این بخش را با مشکلات زیادی مواجه کرده است.» محمود نجفی عرب افزود: «ریشه ناترازی برق به تصویب قانون در سال ۱۳۸۶ بازمی گردد. بر این اساس انتظار می رود قوانین مزاحم در مسیر رونق صنعت و کسب و کارها حذف شود.»

در دو ماه نخست امسال رقم خورد؛

تولید ۱۳۷ هزار خودرو توسط سه خودروساز بزرگ کشور



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«در دو ماه نخست امسال، سه خودروساز بزرگ کشور شامل ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در مجموع ۱۳۷ هزار و ۳۳۷ دستگاه خودرو تولید کردند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته با تولید ۱۳۲ هزار و ۴۹۷ دستگاه، رشد ۳۶ درصدی را نشان می دهد. به این ترتیب، تولید خودرو در این بازه زمانی نسبت به پارسال ۴ هزار و ۸۴۰ دستگاه افزایش یافته است. بررسی عملکرد فروردین ماه نیز حاکی از رشد ۱۵ درصدی تولید نسبت به فروردین سال گذشته است که معادل ۷۸۷ دستگاه خودرو می شود. این آمارها حاکی از روند افزایشی تولید خودرو، هرچند با شیبی ملایم، در ماه های ابتدایی سال است. در این میان، ایران خودرو عملکرد مثبتی از خود نشان داده و در دو ماه ابتدایی سال، ۸۲ هزار و ۶۱۱ دستگاه خودرو تولید کرده است. این رقم نسبت به مدت مشابه سال گذشته که ۶۵ هزار و ۳۹۲ دستگاه بود، افزایش ۲۶۳ درصدی را نشان می دهد. در مجموع، این شرکت ۱۷ هزار و ۲۱۹ دستگاه بیشتر از مدت مشابه سال گذشته تولید کرده است. در جزئیات تولید ایران خودرو، گروه پژو با ۲۶ هزار و ۱۳۲ دستگاه و سورن با ۲۳ هزار و ۲۹ دستگاه بیشترین سهم را به خود اختصاص داده اند. دنا با ۱۳ هزار و ۲۶۱ دستگاه، تارا با ۱۳ هزار و ۱۶۸ دستگاه، هایما با ۳ هزار و ۳۳۱ دستگاه و سایر محصولات ۳ هزار و ۴۸ دستگاه در تبه های بعدی قرار دارند. تولید رانا نیز به ۶۴۲ دستگاه رسیده که کاهش چشمگیری نسبت به مدت مشابه سال گذشته با تولید ۲ هزار و ۶۴۰ دستگاه داشته است. در بخش فروش، ایران خودرو موفق به عرضه ۲۱ هزار و ۷۵۰ دستگاه پژو،



رسیده است. پارس خودرو، دیگر خودروساز زیرمجموعه سایپا در دو ماه نخست امسال ۱۳ هزار و ۴۳۸ دستگاه خودرو تولید کرده که نسبت به مدت مشابه سال قبل با تولید ۱۴ هزار و ۱۰۸ دستگاه، کاهش حدود ۶۷۰ دستگاهی (معادل ۴۷ درصد) را تجربه کرده است. در بین محصولات این شرکت، گروه Q200 با ۱۱ هزار و ۴۸۷ دستگاه و خودرو سهند با یک هزار و ۷۷۹ دستگاه سهم عمده تولید را به خود اختصاص داده اند. همچنین پارس خودرو تولید خودرو کراس اوور جدید ۴۲۱P، نسخه داخلی سازی شده چانگان CS35 پلاس را نیز آغاز کرده و در این مدت ۱۷۲ دستگاه از آن تولید کرده است. این خودرو مجهز به پیشران ۱۰۴ لیتری توربوشارژر و گیربکس ۷ سرعته اتوماتیک است. در زمینه فروش، این شرکت موفق به عرضه ۱۰ هزار و ۱۳۰ دستگاه از محصولات Q200 و یک هزار و ۴۳۲ دستگاه خودرو سهند شده است.

۲۲ هزار و ۸۴۴ دستگاه سورن، ۱۲ هزار و ۴۴۷ دستگاه دنا، ۱۱ هزار و ۷۸۹ دستگاه تارا و ۲ هزار و ۱۲۰ دستگاه هایما شده است. در مقابل، سایپا با کاهش ۲۲ درصدی در تولید روبه رو شده و در دو ماه اول امسال ۴۱ هزار و ۲۸۸ دستگاه خودرو تولید کرده است. این در حالی است که در مدت مشابه سال گذشته، این شرکت ۵۲ هزار و ۹۹۷ دستگاه تولید کرده بود. بیشترین تولید سایپا مربوط به محصولات خانواده X200 شامل تیبا، کوئیک و ساینبا ۲۶ هزار و ۲۲ دستگاه بوده است. شاهین با ۶ هزار و ۳۰۶ دستگاه و چانگان با ۴ هزار و ۳۶۵ دستگاه در رتبه های بعدی قرار دارند. تولید وانت ۱۵۱ نیز به ۴ هزار و ۵۹۵ دستگاه رسیده که نسبت به سال گذشته کاهش حدود ۶ هزار دستگاهی داشته است. تعداد خودروهای تجاری سازی نشده در سایپا نیز کاهش یافته و از ۶ هزار و ۶۷۷ دستگاه در سال گذشته به حدود یک هزار و ۱۲۰ دستگاه

میزان ارزش اختصاص یافته به «صنایع حمل و نقل و خودرو»

«از ابتدای سال جاری تا پایان اردیبهشت ماه»

میزان کل ارزش واردات

۸ میلیارد و ۹۰۱ میلیون دلار

میزان ارزش «صنایع حمل و نقل و خودرو»

یک میلیارد و

۷۵۳ میلیون دلار

میزان ارزش کل صنایع

۶ میلیارد و ۶۶۷ میلیون دلار

آمار جدید بانک مرکزی نشان می دهد این بانک از ابتدای سال جاری تا ۶ خرداد ماه ۸٫۹ میلیارد دلار ارزش مورد نیاز برای واردات را تامین کرده است.

اینفوگرافیک

Infography



زنده يك First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

در آمد دولت از واردات خودرو چقدر است؟
«حاضر جواب: اجازه بدهید ما سرمان گرم همان محاسبه در آمد پزشکان در تخصص های مختلف باشد که برای اعصاب و روح و روان مان هم بهتر است.

دبیر انجمن خودروسازان ایران چندی پیش از تصمیم دولت برای کاهش تعرفه واردات خودرو به ۲۰ درصد خبر داد. با این حال تعرفه ۲۰ درصدی هنوز رسماً ابلاغ نشده است.

«حاضر جواب: به هر حال از قدیم هم، اتخاذ یک تصمیم یک امر بوده و ابلاغش یک امر مجزا و شاید دشوار تر از اتخاذ آن تصمیم!

هوش مصنوعی در صنعت خودرو باید بومی سازی شود
«حاضر جواب: همان طور که بقیه اجزای خودرو در این سال هادر صنعت خودرو بومی سازی شد؟

خصوصی سازی در صنعت خودرو؛ از واگذاری اسمی تا سابه سنگین دولت.

«حاضر جواب: به هر حال به قول نیکان مان: در صنعت خودرو، از این تا آن از، فرج است!

تسلا، خودروهای بدون راننده اش را به مرحله آزمایش گذاشت.

«حاضر جواب: ما هم که سال هاست صنعت و بازار خودرو بدون راننده و متولی را در مرحله آزمایش داریم!

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازی کشور خواستار اصلاح فوری در ساختار قیمت گذاری خودرو شد.

«حاضر جواب: که البته ناگفته پیداست که منظور از اصلاح فوری در این خبر، گرانی فوری است!

تغییر استانداردهای ۸۵ گانه خودرو به ۱۲۰ گانه.

«حاضر جواب: نگران روزی هستیم که مثلاً محصولات خودروسازان بزرگ آلمانی ۱۱۹ استاندارد داشته باشد و محصولات ما روی کاغذ ۱۲۰ استاندارد.

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور خبر داد که میزان قابل توجهی قطعه و مواد اولیه تولید به دلیل موانع گمرکی و همچنین مشکلات تخصیص ارز در گمرکات کشور رسوب کرده است.

«حاضر جواب: این طور که پیداست این قطعات و مواد اولیه طوری در گمرک رسوب کرده اند که پس از ترخیص باید آن ها را با کاردک از کف انبارهای گمرک تراشید

اعلام جای پارک خالی به رانندگان توسط اپلیکیشن مسیریاب پایتخت.

«حاضر جواب: باین وضع کمپایی و ارزشمن شدن جای پارک، احتمالاً همین روزها در بورس کالا علواوبر خودرو، جای پارک خودرو هم عرضه می شود!

هشدار یک استاد دانشگاه درباره آینده صنعت خودرو: اگر مشکلات صنعت خودرو سازی حل نشود، سال بسیار بدی در پیش داریم.

«حاضر جواب: که می رود کنار سسال های بد قبلی، برای مصرف کنندگان بازار خودرو!

چالش ها و فرصت های صنعت خودرو و قطعه سازی روی میز بررسی...

«حاضر جواب: شما ببینید این میز چقدر بزرگ بوده که همه چالش های صنعت خودرو و قطعه سازی روی آن جا شده است.



مانند لاستیک، پلاستیک و فلز طراحی شده و سطوح نرم بسیار کمی دارد. طرح‌های فضایی داخل کابین اگر چه جذاب هستند، اما تنوع اشکال و بافت‌ها می‌تواند برای چشم آزاردهنده باشد. این طراحی برای استفاده طولانی‌مدت، چندان دلپذیر نیست. با وجود برد اعلامی ۵۰۰ کیلومتر، هامر در دنیای واقعی ناکارآمد است. در آزمایشی در جاده‌ای ۲۲۵ کیلومتری، این خودرو با شارژ کامل به‌سختی مسافت مذکور را طی کرده است. حتی با رانندگی معمولی، مصرف بالای انرژی هامر برای سفرهای طولانی، نقطه‌ضعف بزرگی است. قیمت پایه مدل 2X از ۹۹ هزار و ۴۵ دلار آغاز می‌شود؛ اما قیمت مدل 3X آزمایشی ما با پشن‌ها به ۱۱۲ هزار و ۵۰۵ دلار رسیده است.

❖ جی‌ام‌سی هامر الکتریکی 3X یکی از برجسته‌ترین شاسی‌بلندهای الکتریکی بازار است که با ابعاد عظیم، قدرت بی‌نظیر و ویژگی‌های خارقانه، نگاه‌ها را به خود خیره می‌کند. این ماشین که سسنگین‌ترین خودرو الکتریکی تولیدی حال حاضر است، برای سال ۲۰۲۴ با مدل پایه جدید و به‌روزرسانی تیپ 3X راهی بازار شد و این تغییرات برای مدل ۲۰۲۵ نیز عمدتاً حفظ شده‌اند. عرض ۲،۳۸۰ میلی‌متری هامر، رانندگی در جاده‌های باریک را به‌چالشی بزرگ تبدیل می‌کند. نقاط کور فراوان ناشی از طراحی جمعیه‌ای و دید محدود، مانور دادن با این خودرو را دشوار می‌کنند. رانندگی با هامر در خیابان‌های شلوغ یا پارکینگ‌ها، به‌صبر و مهارت نیاز دارد. کابین هامر با مواد باکیفیت اما خشک



هامر برقی همچنان مشکلاتی دارد!

فورد اسکورت «آلن مان» به خط تولید برمی‌گردد



❖ در اتفاقی غیرمنتظره توسط شرکت Boreham Motorworks، یک خودرو مسابقه‌ای جالب یعنی فورد اسکورت Alan Mann 68 Edition معرفی شده است. این خودرو را می‌توان تولدی دوباره برای فورد اسکورت Alan Mann دانست؛ خودرویی با تزئینات قرمز و طلایی که در مسابقات Saloon Car سال‌های ۱۹۶۸ و ۱۹۶۹ قهرمان شد. گروه خودرویی DRVN در سال ۲۰۲۴ و با معرفی نمونه بازسازی‌شده از فراری ۲۵۵ و ۳۵۵ و همچنین Boreham Motorworks یعنی شرکتی که هم برای ساخت ادامه مدل‌های کلاسیک فورد یعنی نسل اول اسکورت و RS200 با این شرکت قرارداد بست، بورهام قصد دارد

این مدل‌های دست‌ساز را تحت سری کالکتور، Race (مسابقه‌ای) و Ultra عرضه کند. فورد اسکورت Alan Mann 68 Edition تحت سری ویژه اولترا قرار می‌گیرد؛ هرچند که اجازه حضور در مسابقات را نیز دارد. سیستم تعلیق این خودرو با طراحی شبیه به GT40 بدون تغییر باقی‌مانده، اما فنرها با نمونه‌های ساخت KONI تعویض و پشیرانه هم به‌صورت دست‌ساز ساخته شده است. پشیرانه ۱،۸ لیتری این خودرو اسپرت، ۲۰۵ اسب‌بخار قدرت را از طریق گیربکس ۴ سرعته دستی به‌محور عقب ارسال می‌کند.

بازارها به کناره‌گیری «ایلان ماسک» از دولت ترامپ واکنش نشان دادند

چالش‌های تازه برای «تسلا» و سهام‌داران



بنیان‌گذارانه تسلا هر روز بیشتر می‌شود.

جنبش جهانی علیه تسلا؛ با هشتگ -TeslaTake down

در اوایل سال ۲۰۲۵، هشتگ #TeslaTakedown در شبکه‌های اجتماعی مانند X به‌صورت گسترده ترند شد. این کمپین اعتراضی جهانی با هدف تحریم تسلا و شخص ایلان ماسک شکل گرفت. فعالان در ایالات‌متحده، کانادا، اروپا و استرالیا خواستار فروش خودروها و سهام تسلا توسط مردم و نهادها شدند.

این موج اعتراضی در پی تصمیمات جنجالی برانگیز ماسک، به‌ویژه پیوستن او به DOGE آغاز شد؛ تصمیمی که به‌باور منتقدان استقلال تسلا را زیر سوال برد. حتی پیش از آغاز این اعتراضات جهانی، عملکرد سهام تسلا دچار بی‌ثباتی بود. در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۵، سهام تسلا بیش از یک‌سوم ارزش خود را از دست داد و در میان ضعیف‌ترین عملکردها در شاخص S&P ۵۰۰ قرار گرفت.

❖ رقابت شدید با خودروسازان چینی و کاهش سود تسلا بخش عمده‌ای از این افت به‌واکنش منفی عمومی نسبت به سیاست‌های سختگیرانه کارایی تحت DOGE نسبت داده شد که فعالیت‌های تسلا را مختل کرده بود.

در همین حین، خودروهای برقی تسلا در رقابت با برندهای

❖ شکاف میان اهداف پایداری و واقعیت‌های سیاسی ترکیب نقش دولتی و تجاری ماسک موجب بروز تضادهایی آشکار شده است. از یک سو، اعتماد به خودروهای برقی تسلا که نقشی کلیدی در آینده‌ای پایدار دارند، در حال کاهش است و از سوی دیگر، سیاست‌های جدید آمریکا پس از خروج از توافق پاریس، شامل لغو یارانه‌های خودرو برقی، حمایت از سوخت‌های فسیلی و حذف قراردادهای DEI، همگی در تضاد با چشم‌انداز سبز تسلا هستند. پس از این تغییرات، موجی از خروج سرمایه از صندوق‌های ESG ایجاد شد و تنها در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۵، بیش از ۶۰۱ میلیارد دلار از این بازار خارج شد؛ رقمی که پس از خروج ۴۰۳ میلیارد دلاری در پایان ۲۰۲۴ بسیار معنادار است.

❖ پایان بازی دوگانه؛ بازسازی اعتماد عمومی در نهایت، کناره‌گیری ایلان ماسک از DOGE گامی اساسی در جهت ترمیم اعتبار برند تسلا محسوب می‌شود. بازگشت به‌ماموریت اصلی شرکت و جدا کردن کامل سیاست از کسب‌وکار، تنها راه نجات تسلا و احیای اعتماد عمومی است. کمپین جهانی #TeslaTakeDown هشدار می‌دهد که ماسک نمی‌تواند نقش‌های متضاد سیاسی و تجاری را هم‌زمان ایفا کند. اگر ماسک نتواند مرز میان سیاست و فناوری را روشن‌تر ترسیم کند، آینده‌ای مبهم‌تر از همیشه پیش روی تسلا خواهد بود.

ششمین نسل از نیشان «میکرا»

دو خودرو به همراه آلپاین A290 براساس پلتفرم Ampr Small شکل گرفته‌اند. نیشان میکرا همچون رنو ۵ فقط در فرم هاچ‌بک ۵ در و با تعلیق عقب چند-اتصال عرضه خواهد شد. طراحی دایره‌ای چراغ‌های جلو و عقب، این خودرو را از رنو ۵ متمایز می‌کند؛ در حالی که نمای جانبی با دستگیره درهای عقب در ستون C، تاحد زیادی به رنو ۵ شباهت دارد. قطعات پلاستیکی در بخش پایینی درها نیز رنو ۴ را به یاد می‌آورد. رنگ‌های ۱۸ اینچ با سه طرح مختلف، این خودرو را از همتایان کسل‌کننده دور می‌کند. ارتباط نسل جدید نیشان میکرا با رنو ۵ در فضای داخلی کاملاً واضح است. در کلیه تیپ‌های این خودرو، نمایشگر لمسی ۱۰،۱ اینچ با چرخش به‌طرف راننده، تعدادی دکمه فیزیکی در زیر درچه‌های تهویه و نورپردازی در ۴۸ رنگ دیده می‌شود.

❖ نیشان در طول ۱۲ ماه گذشته، ۴،۵ میلیارد دلار ضرر کرده است. خودروساز ژاپنی قصد دارد تا قبل از پایان دهه جاری، ۷ کارخانه خود را تعطیل کند که به اخراج ۲۰ هزار نفر منجر خواهد شد. البته برنامه نوسازی نیشان به نام Re:Nissan فقط به این موارد محدود نیست؛ چرا که این برند قصد دارد چندین محصول جدید را هم عرضه کند. پس از شنای با نسل جدید لیف در قالب کراس‌اوور برای بازار جهانی، حالا نسل جدید میکرا هم پس از دو سال غیبت به اروپا بازمی‌گردد. این هاچ‌بک دوست‌داشتنی برخلاف ۵ نسل قبلی، به موتور برقی مجهز شده است. نیشان میکرا در واقع نسخه تغییر یافته از نسل جدید رنو ۵ محسوب می‌شود. طول، عرض و فاصله محوری نیشان میکرا به ترتیب ۱،۷، ۲،۹ و ۲،۵ متر اعلام شده که تقریباً با رنو ۵ یکسان است. این



خبر

News

تویوتا «راوفور» وارد ششمین نسل شد

❖ تویوتا راوفور به‌عنوان یکی از موفق‌ترین محصولات برند ژاپنی، توانست در سال گذشته، آمار فروش ۴۷۵ هزار و ۱۹۳ دستگاه در ایالات‌متحده را به‌ثبت برساند و در پشت‌سر شورولت سیلورادو و سری F فورد قرار بگیرد. اما به‌واسطه عمر ۶ ساله و پلت‌فرم قدیمی، نیاز به معرفی نسل جدید حس می‌شد. تویوتا راوفور ۲۰۲۶ با هدف ادامه روند موفقیت، در سه بخش طراحی، فناوری و قوای محرکه با تغییرات اساسی همراه شده است. مهم‌تر از همه، حذف پیش‌راننده ۲،۵ لیتر تنفس طبیعی و ارائه پیش‌راننده هیبرید برای تویوتا راوفور ۲۰۲۶ به‌صورت استاندارد است. گزینه قدرتمندتر و کارآمدتر پلاگین هیبرید نیز حالا در تیپ‌های بیشتر در دسترس قرار دارد. واحد کنترل قدرت و باتری



نسل پنجم سامانه هیبرید تویوتا به‌طور چشمگیری برای باردهی و قدرت بهتر ارتقا یافته است. تویوتا راوفور ۲۰۲۶ در تیپ دیفرانسیل جلو ۲۲۶ اسب‌بخار قدرت در اختیار دارد. در تیپ چهار چرخ محرک (AWD) قدرت به ۲۳۶ اسب‌بخار می‌رسد. تیپ محرک -جلو ۲۳ و تیپ AWD هم ۱۷ اسب‌بخار از نسخه قبلی هیبرید نیرومندتر هستند.

تویوتا راوفور ۲۰۲۶ پلاگین-هیبرید به‌عنوان جانشین تیپ پرایم در نسل قبلی، از نسل ششم سامانه پلاگین-هیبرید تویوتا بهره می‌برد، که ۲ موتور برقی و یک باتری ظرفیت بالا با نیمه‌رساناهای سیلیکون-کربن جدید را به‌همراه دارد تا بهره‌وری و انتقال قدرت را افزایش دهد. مجموع قدرت تولیدی این سامانه، ۳۲۰ اسب‌بخار اعلام شده است. برد حرکتی برقی ۸۰ کیلومتر هم نسبت به ۶۸ کیلومتر در تیپ پرایم نسل قبل، افزایش نشان می‌دهد. به‌لطف باتری بزرگ‌تر، تویوتا راوفور ۲۰۲۶ پلاگین-هیبرید در برخی تیپ‌ها قابلیت شارژ سریع DC دارد؛ هرچند که از شدت جریان اطلاعاتی نداریم. تیپ‌های XSE و Woodland با درگاه شارژ CCS توانایی شارژ سریع دارند، ولی دو تیپ SE و IGR اسپرت از درگاه J1772 پشتیبانی می‌کنند که توان شارژ سریع ندارد.

سپیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

❖ به گزارش دیپلماسی مدرن (Modern Diplomacy)، ایلان ماسک در پی انتقادات گسترده از نقش سیاسی‌اش و تأثیرات منفی آن بر تسلا، از سمت خود در وزارت کارایی دولت (DOGE) در دولت ترامپ کناره‌گیری کرد. این تصمیم، بازتابی از تعارض میان منافع سیاسی و اهداف زیست‌محیطی تسلاست. ایلان ماسک، مدیرعامل تسلا و اسپیس‌ایکس سرانجام به‌همکاری خود با دولت دونالد ترامپ پایان داد. او که طی ماه‌های گذشته به‌عنوان مشاور ارشد و رئیس «وزارت کارآمدسازی دولت فدرال» با عنوان اختصاری DOGE مشغول فعالیت بود، چهارشنبه شب (۲۸ مه ۲۰۲۵ / ۷ خرداد ۱۴۰۴) رسماً کناره‌گیری خود را اعلام کرد و به ۱۳۰ روز حضور پرچاشیه‌اش پایان داد؛ حضوری که با مناقشات فراوان و عدم تحقق اهداف مالی همراه بود. استعفای ماسک در پی انتقادهای عمومی از لایحه بودجه‌ای مورد حمایت جمهوری خواهان صورت گرفت؛ لایحه‌ای که برخلاف مأموریت DOGE، منجر به افزایش قابل توجه کسری بودجه فدرال شد. این اتفاق، روابط پیچیده میان وابستگی‌های سیاسی، مسئولیت‌های شرکتی، و تأثیر چهره‌های برجسته بر بازارهای مالی نوظهور را پررنگ‌تر کرد

❖ تزلزل در رهبری و اعتماد سرمایه‌گذاران طبق این گزارش، استعفای ماسک نقطه عطفی در بررسی‌ها و تردیدهای فزاینده درباره رهبری او و تأثیر آن بر تسلا محسوب می‌شود. در حالی که هدف از این اقدام، تمرکز دوباره بر شرکت تسلا بود، این تغییر نتوانست نگرانی سرمایه‌گذاران و افکار عمومی نسبت به تعهد واقعی ماسک به اهداف کلیدی شرکت یعنی نوآوری و پایداری را کاهش دهد. برعکس، این خروج تنها بر مشکلات عمیق‌تری در تسلا نور انداخت؛ چرا که این شرکت همچنان با کاهش فروش و بحران اعتباری مواجه است. تقسیم تمرکز ماسک بر موضوعات مختلف، پرسش‌هایی جدی را در خصوص میزان پایبندی او به هدایت تسلا در این دوران تحول‌آزایجاد کرده است. بر این اساس فشارها از سوی سهام‌داران برای بازگشت به‌اصول



همتای چینی لندروور «دیفندر»



◀ گریت‌وال از نسخه بنزینی هاوال ریتور به‌طور رسمی رونمایی کرد. این مدل در دو نسخه شامل 4WD Pro با قیمت ۲۲ هزار دلار و 4WD Ultra با قیمت ۲۲ هزار دلار عرضه می‌شود. پیش از این، تنها نسخه پلاگین-هیبریدی این خودرو با قیمت ۲۲ هزار و ۸۰۰ تا ۲۶ هزار و ۵۰۰ دلار عرضه می‌شد. هاوال ریتور بنزینی از یک موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر توربو بهره می‌برد که ۲۳۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۸۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این موتور به یک گیربکس ۹ سرعته دوکلاجه متصل است و با سیستم چهار چرخ محرک هوشمند و قفل دیفرانسیل الکترونیکی در عقب همراه شده است. ظرفیت

شاسی بلند پلاگین-هیبرید «بستون»



◀ فوایو بستون بیوتی ۰۰۷، شاسی‌بلند پلاگین-هیبرید با برد واقعی ۱۷۵۵ کیلومتر، فناوری‌های پیشرفته و کابین جادار، با قیمت پایه ۱۴ هزار دلار راهی بازار خواهد شد. فوایو بستون بیوتی ۰۰۷، دومین مدل از سری خودروهای انرژی‌نوی این برند، پس از بیوتی ۰۳ که در مارس ۲۰۲۵ رونمایی شد، به بازار معرفی شده است. این شاسی‌بلند پلاگین-هیبریدی، با قیمت رقابتی ۹۹ هزار و ۸۰۰ تا ۱۳۹ هزار و ۹۰۰ پوان (۱۳ هزار و ۹۰۰ تا ۱۹ هزار و ۴۰۰ دلار) در چهار تیپ عرضه می‌شود. بیوتی ۰۰۷ گزینهای برجسته برای خریداران خودروهای اقتصادی خواهد بود. بیوتی ۰۰۷ به‌عنوان یک شاسی‌بلند میان‌سایز با ابعاد ۴۰۷۴۵ میلی‌متر طول، ۱۸۸۰ میلی‌متر عرض و ۱۷۱۰ میلی‌متر ارتفاع و فاصله محوری ۲۷۷۲ میلی‌متر طراحی شده است. فواید اعلامی کن‌داین خودرو با فضای سر نشین ۳۳۰۰ میلی‌متری و فاصله ردیف‌های جلو و عقب ۲۵۳۰ میلی‌متری، بیشترین فضای کابین را در کلاس خود ارائه می‌دهد. خریداران می‌توانند از بین چهار رنگ بدنه سفید، خاکستری، سبز و مشکی انتخاب کنند.

تعویض باتری در ۱۰۰ ثانیه!



◀ در حالی‌که تسلا مفهوم ایستگاه‌های تعویض باتری برای خودروهای الکتریکی را مطرح کرد، خودروسازان برتر چین این فناوری را به سطحی جدید رسانده‌اند. نیسو در حال حاضر پیش‌تاز فناوری تعویض باتری است و هزاران ایستگاه در سراسر چین و حتی چند ایستگاه در اروپا راه‌اندازی کرده است. به‌زودی، این فناوری در چین فراگیرتر خواهد شد. این هفته، چانگان اولین سری ۱۰۰۰ دستگاهی از سدان اوشان ۵۲۰ را عرضه کرد. این خودرو که با هدف استفاده در ناوگان تاکسیرانی طراحی شده، به‌دلیل استفاده از باتری‌های قابل تعویض ساخت CATL اهمیت ویژه‌ای دارد. این باتری‌ها در ایستگاه‌های تخصصی تنها در ۱۰۰ ثانیه تعویض می‌شوند و شارژ سنتی را عملاً منسوخ می‌کنند. شهر چونگ‌کینگ در حال حاضر ۳۴ ایستگاه تعویض باتری دارد و CATL قصد دارد تا سال ۲۰۲۵ تعداد این ایستگاه‌ها را به ۱۰۰۰ واحد در ۳۱ شهر برساند. چانگان اوشان ۵۲۰ از یک باتری ۵۶ کیلووات ساعت بهره می‌برد که برد قابل توجه ۵۱۵ کیلومتری را فراهم می‌کند.

سریع‌ترین خودرو بنزینی



◀ پراگا بوهما، سوپراسپرت ساخت چک با پیش‌رانه نیسان GT-R، بازمان یک دقیقه و ۹.۸ ثانیه رکورد سریع‌ترین خودرو بنزینی پیست تاپ‌گیر را شکست و کونیک‌گز یسکو را مغلوب کرد. پراگا بوهما، سوپراسپرت ساخت جمهوری چک، اوایل سال گذشته معرفی شد. شاید نام آن برای بسیاری ناآشنا باشد، اما این خودرو از اواخر سال گذشته تحویل مشتریان شده و حالا یکی از نمونه‌های آن در پیست تاپ‌گیر در بریتانیا، با ثبت زمانی چشمگیر، سریع‌ترین خودرو تمام‌بنزینی این پیست لقب گرفته است. این سوپراسپرت از یک موتور V6 توفین توربو ۲.۸ لیتری بهره می‌برد که از نیسان GT-R گرفته شده و توسط پراگایا توربوشارژهای سفارشی، سیستم روغن‌کاری کارتل خشک و اگزوز تیتانیومی ارتقا یافته است. این پیش‌رانه ۷۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۷۲۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند و به یک گیربکس ۶ سرعته سکون‌نشال متصل است. وزن خودرو کمتر از ۱۰۴۳ کیلوگرم است و در سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت، داون‌فورس ۹۰۰ کیلوگرمی تولید می‌کند.

افزایش دامنه نوسان قیمت خودروها در بازار آزاد



باید روش‌های تامین قطعات از طریق این شرکت‌ها را پیش‌بینی کند»

◀ افزایش قیمت ۲۵ میلیون تومانی در بازار داخلی‌ها خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۲۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که پادرا تک کابین (۱۴۰۳) با ۲۵ میلیون تومان افزایش ۹۹۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۱۴ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۷ میلیون تومان، ریرا (۱۴۰۴) با ۱۳ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۶۴۰ میلیون تومان، تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۱۱ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۷۲ میلیون تومان و شاهین اتومات (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۹۶۸ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۲۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۱۳۰ میلیون تومان، دیگنیتی پرستیژ ۱۵bZ4X ۶پر (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان و ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان رسید.

در غیاب تیراژ بالا و قرارداد رسمی با شرکت مادر، هیچ‌کدام از این الزامات محقق نمی‌شود و مشتری نهایی قربانی این آشفتگی می‌شود. آن‌چه روشن است، این‌که خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی که امروز با چالش‌ها و بی‌نظمی‌های فراوان همراه شده، در دهه ۱۳۹۰ با انسجام و هماهنگی بیشتری ارائه می‌شد و ساختار آن از اصول فنی و اجرایی‌تری تبعیت می‌کرد. در دهه ۹۰ که واردات خودرو به‌صورت رسمی و عمدتاً با مشارکت کمپانی‌های مادر انجام می‌شد، ساختار واردات و خدمات پس از فروش نظم مشخصی داشت. یکی از کارشناسان صنعت خودرو با تأکید بر این نکته که تامین قطعات برعهده شرکت‌هایی است که اقدام به واردات خودرو می‌کنند و این موضوع در قرارداد قید می‌شود، اعلام کرد: «بخشی از ارزی که به این شرکت‌ها اختصاص داده می‌شود، برای تامین قطعات یدکی است و اگر ارز دچار کمبود شود و آن‌ها نتوانند قطعه وارد کنند، مسئولیت این موضوع برعهده خود آن‌هاست و نمی‌توانند ماجرایی کمبود قطعه و خدمات نامناسب پس از فروش را بر گردن بوروکراسی اداری بیندازند.» وی ادامه می‌دهد: «ضمن این‌که یادمان نرود این شرکت‌ها وقتی برای واردات خودرو اقدام می‌کنند، در وزارت صمت تعهد می‌دهند که در تامین قطعات این خودروها و همچنین ارائه خدمات پس از فروش کوتاهی نخواهند کرد.»

این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به این‌که تامین قطعات از دو طریق انجام می‌شود، می‌گوید: «واردکنندگان عمده، قطعات یدکی را از خارج وارد می‌کنند که براساس شرایط بازار قطعه را می‌فروشند و معمولاً هزینه زیادی هم به آن‌ها تحمیل می‌شود. اما مسیر اصلی تامین قطعات مربوط به شرکت‌هایی است که متولی تولید یا واردات خودرو هستند. در این ارتباط، نکته‌ای که وجود دارد این است که وزارت صمت باید روی تضمین‌هایی که از این شرکت‌های واردکننده می‌گیرد، حساس باشد. همچنین

احسان ناصر یابلی
e.naseri@autoworld.ir

◀ مالکیت خودروهای وارداتی این روزها به‌چالشی پر هزینه و پرریسک بدل شده است؛ چرا که سیاست‌گذار واردکننده توان رفع دغدغه‌ها و نگرانی‌های مشتریان در حوزه خدمات پس از فروش را ندارند. اگر چه از سال گذشته بازار خودرو با ورود موجی از برندهای اروپایی و آسیایی متنوع‌تر شده، اما فعالیت هم‌زمان ده‌ها واردکننده بدون پشتوانه فنی مشترک و فاقد ارتباط رسمی با شرکت‌های مادر، ساختاری آشفته در ارائه خدمات ایجاد کرده است. در این میان، سیاست ارزی نیز اولویت را به واردات خودرو داده و تامین ارز خدمات در اولویت‌های پایین‌تر قرار دارد. در حالی‌که از سال گذشته با ورود برندهای اروپایی، آسیایی و چینی تنوع نسبی در بازار خودرو وجود داشته که خدمات پس از فروش این خودروها به‌یکی از نگرانی‌ها و دغدغه‌های جدی خریداران تبدیل شده است. با فعالیت هم‌زمان ۳۴ شرکت واردکننده و عدم ارتباط مستقیم بسیاری از آن‌ها با کمپانی‌های مادر به‌منظر می‌رسد ساختار خدمات پس از فروش دچار نامهارنگی شده و ارائه خدمات تخصصی با برخی موانع مواجه است. بازار خودروهای وارداتی پس از توقف ۴ ساله از ۱۴۰۳ شاهد ورود خودرو به کشور بوده و این در شرایطی است که هم‌زمان با اوج‌گیری واردات، یکی از مهم‌ترین چالش‌هایی که مشتریان این خودروها با آن مواجه هستند، نبود زیرساخت مناسب برای ارائه خدمات پس از فروش و تامین قطعات یدکی است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که عمده خودروهای وارداتی در سال‌های اخیر نه از نمایندگی‌های رسمی کمپانی‌های مادر، بلکه عمدتاً از مبادی آسیای شرقی به‌ویژه چین وارد کشور می‌شوند؛ آن هم توسط مجموعه‌های متنوع و نه چندان منسجم از شرکت‌های واردکننده که بعضی از آن‌ها فاقد توانایی فنی و اقتصادی برای پشتیبانی از محصولات عرضه‌شده هستند از سوی دیگر در شرایط کنونی اولویت واردات روی ورود خودرو است و در نتیجه، تامین ارز برای خدمات پس از فروش اولویت بعدی است. براساس اطلاعات موجود، هم‌اکنون حدود ۳۴ شرکت واردکننده خودرو در کشور فعالیت دارند که طیف وسیعی از برندهای چینی یا مونتاژی آسیایی و اروپایی را وارد بازار می‌کنند. نکته قابل توجه آن‌که در میان این شرکت‌ها، بسیاری تعداد وارداتشان از ۵۰۰ دستگاه در سال هم فراتر نمی‌رود؛ مساله‌ای که عملاً امکان سرمایه‌گذاری در تأسیس شبکه خدمات پس از فروش استاندارد و واردات سیستماتیک قطعات یدکی را از آن‌ها سلب می‌کند. در واقع، ارائه خدمات پس از فروش برای هر برند نیازمند آموزش نیروی متخصص، واردات قطعات با حجم اقتصادی، احداث یا تجهیز نمایندگی‌های مجاز، تامین ابزارهای خاص تعمیراتی و همچنین تدوین دستورالعمل‌های فنی است. اما

زاپنی

Japanese

خداحافظی دوباره با توپوتا «سوپرا»

◀ نسل پنجم توپوتا سوپرا با نسخه نهایی خداحافظی می‌کند؛ اما نسل بعدی این کوپه اسپرت محبوب به‌زودی باز می‌گردد و این اتفاق با فاصله‌ای کوتاه‌تر از گذشته رخ خواهد داد.

توپوتا در حال آماده‌سازی نسخه‌هایی نسل پنجم سوپرا است و بار دیگر این کوپه اسپرت جذاب را بازنشته می‌کند. تولید نسل پنجم سوپرا در کنار بامو Z4 در کارخانه مگنا اشتایر در اتریش انجام می‌شود، در بهار ۲۰۲۶ به پایان می‌رسد. به‌روزرسانی این خودرو کم‌تیراژ برای رعایت مقررات جدید جهانی از نظر اقتصادی به‌صرفه نیست. با این حال، خبر



خوب این‌که جانشینی برای سوپرا در راه است که هر چند با فاصله‌ای زمانی خواهد بود، اما کوتاه‌تر از وقفه ۲۰ ساله‌ای است که پیش‌تر شاهد آن بودیم. نسل کنونی سوپرا از یک موتور ۶ سیلندر خطی توربوشارژ بهره می‌برد که ساخت بامو است و در Z4 نیز استفاده می‌شود. کوپرا ۱۸۰ کیس، معاون ارشد برنامه‌ریزی و استراتژی محصول توپوتا موتور آمریکای شمالی، در مصاحبه‌ای گفته است: «هنطقی است که نسل بعدی سوپرا داشته باشیم؛ اما زمان و نحوه آن هنوز مشخص نیست.» اریکسون درباره زمان‌بندی جانشین سوپرا می‌گوید: «قطعاً فاصله‌های وجود خواهد داشت. سؤال این است که این فاصله چقدر خواهد بود.»

او تأکید کرد که هدف توپوتا این است که این فاصله به‌مراتب کمتر از وقفه قبلی باشد. مدیران توپوتا در آمریکا زمان‌بندی دقیقی برای اعلام ندارند چون این تصمیم از سوی توپوتا موتور ژاپن گرفته خواهد شد. توپوتا همچنین تصمیم می‌گیرد که آیا همکاری با بامو ادامه یابد یا نسل بعدی سوپرا به‌صورت مستقل توسعه یابد.

امریکایی

American

تسلا مدل «اس پلد» در نوربرگرینگ

◀ تسلا در حال آزمایش نسخه‌های به‌روز شده از مدل S پلد است. این خودرو که در حال دور زدن در پیست نوربرگرینگ آلمان دیده شد، تنها تغییرات ظاهری بسیار جزئی دارد که شامل یک اسپلیتر جدید در جلو و یک دیفیوزر اصلاح‌شده در عقب می‌شود. به‌جز این تغییرات و آن‌چه به‌منظر می‌رسد رینگ‌های بزرگ‌تر باشند، طراحی خودرو عمدتاً مشابه نسخه‌های است که تسلا در سال ۲۰۲۱ به‌روزرسانی کرد. این موضوع برخی از طرفداران را ناامید کرده است. با وجود وعده‌های اوایل امسال از معاون مهندسی تسلا مبنی بر این‌که مدل S و مدل X در سال ۲۰۲۵



«توجه ویژه‌ای» در یافت خواهند کرد، این پروتوتایپ نشان‌دهنده یک فیس‌لیفت جزئی است، نه یک بازطراحی کامل. مدل S پلد زمانی سلطان بلامنارخ خودروهای الکتریکی پرفروم‌نس بود و با قوای محرکه سه‌موتوره خود ۱۰۲۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کرد اما اخیراً، تازواردهایی مانند پورشه تایکان توربو GT و SU7 Ultra، جایگاه آن را به‌چالش کشیده‌اند. اگر چه شتاب فوق‌العاده مدل S همچنان چشمگیر است اما شاسی قدیمی شروع به نشان دادن محدودیت‌های خود کرده‌اند. منتقدان اشاره کرده‌اند که سیستم تعلیق خودرو در پیچ‌های تند و ترمزگیری‌های سنگین برای هماهنگی با قدرت عظیم آن با مشکل مواجه است. مدل S که ابتدا در سال ۲۰۱۲ معرفی شد، اکنون ۱۲ سال سن دارد. در حالی‌که تسلای سال‌ها بسیاری از اجزای این خودرو را به‌روزرسانی کرده، ساختار زیرین و سخت‌افزار دینامیکی آن بازطراحی عمیقی که خودروهای الکتریکی پرفروم‌نس مدرن به آن نیاز دارند را تجربه نکرده است. ویژگی‌های کلیدی که به استانداردهای صنعت تبدیل شده‌اند.



بوده؛ با این تفاوت که چراغ‌های دوبل با خطوط تیز، چهره‌ای اسپرت و خشن به این سدان بخشیده است. همچنین از نظر مشخصات فنی، لو‌توس امیا مشابه لو‌توس التره است. دو موتور الکتریکی فوق قدرتمند از نوع سنکرون مغناطیس دائم برای این خودرو تعبیه شده که یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب قرار دارد. این مجموعه حداکثر ۹۱۸ اسب‌بخار قدرت را به چهار چرخ منتقل می‌کند. همچنین باتری‌های لیتیموم-یونی که برای این سدان تمام‌الکتریکی در نظر گرفته شده، با تنها ۵ دقیقه شارژ مسافتی برابر با ۱۵۰ کیلومتر را طی می‌کند.

کمپانی لو‌توس یکی از اسپرت‌سازان موفق در دنیای خودرو است. این خودروساز برای حرکت به سمت تولید خودروهای الکتریکی در سال ۲۰۲۲، اس‌یووی کراس‌کوپه خود را با نام التره به بازار معرفی کرد. اواسط سال ۲۰۲۳ میلادی بود که کمپانی لو‌توس از دومین محصول الکتریکی خود با نام امیا، در قالب یک سدان تمام‌الکتریکی رونمایی کرد. از نظر طراحی، امیا نیز مشابه برادر بزرگ‌ترش یعنی التره بوده و خطوط تیز در کنار سطوح تخت، کاراکتر اسپرت و نافذی برای این خودرو ایجاد کرده است. چراغ‌های امیا از نظر طراحی مشابه التره



**بررسی سدان تمام
برقی اسپرت «لو‌توس»**



گزارش اختصاصی «دنیای خودرو» از رالی تهران - همدان

فصل ۱۴۰۴ مسابقات رالی ایران آغاز شد

مسئول برگزاری مسابقات رالی بوده و دور اول امسال را در هفته اول خردادماه برگزار کرد. شرکت کنندگان در این رالی روز چهارشنبه ۷ خرداد، یک روز پیش از آغاز رالی در کلاس توجهی شرکت کردند و رالی، روز پنجشنبه ۸ خرداد از ساعت ۹:۰۱ دقیقه از رواق مال تهران استارت خورد. مسیر رفت از تهران به همدان که از شهر اراک عبور می‌کند، انتخاب شده بود و شرکت کنندگان پس از حدود ۵ ساعت رانندگی به خط پایان که هتل باباطاهر همدان بود، رسیدند. روز دوم رالی (جمعه ۹ خردادماه) از هتل باباطاهر همدان (همان خط پایان روز نخست) آغاز شد و این بار تیم بر گزار کننده رالی، مسیر متفاوتی را برای برگشت به تهران انتخاب کرده بودند که شامل جاده‌های زیبای استان قزوین و سپس البرز می‌شد. مسیر طولانی تری برای روز دوم در نظر گرفته شده بود و بالاخره پس از ۶ ساعت رانندگی با رسیدن شرکت کنندگان به خط پایان در رزمال تهران، این رالی به پایان رسید. مجموع شرکت کنندگان ۳ کلاس همگانی، پیشرفته و کلاسیک در این رالی به ۷۵ خودرو می‌رسید که رده‌بندی و امتیازات هر کدام به صورت جداگانه محاسبه و اعلام می‌شود. وقتی از مسابقه رالی سخن به میان می‌آید، همه فکر می‌کنند یک رقابت سرعت در میان شرکت کنندگان برقرار است که هر که زودتر به مقصد برسد، برنده مسابقه خواهد شد؛ اما در حقیقت مسابقه رالی نه تنها قوانین راهنمایی و رانندگی را نقض نمی‌کند، بلکه مدیریتی حرفه‌ای است که زمان، مسافت و سرعت را تحت کنترل در می‌آورد. تردد خودروهای حاضر در رالی در خیابان‌ها و جاده‌هایی که به استیکرهای شماره گذاری، اسپانسر و نشان مسابقات رالی مزین شده بودند، توجه عابران و سر نشینان سایر خودروها را به خود جلب می‌کرد.



■ برای نخستین بار با حضور کلاسیک‌ها

رالی تهران - همدان، نخستین رالی است که خودروهای کلاسیک به صورت جداگانه و در یک کلاس اختصاصی با هم در آن به رقابت می‌پردازند. پیش از این هم شاهد حضور خودروهای کلاسیک در مسابقات رالی بودیم؛ اما همواره تعداد این خودروها محدود بود و به صورت تخصصی، کلاسی برای آن‌ها در نظر گرفته نمی‌شد. دکتر رامین صالح‌خو، رئیس انجمن وسایل نقلیه تاریخی ایران در مراسم روز اول خط استارت رالی تهران - همدان با اشاره به بهبود وضعیت خودروهای کلاسیک در کشور گفت: «وضعیت خودروهای کلاسیک در کشور و نحوه حفظ و نگهداری آن‌ها روز به روز در حال بهبود بوده و امروز شاهد حضور پرشور خودروهای کلاسیک در برنامه‌های این چنینی هستیم. به دلیل استقبال قابل توجه صاحبان خودروهای کلاسیک و به حد نصاب رسیدن تعداد این گونه خودروها، در کنار کلاس‌های همگانی و پیشرفته، یک کلاس اختصاصی نیز برای خودروهای کلاسیک در نظر گرفته شد.» آرش حمزه، مسئولیت هماهنگی‌های لازم بخش خودروهای کلاسیک این دور از رالی را بر عهده داشت. حضور پیشکسوتان اتومبیل‌رانی ایران همچون آقایان اعتمادی، باوفا و خراسانی در رالی تهران - همدان نیز از نکات مثبت و حائز اهمیت این برنامه خودرویی به حساب می‌آید. همچنین حضور افتخاری بیوک جدیری، راننده پیشکسوت و پرافتخار مسابقات اتومبیل‌رانی با بامو ۲۰۰۲ معروف خود که به شماره ۱ مزین شده بود، جذابیت‌های رالی را برای شرکت کنندگان جوان بیشتر می‌کرد. مدل‌های کلاسیک و با ارزش بامو، مرسدس بنز، مینی و... با رنگ‌بندی‌های متنوع حال و هوای خاصی به رالی تهران - همدان بخشیده بود.



■ مسابقات رالی

در کشورمان هر ساله در چند دور برگزار می‌شود و امسال نخستین دور مسابقات رالی

۱۴۰۴ با رالی ۲ روزه تهران - همدان آغاز شد. رالی تهران - همدان با شرکت حدود ۷۵ خودرو در ۳ کلاس همگانی، پیشرفته و کلاسیک و با شعار «ما با طبیعتیم» و یادبود عکاس و خبرنگار هنرمند، حمیدرضا در جانی توسط کانون جهانگردی و اتومبیل‌رانی جمهوری اسلامی ایران طی روزهای پنجشنبه و جمعه (۸ و ۹ خرداد ۱۴۰۴) برگزار شد. در ادامه، ضمن آشنایی با مسابقات رالی، گزارش اختصاصی روزنامه «دنیای خودرو» از رالی تهران - همدان را می‌خوانید.



امیر شیرعلیوند

a.shiraliyand@autoworld.ir

■ درباره مسابقات رالی

مسابقات رالی در ایران هر سال در چند دوره برگزار می‌شود و فصل ۱۴۰۴ شامل ۶ دور خواهد بود که از خردادماه شاهد برگزاری دور اول آن با عنوان رالی ۲ روزه تهران - همدان بودیم. همچنین ۳ دور بعدی نیز شامل رالی تهران - متین‌آباد، تهران - خوانسار و تهران - ساری است. شرکت کنندگان با هر خودرویی که طبق استانداردهای راهنمایی و رانندگی امکان تردد در خیابان‌ها و جاده‌های کشور را داشته باشد، می‌توانند در رالی شرکت کنند. برای شرکت در این مسابقه، یک نفر به عنوان راننده و نفر دوم به عنوان نقشه‌خوان باید حضور داشته باشد. در هر دور از مسابقه، نفرات اول تا دهم به ترتیب ۲۵، ۱۸، ۱۵، ۱۲، ۱۰، ۸، ۴، ۲ و یک امتیاز کسب می‌کنند و در نهایت در پایان فصل، با جمع امتیازات همه رالی‌های برگزار شده در آن سال، نفرات برتر سال معرفی می‌شوند. شرکت در کلاس همگانی برای عموم آزاد بوده، اما کلاس پیشرفته شرایط خاصی داشته که پس از سپری کردن دوره‌های آموزشی و همچنین کسب تجربه و مقام در کلاس همگانی، امکان حضور در آن برای شرکت کنندگان فراهم می‌شود. کلاس خودروهای کلاسیک نیز برای نخستین بار به مسابقات رالی اضافه شده که در ادامه به صورت مفصل به بررسی جزئیات آن خواهیم پرداخت. سینا سعیدی و آرش طاهری از مسئولین کلوپ رالی ایران و برگزار کنندگان این برنامه، ضمن ابراز خرسندی از حضور پر رنگ خودروهای کلاسیک و ایزار امیدواری از تداوم حضور این گونه خودروها در رالی‌های آینده، در خصوص برنامه‌های آینده این کلوپ برای فصل ۱۴۰۴ بیان کردند: «برنامه مسابقات رالی امسال، شامل ۶ دور بوده که دور اول آن همین رالی تهران - همدان است. دور دوم یک رالی داخل شهری در تهران بوده و دور سوم رالی ایران - ارمنستان خواهد بود که تنهاری خارجی امسال به حساب می‌آید.»



■ رالی تهران - همدان

کلوپ رالی ایران زیر نظر کانون جهانگردی و اتومبیل‌رانی جمهوری اسلامی ایران،



پیکاپ اسپرت عضلانی آمریکایی



«جی‌ام‌سی کنیون در حقیقت نسخه لوکس‌تر از شورولت کلرادو به حساب می‌آید که جدیدترین نسل آن نسل سوم است که سال ۲۰۲۳ میلادی روی خط تولید این خودرو ساز قرار گرفت. این خودرو از نظر طراحی بسیار عضلانی بوده که با خطوط تیز روی بدنه کاراکتر فوق نافذ و اسپرتی به این پیکاپ می‌بخشد. کابین این خودرو نیز بسیار مدرن و لوکس بوده که تداعی کننده لوکس گرایی آن است. از نظر مشخصات فنی نیز دارای یک موتور ۴ سیلندر خطی به حجم ۲.۷ لیتری

تنفس طبیعی بوده که به لطف تکنولوژی ساخت این پیشران، می‌تواند قدرت و گشتاور بالایی را فراهم آورد. بر این اساس جی‌ام‌سی کنیون حداکثر می‌تواند ۳۱۰ اسب بخار قدرت را در ۵۶۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۵۸۲ نیوتون متر گشتاور را در ۳ هزار آرپی‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می‌شود تا عملکرد این پیکاپ را بهبود بخشد.

مدیرعامل «شارینت» در نشست زیرساخت تامین برق و شارژ خودروهای برقی مطرح کرد:

عبور از بن بست انرژی با خودروهای برقی

شارژرهای AC خانگی می‌توانند با برنامه‌ریزی درست، پاسخگوی بخش بزرگی از نیازها باشند



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

«در بیستمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو تهران، «اندیشکده خودرو» اقدام به برگزاری نشست در خصوص زیرساخت تامین برق و شارژ خودروهای برقی کرد. هم‌زمانی این همایش با برگزاری گردهمایی مهم قطعه‌سازان کشور بیانگر توجه متولیان انرژی به مساله برقی‌سازی حمل و نقل است. برقی‌سازی حمل و نقل در حالی مطرح است که کشور با ناترازی انرژی، از برق گرفته تا بنزین و گاز، دست و پنجه نرم می‌کند و در عین حال خودروهای برقی با رشد محسوسی راهی خیابان‌های کشور می‌شوند. اما آیا زیرساخت‌های شارژ برای این دسته از وسایل نقلیه فراهم است؟ زیرساخت را نمی‌توان فقط به ایستگاه‌های شارژ ربط داد؛ هر چند که این مهم نقش جدی در توسعه محصولات مذکور دارد، اما توسعه شبکه خدمات پس از فروش، بازیافت باتری و چالش‌های بیمه‌ای آن از اهمیت جدی برخوردار هستند. در نشست مذکور با حضور کارشناسان مختلف این موضوع مطرح شد؛ اما عادل دمشقی، مدیرعامل شرکت خدمات شارژ مینا (شارینت)، در این نشست تخصصی به واقعیت‌های فنی، موانع قانونی، ضعف‌های شبکه توزیع و نگاه نادرست اقتصادی به مساله شارژ اشاره و از نبرد پیچیده توسعه فناوری سبز در بستر فرسوده زیرساختی کشور خبر داد.

از آشفتگی انرژی تا ضرورت تحول

در سال‌هایی که کشور با بحران‌های چندگانه انرژی روبه‌رو شده، از مصرف بی‌رویه بنزین تا ناترازی تولید و توزیع برق، ورود خودروهای برقی به بازار کشور به عنوان راه‌حلی جایگزین، بیش از هر زمان دیگری اهمیت یافته است. اما این راه‌حل، خود با موانع متعددی مواجه است؛ از کمبود ایستگاه‌های شارژ گرفته تا نبود قوانین منسجم و تعرفه‌های غیرمنطقی برق برای مصرف‌کنندگان این مدل خودروها.

عادل دمشقی، مدیرعامل شرکت خدمات شارژ مینا (شارینت) اظهار داشت: «در این مدت شاید بیشترین درگیری فیزیکی را با مساله نصب ایستگاه‌های شارژ داشتم؛ بیم و بدون تعارف برای رفع بحران در این بخش باید به سراغ تجارب سایر کشورها برویم. آمارها، سیاست‌ها و تجربه‌های اجرایی، تصویری روشن از وضعیت فعلی زیرساخت شارژ خودروهای برقی در کشور (تصویری که در عین تلخی، حاوی فرصت‌های بزرگ است) ارائه می‌دهد.»

وضعیت فعلی: بین ناترازی و ناهماهنگی

مدیرعامل شارینت، در ادامه با اشاره به ناترازی انرژی در کشور افزود: «آن چیزی که در حال حاضر به عنوان مشکل در کشور از آن یاد می‌شود، ناترازی انرژی است. این مهم فقط محدود به برق نیست؛ در ماه‌های آینده احتمالاً با ناترازی بنزین روبه‌رو خواهیم شد. با مصرف روزانه بیش از ۱۲۰ میلیون لیتر بنزین و فشار روی شبکه گاز، بحران ناترازی انرژی به یک مساله چندوجهی تبدیل خواهد شد.»

دمشقی تصریح کرد: «در این میان، اراده لازم برای از بین بردن ناترازی اقتصادی انرژی در میان مسئولان به چشم نمی‌خورد.» یکی از نشانه‌های این بی‌برنامگی، تعرفه‌های بالای برق برای ایستگاه‌های شارژ خصوصی است که تا ۴۵۰۰ تومان به ازای هر کیلووات ساعت می‌رسد؛ در حالی که بنزین همچنان بارانه‌ای عرضه می‌شود. این ناهماهنگی انگیزه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های شارژ را کاهش خواهد داد.

آمارهایی از وضعیت فعلی شارژ

مدیرعامل شارینت با ارائه آمارهای به‌روز، تصویری عینی از وضعیت فعلی زیرساخت‌ها را ترسیم کرد و توضیح داد: «تاکنون حدود ۵۷۰۰ کاربر یونیک از ایستگاه‌های شارژ عمومی استفاده کرده‌اند و ۴۲۰۰ تا ۴۳۰۰ نفر پای ثابت استفاده‌کنندگان شبکه شارینت هستند. فروردین ۱۴۰۴، شارینت بیش از یک میلیون کیلووات-ساعت انرژی در اختیار خودروهای برقی قرار داده است. ۸۲ ایستگاه فعال در



سراسر کشور که سه مورد برای اتوبوس‌های برقی طراحی شده‌اند. نکته قابل توجه این است که بیشترین مصرف شبکه در اسفندماه ثبت شده است.»

در دنیا توصیه می‌کنند در اولین فرصت و مکان خودرو خود را با شارژر AC شارژ کنید. این نوع شارژر نه تنها فشار کمتری بر باتری وارد می‌کند بلکه هزینه کمتری هم دارد

مالکان خودروهای شخصی برقی که عموماً وارداتی یا مونتاژی هستند، طی هفته ۲ یا ۳ بار خودرو خود را شارژ می‌کنند. در کنار این خودروهای الکتریکی، محصولات پلاگین-هیبرید نیز وارد شده که می‌توان با برنامه‌ریزی ساده در خانه‌ها آن‌ها را شارژ کرد

تفاوت ساختاری ایران با کشورهای دیگر دمشقی با بیان این که برای برقی‌سازی حمل و نقل در کشور نمی‌توان از سیاست‌های کشور چین کپی برداری کرد، گفت: «در حال حاضر ۴۳ درصد از ایستگاه‌های شارژ عمومی در کشور چین هستند؛ اما در مقابل چنین زیرساخت شبکه توزیع برقی در کشور وجود ندارد.» این فعال صنعت انرژی در خصوص هزینه‌های غیرمنطقی برای ایجاد زیرساخت در کشور، بیان کرد: «نسبت زیرساخت به شارژر ایستگاه بعثت با دیماند ۵ مگاوات، ۸ به ۱ است؛ این در حالی است که در دنیا این نسبت معمولاً ۲.۵ یا ۳ به یک است. هزینه‌های انتقال برق، حفاری و ایجاد پست‌های جدید، پروژه‌ها را از نظر اقتصادی (غیربه‌صرفه» می‌کند.

چالش‌های کلیدی: از قانون تا ایمنی مدیرعامل شرکت شارینت در خصوص چالش‌های مهم

برای خودروهای برقی و عدم توسعه آن‌ها در کشور گفت: «فقدان قوانین بالادستی مشخص مهم‌ترین چالش توسعه است و هیچ الزامی برای توسعه شبکه شارژ وجود ندارد. وظایف بین وزارتخانه‌های نفت و نیرو تقسیم شده؛ اما این موضوع بدون نتیجه ملموس است. از سویی همچنان تعرفه‌های برق نامشخص است؛ به عنوان مثال تعرفه اختصاصی برای شارژ خانگی، عمومی و ایستگاه‌های تجاری وجود ندارد.

این کارشناس انرژی با اشاره به استانداردسازی نصب ایستگاه‌های شارژ در کشور بیان کرد: «باتوجه به این که مپناتولی نصب ایستگاه‌های شارژ است، تلاش کرده سطح استاندارد مشخصی را برای نصب این ایستگاه‌ها در کشور رعایت کند. هم‌زمان با این مساله باید گفت ضوابط ایمنی و بیمه‌ای هنوز وجود ندارد و خطرات احتمالی برای خودرو، مصرف‌کننده و راکتور ایستگاه‌ها هنوز قانون‌گذاری نشده است. لازم به ذکر است که همچنان فشار بیش از حد به ایستگاه‌های عمومی وارد می‌شود؛ چرا که به دلیل نبود تعرفه مشخص برای شارژ خانگی، کاربران ترجیح می‌دهند خودرو خود را در ایستگاه‌های عمومی شارژ کنند.»

راه حل حیاتی: توسعه شارژرهای خانگی

دمشقی برای رفع مشکلات موجود در شارژ خودروهای برقی به ارائه راهکار پرداخت و اظهار داشت: «یکی از راه‌حل‌های پیشنهادی توسعه شبکه شارژ خانگی است. هر چند حدود هزار شارژر خانگی نصب شده، اما به دلیل نبود تعرفه مشخص و خطر ورود به رده پر مصرف‌ها، کاربران انگیزه‌ای برای استفاده از آن ندارند. شارژرهای AC خانگی می‌توانند با برنامه‌ریزی درست، پاسخگوی بخش بزرگی از نیازها باشند.» این فعال صنعت خودروهای برقی با اشاره به تجارب کشورهای پیش‌تاز در برقی‌سازی حمل و نقل توضیح داد: «در دنیا توصیه می‌کنند در نخستین فرصت و مکان خودرو خود را با شارژر AC شارژ کنید. این نوع شارژر نه تنها فشار کمتری بر باتری وارد می‌کند، بلکه هزینه کمتری هم دارد.»

رفتار مصرف‌کنندگان و مصرف منطقی

مدیرعامل شرکت شارینت با اشاره به تحلیل داده‌ها و الگوی رفتار مالکان خودروهای برقی بیان کرد: «مالکان خودروهای شخصی برقی که عموماً وارداتی یا مونتاژی هستند، طی هفته ۲ یا ۳ بار خودرو خود را شارژ می‌کنند. در کنار این خودروهای الکتریکی، محصولات پلاگین-هیبرید نیز وارد شده که می‌توان با برنامه‌ریزی ساده در خانه‌ها آن‌ها را شارژ کرد. همچنین باید گفت تاکسی‌ها و خودروهای بین‌شهری به شارژر روزانه DC نیاز دارند. باتوجه به این که برقی‌سازی حمل و نقل در کشور با ورود اتوبوس‌های برقی همراه بوده، این وسایل نقلیه معمولاً شبانه شارژ می‌شوند. اگر یک پروتکل ملی برای زمان‌بندی، نوع شارژ و تعرفه‌ها تدوین شود، مشکل پیچیده‌ای در ناترازی برق پیش رو نخواهد بود.»

مقایسه تامل برانگیز: از لباسشویی تا شارژر برقی دمشقی با اشاره به مذاکره اخیر خود با یک شرکت فرانسوی در خصوص همکاری در ایستگاه شارژ گفت: «فرانسوی‌ها فلسفه توسعه برخی فناوری‌ها را خارج از دیدگاه‌های اقتصادی دنبال می‌کنند. مدیرعامل یک شرکت فرانسوی در جلسه‌ای که میان ما با آن‌ها برگزار شد به یک خاطره از کودکی خود اشاره کرد و گفت مادر من همیشه تمرکز بر بالادستی، تعریف تعرفه‌های تخصصی، کاهش تمرکز بر شارژ DC عمومی، توسعه شارژ خانگی و استفاده از تجربیات جهانی با بومی‌سازی راهبردها از آن جمله است. در جهانی که حرکت به سمت انرژی‌های پاک، اجتناب‌ناپذیر است، ایران اگر می‌خواهد از قافله عقب نماند، باید به زیرساخت، قانون‌گذاری و فرهنگ‌سازی به‌شکلی هوشمندانه و آینده‌نگر بپردازد و نگاه کند.



قاطع ماموران راهنمایی و رانندگی با این دسته از موتورسیکلت سواران، می تواند نقش چشمگیری در کاهش تخلفات و به تبع آن بروز سوانح رانندگی منجر به جرح و فوت داشته باشد.

با گرم شدن هوا استفاده از موتورسیکلت بارشد روزافزون مواجه شده و این در حالی است که متاسفانه درصد قابل توجهی از راکبان موتورسیکلت به قوانین راهنمایی و رانندگی کوچک ترین توجهی ندارند! این در حالی است که بر خورد



لرزم بر خورد قاطع با موتورسیکلت سواران متخلف

تحلیل

analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

بازار در بیم و امید نتایج مذاکرات

بهر گونه توافق، بیم آن می رود که نرخ دلار نیز دوباره سیر صعودی به خود بگیرد و در این صورت رکود خرید و فروش بیش از پیش دامن بازار خودرو را خواهد گرفت.

ماه گذشته تا حدی امیدوار کننده بوده است؛ اما این مساله به تنهایی نمی تواند رونق را به بازار باز گرداند؛ به خصوص این که در صورت منفی شدن نتایج مذاکرات و عدم دسترسی

بازار خودرو این روزها وضعیت چندان مطلوبی ندارد و توجه فعالان این بخش از بازار تا حدی معطوف بر نتایج مذاکرات ایران و آمریکا است. البته تثبیت بهای ارز در طول یک

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی ام بی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۵	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۲	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی ام بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۳۰	▼
ام وی ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک میلیارد و ۷۰۰	۱۰	▲
ام وی ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۵	یک میلیارد و ۲۸۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۳	۲ میلیارد و ۳۹۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۵۲۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیارد و ۱۷۳	۴ میلیارد و ۸۵۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	
دیگنی پی رستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۷۳۵	۱۵	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۳۲۰	۲۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۶۳۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۴۷	۲ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
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	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۲	۳	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۵	۲	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۶۵	۳	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۰۴	۲	▲
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۴	۲	▲
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۸	۱	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۸۹	۲	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۱	۱	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۸۲	۲	▲
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۵	۳	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۷	۰	
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۸۵	۲	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۴۴	۸	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۳۵	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۶۸	۱۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۲۶۰	۱۴	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۴۰	۳	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۹۰	۶	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۸۸	۲	▲
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۹۹۵	۲۵	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۶۵	۵	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۰۰	۵	▲
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	۷۵۰	۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۲۳	۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک میلیارد و ۱۷۰	۱۴	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۱۷	۱	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۱۰۲	۴	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۱۵	۸	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۸۸	۲	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۱۰۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۲۰۳	۸	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۲۴	۲	▲
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۴۳	۱۱	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۵۸	۱۰	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۶۷	۵	▲
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	۹۳۰	۳	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۴۵	۵	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۷۲	۱۱	▲
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۴۰	۱۳	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۵	۳	▲
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۹۷	۳	▲
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۹۵	۵	▲

نام خودرو	قیمت شرکت (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▼
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▼
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
سراتو ۲۰۰۰ سی سی اتوماتیک IGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
تویوتا bz4x615 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
تویوتا لوبین 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	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
هوندا eHEV-V HR (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۶ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۹۸۹	۵ میلیارد و ۵۵۰	۰	
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
بی‌وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
بی‌وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰	



توقیف محموله میلیاردی قاچاق روغن و فیلتر روغن

«پرونده قاچاق روغن موتور و فیلتر روغن به ارزش یک میلیارد و ۷۱۲ میلیون ریال در شعبه اول بدوی و ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تنکابن بررسی شد. به گزارش باشگاه «خبرنگاران جوان» تقی حسام، مدیر کل تعزیرات حکومتی مازندران گفت: «پرونده قاچاق روغن موتور و فیلتر روغن به ارزش یک میلیارد و ۷۱۲ میلیون ریال در شعبه اول بدوی و ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تنکابن بررسی شد. «افزود: «شعبه پس از رسیدگی و با توجه به ارائه نکردن مدارک قانونی، اتهام انتسابی را محرز اعلام و متهم را علاوه بر ضبط کالا به پرداخت ۲ میلیارد و ۶۷۸ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.» حسام گفت: «ماموران نیروی انتظامی، این محموله را از یک خودرو کشف کردند و پرونده این تخلف برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد.»

«پرونده قاچاق روغن موتور و فیلتر روغن به ارزش یک میلیارد و ۷۱۲ میلیون ریال در شعبه اول بدوی و ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تنکابن بررسی شد. به گزارش باشگاه «خبرنگاران جوان» تقی حسام، مدیر کل تعزیرات حکومتی مازندران گفت: «پرونده قاچاق روغن موتور و فیلتر روغن به ارزش یک میلیارد و ۷۱۲ میلیون ریال در شعبه اول بدوی و ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تنکابن بررسی شد. «افزود: «شعبه پس از رسیدگی و با توجه به ارائه نکردن مدارک قانونی، اتهام انتسابی را محرز اعلام و متهم را علاوه بر ضبط کالا به پرداخت ۲ میلیارد و ۶۷۸ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.» حسام گفت: «ماموران نیروی انتظامی، این محموله را از یک خودرو کشف کردند و پرونده این تخلف برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد.»

ادتیوهای «ATF» جدید برای هیبریدها در راه است تلاش «لوبریزول» برای هماهنگی با صنعت خودرو

«لوبریزول در بخش مرتبط با افزودنی سیالات انتقال اتوماتیک (ATF) نسل جدیدی تحت عنوان Lubrizol® AT9311 را عرضه کرد که برای طیف گسترده‌ای از خودروهای سواری، از جمله خودروهای درون‌سوز سنتی و خودروهای برقی هیبریدی مدرن طراحی شده است.

این افزودنی که در شانگهای چین رونمایی شد، برای پشتیبانی از فرمولاسیون‌های ویسکوزیته بالا، پایین و بسیار پایین طراحی شده و هدف آن رفع نیازهای پیچیده بازار پرونق خودروهای جدید چین است. با افزایش شدید تعداد خودروهای سواری در جاده‌های چین، به‌ویژه مدل‌های لوکس و انرژی‌های نو که به پایان دوره گارانتی خود نزدیک می‌شوند، تقاضا برای محلول‌های ATF با کارایی بالا به شدت در حال افزایش است. Lubrizol® AT9311 شامل یک فرمولاسیون تک‌افزودنی است که برای کاهش نرخ استفاده و در عین حال حفظ عملکرد در سطح استفاده در خطوط تولید خودروسازان طراحی شده است.

این محصول با گیربکس‌های ۹ و ۱۰ سرعته مدرن و سیستم‌های هیبریدی سازگار است و ایمنی الکتریکی و سازگاری مواد قوی را ارائه می‌دهد که نیازی حیاتی برای قوای محرکه خودروهای انرژی نو به حساب می‌آید. این افزودنی از طریق شبیه‌سازی‌های آزمایشگاهی، بیش از ۱۰۰ هزار کیلومتر آزمایش‌های جاده‌ای در دنیای واقعی و همکاری با خودروسازان داخلی چینی، اعتبار سنجی گسترده‌ای را پشت سر گذاشته است. به گفته هنری لیو، معاون رئیس لوبریزول آسیا-اقیانوسیه این نوآوری نشان‌دهنده تعهد این شرکت به تعالی جهانی و ادغام در بازار محلی است.

وی خاطر نشان کرد که پیچیدگی بازار چین و تقاضا برای نوآوری، لوبریزول را بر آن داشته تا از طریق آزمایش‌های دقیق و مدل‌سازی داده‌ها، فناوری در سطح جهانی را با نیازهای عملکرد محلی تطبیق دهد. لوبریزول می‌گوید که این محصول در حال حاضر توسط برندهای برتر خودرو مورد استفاده قرار گرفته و توسط تولیدکنندگان برتر روانکار در چین استفاده می‌شود.

این شرکت، AT9311 را به عنوان یک راه‌حل استراتژیک برای کمک به مشتریان در کاهش هزینه‌ها و ساده‌سازی سید محصولات خود در عین ارائه محافظت در برابر سایش و عملکرد استثنایی در شرایط لایه نازک معرفی می‌کند. در آینده، این شرکت قصد دارد مشارکت‌های محلی را تعمیق بخشد و انتقال به سمت بازار لوازم‌پدکی خودرو کارآمدتر و پایدارتر را رهبری کند.

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

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

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



۵X5 آمار فروش عالی این خودرو در بازار ایالات متحده است. موسسه خرید و فروش خودروهای ایالات متحده آمار جالبی از فروش ۵X5 در بازار آمریکا در سال‌های ۲۰۲۱، ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ میلادی منتشر کرده که در سه سال ذکرشده، از پر فروش ترین خودروها در بازار رقابتی ایالات متحده بوده است. این خودرو در سال ۲۰۲۱ میلادی ۶۰ هزار و ۷۲۴ دستگاه، در سال ۲۰۲۲ میلادی ۸۲ هزار و ۳۷۳ دستگاه و در سال ۲۰۲۳ میلادی ۷۲ هزار و ۵۷۴ دستگاه فروش داشته است.

«کمپانی بام و سال ۱۹۹۹ میلادی اس یووی میان سائز لوکس خود را با نام X5 به بازار عرضه کرد. این خودرو به حدی موفق بود که تا به امروز روی خط تولید این خودروساز باواریایی قرار دارد و جدیدترین نسل آن G05 یا G18 است که نسل چهارم این اس یووی میان سائز لوکس محبوب محسوب می شود. بام و اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی اعلام کرد بر نامه بلندمدتی برای هر چهار مدل X5، X4، X3 و X6 دارد که قرار است در مسیر الکتریکی شدن قرار بگیرند. نکته بسیار مهم درباره بام و



«X5» پر فروش و متمایز در میان بلندقامتان

تلگرام Telegram

لزوم بر خورد قاطع با رانندگان متخلف

با بررسی آمار تصادفات می توان به این نتیجه رسید که ترافیک شهری و جاده ای آخر هفته ها و عدم توجه به قوانین راهنمایی و رانندگی توسط برخی رانندگان، منجر به افزایش تصادفات و حوادث جاده ای می شود. البته غیر استاندارد بودن و ایمنی پایین برخی محورهای مواصلاتی کشور نیز در رشد آمار تصادفات سهیم قابل ملاحظه ای دارد؛ با این حال همان طور که گفته شد، برخی رانندگان نیز با سهل انگاری و عدم توجه به قوانین راهنمایی و رانندگی، گاه سبب بروز سوانح تلخ و ناگواری می شوند. حال سوال این است که مالکان خودروها برای افزایش و بهبود ایمنی رانندگی و تردد در جاده ها باید به چه نکاتی توجه داشته باشند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

اگرچه در اتوبان ها و آزادراه ها دوربین های کنترل سرعت تعبیه شده است تا میزان تخلفات رانندگان کاهش یابد، اما به نظر می رسد این دوربین ها تاکنون بازدارندگی کافی نداشته اند. یکی از راه های مناسب برای افزایش ایمنی رانندگی در جاده ها این است که قوانین سخت گیرانه تری وضع شود تا بر خورد بسیار جدی تری با رانندگان متخلف صورت گیرد. همچنین برای افزایش ایمنی خودروها، خودروسازان نیز باید از سیستم های الکترونیکی هوشمند در محصولات خود استفاده کنند تا ایمنی محصولاتشان بهبود پیدا کند.

ازدی

در سایه برخورد با رانندگان متخلف باید به این نکته نیز توجه داشت که لازم است ایمنی محصولات تولید داخل افزایش یابد. به عبارت دیگر سیستم های ایمنی چون سیستم کمکی ترمز، توزیع پایداری الکترونیکی ESP، فرمان الکتریکی و کروز کنترل هوشمند از جمله مواردی هستند که در صورت نصب آن ها روی خودروها، می توان تاحدی شاهد کاهش خطاهای رانندگی بود

سعیدپور

Message

صدای منتظر

۸۸۳۰۶۷۶۱

ایراد در سیستم

تهویه مطبوع خودرو

چندی پیش، یک دستگاه خودرو چینی صفر کیلومتر را از نمایندگی تحویل گرفتیم. پس از گذشت چندماه، بوی بدی در زمان روشن کردن سیستم تهویه در داخل اتاق حس می شد. برای حل این مشکل به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کردم که تکنسین گفت علت این مشکل، خرابی فیلتر هوای کابین و اتمام عمر مفید آن است. این در حالی است که براساس کیلومتر توصیه شده در دفترچه راهنما، هنوز زمان تعویض فیلتر هوای کابین فرا نرسیده است!

۰۹۱۵*۰۲۵۴

نظرسنجی Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۳۳۶

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۳۳۷

به نظر شما دلیل تمایل بیشتر ساکنان پایتخت به استفاده از خودرو شخصی برای تردد چیست؟

- ۱- عدم گسترش مناسب وسایل حمل و نقل عمومی
- ۲- ارزانی سوخت
- ۳- راحتی و انعطاف پذیری شرایط استفاده از خودرو شخصی

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما طرح حذف کارت سوخت و جایگزینی کارت بانکی برای سوخت گیری خودروها در سال جاری اجرایی می شود؟

در پاسخ به این پرسش ۵۹ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۴۱ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.

پیامک SMS

زبان طراحی خودرو

چندی پیش در یکی از شماره های روزنامه «دنیای خودرو» خواندم که بام و سری ۲ با زبان جدید طراحی باواریایی به تولید رسیده است. منظور از «زبان جدید طراحی» چیست؟

۰۹۱۹*۰۷۴۹۵

موضوع طراحی نه تنها در خودرو بلکه در هر صنعتی فلسفه خاص خود را دارد. البته از آن جا که خودروها با محدودیت های بسیاری در طراحی مواجه هستند، بنابراین طراحان همواره تلاش می کنند با ارائه بهترین و جذاب ترین طرح ها، خودرویی خلق کنند که مورد پسند بسیاری از مصرف کنندگان در بازارهای جهانی باشد. زبان طراحی در حقیقت به معنای شناسه و اصالت یک خودرو است.

به بیان دیگر، زبان طراحی خودرو نشان دهنده سبک طراحی یک خودروساز است که در طی چند دهه، محصولاتش را با ظواهر جدید به جهان معرفی می کند. برای درک بیشتر از این موضوع، طراحی خودروهای بام و را در نظر داشته باشید که در چند دهه اخیر، فرم جلو پنجره دوتکه کلیوی شکل خود را حفظ کرده اند.

در محصولات جدید این خودروساز آلمانی شاهد فرم جدیدی از این نوع طراحی هستیم که البته همان فرم جلو پنجره همچنان حفظ شده است. همچنین همواره در طراحی محصولات بام و شاهد استفاده از خطوط شارپ هستیم که منجر به ایجاد ظاهری اسپرت، تهاجمی و البته جذاب تر از دیگر خودروها می شود. همین ویژگی در محصولات جدید این خودروساز نیز به خوبی دیده می شود. از سوی دیگر کمپانی کیا موتورز نیز از سال ۲۰۱۲ با مجموعه ای از خطوط تیز و فرم جلو پنجره جدید، توانسته محصولاتش اسپرت و جذاب را به بازار عرضه کند.

اگرچه این خودروساز سابقه درخشانی ندارد اما با به روز رسانی آلمان های طراحی محصولاتش توانسته زبان طراحی جدید به اصطلاح جاذبه ای را برای خود به وجود آورد که شناسه و معرف محصولات این خودروساز باشد. از سوی دیگر زبان طراحی باید به گونه ای باشد که از فاصله ای دور اگر خودرویی را مشاهده کردیم، بتوانیم آن را شناسایی کنیم که این خودرو محصول کدام کمپانی است.

این موضوع در فلسفه زبان طراحی جدید خودروسازان (که از سال ۲۰۱۷ به بعد شاهد گسترش آن هستیم)، رعایت شده است. همچنین تقریباً هر سه سال یکبار خودروسازان مطرح جهان، در صدد به روز رسانی و تولید محصولات جدید خود بر می آیند که به سبک طراحی جدید کمپانی های خودروساز، اصطلاحاً زبان جدید طراحی گفته می شود.

اما این نکته را فراموش نکنید که تمامی خودروسازان از سال ۲۰۱۸ به بعد با ویژگی های طراحی مشتری کی مواجه شده اند. به عنوان مثال استفاده از جلو پنجره بزرگ و عریض و چراغ های دوبل در محصولات بسیاری از خودروسازان مطرح گسترش یافته و این ویژگی جزو ترند طراحی کمپانی های مطرح به حساب می آید. بر این اساس سبک و طراحی قدیمی خودروسازان، شکل مدرنی به خود گرفته تا استایل متفاوت تری نسبت به سایر خودروسازان داشته باشد. با این همه بنابر بررسی های به عمل آمده، گاه خودروسازان به رغم ایجاد تغییراتی در زبان طراحی محصولاتشان، موفق به جلب رضایت مخاطبانشان نمی شوند و همین امر به خودی خود روی آمار فروش کارخانه های خودروسازی تاثیر منفی می گذارد. بنابراین می توان گفت تغییر سبک و زبان طراحی خودرو همیشه هم موفق نبوده است و به نظر می رسد توجه به سلیقه و نیاز مخاطب می تواند تا حد زیادی در فروش موفق محصولات خودروسازی نقش داشته باشد.

برای اطلاع از شرایط اشتراک روزنامه

«دنیای خودرو» لطفاً با شماره تلفن

۸۸۳۰۶۷۶۱-۰۲۱ تماس بگیرید

مدیر عامل «ایران خودرو» با تاکید بر ضرورت اصلاح قیمت ها هشدار داد؛

چالش های پیش روی صنعت خودرو باید هر چه سریع تر بر طرف شود



به به روز رسانی فوری احساس می شود. سرمایه گذاری در قطعات موتوری و خودروهای هیبرید با مشارکت بخش خصوصی از دیگر ضرورت های این صنعت است. «مدیر عامل ایران خودرو با اشاره به افزایش ۶۴ درصدی نرخ ارز و ۵۵ درصدی هزینه نهاده های تولید از پایان سال ۱۴۰۳ تاکنون، از زیان انباشته ۱۵۰ هزار میلیارد تومانی و بدهی به قطعه سازان خبر داد.

به گفته پیرمحمدی تولید نزدیک به ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو از ابتدای امسال منجر به افزایش ۲۰ هزار میلیارد تومانی زبان شرکت شده است. وی با اشاره به این که مسیر عرضه در بورس هموار است، تصریح کرد: «در صورت عدم اعمال قیمت های جدید، فروش خودرو را در بورس دنبال خواهیم کرد». پیرمحمدی به سیاست های حمایتی معکوس اشاره کرد و گفت که در کشورهای صنعتی مواد اولیه با کم ترین تعرفه وارد می شود تا تولید کنند به پایین ترین هزینه تولید کنند؛ اما در ایران مواد اولیه با بالاترین قیمت در بورس فروخته می شود و تعرفه محصول نهایی افزایش می یابد. وی یس رویه را مغایر با حمایت از تولید دانست. مدیر عامل ایران خودرو هشدار داد: «صنعت خودرو در حال مرگ است و اگر این وضعیت ادامه پیدا کند، کارخانه ها به سرنوشت ارج دچار خواهند شد؛ وقتی در طول ۲۰ سال سرمایه گذاری صورت نگیرد، دیگر صنعتی باقی نخواهد ماند.»

عادل پیرمحمدی در حاشیه نمایشگاه قطعات خودرو تهران با اشاره به نامه ای که در تاریخ ۱۲ اردیبهشت به وزیر صنعت، معدن و تجارت ارسال شده بود، اظهار کرد: «در این نامه به عدم قیمت گذاری محصولات در سال جدید و ضرر ناشی از تولید اشاره شده؛ اما پس از ۲۰ روز هنوز اقدامی در این زمینه صورت نگرفته است.» مدیر عامل ایران خودرو به مشکلات متعددی از جمله تامین ارز که پس از دو ماه و نیم پیگیری محقق شد، کمبود گازوئیل و ناترازی انرژی اشاره کرد که به رغم مطرح شدن با وزیر صمت، هنوز راه حلی برای آن ارائه نشده است.

وی با تاکید بر این که صنعت خودرو نیازی به سرمایه گذار خارجی ندارد و سرمایه گذاران داخلی برای توسعه آن کافی هستند، خاطر نشان کرد: «در شرایط فعلی که صنعت با زیان فعالیت می کند، امکان سرمایه گذاری وجود ندارد.» وی نقش کلیدی صنعت خودرو در اقتصاد ملی را یادآور شد و گفت: «مسیر توسعه صنعتی در تمام دنیا از این صنعت می گذرد و حذف آن به معنای توقف توسعه کشور است.»

پیرمحمدی افزود: «پس از واگذاری ایران خودرو به بخش خصوصی، اقداماتی مانند طراحی دو پلت فرم جدید برای جلب رضایت مشتریان و حرکت به سمت سرمایه گذاری انجام شده است. با این حال، بسیاری از تکنولوژی های مورد استفاده به خصوص در قطعه سازان بیش از ۳۰ سال قدمت دارند و نیاز



رسیدگی به پرونده قاچاق ده‌ها هزار حلقه لاستیک در مشهد



«برای شخص حقیقی محکوم کرد.» وی ادامه داد: «شعبه همچنین مدیر عامل شرکت متخلف را علاوه بر محرومیت از تأسیس شرکت به مدت پنج سال، به پرداخت یک هزار و ۲۷۲ میلیارد و ۵۷ میلیون ریال جریمه نقدی محکوم کرد که در مجموع متخلف به مبلغ سه هزار و ۸۱۶ میلیارد و ۱۷۱ میلیون ریال محکوم شد.» این مسئول یادآور شد: «ماموران اداره اطلاعات با بررسی فعالیت تجاری یک شرکت تعاونی در شهرستان مشهد متوجه شدند این شرکت در خصوص ۴۱ فقره کوتاژ (کد) واردات لاستیک خودرو، هیچ‌گونه سند اظهار واردات در سامانه جامع تجارت ثبت نکرده است؛ بنابراین گزارش این پرونده را برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی مشهد ارسال کرده بودند.»

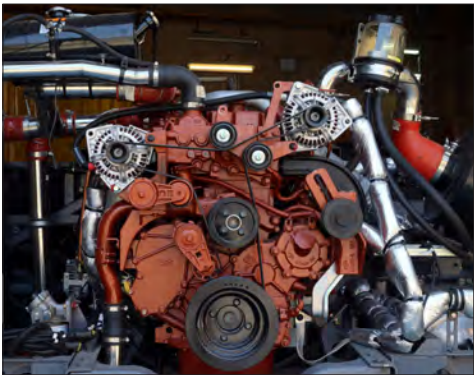
پرونده قاچاق ۱۲۵ هزار و ۹۱۵ حلقه لاستیک خودرو در تعزیرات حکومتی مشهد رسیدگی شد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز خراسان رضوی، مدیر کل تعزیرات حکومتی خراسان رضوی گفت: «شعبه پنجم بدوی ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تعزیرات حکومتی مشهد به پرونده قاچاق ۱۲۵ هزار و ۹۱۵ حلقه لاستیک خودرو سبک و سنگین به ارزش یک هزار و ۲۷۲ میلیارد و ۵۷ میلیون ریال رسیدگی کرد.» سید مرتضی مدنی افزود: «شعبه با توجه به مدارک موجود، اتهام انتسابی را محرز دانست و شرکت متخلف را به پرداخت ۲ هزار و ۵۴۴ میلیارد و ۱۱۴ میلیون ریال جریمه نقدی، معادل دو برابر حداکثر مجازات تعیین شده

میشلن برای «HMF-۵» در فرانسه کارخانه آزمایشی احداث می‌کند

ارتقای سطح فناوری زیست‌محیطی در قدیمی‌ترین تایر ساز دنیا



شرکت تایر سازی فرانسوی میشلن اعلام کرده است که نخستین واحد ارائه صنعتی جهان را برای مولکول مبتنی بر شیمی سبب «HMF-5» خواهد ساخت. این مولکول زیستی و غیر سمی می‌تواند جایگزین مواد مشتق شده از سوخت‌های فسیلی در طیف گسترده‌ای از زمینه‌های صنعتی شود. این واحد که در پلت‌فرم اوزیریس در په‌اژ آن‌روسیون فرانسه پر پا خواهد شد، ظرفیت ۳ هزار تن تولید را در سال خواهد داشت و این سایت را به بزرگ‌ترین سایت جهان برای این مولکول تبدیل می‌کند. این پروژه نشان‌دهنده مجموع سرمایه‌گذاری ۶۰ میلیون یورویی است که بخشی از آن توسط ADEME در فرانسه و CBE JU در سطح اروپا تأمین می‌شود. این پروژه به‌طور مستقیم امکان ایجاد تقریباً ۳۰ فرصت شغلی را فراهم می‌کند و فعالیت آن در سال ۲۰۲۶ آغاز خواهد شد. این مولکول که قبلاً در رزین‌های میشلن ResiCare مورد استفاده قرار می‌گرفت، با توجه به در دسترس بودن آن در مقیاس صنعتی، بازاری بالقوه را تا سال ۲۰۳۰ از طریق



جایگزین‌هایی برای فرمالدئید و رزورسینول در رزین‌های چسب مورد نظر برای تایرهای خود کرد. در سال ۲۰۱۳، فناوری برای کاربردهای صنعت تایر بدون استفاده از HMF-5 توسعه یافت و در سال ۲۰۱۶، HMF-5 در فرمول‌های میشلن ResiCare برای رزین‌های مورد نظر برای مصارف غیر از تایر و در ابتدا برای تخته سه‌لایی، پس از شناسایی یک منبع در حجم کم و قیمت بالا ادغام شد. پس از یک تلاش اولیه با شریک دیگری، میشلن در سال ۲۰۲۱ با IPFEN همکاری کرد تا با آزمایشات در مقیاس‌های مختلف و مطالعات مهندسی تا پایان سال ۲۰۲۳ یک فرآیند تولید قوی‌تر از فروکتوز را توسعه دهد. بر این اساس چشم‌انداز تولید HMF-5 در مقیاس بسیار بزرگ‌تر، مسیر را برای استفاده‌های صنعتی گسترده‌تر از این مولکول زیستی بیش از گذشته هموار خواهد کرد.

مصرف‌کننده تا حد زیادی کاهش می‌دهد. تولید این واحد اولیه در مقیاس صنعتی امکان حفاظت از تأمین میشلن ResiCare و کاهش هزینه‌ها را فراهم می‌کند. همچنین راه را برای بازآرایی مواد جدید در بخش‌های مختلف، مانند لوازم آرایشی، کشاورزی، صنعت، ساخت و ساز، حمل و نقل، هوانوردی یا الکترونیک و همچنین در بسیاری از زمینه‌های کاربردی دیگر هموار می‌کند. پروژه‌های راه‌اندازی شده نشان‌دهنده بازار بالقوه بیش از ۴۰ هزار تن تا سال ۲۰۳۰ است. پیش‌بینی شده است که در سال ۲۰۱۶ هزار تنی از طریق سیستم مجوز تکرار شوند تا یک شبکه تولید برای این مولکول زیستی، با همکاری شرکت‌های صنعتی پروژه شکل بگیرد و توسعه یابد. مود پورتگلیاتی، مدیر بخش راهکارهای کامپوزیت پلیمری در میشلن و عضو کمیته اجرایی گروه گفت: «راه‌اندازی این واحد اولیه در فرانسه، برای تولید یک مولکول زیستی ضروری برای شیمی سبز، یک نقطه عطف بزرگ برای رساندن فعالیت‌های ResiCare به مقیاس صنعتی است. این استراتژی که در سال ۲۰۱۶ در میشلن ایجاد شد، در خط مقدم نوآوری قرار دارد و قادر خواهد بود توسعه پیشنهادات رزین غیر سمی و با کارایی بالا را برای تولید کنندگان تسریع بخشد. این نمونه آزمایشی جدید از قدرت نوآورانه گروه که ثمره سال‌ها تحقیق مشترک با شرکت‌های ما است، همچنین نویدبخش ایجاد یک صنعت اروپایی جدید است.» میشلن از سال ۲۰۰۸ شروع به‌بررسی

ایجاد یک صنعت اروپایی ایجاد خواهد کرد. HMF-5 که به‌عنوان ۵-هیدروکسی متیل فورفورال نیز شناخته می‌شود، یک مولکول پلت‌فرم با مشتقات متعدد است. این مولکول زیستی و غیر سمی است و بنابراین می‌تواند جایگزین مواد حاصل از نفت شود. این عنصر به‌دلیل تطبیق‌پذیری و توانایی جایگزینی طیف گسترده‌ای از مولکول‌های معمولی، به‌عنوان غول خفته شناخته می‌شود. این مولکول با استفاده از فرآیندهای شیمی سبز از فروکتوز به‌دست می‌آید. بنابراین HMF-5 یکی از محدود مونومر‌هایی خواهد بود که دارای ویژگی‌های زیر است: زیستی و غیر سمی که در مقیاس صنعتی در هزاران تن در دسترس است و در اروپا با استفاده از مواد خام اروپایی تولید می‌شود. این پروژه با عنوان CERISEA در چارچوب یک مشارکت گرد هم آوردن ذینفعان متعدد صنعتی، سازمانی و دانشگاهی توسعه یافته است. این پروژه که توسط ADEME پشتیبانی می‌شود، بخشی از برنامه فرانسه ۲۰۳۰ است که هدف آن حمایت از نوآوری صنعتی و گذار اکولوژیکی است. همچنین از حمایت CBE JU در سطح اروپا بهره‌مند می‌شود. بازار ماده HMF-5 حتی در اروپا هم در شرایط نوظهور به‌سر می‌برد؛ زیرا این مولکول فقط در آسیا، در مقادیر بسیار کم تولید می‌شود و برای مصارف صنعتی همچنان بازدارنده است. این مولکول که قبلاً در ساخت رزین‌های چسب غیر سمی ساخته شده توسط میشلن ResiCare استفاده می‌شد، خاصیت مضر رزین را برای اپراتور و

کویر تایر (ایران)								
گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام‌وی‌ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی-زانتیا
KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی
KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دائگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس
KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام‌وی‌ام X۲۲
KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی‌ام 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		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
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-ری‌را-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	اسپورتیج-دیگنیتی
KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA (کرمان خودرو)
KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





تهران را پاک بگردیم



خودرو کاهش می‌یابد، نیاز است که سیستم سرو تروئیک، میزان حساسیت خود را افزایش دهد. بر این اساس با افزایش سرعت خودرو، این سیستم فرمان منحصر به فرد باامو ضریب حساسیت و سفت بودن را افزایش داده تا در سرعت‌های بالاتر کمک به پایداری کند. همین عامل سبب شده است به لطف توزیع وزن مناسب میان محورهای جلو و عقب در تمامی محصولات باامو شاهد هندلینگ بسیار عالی باشیم.

«کمپانی باامو همواره در زمینه تکنولوژی‌های نوین خودرو و سراسر آمده بوده است. یکی از تکنولوژی‌های منحصر به فرد این خودرو و ساز صاحبانم، سرو تروئیک است. این سیستم در حقیقت از مکانیزم مکانیکی و کنترل الکترونیکی برخوردار است. این نوع ساختار سبب شده است در سرعت‌های پایین میزان حساسیت آن کاهش و فرمان را نرم‌تر کرده تا پارک خودرو به راحتی امکان پذیر شود. از آنجا که طبق دینامیک حرکتی خودرو به هر میزان که سرعت افزایش یابد، پایداری



سیستم منحصر به فرد فرمان «باامو»

«دنیای خودرو» از همایش بین‌المللی صنعت خودرو و قطعه‌سازی ایران گزارش می‌دهد:

۵۰۰ هزار میلیارد تومان دارایی صنعت خودرو و قطعه‌سازی در جیب دلالتان

ادامه سیاست قیمت گذاری دستوری، مسیر سودهای کلان غیر تولیدی راهموار کرد و صنعت را با بحران جدی مواجه ساخت

است. نمایشگاه‌ها باید محل ارائه نوآوری‌های این حوزه باشند. اگر به این صنعت بها داده شود، هیچ چیز اضافه‌ای نمی‌خواهیم.» رضایی با انتقاد از زنجیره دلالتی و نبود قراردادهای شفاف بیان کرد: «۵۰۰ میلیارد دلار از این صنعت نصیب دلالتان شده است. چطور چنین اتفاقی رخ داده است؟ ما قراردادهای پایدار نداریم. این صنعت توان پاسخگویی به تولید یک میلیون و ۵۰۰ تا یک میلیون و ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو را دارد. اگر پلت فرم‌ها قدیمی است، حمایتش کنید. دانش آن موجود است. اگر مدیریت را به اهل آن واگذار کنید، این صنعت می‌تواند اقتصاد کشور را ارتقا دهد، نوآوری کند و حتی هوش مصنوعی را در تولیدات کشور بومی‌سازی کند.»

عقب‌ماندگی پارادایمی صنعت خودرو ایران



امیرحسین کاکایی، استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران نیز به ریشه‌های بحران پرداخت و اظهار کرد: «تغییرات محیطی دنیا و ایران بسیار وسیع و پارادایمی است. باید تاکید کنیم که ما تنها کشور گرفتار بحران نیستیم، بلکه این مساله جهانی است؛ برای مثال، شاهد بحران‌های مشابه در آمریکا و اروپا بر سر چین هستیم؛ اما تفاوت آن‌ها با ما در نحوه مدیریت است. در آمریکا یک رئیس‌جمهور مانند ترامپ با بالا بردن تعرفه‌ها بحران را مدیریت می‌کند اما در ایران سیاست‌ها برعکس و تعرفه‌ها کاهش می‌یابد.»

وی ادامه داد: «بحران‌های کنونی سه دسته‌اند: نخست، تغییرات طبیعی و رفتار نامناسب بشری مانند آلودگی، گرمایش زمین و بحران آب که در ایران و جهان دیده می‌شود. دوم، تغییرات پارادایمی که کمتر به آن توجه می‌شود؛ قواعد بازی جهان عوض شده و ما هنوز دنبال همان قواعد قدیمی هستیم. ما ۴۰ سال پیش هم‌زمان با موج جهانی‌سازی، مسیر دیگری در پیش گرفتیم و حالا که کل جهان از جهانی‌سازی فاصله می‌گیرد، ما تازه به فکر ورود هستیم. سوم، بحران‌های داخلی ناشی از سیاست‌گذاری‌ها و تاکید بر داخلی‌سازی بدون توجه به زیرساخت و روند جهانی.»

کاکایی در شرح این روند افزود: «اکنون پارادایم‌های کسب‌وکار، حمل‌ونقل، انرژی و حتی ساختار ارزش افزوده در صنعت خودرو دنیا در گرو شده‌اند. برای نمونه، حمل‌ونقل به سمت مفهوم جامع جابه‌جایی، انرژی به سمت پاک و مدیریت کربنی و شرکت‌ها به سمت اثر شرکت‌های جهانی حرکت کرده‌اند. اما ما در ایران هنوز روی صنعت و فناوری‌های نسل ۳ و ۴ متوقف مانده‌ایم؛ در حالی که دنیا به سمت صنعت ۵ و ۶ فناوری‌هایی مانند هوش مصنوعی، اینترنت اشیا و کوانتوم کامپیوتر رفته است.»

وی تصریح کرد: «بحران‌هایی چون کمبود انرژی، بی‌ثباتی اقتصادی، تورم مزمن، فرسودگی زیرساخت‌ها و کاهش شدید روابط راهبردی و فقدان برنامه‌ریزی پایه‌ای ما را تهدید می‌کند. سیاست‌های متناقض مانند توسعه افسارگسیخته واردات خودرو و نبود حکمرانی و تنظیم‌گری موثر، عملاً صنعت داخلی را تضعیف کرده است.» کاکایی یادآور شد: «سرمایه‌گذاری روی فناوری‌های پیشرفته و توسعه زیست‌بوم فناوری خودرو سودده نبوده و حتی روابط استراتژیک با کشورهایمانند چین به دلیل نبود زیرساخت‌های لازم، شکل نمی‌گیرد.»

وی با تاکید بر نقش نهادهای حاکمیتی افزود: «حل بحران‌های ساختاری و بقا و توسعه صنعت خودرو صرفاً با واگذاری به بخش خصوصی امکان‌پذیر نیست؛ بلکه نیازمند حضور و مدیریت فعال دولت و حکمرانی کارآمد بر صنعت و بازار است. اگر بدون این‌ها صرفاً به آزادسازی واردات یا خصوصی‌سازی ناقص بسنده کنیم، سال‌های بسیار بدی در انتظار صنعت خودرو خواهد بود؛ بنابراین باید اصلاح‌های اساسی در نظام تصمیم‌سازی و مدیریت صورت گیرد.»



۹۰۰ میلیارد دلار است. در تحقیق و توسعه نیز این صنعت ۱۲۰ میلیارد دلار سرمايه‌گذاری دارد و پس از صنعت آی‌تی و داروسازی، جایگاه سوم را در خلق دانش، تکنولوژی و پرورش مدیران هوشمند به خود اختصاص داده است.» وی با اشاره به اهمیت این صنعت برای اقتصاد ایران افزود: «زمنظر اشتغال پایدار، توسعه اقتصاد کلان، سهم در GDP و مالیات‌دهی، صنعت خودرو و قطعه‌سازی تاثیرگذار است. ترکیه سال گذشته ۲۵ تا ۲۸ میلیارد دلار یعنی معادل ۵۰ درصد صادرات غیر نفتی ایران، صادرات داشته. ترکیه دو دهه قبل هم رکود و تورم را تجربه کرد؛ اما با نرخ بهره ۳۰ درصد و آماده‌سازی زیرساخت‌ها با توصیه اقتصاددانان، توانست مسیر صادراتی و رشد صنعت را تثبیت کند. امروز ترکیه با همین زیرساخت‌ها و به‌رغم مشکلات، در سطح منطقه حرف اول را می‌زند.»

رضایی جایگاه ویژه ایران را یادآور شد و گفت: «ایران از نظر استعداد چهارمین کشور دنیاست. صنعت قطعه به سرمایه‌گذاران که از سال ۱۳۷۰ شکل گرفت و امروز به جایگاهی رسیده که با ناترازی‌ها در تمام بخش‌ها روبه‌رو است؛ درحالی که رهبری کشور سسال‌ها شعار حمایت از تولید را یادآوری کرده‌اند. اکنون نزدیک به ۲۰ هزار نفر مستقیم در بخش خودرو و قطعه فعالیت می‌کنند؛ اما ناترازی مالی، نیروی انسانی و زیرساختی به‌وضوح دیده می‌شود. همچنین وقتی سخن از کاهش تعرفه واردات خودروهای بنزی به ۲۰ درصد به میان می‌آید، باید توجه کرد که آیا این تصمیم با شرایط فعلی و ظرفیت‌های داخلی همخوانی دارد؟»

وی افزود: «سال‌هایی بود که صادرات خودرو داشتیم؛ سوریه و عراق از محصولات ما مانند پراید، سمند و پژو استفاده می‌کنند. اگر روند گذشته ادامه یافته بود، حتی صادرات ۳۰ میلیارد دلاری نیز برای ما دور از دسترس نبود. صنعت قطعه دانش، تکنولوژی و سرمايه کشور

کاهش یافت؛ اوایل اسفند این رقم به ۱۲۵ همت رسیده بود و ابتدای امسال به ۱۱۰ همت کاهش یافت.» محبی‌نژاد درباره وضعیت تولید سال گذشته هشدار داد: «دو قفل داشتیم و بعد از تحریم‌ها دوباره سقوط رخ داد. با ثبت تولید یک میلیون و ۶۴۰ هزار دستگاه خودرو، تحقق برنامه تولید یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه وزارت صمت در سال جاری دور از ذهن نیست. اما کاهش تولید خودرو سازان در سال گذشته نسبت به سال پیش از آن، هشدار دیگری است که باید برای آن چاره‌اندیشی کرد.»

وی تاکید کرد: «برنامه امسال تولید یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه است؛ این عدد نه خیلی بزرگ است نه دست‌نیافتنی؛ اما پیش‌نیازهایی لازم دارد که باید تحقق یابد تا بتوانیم در این مسیر حرکت کنیم.»



قطعه‌سازی را یکی از استراتژیک‌ترین صنایع دنیا در عصر هوش مصنوعی توصیف کرد و گفت: «امروز صنعت قطعه و خودرو پیچیده‌ترین، وسیع‌ترین و بزرگ‌ترین زنجیره تامین بین‌المللی است. گردش مالی این صنعت بالغ بر ۳ هزار و ۵۰۰ میلیارد دلار و سهم صادرات بین‌المللی آن یک‌هزار و

وی ضمن ارائه تصویری از وضعیت فعلی قطعه‌سازی اظهار داشت: «ما ۱۲۰۰ قطعه‌ساز سواری داریم که ۵۰۰ واحد رده دو و ۷۰ واحد رده یک در زنجیره خودروسازی هستند. ۶۵۰ قطعه‌ساز مربوط به خودروهای کشاورزی و سنگین هستند که بسیاری‌شان به بازار هم فروش دارند. در ۱۷ استان، ۱۷ انجمن تخصصی قطعه‌سازی فعال هستند که تکثر قطعه‌سازان را در سطح کشور نشان می‌دهد.»

این مقام صنفی با اشاره به بار مالی به‌وجودآمده خاطر نشان کرد: «زیان انباشته دو خودروساز بزرگ تا پایان سال گذشته ۲۵۰ همت بوده است. این عدد، بازار را در اواسط سال گذشته شکاف داده و شامل گزارش پنج-شش ماه آخر هم نمی‌شود. ۵۰۰ هزار میلیارد تومان اختلاف قیمت بین بازار خودرو و در کارخانه است. مطالبات تعیین تکلیف‌نشده زنجیره تامین از خودروسازان ۱۱۰ هزار میلیارد تومان و مطالبات معوق هم ۴۰ هزار میلیارد تومان است.»

دبیر انجمن صنایع همگن درباره روش‌های تسویه بدهی خودروسازان توضیح داد: «پایه‌فروشی خودروسازان به این صورت بوده که انواع چک خرید دین، اوراق گام، SCF و تفاهم‌نامه‌های سه‌جانبه را وارد زنجیره تامین کردند و به این شیوه ۹۰ هزار میلیارد تومان از بدهی‌ها را تسویه کردند؛ اما اگر سفارش قطعه دیگری را نیز نگیرند، باید بابت این اسناد و بدهی‌ها ماهی ۱۲ تا ۱۵ هزار میلیارد تومان پرداخت کنند؛ البته بخش اعظم این اعتبار متعلق به خود قطعه‌سازان است که در اختیار خودروسازان است. رقم بدهی جاری بین دو خودروساز بزرگ نزدیک به ۴۸۰ هزار میلیارد تومان بوده و به همه مراجع و تامین‌کنندگان می‌رسد.»

وی روند مطالبات را چنین شرح داد: «اواخر سال گذشته این روند تثبیت شد؛ درحالی‌که در سال ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۳ با شیب صعودی شدیدی مواجه بوده‌ایم. ایران خودرو با یک تزیق مناسب نقدینگی در پایان سال گذشته، حرکت خوبی داشت و مطالبات حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«در همایش بین‌المللی صنعت خودرو و قطعه‌سازی ایران، چالش‌های مدیریت و ساختار بازار در این صنعت بار دیگر در کانون توجه قرار گرفت. فضای امروز این صنعت، تحت‌تاثیر سیاست‌های گذشته، محدودیت‌های ارزی و فشارهای مالی، تولیدکنندگان را با مشکلات جدی روبه‌رو ساخته است. تداوم مداخلات مدیریتی و قیمت‌گذاری دستوری، به کلیدی‌ترین مانع بر سر راه رشد و پایداری تبدیل شده و بسیاری از فعالان خواستار بازنگری فوری در این روندها هستند.»

دست از قیمت‌گذاری دستوری بردارید



محمدرضا نجفی‌منش، رئیس هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در همایش بین‌المللی صنعت خودرو و قطعه‌سازی ایران با تاکید بر دو مطالبه اساسی این صنعت گفت: «دو نکته همواره برای من اهمیت داشته و بر این اساس از مقامات دولتی خواستام دست از مدیریت این صنعت و قیمت‌گذاری دستوری بردارند.»

وی با اشاره به وضعیت کنونی این حوزه تصریح کرد: «الان یک چهارم مسیر طی شده است؛ یعنی مدیریت یکی از خودروسازی‌ها و گذار شده و امیدواریم مراحل واگذاری شرکت دیگر نیز دنبال شود. با وجود مخالفت‌های بسیار، این اقدام به‌نفع کشور است.»

نجفی‌منش تصریح کرد: «بحث مهم دیگر، قیمت‌گذاری است. اگر فعالیت ایران خودرو که به بخش خصوصی واگذار شده، باز هم با روال فعلی قیمت‌گذاری ادامه پیدا کند و زیان‌ده باشد، بعد می‌دانم بتوانند دوام بیاورند.»

وی افزود: «وقتی ایران خودرو دولتی بود، ضرر هم می‌کرد کسی کاری نداشت؛ اما الان از بخش خصوصی انتظار سودآوری دارند و باید دخل و خرج خود را تنظیم کنند. بنابراین مهم‌ترین چالش، اصلاح قیمت‌گذاری این صنعت است که امیدواریم هر چه زودتر حل شود.»

نجفی‌منش همچنین به مشکلات صنعتگران در دریافت ارز اشاره کرد و اظهار داشت: «صنعتگر امروز برای گرفتن پول و ارز آن قدر اذیت می‌شود که فکر نمی‌کنم وارد کنندگان با وجود ارزی چندبرابری چنین مشکلاتی داشته باشند. خواهش من این است که مسیر پرداخت ارز و پول را تسهیل کنید. اگر قطعه‌ساز ارز و سرمايه داشته باشد، تضمین می‌دهیم که با وجود همه مشکلات و تحریم‌ها، می‌توانیم نقش خود را به‌خوبی ایفا کنیم.»

آینده‌فروشی بی‌پایان خودروسازان



آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور نیز با اشاره به شرایط دشوار تولید گفت: «همه‌چیز دست به دست ما داده که قطعه‌سازان به‌نحوی تولید را متوقف کنند؛ اما اجازه ندادند این تولید متوقف شود و به‌نوعی ثابت کردند ما قطعه‌سازان از صحنه بیرون نمی‌رویم که این بسیار ارزشمند است.»

حدود یک ماه پیش نیز رئیس سازمان راهداری از راهاندازی سامانه جدیدی برای رصد ناوگان حمل و نقل عمومی خبر داد که تا کمتر از یک ماه آینده عملیاتی می‌شود. رییس پلیس راه راهور فراجا با بیان این که این سامانه جدید کار سپهتن را انجام خواهد داد، افزود: «تمامی رفتار خدمات حوزه ناوگان حمل و نقل عمومی در این سامانه پیمایشی از جمله سهمیه سوخت و نظارت بر عملکرد ناوگان و رانندگان رصد می‌شود.» به گفته سرهنگ گرمی‌اسد، مباحثی از جمله سرعت ناوگان، مدت زمان رانندگی و دیگر موارد مرتبط با کار پلیس در این سامانه جدید قابل دسترسی و کنترل است.

ایرنا: رئیس پلیس راه راهور فراجا گفت: «با توجه به محدودیت سامانه پایش و نظارت هوشمند تردد ناوگان (سپهتن) و عدم تکمیل آن، تا یک ماه آینده سامانه جدیدی برای پایش وسایل حمل و نقل عمومی و ارائه خدمات به این بخش، فعال می‌شود.» سرهنگ احمد گرمی‌اسد در ادامه افزود: «سامانه سپهتن پیش تر قرار بود توسط یکی از شرکت‌ها به‌طور کامل وارد مدار شود که شرکت مربوطه بخشی از اقدامات را انجام داد و بخش دیگر را نیز ناتمام گذاشت.» وی اظهار کرد: «پلیس بهره‌بردار است و مسئولیت راهاندازی سامانه‌های مدیریت و کنترل با مجموعه راهداری و حمل و نقل جاده‌ای است.»



راهاندازی سامانه جدیدی برای پایش ناوگان حمل و نقل عمومی



پلیس بارانندگانی که حرکات نمایشی انجام می‌دهند بر خورد می‌کند

رانندگی برای جذب فالوور؛ از آشپزی تا بدلکاری پشت فرمان!



علی زران‌دووز

a.zarandooz@autoworld.ir

اخیرا در فضای مجازی، ویدئوهایی از رانندگی‌های عجیب و غریب و البته خطرناک دست به‌دست می‌شود؛ این در حالی است که حرکات نمایشی رانندگی در گذشته توسط جوانان موتورسوار انجام شده و تنها به تک‌چرخ زدن محدود می‌شد؛ اما این روزها حرکات نمایشی نیز جلوه جدیدی پیدا کرده‌اند. یک روز زنی روی کاپوت یک خودرو می‌نشیند و روز دیگر فردی پشت فرمان پیاز رنده کرده و گوشت تکه می‌کند تا غذا بپزد! در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

انجام حرکات نمایشی، نشانه بی‌فکری راننده است!

در حالی که آمار تصادفات در کشورمان همچنان بالا و نگران‌کننده است، عده‌ای با انجام حرکات نمایشی و خطرناک برای دیده شدن و جذب فالوور در فضای مجازی، ایمنی و امنیت عمومی را به‌بازی می‌گیرند و جان خود و دیگران را به‌خطر می‌اندازند. در تازه‌ترین ویدئوی منتشر شده در این زمینه، جوانی از پنجره خودرویی در حال حرکت خارج شده و بعد از رد شدن از روی سقف آن، دوباره از پنجره دیگر به داخل خودرو بازمی‌گردد و فردی هم از صندلی پشتی این تصاویر را ضبط می‌کند! درست است که پلیس راهور با قید فوریت، به این چنین تخلفاتی رسیدگی می‌کند و در بیش تر موارد خودرو مورد نظر توقیف و گواهینامه راننده نیز ضبط می‌شود، اما به‌نظر می‌رسد این مجازات کافی نیست



کاری برزند و قطعا به‌عواقب آن فکر نمی‌کنند؛ این در حالی است که انجام این اعمال بدون توجه به‌عواقب آن، ناشی از بی‌فکری و بی‌مسئولیتی افراد است. رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ ادامه می‌دهد: «تایید گرفتن از دیگران و به‌دنبال آن دیده شدن مخصوصا در فضای مجازی، از جمله مهم‌ترین اهدافی است که معمولاً این دسته از جوانان آن را دنبال می‌کنند.» جوانبخت تأکید می‌کند رانندگی یک فعالیت چند بعدی و پیچیده است و در هر لحظه‌ای که این رانندگان حرکات نمایشی را انجام می‌دهند، ممکن است خودرو یا موتورسیکلت دیگری جلو آن‌ها پیچد یا عابر پیاده‌ای وارد خیابان شود و سوال این جاست که راننده در کسری از ثانیه چه اقدامی از دستش بر می‌آید؟ وی می‌افزاید:

و باز رانندگی کافی را ندارد. رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ درباره این رفتارهای پر مخاطره ترافیکی می‌گوید: «بسیاری از جوانان برای گرفتن تایید دیگران دست به اقدامات خطرناکی می‌زنند که ممکن است به‌قیمت از دست دادن جانشان تمام شود.» سرهنگ رابعه جوانبخت در ادامه تأکید می‌کند: «من به شخصه برای جوانانی متأسفم که برای تجربه خوشبختی زودگذر و ضبط فیلم‌های نمایشی، جان خود و دیگران را به‌خطر می‌اندازند و متوجه نیستند که این کارها چه عواقب جبران‌ناپذیری ممکن است برای آن‌ها داشته باشد.» وی همچنین می‌افزاید: «به‌گفته روانشناسان، جوانان وقتی دور یکدیگر جمع می‌شوند، برای گرفتن تایید از دیگران ممکن است دست به هر

این افراد تصور می‌کنند با انجام این کارها، اعتماد به‌نفسی را که از آن بی‌بهره هستند، از جامعه دریافت می‌کنند؛ در حالی که سایرین با دیدن این فعالیت‌ها و کلیپ‌ها معتقدند این دسته‌ از افراد اشتباه می‌کنند و با کارهای خطرناکی که انجام می‌دهند، تنها ناتوانی خود را در درک اهمیت مسائل به‌نمایش می‌گذارند.» رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به نحوه رسیدگی به این تخلفات ادامه می‌دهد: «همکاران من در سراسر کشور با مشاهده این گونه رفتارهای اشتباه، قطعا خودرو مورد نظر را توقیف می‌کنند. همچنین علاوه بر اعمال قانون و در نظر گرفتن جریمه باید اقدامی صورت گیرد که فرد تنبیه شود و از اقداماتی از این دست اجتناب کند. همچنین طرفداران و دوستان این دسته از افراد نیز باید روی خطرناک بودن و خسارت‌بار بودن رفتارهایی از این دست تأکید کنند.

رانندگی برای جذب فالوور؛ فاجعه‌ای در کمین!

معاون پیشین پلیس راهنمایی و رانندگی کشور نیز با بیان این که انجام حرکات نمایشی، اقدام نامتعارفی است که باعث وحشت افراد می‌شود، تأکید می‌کند که این اقدامات جرم است و باید با مجرم‌ان برخورد قانونی شود. سرهنگ عین‌اله جهانی در باره نگاه قانون به حرکات نمایشی می‌گوید: «بر اساس ماده ۶۱۸ قانون مجازات اسلامی، هر فردی با هیاهو و جنجال یا حرکات غیر متعارف یا تعرض به‌حقوق افراد موجب اخلال در نظم و آسایش و آرامش عمومی شود یا مردم را از کسب و کار باز دارد، به‌حسب از سه ماه تا یک سال و تا ۷۴ ضربه شلاق محکوم خواهد شد.» وی ادامه می‌دهد: «من معتقدم این افراد باید سریعاً توسط پلیس شناسایی شوند و وسیله‌نقلیه آن‌ها نیز به‌عنوان ابزار جرم توقیف شود. همچنین خود فرد نیز به‌عنوان مجرم و نه متخلف باید به مرجع قضائی معرفی شود.» جهانی با اشاره به انتشار این کلیپ‌ها در فضای مجازی می‌گوید: «همان‌طور که این افراد، فیلم اقدامات خود را در فضای مجازی منتشر می‌کنند، حتماً باید دادگاه و مجازات آن‌ها نیز برای عموم مردم به‌نمایش گذاشته شود تا سایرین از این مساله عبرت بگیرند.» این حقوقدان با بیان این که برخی نیز باید از تماشای این ویدئوها و حمایت کردن از این افراد دست بردارند، اظهار می‌کند: «انجام این حرکات نمایشی خطرناک، سبب بالا رفتن ریسک تصادفات می‌شود و به‌همین دلیل از دستگاه قضائی می‌خواهیم که با این افراد قاطعانه برخورد کند.»



NEW
M2631 D
289 KW=400 HPAT 1900 RPM



WWW.AMICOIR.COM



Autoworld.ir

یکشنبه ۱۱ خرداد ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۳۷

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جانب: 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: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

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

بیلبور
Billboard

r={
THE ULTIMATE
AI MASTERPIECE
}



The Ultimate Driving Machine®



شاهکار بی پایان هوش مصنوعی

«کمپانی بامو برای این که اهمیت هوش مصنوعی را به نمایش بگذارد، در یکی از جدیدترین کمپین‌های تبلیغاتی خود با استفاده از هوش مصنوعی بیش از ۵۰ هزار اثر هنری را تجزیه و تحلیل کرده است. در این تبلیغ از بامو سری ۸ گرن کوپه بهره گرفته شده و آثاری که بیش از ۹۰۰ سال قدمت دارند به صورت مجازی روی بدنه خودرو ترسیم شده‌اند. بخش بازاریابی بامو امیدوار است هوش مصنوعی در کاهش هزینه‌های کمپین تبلیغاتی و تاثیرگذاری آن نقش پررنگی داشته باشد.»

خط ویژه، خطی
میان مرگ و زندگی!

«این روزها اخبار و حواشی مرتبط با تصادف فرزند یکی از نمایندگان مجلس در خط ویژه با یک مامور پلیس راهور، بسیار مورد توجه مردم و رسانه‌ها قرار گرفته است. این اتفاق که با عذرخواهی نایب رئیس مجلس و تاکید وی بر تمکین به قانون در این مورد همراه بود، بار دیگر بر رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط آحاد جامعه از مسئولین گرفته تا افراد عادی تاکید می‌کند.»

جلال ملکی، سخنگوی آتش نشانی تهران نیز در این باره معتقد است: «متأسفانه در سال‌های اخیر شاهد تردد گسترده موتورسواران و خودروهای غیرمجاز در این خطوط هستیم. خودروهایی که نه وضعیت امدادی دارند و نه مجوز تردد؛ اما صرفاً به دلیل داشتن چراغ گردان یا نشان‌های تایید نشده وارد این مسیرها می‌شوند.»

واضح است که خطوط ویژه باید همواره خلوت باشند تا در لحظه بحران، خودروهای امدادی بتوانند بی‌دردرسر در آن تردد کنند. درواقع عملیات امدادرسانی گاه به قدری حساس و پیچیده است که هر لحظه تاخیر خودروهای امدادی، از آمبولانس گرفته تا خودروهای آتش‌نشانی و مخصوص اطفای حریق، می‌تواند جان شهروندان بسیاری را به خطر بیندازد. بر این اساس در برخی کشورهای توسعه یافته، خطوط امدادی از اهمیت بسیار بالایی برخوردارند و رانندگانی که حتی برای چند لحظه وارد این مسیرها شوند، با جریمه‌های سنگین، ضبط گواهینامه و در مواردی حتی حبس و زندان مواجه می‌شود. لازم است با توجه به اهمیت موضوع، چنین فرهنگی در کشور مانیز به کمک پلیس راهور و البته همکاری مردم و مسئولان نهادینه شود.



حرف آخر
The Fast Word
علی زراندوز
روزنامه‌نگار

افزایش قیمت خودروهای داخلی در بازار

قیمت «کی‌ام‌سی T9»

با ۴۰ میلیون تومان افزایش
در بازار به ۲ میلیارد و ۹۲۰
میلیون تومان رسید



قیمت ام‌وی‌ام «X33 کراس اتوماتیک»

با ۵۰ میلیون تومان افزایش در بازار به
یک میلیارد و ۳۸۰ میلیون تومان رسید



قیمت «ساینا S»

با ۴ میلیون تومان افزایش در بازار
به ۵۱۳ میلیون تومان رسید



قیمت «سورن پلاس»

با ۶ میلیون تومان افزایش در
بازار به ۷۲۲ میلیون تومان رسید



XTRIM
BORN FOR MORE

VX
به راحتی یک پرواز اختصاصی

