



نگاهی به کانسپت‌های «کروز»
و بلندقامت «ایران خودرو»

صفحه ۸

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

زنجر قیمت‌گذاری دستوری به پای صنعت خودرو

ادامه فرآیندهای غیرواقعی قیمت‌گذاری، زیان ۱۵۰ همت و بحران پرداخت قطعه‌سازان را به همراه داشته و صنعت را زمین‌گیر می‌کند. اگر کل دولت و مجلس فقط به فکر منافع..

صفحه ۱۴

یک کارشناس بیمه در گفت‌وگو

با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

بیمه؛ ضامن امنیت و

آرامش کامیون‌داران

محورهای مواصلاتی کشور روزانه زیر بار تردد هزاران

دستگاه کامیون حامل بارهای سبک و سنگین قرار...

صفحه ۲

چه نکات ایمنی در جایگاه‌های سوخت

باید رعایت شود؟

عرضه سوخت مایع

در بطری ممنوع!

۱۵ فروردین ماه امسال، مدیرعامل سازمان آتش‌نشانی و

خدمات ایمنی شهرداری آبادان از ...

صفحه ۱۵

تغییر استانداردهای ۸۵ گانه خودرو به ۱۲۰ گانه

خودروهای وارداتی

همچنان در بازار آزاد

ارزان می‌شوند

صفحه ۷

در اردیبهشت‌ماه محقق شد:

رشد ۱۲۶ درصدی درآمد «سایپا»

صفحه ۵

سایپا



MVM_777



۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷



MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

XTRIM

BORN FOR MORE

VX به راحتی یک پرواز اختصاصی





الکتریکی اختصاصی هیوندای است که به‌طور خاص برای چین مهندسی شده و نتیجه ۵ سال توسعه مداوم است. الکسیو شاسی‌بلندی با ظاهری گردتر از آیونیک ۵ است که کوچک‌تر از آیونیک ۹ به‌نظر می‌رسد. گفته شده که چراغ‌های جلو این خودرو با طراحی مکعبی چهار نقطه‌ای، اشار‌های به عدد ۸ دارند که در چین خوش‌یمن‌ترین عدد محسوب می‌شود. از برخی زوایا، الکسیو شبیه آیونیک ۵ است که گویی رژیم غذایی پر حجم‌تری داشته؛ خطوط تیز آیونیک ۵ جای خود را به سطوح گردتر داده‌اند. ستون عقب با رنگی متضاد طراحی شده که تا اسپیولر عقب امتداد یافته است. برف‌پاک‌کن عقب نیز دیده نمی‌شود و احتمالاً زیر اسپویلر سقف مخفی شده است.

«هیوندای الکسیو که بدون برند آیونیک و به‌طور خاص برای بازار چین طراحی شده، محصول همکاری هیوندای و بایک است و با طراحی متمایز و فناوری‌های پیشرفته آماده حضور در بزرگ‌ترین بازار خودرو جهان است. شمارش تعداد کراس‌اوورهایی که هیوندای در سال‌های اخیر معرفی کرده، واقعا کار سختی است و حالا یک مدل دیگر هم به این جمع اضافه شده که الکتریکی است؛ اما نام آشنای آیونیک را ندارد. این کراس‌اوور جدید که الکسیو نام دارد، در چین و برای بازار محلی این کشور توسعه یافته است. الکسیو محصول شرکت پکن-هیوندای است؛ سرمایه‌گذاری مشترکی که از سال ۲۰۰۲ بین هیوندای و بایک‌موتور شکل گرفته است. الکسیو نخستین خودرو



«الکسیو» نتیجه همکاری بایک و هیوندای

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

بیمه؛ ضامن امنیت و آرامش کامیون‌داران



مهری درخوش

بیمه حوادث راننده و سرنشینان و بیمه توقف کسب‌و کار برای جبران در آمد از دست رفته، علاوه بر این، شرکت‌های بیمه خدمات مشاوره‌ای و پشتیبانی ۲۴ ساعته ارائه می‌دهند تا در مواقع اضطراری، رانندگان حین طی مسیر آرامش بیشتری داشته باشند.

شفیعی در ادامه نقش دولت را چنین تشریح می‌کند: «دولت باید با ایجاد چارچوب‌های قانونی شفاف و حمایتی، شرایطی فراهم کند تا بیمه‌های تخصصی و مقرون به‌صرفه در دسترس کامیون‌داران باشد. از اقدامات مهم می‌توان به ارائه یارانه یا تسهیلات مالی برای کاهش هزینه‌های بیمه رانندگان خرد، الزام شرکت‌های حمل‌ونقل به داشتن بیمه کامل، ایجاد مراکز آموزشی برای افزایش آگاهی و تسهیل فرآیندهای اداری اشاره کرد.»

او درباره نقش شرکت‌های بیمه می‌گوید: «شرکت‌های بیمه باید به‌سمت طراحی بیمه‌نامه‌های منعطف، پوشش‌های جامع‌تر و تسریع در پرداخت خسارت‌ها حرکت کنند. پیچیدگی در ارزیابی خسارت‌ها، تأخیر در پرداخت و نبود شفافیت در قراردادهای چالش‌های مهم است که رفع آن‌ها می‌تواند اعتماد رانندگان را افزایش دهد و به‌پایداری صنعت حمل‌ونقل کمک کند.»

او راهکارهای بهبود شرایط را این‌گونه بیان می‌کند: «لازم است بیمه‌نامه‌های انعطاف‌پذیر طراحی شود، آموزش و اطلاع‌رسانی درباره اهمیت بیمه گسترده‌تر شود، فرآیند پرداخت خسارت‌ها تسریع و شرایط بیمه شفاف‌تر شود. همچنین بسته‌های حمایتی ویژه برای رانندگان خرد و شرکت‌های کوچک ارائه و همکاری نزدیک‌تر دولت و شرکت‌های بیمه برای ایجاد طرح‌های مشترک حمایتی صورت گیرد.»

شفیعی در پایان تأکید می‌کند: «بیمه کامیون‌داران و باربری‌ها نه یک هزینه اضافی، بلکه سرمایه‌گذاری در حفظ جان، مال و کسب‌و کار فعالان این حوزه است؛ سرمایه‌ای که نیازمند توجه ویژه دولت و صنعت بیمه است تا جاده‌های کشور ایمن‌تر و اقتصاد پایدارتر شود.»

«محورهای مواصلاتی کشور روزانه زیر بار تردد هزاران دستگاه کامیون حامل بارهای سبک و سنگین قرار می‌گیرد و بر این اساس خطرات متعدد و خسارات سنگین، کامیون‌داران را در معرض ریسک‌های جدی قرار داده است. روزانه هزاران دستگاه کامیون در جاده‌های کشور تردد می‌کنند و این فعالیت با خطرات متعددی مانند تصادفات، سرقت بار، آسیب‌های فنی و مشکلات مالی ناشی از تأخیر در پرداخت‌ها همراه است. به‌همین دلیل بیمه به‌عنوان اهرمی کلیدی، تضمین‌کننده تداوم فعالیت و آرامش خاطر رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل است. محمدحسین شفیعی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به اهمیت بیمه در حفاظت از این قشر زحمت‌کش و راهکارهای بهبود وضعیت بیمه‌ای آنان پرداخت.

شفیعی در این باره می‌گوید: «طبق آمارهای موجود، سالانه بیش از ۲۰ هزار مورد خسارت جاده‌ای ثبت می‌شود که مختص کامیون‌داران است و بخش قابل توجهی از آن از طریق بیمه جبران می‌شود. اما همچنان بخش زیادی از رانندگان به‌دلایل مختلف از داشتن پوشش کامل بیمه‌ای محروم هستند.» وی درباره خدمات بیمه‌ای ویژه کامیون‌داران توضیح می‌دهد: «بیمه برای کامیون‌داران تنها یک الزام قانونی نیست، بلکه نیاز حیاتی است و خدمات متنوعی را ارائه می‌دهد. از بیمه بدنه گرفته که خسارت‌های وارده به کامیون را در اثر تصادفات، آتش‌سوزی، سرقت یا بلایای طبیعی پوشش می‌دهد تا بیمه بار برای محافظت از کالای حمل‌شده، بیمه مسئولیت مدنی برای جبران خسارت‌های وارده به اشخاص ثالث،

خصوصی‌سازی صرفا به‌معنای واگذاری مالکیت نیست!

استانداردهای جهانی فاصله گرفته و انحصارات داخلی دست‌کم تا حد زیادی حفظ می‌شوند. این وضعیت در تضاد آشکار با منطق رقابت است که مستلزم حضور بازیگران متنوع و مستقل با ظرفیت‌های متوازن و انگیزه‌های رشد است.

همچنین باید توجه داشت که خصوصی‌سازی صرفاً به‌معنای واگذاری مالکیت نیست؛ بلکه به‌معنای ایجاد شرایط و زیرساخت‌های لازم برای رقابت واقعی است. بدون فراهم آوردن منابع مالی، فناوری و حمایت‌های قانونی برای توسعه همه‌جانبه زنجیره تولید و تامین، خصوصی‌سازی نمی‌تواند به هدف اصلی خود یعنی ارتقای کیفیت، کاهش قیمت و افزایش رضایت مصرف‌کننده دست یابد. در واقع رشد نامتوازن میان خودروسازان بزرگ و قطعه‌سازان کوچک، علاوه بر ایجاد اختلال در تولید و عرضه، موجبات افزایش هزینه‌های تولید و در نهایت قیمت نهایی خودرو را فراهم می‌آورد.

به‌همین دلیل برای تحقق رقابت‌پذیری در صنعت خودرو لازم است علاوه بر اصلاح روند واگذاری‌ها، سیاست‌های کلان حمایتی و برنامه‌های جامع توسعه زنجیره تامین به‌صورت هم‌زمان پیگیری شود. این امر نیازمند تغییرات ساختاری بنیادین در نظام تصمیم‌گیری، افزایش شفافیت در فرآیندها و همچنین تضمین دسترسی برابر شرکت‌های خصوصی به منابع مالی و فناوری است. در نهایت باید اذعان داشت که بدون اصلاحات گسترده و همه‌جانبه در بخش‌های مختلف صنعت خودرو، از جمله زنجیره تامین نمی‌توان انتظار داشت که خصوصی‌سازی به‌صورت کامل و اثربخش به اهداف خود برسد. چالش‌های امروز صنعت خودرو کشور ریشه در فقدان تعادل و هماهنگی میان اجزای مختلف آن دارد که نیازمند اراده و برنامه‌ریزی دقیق در سطوح کلان است. خصوصی‌سازی بدون رفع این موانع، تنها جایگزینی نیمه‌کاره برای مدیریت دولتی خواهد بود که نه تنها تحول محسوسی ایجاد نمی‌کند، بلکه ممکن است وضعیت موجود را نیز پیچیده‌تر سازد.

«خصوصی‌سازی



نهاد علی بیگزاده

روزنامه‌نگار

صنعت خودرو ایران به‌عنوان یکی از محورهای کلیدی اصلاحات اقتصادی، طی سال‌های اخیر همواره مورد توجه قرار گرفته است. این روند که در تئوری می‌تواند به افزایش بهره‌وری، ارتقای کیفیت و تقویت رقابت در بازار خودرو بینجامد، در عمل با موانع و چالش‌های عمیقی روبه‌رو شده که هنوز زمینه‌ساز تحقق اهداف مورد انتظار نشده است. در واقع می‌توان گفت خصوصی‌سازی در این حوزه با نقیصات تاریک و ابهاماتی مواجه بوده که لازم است با رویکردی عمیق‌تر و کارشناسانه مورد بررسی قرار گیرد تا فضای واقعی رقابت‌پذیری و توسعه متوازن صنعت خودرو فراهم شود.

موضوعی که در این میان کمتر مورد توجه قرار گرفته، مساله عدم رشد متوازن و هماهنگ میان خودروسازان و زنجیره تامین قطعات است. زنجیره تامین خودرو که بخش مهمی از کیفیت و قیمت نهایی محصول را تعیین می‌کند، به‌دلیل عدم هماهنگی ساختاری و اقتصادی، با بحران‌های جدی مواجه است. بسیاری از قطعه‌سازان به‌دلیل محدودیت‌های مالی، نوسانات نرخ ارز و سیاست‌های نامنسجم حمایتی، قادر به توسعه و ارتقای فناوری‌های خود نیستند. این عدم توازن عملاً موجب کاهش قدرت رقابت‌پذیری کل صنعت می‌شود و زنجیره تامین را از تحقق پویایی‌های لازم باز می‌دارد.

از سوی دیگر، ضعف نظام نظارتی و فقدان چارچوب‌های شفاف و کارآمد در مدیریت بازار خودرو و سبب شده است بخش خصوصی واقعی در این عرصه نتواند به‌طور کامل فعال و اثربخش باشد. در غیاب ساختارهای نظارتی دقیق، کیفیت محصولات از سطح



«سطح قدرت یک سوپر اسپرت» خواهد بود. از نظر ظاهری، نایت دارای کاپوتی عضلانی، نوار نورافشان روی سقف و چهار چراغ روشنایی روز به صورت افقی در جلو است. در نمای عقب، حضور یک اسپویلر بزرگ، چراغ‌های عقب نیمه پوشیده و احتمالاً سپر جدید به چشم می‌خورد. این زبان طراحی شدیداً از خودروهای مفهومی الهام گرفته است. تصاویر منتشر شده نشان می‌دهد که نایت احتمالاً بر پایه شاسی و پلت‌فرم لامبورگینی اوروِس ساخته شده؛ تغییری چشمگیر نسبت به روند پیشین رضوانی که معمولاً شاسی‌بلندهای خود را بر اساس مدل‌های آمریکایی مانند کادِلاک اسکالید یا جیبِ رانگلر تولید می‌کرد

شرکت آمریکایی رضوانی موتورز با انتشار نخستین تصاویر رسمی از شاسی‌بلند جدید خود با نام «نایت» (Knight)، وعده تولید قدرتمندترین و سریع‌ترین شاسی‌بلند تاریخ خود را داده است؛ خودرویی که به‌نظر می‌رسد بر پایه لامبورگینی اوروِس توسعه یافته و طراحی خشن و عضلانی آن، یادآور یک گاو خشمگین در دنیای خودروهاست. شرکت آمریکایی Rezvani Motors به‌نازگی نخستین تصاویر نیزری از خودرو جدید خود به نام نایت (Knight) را منتشر کرده است. این شاسی‌بلند با لقب «هایپر SUV» معرفی شده و قرار است به‌زودی رونمایی شود. رضوانی می‌گوید که نایت ترکیبی از «ژی‌بی‌ای خشن» و



شاسی‌بلند جدید و منحصر به فرد «رضوانی»



عضو پیشین کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

واردات بدون انتقال ارز، کلید ورود خودروهای متنوع و قابل دسترسی به بازار است



به‌عنوان مثال ترکیه با اعمال تعرفه منطقی و همکاری با برندهای بین‌المللی، هم تولید داخلی خود را رشد داده و هم بازار را متنوع کرده است.

در مالزی نیز برسد داخلی «پروتون» در کنار واردات رقابتی از برندهای ژاپنی و کره‌ای رشد کرد. آن‌ها به‌جای انحصار، روی ارتقای کیفیت تولید و ایجاد مزیت رقابتی تمرکز کردند. ما هم باید به این سمت برویم. انحصار نه تنها کیفیت را پایین می‌آورد، بلکه موجب سرخوردگی اجتماعی می‌شود.

اجرای درست سیاست واردات بدون انتقال ارز چه تأثیرات بلندمدتی بر اقتصاد خواهد داشت؟

در بلندمدت این سیاست سه اثر مشخص دارد: نخست، کاهش فشار روانی بر بازار خودرو که خود عاملی برای کنترل تورم انتظاری است. دوم، ارتقای فرهنگ مصرف و مطالبه‌گری در حوزه کیفیت است که تولیدکنندگان داخلی را وادار به رقابت می‌کند. در نهایت سامان‌دهی بازار ارز از طریق هدایت ارزهای خارج از چرخه رسمی به‌سمت واردات قانونی است که از قاچاق و سوداگری جلوگیری خواهد کرد.

بنابراین اگر نهادهای تصمیم‌گیر با شجاعت و دوراندیشی وارد عمل شوند، این سیاست می‌تواند نقطه عطفی در اقتصاد خودرو کشور باشد.

راهکار پیشنهادی شما برای مسئولان امر در خصوص واردات بدون انتقال ارز چیست؟

ما باید واقع‌بین باشیم. مردم ایران در قرن ۲۱ زندگی می‌کنند و انتظار دارند خودرویی سوار شوند که با استانداردهای جهانی همخوان باشد. نه فقط از نظر ظاهر، بلکه در ایمنی، مصرف، کیفیت ساخت و خدمات. این حق مسلم مردم است. اگر دولت بخواهد این مطالبه را با روش‌های سنتی پاسخ دهد، موفق نخواهد بود. اما اگر واردات بدون انتقال ارز، با نظارت درست و سیاست‌های حمایتی از خدمات پس از فروش اجرا شود، می‌توان هم رضایت مردم را تأمین کرد و هم فشار روی بازار ارز را کاهش داد. این همان سیاستی است که بسیاری از کشورها پیش گرفته‌اند و ما هم باید از آن درس بگیریم.

اگر واردات صرفاً به شکل محدود یا منحصر به مناطق آزاد باشد، تأثیر چشمگیری بر قیمت‌ها نخواهد داشت. اما اگر این امکان برای واردات در مقیاس وسیع و با تنوع برند و مدل مهیا باشد، با افزایش عرضه، قیمت‌ها نیز متعادل خواهند شد. در حال حاضر قیمت خودروهای خارجی در ایران چند برابر قیمت جهانی است؛ نه به‌خاطر ارزش ذاتی آن‌ها، بلکه به‌دلیل کمبود عرضه، تعرفه‌های بالا و فعالیت‌های دلالی. وقتی عرضه واقعی افزایش یابد، واردکننده برای فروش مجبور می‌شود قیمت منطقی‌تری پیشنهاد دهد؛ چرا که رقابت شکل می‌گیرد.

همچنین مردم دیگر ناچار نخواهند بود از بازار دست‌دوم خودروهای با کارکرد بسیار آلوده خریداری کنند. یک خودرو صفر کیلومتر با قیمت جهانی معقول، می‌تواند امیدی تازه در دل مصرف‌کننده ایرانی ایجاد کند.

از طرفی برخی می‌گویند ایسن خودروها تنها در مناطق آزاد قابل تردد خواهند بود و عموم مردم به آن‌ها دسترسی نخواهند داشت. نظر شما چیست؟

دقیقاً این نکته بسیار مهمی است. واردات خودرو به‌منطق آزاد اگر چه ممکن است بر آسار کلی واردات تأثیرگذار باشد، اما از نظر عملیاتی دردی از مصرف‌کننده شهری دوا نمی‌کند. خودروهایی که در جزایر یا مناطق ویژه اقتصادی تردد دارند، هیچ تأثیری بر بازار تهران، اصفهان، مشهد یا تبریز ندارند. مردم خواهان خودروهایی هستند که در جاده‌های سراسر کشور، در شهرهای بزرگ و کوچک، قابل استفاده باشند. بنابراین واردات باید عمومی باشد، نه صرفاً منطقه‌ای. ضمن آن که اگر زیرساخت قانونی برای اخذ پلاک ملی این خودروها فراهم نشود، تقاضای بازار همچنان سرکوب‌شده باقی می‌ماند.

کشورهایی مانند ترکیه یا مالزی چگونه بازار خودرو خود را با واردات مدیریت کرده‌اند؟ آیا الگویی برای ایران وجود دارد؟

بله؛ در بسیاری از کشورها، نه تنها از واردات خودرو به‌عنوان تهدیدی برای تولید داخلی یاد نمی‌شود، بلکه از آن به‌عنوان ابزار توسعه صنعت خودرو استفاده شده است.

از ارزش هر خودرو وارداتی، صرف ایجاد زیرساخت‌های خدماتی می‌شود. مشابه آن چه در برخی کشورهای در حال توسعه مثل هند انجام شد. در آن‌جا الزام شده بود شرکت‌های واردکننده، انبار قطعات یدکی و شبکه خدماتی خود را حداقل در پنج شهر بزرگ تأسیس کنند. ما هم می‌توانیم این الگو را بومی‌سازی کنیم.

آیا واردات بدون انتقال ارز موجب کاهش قیمت خودروهای خارجی در بازار خواهد شد یا فقط منجر به افزایش تعداد خودروهای لوکس در بازار می‌شود؟

نوربالا



اگر بدون برنامه واردات انجام شود، هر سیاست انجام‌شده، هر سیاست اقتصادی می‌تواند تبعات منفی داشته باشد. اما اگر بانک‌مرکزی بر فرآیند واردات خودرو بدون انتقال ارز نظارت دقیق داشته باشد، می‌توان از مزایای آن بهره‌برداری کرد، بدون آن که لطمه‌ای به منابع ارزی کشور وارد شود. نکته مهم این است که منابع ارزی بخش خصوصی در خارج کشور، سرمایه‌های ایرانیان خارج‌نشین یا ارزهای ناشی از صادرات خدمات فنی-مهندسی می‌تواند وارد چرخه واردات خودرو شود. بی‌تکلیف‌تری به تأمین ارز از سوی بانک‌مرکزی باشد. بنابراین نه تنها فشار ارزی به دولت وارد نمی‌شود، بلکه با ایجاد تعادل در بازار خودرو، حتی ممکن است جلوگیری از خروج ارز برای خرید ارز به‌منظور واردات غیرقانونی یا سرمایه‌گذاری‌های پربیسرگرفته شود.

راهکار روشن است. هر واردکننده‌ای که خودرو به کشور وارد می‌کند باید متعهد شود خدمات پایه مانند تأمین قطعات یدکی، گارانتی محدود و تعمیرگاه مجاز را فراهم کند. این تعهد می‌تواند از طریق ثبت نمایندگی رسمی یا همکاری با شرکت‌های خدماتی مستقل انجام شود. همچنین دولت می‌تواند سازوکاری طراحی کند که بخشی

خودروهای اقتصادی با کیفیت قابل قبول، مصرف سوخت پایین، خدمات پس از فروش مشخص و قیمت منطقی هستند. ما نباید بازار خودرو را به نمایشگاه ماشین‌های میلیاردری محدود کنیم.

برای مثال، خودروهایی مانند تویوتا، کیا، هیوندای، چانگان یا برخی مدل‌های اقتصادی برندهای اروپایی می‌توانند هم کیفیت و هم قیمت مناسبی برای طبقه متوسط داشته باشند. این خودروها اگر با ارز متقاضی و خارج از سهمیه ارزی دولت وارد شوند، هم به بازار شوک قیمتی وارد نمی‌کنند و هم باعث رقابتی شدن تولید داخل می‌شوند.

برخی کارشناسان می‌گویند واردات بدون انتقال ارز ممکن است بر بازار ارز فشار وارد کند و سبب افزایش تورم شود. ارزیابی شما چیست؟

اگر بدون برنامه واردات انجام شود، هر سیاست اقتصادی می‌تواند تبعات منفی داشته باشد. اما اگر بانک‌مرکزی بر فرآیند واردات بدون انتقال ارز نظارت دقیق داشته باشد، می‌توان از مزایای آن بهره‌برداری کرد، بدون آن که لطمه‌ای به منابع ارزی کشور وارد شود.

نکته مهم این است که منابع ارزی بخش خصوصی در خارج کشور، سرمایه‌های ایرانیان خارج‌نشین یا ارزهای ناشی از صادرات خدمات فنی-مهندسی می‌تواند وارد چرخه واردات خودرو شود. بی‌تکلیف‌تری به تأمین ارز از سوی بانک‌مرکزی باشد. بنابراین نه تنها فشار ارزی به دولت وارد نمی‌شود، بلکه با ایجاد تعادل در بازار خودرو، حتی ممکن است جلوگیری از خروج ارز برای خرید ارز به‌منظور واردات غیرقانونی یا سرمایه‌گذاری‌های پربیسرگرفته شود.

یکی از گله‌های جدی مردم، نبود خدمات پس از فروش برای خودروهای وارداتی است. چگونه می‌توان این نگرانی را رفع کرد؟

راهکار روشن است. هر واردکننده‌ای که خودرو به کشور وارد می‌کند باید متعهد شود خدمات پایه مانند تأمین قطعات یدکی، گارانتی محدود و تعمیرگاه مجاز را فراهم کند. این تعهد می‌تواند از طریق ثبت نمایندگی رسمی یا همکاری با شرکت‌های خدماتی مستقل انجام شود. همچنین دولت می‌تواند سازوکاری طراحی کند که بخشی



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

در شرایطی که سال‌ها سیاست‌گذاری انتقابی در بازار خودرو موجب کاهش تنوع، انحصار عرضه، جهش‌های قیمتی و سرکوب تقاضا شده، اکنون فعالان این حوزه بیش از پیش بر لزوم آزادسازی واردات انواع خودرو تأکید دارند. علی‌جدا، عضو اسبق کمیسیون صنایع و معادن مجلس معتقد است: «استفاده از ظرفیت واردات خودرو بدون انتقال ارز، راهکاری عملی برای بازگرداندن تعادل به بازار و پاسخ به نیاز واقعی مصرف‌کنندگان است.»

یکی از دغدغه‌های اصلی مردم این است که چرا همچنان خودروهایی با کیفیت جهانی در بازار داخلی حضور ندارند. آیا آزادسازی واردات می‌تواند پاسخی به این مطالبه باشد؟

قطعاً. سال‌ها انحصار تولید باعث شده بازار خودرو در ایران از نظر فناوری، طراحی، ایمنی و حتی قیمت از بازار جهانی فاصله بگیرد. درواقع، بازار ایران تا حد زیادی از تحولات جهانی عقب مانده است. امروز در کشورهای همسایه مانند ترکیه، امارات یا حتی عراق خودروهای روز دنیا با تنوعی چشمگیر در اختیار مردم قرار گرفته است. اما در ایران، به‌دلیل محدودیت واردات، تقاضای مصرف‌کننده متراکم شده و به‌سمت بازارهای غیررسمی یا خودروهای دست‌دوم با قیمت‌های غیرواقعی منحرف شده است. بنابراین آزادسازی واردات - به‌ویژه از مسیر بدون انتقال ارز - می‌تواند نخستین گام برای پاسخ به این نیاز انباشته باشد.

چه نوع خودروهایی از نظر شما باید وارد کشور شوند تا رضایت عمومی حاصل شود؟

باید تأکید کنیم که واردات نباید فقط شامل خودروهای لوکس یا گران‌قیمت شود. مردم عادی دنبال خرید



و ۹۹۰ دلار استرالیا (تقریباً ۲۵ هزار و ۴۰۰ دلار آمریکا) یک پله پایین‌تر از مدل پرچم‌دار تی‌راک R قرار دارد و با آپشن‌هایی مانند پکیج صوتی Beats و رنگ متالیک، قیمت آن به ۵۶ هزار و ۴۴۰ دلار می‌رسد. تی‌راک با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به‌ترتیب ۴،۲۵۱، ۱،۸۱۹، ۱،۵۹۹ و ۲،۵۹۰ میلی‌متری، شاسی‌بلندی جمع‌وجور اما جادار است. طراحی خارجی آن ترکیبی از خطوط تیز، جلوپنجره عریض و سپرهای عضلانی است که ظاهری مدرن و نهاجمی ایجاد می‌کند. چراغ‌های LED استاندارد، دی‌لایت‌های یکپارچه و مه‌شکن‌های LED نیز نورپردازی باکیفیتی ارائه می‌دهند.

فولکس‌واگن تی‌راک که به ایران هم وارد شده، با طراحی شیک، کابین لوکس، فناوری پیشرفته و عملکرد پویا، یکی از برجسته‌ترین شاسی‌بلندهای کوچک بازار محسوب می‌شود. مدت‌هاست که تی‌راک پرفروش‌ترین خودرو سواری فولکس‌واگن در بازار استرالیا بوده است؛ اما در سال ۲۰۲۴ وانت آماروک از نظر فروش کلی از آن پیشی گرفت. باین حال، تی‌راک همچنان یکی از گزینه‌های برجسته در بخش شاسی‌بلندهای کوچک است و با رقبایی مانند هیوندای کونا، سوپارو کراس‌ترک، تویوتا کراس و ام‌جی ZS رقابت می‌کند. نسخه R-Line که در این بررسی آزمایش شده، با قیمت پایه ۵۲ هزار



تلاشی برای اسپرت‌تر شدن «فولکس‌واگن»

مدیرعامل «گروه بهمن» مطرح کرد؛

در سه ماهه سوم امسال از مجموع تولیدات سال ۱۴۰۳ عبور خواهیم کرد

«گروه بهمن» در تولید خودروهای کار و تجاری توانسته است با رعایت استانداردهای ۸۵ گانه، داخلی‌سازی را تا ۴۷ درصد افزایش دهد



خودروهای تجاری در سال ۱۴۰۳ نسبت به سال ۱۴۰۲ بیان کرد: «متأسفانه محدودیت‌های ارزی در سال گذشته موجب کاهش تولید خودروهای تجاری از ۳۷ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۲ به ۲۵ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۳ شد.»

وی یادآور شد: «به‌رغم کاهش ۳۰ درصدی تولید در حوزه تجاری، شرکت بهمن‌دیزل با حفظ تولیدات خود توانست سهم خود در بازار خودروهای تجاری را افزایش دهد و در حال حاضر بزرگ‌ترین خودروساز تجاری کشور به‌شمار می‌رود.»

مدیرعامل شرکت بهمن‌دیزل با بیان این‌که در حال حاضر در حوزه کامیونت ۳۹ درصد و در بخش مینی‌بوس سهم اصلی بازار متعلق به بهمن‌دیزل است، ادامه داد: «امروز شرکت بهمن‌دیزل براساس نیاز و تقاضای بازار دارای محصولات متنوع بوده و تمام نیاز بازار خودروهای تجاری باری را پوشش می‌دهد.»

خضری یادآور شد: «همچنین بر اساس سیاست گروه‌بهمن از ۶ ماهه دوم امسال محصولات وانت کاپرا و پیکاپ G9 به سبد محصولات بهمن‌دیزل اضافه خواهد شد.»

وی کاربری‌سازی را از شاخصه‌های کلیدی شرکت بهمن‌دیزل عنوان و بیان کرد: «صنعتی‌سازی در حوزه کاربری را در دستور کار قرار دادیم و در این راستا و در بخش کیفیت، اقدام به افتتاح سالن جدید رنگ کوره کردیم.»

مدیرعامل شرکت بهمن‌دیزل کاهش زمان تحویل را از دیگر برنامه‌های این شرکت عنوان و بیان کرد: «به‌منظور جلب رضایت مشتریان خود در صدد کاهش زمان تحویل محصولات به مشتریان هستیم.»

خضری رضایتمندی مشتری و کسب حداکثر سهم بازار را از اهداف اصلی بهمن‌دیزل برشمرد و بیان کرد: «علاوه بر قیمت‌گذاری رقابتی محصولات که از سیاست‌های اصلی گروه‌بهمن است، به‌منظور ارتقای سطح کیفی خدمات پس از فروش در تلاش هستیم فاز اول بزرگ‌ترین مرکز خدمات پس از فروش را در پاییز امسال افتتاح و به بهره‌برداری برسانیم.»

خودروهای کار و تجاری توانسته است با رعایت استانداردهای ۸۵ گانه، داخلی‌سازی را تا ۴۷ درصد افزایش دهد.»

وی تصریح کرد: «گروه‌بهمن در حال حاضر در حوزه تجاری باری و مسافری ۱۷ محصول را در سبد تولید خود دارد که با سه محصول جدیدی که امروز رونمایی خواهد شد، تعداد محصولات تجاری به ۲۰ مدل خواهد رسید.»

مدیرعامل گروه‌بهمن با بیان این‌که طی برنامه‌ریزی انجام‌شده در سه‌ماهه سوم سال ۱۴۰۴ از تولیدات سال ۱۴۰۳ عبور خواهیم کرد، یادآور شد: «در حوزه استانداردسازی اقدامات بی‌نظیری در گروه‌بهمن صورت گرفته که استفاده از استاندارد ۱۹۱۱۷ در شیوه‌ارائه خدمات پس از فروش، به‌کارگیری شاخص‌های ایمنی، استفاده هوشمند از انرژی‌های تجدیدپذیر و همچنین کالاهای باکیفیت ایرانی از جمله این اقدامات به‌شمار می‌رود.»

محمدی با اشاره به رشد ۵۸ درصدی گروه‌بهمن در حوزه آموزش خدمات پس از فروش در سال ۱۴۰۳ عنوان کرد: «آموزش مدیران توسط مجرب‌ترین اساتید در حوزه فروش و خدمات پس از فروش از برنامه‌های گروه‌بهمن در سال جاری است.»

مدیرعامل گروه‌بهمن خاطر‌نشان کرد: «در بحث عاملیت‌ها نیز در حال حاضر، در بهمن‌دیزل ۴۰ و سیبا موتور ۲۵ عاملیت فعال داریم که طبق برنامه‌ریزی‌ها و مصوباتی که صادر شده است تا پایان سال ۵ عاملیت به بهمن‌دیزل و ۶ عاملیت به سیبا موتور افزوده خواهد شد.»

رضایتمندی مشتری و کسب حداکثر سهم بازار از اهداف اصلی بهمن‌دیزل است

حسین خضری، مدیرعامل شرکت بهمن‌دیزل در ادامه این مراسم با اشاره به کاهش ۳۰ درصدی تولید در صنعت



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

مدیرعامل گروه بهمن در آیین معرفی محصولات جدید بهمن‌دیزل که روز چهارشنبه ۷ خرداد ۱۴۰۴ با حضور مدیران ارشد این شرکت، عاملیت‌های فروش و خدمات پس از فروش بهمن‌دیزل و اصحاب رسانه برگزار شد، بیان کرد: «طی برنامه‌ریزی انجام‌شده در سه‌ماهه سوم سال ۱۴۰۴ از تولیدات سال ۱۴۰۳ عبور خواهیم کرد.»

محمد محمدی با اشاره به رشد ۶۷ درصدی پذیرش مشتریان در عاملیت‌های فروش و خدمات پس از فروش گروه‌بهمن در سال ۱۴۰۳ عنوان کرد: «دو شرکت بهمن‌دیزل و سیبا موتور سال گذشته موفق به کسب جایگاه نخست خدمات فروش و رضایتمندی مشتری در ارزیابی شرکت ISQI شدند.»

وی با بیان این‌که علاوه بر معرفی محصولات جدید بهمن‌دیزل، در سال ۱۴۰۴ از سایر محصولات و همچنین خطوط تولید جدید در گروه بهمن رونمایی خواهیم داشت، افزود: «خوشبختانه گروه‌بهمن در سال ۱۴۰۳ در تولید مینی‌بوس رتبه اول و در تولید اتوبوس رتبه دوم را به خود اختصاص داده است. همچنین در تولید مینی‌بوس به ۳۶ درصد و در تولید اتوبوس به ۴۰ درصد داخلی‌سازی دست پیدا کرده‌ایم.»

مدیرعامل گروه‌بهمن با اشاره به این‌که دو شرکت بهمن‌دیزل و سیبا موتور در حوزه خودروهای کار و تجاری از محصولات نیم تن تا ۴۴ تن را تولید می‌کنند، اظهار داشت: «گروه‌بهمن در زمینه تولید کامیون سنگین و کشنده سنگین رتبه نخست در سهم بازار و تولید، در تولید کامیون نیمه‌سنگین و کمپرسی رتبه دوم، در تولید خودروهای کار و تجاری سبک و کامیونت و همچنین تولید ون باری رتبه اول را در اختیار دارد.»

محمدی یادآور شد: «همچنین گروه‌بهمن در تولید

پیگیری يك موضوع

Follow up



حسین بهرامی

ارض اقدس

عضو شورای رقابت

قیمت‌گذاری دولتی با قواعد خصوصی‌سازی مغایرت دارد

«در حالی که عادل پیرمحمدی، مدیرعامل ایران خودرو از ارائه درخواست افزایش قیمت محصولات این شرکت خبر داد، سید حامد عاملی، معاون وزیر صمت نیز بر این‌که وزارت صمت اعتقادی به قیمت‌گذاری دستوری خودرو ندارد، تأکید کرد. در این شرایط محسن بهرامی ارض‌اقدس، عضو شورای رقابت ضمن استقبال از اظهارات این مقام مسئول در وزارت صمت، آن را نشانه تغییر در سیاست کشف و تعیین قیمت خودرو و هراسنا با اجرای پندهای قانون اصل ۴۴ قانون اساسی ارزیابی کرد.»

قیمت‌گذاری دستوری چه تبعاتی برای خودروسازان داشته است؟

با وجود آن‌که شرکت‌های خودروساز، بورسی و سهامی عام هستند، اما در شمول مقررات قیمت‌گذاری دولتی قرار دارند که این امر با قوانین و قواعد خصوصی‌سازی مغایرت دارد. شمولیت قیمت‌گذاری دولتی بر صنعت خودرو باعث شده تا قیمت در این صنعت، همیشه نسبت به هزینه‌های تولید، تورم و رشد ارزش دلار، اختلاف زیادی داشته باشد؛ چنان‌که در آخرین قیمت‌گذاری محصولات این صنعت، در آبان‌ماه سال ۱۴۰۳، خودروهای تولیدی بر مبنای دلار ۶۴ هزار تومانی تعیین شده است.

اقدامات شورای رقابت را در این باره چگونه ارزیابی می‌کنید؟

اقدامات شورای رقابت در گذشته برای شفاف شدن فرآیند قیمت‌گذاری محصولات خودروسازها بود. شورای رقابت برای تنظیم بازار و قیمت خودرو فرمولی را پیشنهاد کرد که بر اساس آن خودروساز باید قیمت‌های خود را به‌روز تعیین، ابلاغ و اعمال کند و نهادهای ناظر مانند وزارت صمت، سازمان حمایت و شورای رقابت نیز بر این امر نظارت کنند. براساس فرمول شورای رقابت، قیمت‌گذاری خودرو باید به‌خود خودروسازها و با رعایت فرمول مصوب واگذار می‌شد، نه این‌که سازمان حمایت یا هر نهاد دیگری قیمت‌گذاری را انجام دهد.

آیا خروج خودرو از شمول مقررات قیمت‌گذاری ضروری است؟

بله؛ این اقدام مکمل برنامه اخیر دولت در واگذاری مدیریت صنعت خودرو به بخش خصوصی و مصداق بارز اجرای سیاست خصوصی‌سازی در این صنعت به‌شمار می‌رود. با حذف قیمت‌گذاری دستوری و اعمال سود منطقی در نرخ فروش خودروهای تولیدی، بخش خصوصی فعال در صنعت خودرو از توان لازم برای مدیریت هزینه‌ها و قیمت تمام‌شده برخوردار خواهد شد.

نگاه View



شادی مالکی

مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران

برقی‌سازی حمل و نقل نیازمند کاهش هزینه شارژ

«با حمایت دولت برای نخستین‌بار اتفاقات خوبی برای تاکسی‌های برقی رقم خورد که تاکنون بی‌نظیر بوده است. به‌عنوان نمونه در توافق‌نامه‌ای که با دولت و وزارتخانه‌ها و بانک شهر داشتیم، مقرر شد از محل تحقق ماده ۱۲ و صرفه‌جویی در مصرف انرژی یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان تسهیلات با کارمزد صفر و اقساط پلکانی به متقاضیان تاکسی‌های برقی پرداخت شود. بعد از ۵ سال یک باتری نو به ازای باتری قبل به‌صورت رایگان به‌راندگان تحویل داده خواهد شد. در چند روز گذشته به‌دلیل تغییر تعرفه برق در کشور و افزایش هزینه‌های تمام‌شده انرژی، افزایش چند برابری هزینه‌های شارژ تاکسی‌های برقی را شاهد بوده‌ایم. اکنون هزینه تمام‌شده انرژی از مبلغ حدود ۵۲۵ تومان به ازای هر کیلووات-ساعت به مبلغ ۳ هزار تومان در فصول گرم و ۲ هزار و ۵۰۰ تومان در فصول سرد افزایش یافته است. این درحالی است که تعرفه‌در نظر گرفته‌شده برای ایستگاه‌های شارژ نیز از بیشترین تعرفه‌های برق مصرفی به‌شمار می‌رود. این تصمیم روند اجرای سیاست‌های استفاده از انرژی‌های پاک در وسایل نقلیه و برقی‌سازی خودروها به‌ویژه حمل و نقل عمومی در مواجهه با آلودگی هوا را کند خواهد کرد و موجب نارضایتی تاکسیرانان و مالکین خودروهای برقی نیز شده است. برای رفع این مسأله ضروری است با مساعدت دولت و وزارت نیرو نسبت به اصلاح تعرفه‌های شارژ برای وسایل نقلیه برقی به‌ویژه حمل و نقل عمومی اقدامات لازم صورت گیرد. همچنین با اصلاح نرم‌افزاری فیش برق خانگی و تعرفه، تاکسیرانان و صاحبان خودروهای برقی به‌پرهیز از استفاده از شارژرهای خانگی در ساعات اوج مصرف و استفاده از آن در ساعات کم‌بار ترغیب شوند. در همین راستا سازمان‌های ذی‌ربط مانند سازمان محیط‌زیست می‌توانند در راستای اجرای قانون هوای پاک با پیگیری لازم در این خصوص و انجام هماهنگی‌های لازم با وزارتخانه‌های صمت و نیرو زمینیه اصلاح تعرفه برق شارژ خودروهای برقی را فراهم کنند. تحقق این امر نیازمند همکاری سازمان‌های فرهنگی نظیر صدا و سیماست که نسبت به تغییر فرهنگ استفاده از خودروهای دارای سوخت فسیلی به خودروهای پاک فرهنگ‌سازی کنند و در رفتارسازی شهروندان نقش موثری داشته باشند. شهرداری تهران نیز تلاش کرده با سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی نسبت به ایجاد زیرساخت‌های لازم جهت شارژ تاکسی‌های برقی اقدام کند و بنابراین باید شرايطی فراهم شود تا تاکسیرانان به‌استفاده از خودرو برقی ترغیب شوند.»

گرامی تحویل خواهند شد.»

حبیب‌زاده ضمن عذرخواهی صمیمانه از مشتریان بابت این تأخیر، بر تعهد سایپا به جلب رضایت مشتریان و تسریع در فرآیند تولید و تحویل خودروها تأکید کرد.

خودروهای ماه تا اسفندماه سال گذشته بوده که به‌هیچ عنوان اخبار تأخیر چندین‌ماهه در مورد خودروهای گروه سایپا صحت ندارد و این تعهدات هم با افزایش تولید و تکمیل کاری به‌سرعت و طبق اولویت ثبت‌نام به‌مشتريان

زاپاس

Spare Tire

تولید شاهین «CVT» در دستور کار است



سایپا از ابتدای سال جاری هیچ‌گونه افزایش قیمتی در نرخ پایه خودروهای خود اعمال نکرده و این شایعات صحت ندارد.» وی همچنین در خصوص تأخیر در تحویل خودرو شاهین CVT افزود: «موعد تحویل این

«به گزارش «سایپانیوز»، علی‌اکبر حبیب‌زاده در واکنش به برخی اخبار منتشر شده در رسانه‌ها درباره افزایش قیمت خودروها و تأخیر در تحویل برخی محصولات اظهار داشت: «برخلاف ادعاهای مطرح‌شده،



مدرن سازی کابین به سبک «کوروب»



اصلی این به روزرسانی، کابین دیجیتال جدید است که شامل یک نمایشگر اطلاعات – سسر گرمی ۱۲.۷ اینچی با گرافیک های مدرن تر، یک صفحه آمپر دیجیتالی بزرگ تر ۱۱۴ اینچی و یک صفحه نمایش لمسی ۱۶.۶ اینچی در سمت چپ فرمان می شود. این نمایشگر ها به طراحان شورولت اجازه داده اند دیوار دكمه ها در کنسول میانی را حذف کنند و به جای آن ظاهری بسیار تمیز تر و ساده تر ارائه دهند. علاوه بر این، انتخاب گر حالت رانندگی به جای جدیدی منتقل شده و این تغییر فضایی برای یک پد شارژی سیم زیر صفحه نمایش فراهم کرده که پوششی برای ثابت نگه داشتن گوشی دارد.

نسخه به روز شده کوروب با کابین کاملاً جدیدی معرفی شده که ردیف ناخوشایند دكمه ها را با سه صفحه نمایش مدرن جایگزین کرده است. تنها ویژگی کوروب C8 که خیلی از مالکان نمی پسندیدند، آن دیوار معروف دكمه ها بین راننده و سرنشین بود. حال اما شورولت به این انتقادات توجه کرده و نسخه به روز شده کوروب را برای مدل ۲۰۲۶ با تغییر بزرگی در داخل معرفی کرده است. این نسخه جدید در تمام مدل ها از استینگری گرفته تا ZR1 با ار تقاهای چشمگیر در کابین، شامل یک چیدمان سه نمایشگری، دكمه های کمتر و گزینه های جدید برای ترنینات داخلی راهی بازار خواهد شد. ویژگی

ویژه ها

ارز واردات خودرو از منابع بخش خصوصی تامین شود



کامران غضنفری، نماینده تهران در مجلس درباره راهکارهای تامین ارز واردات خودرو گفت: «واقعیت این است که تامین ارز واردات خودرو از منابع عمومی با ادعای دولت مبنی بر محدودیت های ارزی در تناقض است؛ بنابراین اگر منابع ارزی دولت محدود است باید ارز واردات خودرو را از منابع بخش خصوصی تامین کرد.»

در اردیبهشت ماه محقق شد؛

رشد ۱۲۶ درصدی در آمد «سایپا»



رامتین بیات

r.bayat@autoworld.ir

« گزارش عملکرد مالی شرکت سایپا در اردیبهشت ماه ۱۴۰۴ نشان می دهد این خودروساز توانسته با ثبت فروش بیش از ۱۰ هزار میلیارد تومان، روندی صعودی را در درآمدزایی آغاز کند. طبق داده های منتشر شده، مجموع درآمد این شرکت در اردیبهشت ماه به ۱۰ هزار و ۷۴ میلیارد تومان رسید که نسبت به رقم ۴ هزار و ۴۵۵ میلیارد تومانی فروردین ماه، افزایش قابل توجهی معادل ۱۲۶ درصد را تجربه کرده است. این رشد صرفاً محدود به مقایسه ماهانه نیست و در مقایسه با میانگین فروش ماهانه شرکت نیز معنادار است.

میانگین درآمد ماهانه سایپا تا پایان اردیبهشت بالغ بر ۷ هزار و ۲۶۵ میلیارد تومان بوده و رقم فروش این ماه، حدود ۳۹ درصد بالاتر از میانگین قرار گرفته است. مجموع درآمد شرکت در دو ماه ابتدایی سال مالی ۱۴۰۴ نیز به ۱۴ هزار و ۵۲۹ میلیارد تومان رسیده که گویای بازگشت سریع سایپا به مدار فروش بالا پس از فروردین ماه نسبتاً کم رقم است. بررسی ترکیب فروش شرکت نشان می دهد عمده درآمد به بازار داخلی اختصاص دارد.

از مجموع فروش اردیبهشت، بیش از ۹۹ درصد معادل ۹ هزار و ۹۸۷ میلیارد تومان از طریق بازار داخلی حاصل شده است. در این میان، خانواده محصولات X200 با فروش ۳ هزار و ۹۸۱ میلیارد تومانی، بیشترین سهم را به خود اختصاص داده اند و خودرو شاهین نیز از دیگر محصولات پر فروش شرکت در این ماه بوده است.

انتقال بازار از این خودروها نشان دهنده موفقیت سایپا در تمرکز

اینفوگرافش

Infophography

افزایش درآمد شرکت «الکترونیک خودرو و شرق»

میزان درآمد دو ماهه

1103

میلیارد تومان

میزان رشد درآمد دو ماهه

80%

میزان درآمد اردیبهشت ماه

644

میلیارد تومان



شرکت الکترونیک خودرو و شرق
(سهایی عام)
EKS

شرکت «الکترونیک خودرو و شرق» با نماد «خشرق» در گزارش عملکرد دو ماهه منتهی به اردیبهشت ۱۴۰۴، از ثبت درآمد یک هزار و ۱۰۳ میلیارد تومانی از فروش محصولات خبر داد.

چپ تلند؟

علت موفقیت صنعت خودرو در برخی کشورها

سید حامد عاملی، معاون وزیر صنعت با بیان این که در کشورهای دیگر اگر در صنعت خودرو به جایی رسیدند به خاطر ریل گذاری ۵ تا ۲۰ ساله است، گفت: «ختستین مساله مادر صنعت خودرو تدوین برنامه ۵ ساله است. البته در همین راستا جمعی از صاحب نظران و فعالان حوزه صنعت خودرو را جمع کرده و برنامه ۵ ساله صنعت خودرو را تبیین کردیم.»

چرا؟

در ایران ثبات سیاست گذاری وجود ندارد

یکی از مشکلات اصلی صنعت خودرو ناپایداری تصمیم گیری ها و نبود برنامه جامع و بلندمدت بوده است. تغییرات مکرر در سیاست ها، مدیریت ها و حتی قوانین باعث شده مسیر حرکت صنعت خودرو بارها دستخوش تغییر شده و بسیاری از پروژه ها به سرانجام نرسند. تدوین یک برنامه چندساله تلاشی برای ایجاد ثبات، هماهنگی و انسجام در سیاست گذاری های این حوزه است

برای چه؟

تدوین برنامه ها نباید تنها روی کاغذ باشد

طی کردن این مسیر مستلزم آن است که برنامه جامع تدوین شده و صرفاً یک سند روی کاغذ باقی نماند، بلکه به یک نقشه راه عملیاتی و الزام آور برای تمام نهادهای دخیل در صنعت خودرو تبدیل شود. اجرای موفق این برنامه نیازمند هماهنگی بین وزارت صمت، خودروسازان، قطعه سازان، مراکز علمی و پژوهشی و حتی نهادهای قانون گذار است.

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

قطعه سازان، مرغ عز او عروسی هستند! حاضر جواب: ما را بگو که تا حالا فکر می کردیم مصرف کنندگان بازار خودرو، مرغ عز او عروسی هستند.

ارتقای کیفیت و رقابت پذیری صنعت خودرو با خصوصی سازی و ورود به بورس کالا امکان پذیر است. حاضر جواب: که اتفاقا برخی با حساسیت خاصی پیگیر هستند که هیچ کدام به نتیجه نرسد.

بازار خودرو بار کود و بی رونقی دست و پنجه نرم می کند حاضر جواب: این قدر بازار خودرو با این دو مشکل دست و پنجه نرم کرده که طفلکی دچار نرمی استخوان شده است!

معاون وزیر صمت: صنعت خودرو باید اولویت ملی شود حاضر جواب: یعنی تاروژی که اولویت ملی نشود، قرار است هیچ کدام از مسئولان مربوطه در وزارت صمت، از نمایشگاه های خودرو و قطعات خودرو بازدید نکنند؟

حمله دوباره ترامپ به خودرو سازان. حاضر جواب: مثل این که در هیچ جای دنیا، دیوار ی کوتاه تر از دیوار خودرو سازان پیدانمی شود.

یک کشته و ۱۸۰ بستری نتیجه مصرف قارچ های «خود رو» در طبیعت. حاضر جواب: در جریان تلفات صنعت «خودرو» که هستیم... این هم از تلفات قارچ های «خودرو» که گویا قرار است در این زمینه، رقیب صنعت «خودرو» شود!

آیا قیمت خودرو ارزان می شود؟ حاضر جواب: همین است دیگر ... وقتی مدتی در بازار خودرو گرانی های نجومی نداشته باشیم و قیمت ها تقریباً ثابت باشند، مصرف کنندگان توقع بی جای ارزانی هم پیدا می کنند

معاون صنایع ماشین آلات و تجهیزات وزارت صمت با تاکید بر مخالفت وزارت صمت با قیمت گذاری دستوری خودرو، اعلام کرد که اصلاح قیمت ها در صنعت خودرو در خردادماه اجرایی خواهد شد و این اقدام بخشی از برنامه جامع توسعه صنعت خودرو است. حاضر جواب: ما که ده ها سال برای اصلاح وضعیت خودرو صبر کردیم... این چند روز هم رویش!

قیمت دلار در اولین روز های هفته در روندی افزایشی قرار گرفت، اما بازار خودرو کپ کرد و قیمت ها تقریباً بدون تغییر ماند. حاضر جواب: خلاصه که این روز ها همه در کپ اخبار نهایی مذاکرات هستند!

سرپرست مدیریت عملیات فروش گروه خودرو سازی سایپا، با رد شائبه افزایش قیمت خودرو های این شرکت، تاکید کرد که از ابتدای سال جاری هیچ تغییر قیمتی در محصولات سایپا اعمال نشده است. حاضر جواب: ولی خب این دلیل نمی شود که از این جای سال به بعد هم گران نشود.

مدیر عامل ایران خودرو از توقف تولید سورن پلاس در آینده نزدیک خبر داد. به گفته او، این خودرو و پلت فرم آن با استانداردهای روز جهان فاصله زیادی دارد؛ به همین دلیل با محصولات جدید تر و ایمن تر جایگزین خواهد شد.

حاضر جواب: حالا مصرف کننده طفلکی چه کند که در طول این سال ها، به فاصله های نجومی با استانداردهای روز جهان عادت کرده است؟

استودیو بیکر هاوک ۱۹۵۳ که با هزینه ۲۵۰ هزار دلاری و ۳ هزار ساعت کار بازسازی شده، با قطعات مدرن کامارو و کوروت به یک هات‌راد جذاب تبدیل شده است. این استودیو بیکر هاوک ۱۹۵۳ رستمودار نمی‌توان به‌سادگی گفت شاهکار است یا خیر؛ چراکه آن قدر اتفاقات عجیب در آن رخ داده که باید خودتان قضاوت کنید. این خودرو بر پایه استودیو بیکر هاوک دهه ۵۰ ساخته شده؛ خودرویی که به‌خودی خود خاص بود. ابتدا به‌عنوان یک خودرو نمایشی معرفی شد و بیش از ۱۱ سال در خط تولید بود؛ اما این نمونه سفارشی که در سال ۲۰۲۳ ساخته شده، هیچ شباهتی به نسخه اصلی ندارد و قرار است در حراج برت جکسون به‌فروش برسد. نکته جالب این که خودرو مورد بحث قطعاتی

کنار هم آمدن قطعات «کامارو» و «کوروت»



سگمنتی متفاوت برای برقی‌های «تویوتا»



کراس اوور کوپه محصول اتحاد فائو تویوتا، نخستین بار به عنوان کانسپت bz اسپرت به‌نمایش در آمد. نمونه تکمیل شده هم با نام bz3C در سال ۲۰۲۴ و البته بعداً در نمایشگاه شانگهای ۲۰۲۵ معرفی شد و بالاخره هفته پیش، اتحاد چینی ژاپنی از آغاز تولید این خودرو با نام جدید bz5 خبر داد. چهره تویوتا bz5 تا حد زیادی به سایر اعضای سری برقی تویوتا شباهت دارد؛ اما به‌واسطه فرم خمیده سقف، متمایز می‌شود. از مهم‌ترین ویژگی‌های ظاهری این مدل می‌توان به فرم C-شکل چراغ‌های جلو، دستگیره‌های مخفی شونده و چراغ‌های کم‌انی عقب اشاره کرد. بنابر اطلاعات اولیه، طول و فاصله محوری تویوتا bz5 به‌ترتیب ۴٫۷۸ و ۲٫۸۸ متر است. از ظرفیت محفظه بار این خودرو اطلاعی در دست نیست. در کابین تویوتا bz5 با فضایی ساده و مدرن روبه‌رو هستیم که نمایشگر لمسی بزرگ میانه داشبورد، صفحه‌نشان دهنده دیجیتال زیر شیشه جلو، دو جالیوانی و اهرم دایره‌ای تعویض انتقال قدرت را به‌همراه دارد. تویوتا bz5 به‌صورت استاندارد به سامانه‌های خودروان و مجموعه‌ای از سامانه‌های دستیار رانندگی مجهز شده است. تویوتا bz5 به یک موتور برقی روی محور جلو با ۲۷۲ اسب‌بخار قدرت مجهز می‌شود.

گزینه هیبریدی از «بستینون»



بستینون به‌عنوان عضوی از گروه فائو، مدتی پیش از تاسیس برند جدید یوئهای خبر داد. خودروهای برقی و اقتصادی بستینون تحت برند یوئهای عرضه خواهند شد. پس از عرضه یوئهای ۰۳ با موتور برقی در مارس ۲۰۲۵، حالا دومین محصول یعنی یوئهای ۰۷ برای ورود به بازار آماده می‌شود. این مدل را می‌توان همتای هیبرید بستینون T90 دانست. پس از یوئهای ۰۷، نوبت به سومین محصول این برند یعنی یوئهای ۰۸ می‌رسد. بستینون قصد دارد حداقل سه مدل دیگر را به سبد محصولات یوئهای اضافه کند. چهره یوئهای ۰۷ تا حد زیادی به بستینون T90 شباهت دارد؛ هرچند که طراحی متفاوت سپرها و دماغه بدون منقذ، این مدل را تا حدی متمایز

می‌کند. طبق اطلاعاتی که مدتی پیش منتشر شد، طول بدنه یوئهای ۰۷ با ۲۷ میلی‌متر افزایش نسبت به بستینون T90 به ۴٫۷۴۵ متر رسیده است. ابعاد عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها بدون تغییر باقی مانده و به‌ترتیب به ۱٫۷۰۱ و ۲٫۰۷ متر اعلام شده است. در کابین یوئهای ۰۷ می‌توان شباهت به‌همتای درون‌سوز را مشاهده کرد. فرم داشبورد، صفحه‌نشان دهنده کوچک پشت فرمان و نمایشگر لمسی عمودی، کاملاً به بستینون T90 شباهت دارد. البته بر خلاف همتای درون‌سوز، اهرم تعویض دنده یوئهای ۰۷ به‌روی ستون فرمان منتقل شده است.

فروش بد «سایبر تراک» وارد فاز دیو در پارکینگ‌های عمومی شد

خشم مقامات محلی از «تسلا»!

افت اعتماد در بین مشتریان

پذیرش رسمی معامله سایبر تراک‌های دست‌دوم توسط تسلا، واقعیت تلخ افت ارزش شدیدی این محصول نوآور را آشکار کرد. این اتفاق نه‌فقط برای مالکان، بلکه برای اعتمادسازی و جایگاه برند Tesla در بازار خودروهای برقی، زنگ هشدار مهمی به‌صدا آورده است.

شرکت Tesla که همواره با رویکرد نوآورانه و استراتژی‌های جسورانه در بازار خودرو برقی مطرح بوده، این روزها با چالش جدیدی در سیاست‌های برندینگ خود روبه‌رو است. پس از ماه‌ها ممنوعیت فروش مجدد سایبر تراک، تسلا سرانجام به مالکان این خودرو نمادین اجازه داد تا نسبت به معامله واگذاری (Trade-in) اقدام کنند. اما نتایج اولیه از روند جدید، پیامدهایی را به‌همراه داشته که تأثیر قابل توجهی بر تصویر برند Tesla و اعتماد مشتریان به سیاست‌های آن خواهد داشت. گزارش‌های منتشرشده از سوی Inside EVs و Business Insider نشان می‌دهد مالکان سایبر تراک، با افت ارزش چشمگیری مواجه شده‌اند؛ طوری که نرخ کاهش ارزش بعضی مدل‌ها تا ۴۵ درصد هم می‌رسد. به‌طور مثال، یک مالک که مدل AWD ۲۰۲۴ سایبر تراک را با قیمت ۱۰۰ هزار دلار خریداری و حدود ۲۰ هزار مایل با آن رانندگی کرده بود، برای معامله با خودرویش تنها ۶۳ هزار و ۱۰۰ دلار پیشنهاد دریافت کرد (یعنی کاهش ارزش ۲۷ درصدی). مالک دیگری هم که مدل Cyberbeast را با قیمت ۱۲۷ هزار دلار سپتامبر گذشته خرید، حالا با پیشنهاد ۷۸ هزار و ۲۰۰ دلاری روبه‌رو شده و ۳۸ درصد از ارزش خودرو خود را در کمتر از یک سال از دست داده است. این ارقام، فراتر از تجربه فردی مالکان است؛ زیرا به سرعت در فضای رسانه‌ای و شبکه‌های اجتماعی بازتاب یافته و نگرانی‌ها را نسبت به آینده ارزش‌گذاری محصولات برند Tesla تشدید کرده است. برای شرکتی که همواره بر نوآوری و حفظ ارزش برند تأکید داشته، چنین افت ناگهانی ارزش می‌تواند پیامدهای اعتباری و مالی سنگینی به همراه داشته باشد. تسلا در ابتدای عرضه سایبر تراک، با اعمال سیاست ممنوعیت فروش مجدد توسط مالکان سعی داشت از پدیده واسطه‌گری و بالا رفتن کنترل نشده قیمت جلوگیری کند. هدف دیگر این سیاست، حفظ انحصار و کنترل اعتبار برند در بازار بود. اما با رداشته شدن این محدودیت، حالا موج جدیدی از معاملات و واگذاری‌ها آغاز شده که واقعیت بازار را بیش از پیش هویدا و آشکار کرده است.



سایبر تراک با قیمت پایه ۷۰ هزار دلار معرفی شد. همچنین برای مدل‌های دیگر تخفیف‌ها، طرح‌های لیزینگ و شارژ رایگان در ایستگاه‌های سوپر شارژ ارائه شده است.

شرایط بد در بازار دست‌دوم

با آغاز فروش رسمی سایبر تراک توسط تسلا، توجهات به‌عملکرد این وانت برقی جلب شده است. اما داده‌ها نشان می‌دهند که ارزش این خودرو در بازار دست‌دوم با افتی چشمگیر مواجه شده و موجی از نگرانی میان مالکان به‌راه افتاده است. بر اساس گزارش وب‌سایت Inside EVs، شرکت تسلا سرانجام فروش رسمی سایبر تراک را آغاز کرده است. با این حال، داده‌های منتشرشده حاکی از آن هستند که شرایط بازار برای دارندگان این خودرو چندان مطلوب نیست. برای نخستین بار از زمان عرضه سایبر تراک، مالکان مجاز شده‌اند تا خودروهای خود را معاوضه کنند؛ اما در این فرآیند با کاهش چشمگیر ارزش و ضرر مالی قابل توجهی روبه‌رو شده‌اند. بررسی‌های اخیر وب‌سایت CarGurus نشان می‌دهد نرخ استهلاک سایبر تراک تا حدود ۴۵ درصد نیز رسیده است. در همین راستا Business Insider هفته گذشته با دو تن از مالکان این خودرو که تجربه مستقیم از کاهش ارزش آن داشته‌اند، گفت‌وگو کرده است. یکی از آن‌ها یک مدل تمام‌چرخ محرک ۲۰۲۴ با بارش ۱۰۰ هزار دلار خریداری



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

تسلا انبوهی از سایبر تراک‌های فروش‌رفته را در پارکینگ مرکز خرید هانتز اسکوتر در میشیگان پارک کرده و این اقدام خشم مقامات را برانگیخته است. سایبر تراک، این پیکاپ الکتریکی جنجالی با فروش نامید کننده، مشکلات متعددی برای تسلا ایجاد کرده است. یکی از این مشکلات، یافتن فضای برای انبار خودروهای فروش‌رفته است. حالا تعداد زیادی از این خودروها در پارکینگ مرکز خرید هانتز اسکوتر در حومه دیترویت میشیگان پارک شده‌اند و مقامات محلی از این وضعیت به‌شدت ناراضی‌اند. ده‌ها سایبر تراک همراه با تعدادی از دیگر مدل‌های تسلا، چندین ردیف از پارکینگ مرکز خرید هانتز اسکوتر را اشغال کرده‌اند. این مرکز خرید که زمانی میزبان فروشگاه‌های معتبری بود و اکنون تعطیل شده‌اند، تنها یک رستوران فعال دارد و فضای زیادی برای پارک خودروهای الکتریکی تسلا فراهم کرده است.

تعرض به قوانین شهری میشیگان

باین حال، استفاده از این زمین برای انبار خودروها برخلاف قوانین شهری است. مدیر برنامه‌ریزی و توسعه اجتماعی فارمینگتون هیلز گفته است که مالک مرکز خرید از این تخلف مطلع شده؛ اما فرآیند اجرای قانون زمان‌بر است. گزارش‌ها حاکی از آن است که تسلا به‌تازگی یک نمایشگاه جدید در وست بلومفیلد، نزدیک به هانتز اسکوتر افتتاح کرده که احتمالاً منبع این سایبر تراک‌های بدون خریدار است. ایلان ماسک، مدیرعامل تسلا زمانی ادعا کرده بود که سایبر تراک بیش از یک میلیون رزرو دارد؛ اما این خودرو الکتریکی که با تأخیر زیاد در اواخر ۲۰۲۳ عرضه شد، نتوانست انتظارات فروش را برآورده کند. سال گذشته فقط ۴۰ هزار دستگاه سایبر تراک فروخته شد که بسیار کمتر از پیش‌بینی تسلا برای فروش ۲۵۰ هزار دستگاهی بود. اخیراً نیز فورد F-150 لایت‌نینگ با ظاهری متعارف‌تر، از سایبر تراک در فروش پیشی گرفته است. تسلا برای جلب توجه خریداران، اقداماتی انجام داده است. در ماه آوریل، مدل تک‌موتوره دیفرانسیل عقب



نسخه «گرانده» از پاندای دو دیفرانسیل

نسبت به‌مدل‌های برقی ۱۱۳ اسب‌بخار قدرت یا نمونه‌های هیبرید-رخفیف با ۱۱۰ اسب‌بخار در محصولات استلانتیس، نیروی بیشتری در اختیار دارد. از خروجی پیش‌رانه که بگذریم، معرفی فیات گرانده پاندا 4x4 را می‌توان نشانه‌ای از قابلیت‌های پلت‌فرم Smart Car گروه استلانتیس برای ساخت خودروهای چهار چرخ محرک دانست. این پلت‌فرم در حال حاضر برای ساخت چند مدل سبک‌تر و همچنین نسل جدید اوپل فرانتر استفاده می‌شود که البته همگی این‌ها، خودروهای محرک جلو هستند. فیات گرانده پاندا 4x4 با قطعات پلاستیکی بدنه، ارتفاع بلند تعلیق، قطعات محافظ بخش زیرین بدنه، رینگ‌های فولادی، ریل سقفی و چراغ و تیر آویاس روی سقف، چهره‌ای از یک خودرو کاربردی و حتی بیراهه‌نورد را نمایش می‌دهد.

بفاصله کمی پس از معرفی رنو ۴x4 ساوان 4x4، فیات هم از گرانده پاندا 4x4 رونمایی کرده است. هرچند این مدل نیز لقب کانسپت را یدک می‌کشد، اما به‌نظر می‌رسد شانس برای تولید آن وجود دارد؛ چراکه گروه استلانتیس هم احتمال تولید این مدل را رد نمی‌کند. گرانده پاندا 4x4 را می‌توان یادآور یکی از محصولات به یادماندنی فیات یعنی پاندا 4x4 دانست که در سال ۱۹۸۳ معرفی شد. فیات گرانده پاندا 4x4 در صورت تولید، به‌سامانه هیبرید-خفیف با پیش‌رانه ۳ سیلندر توربوشارژ و یا موتور برقی مجهز خواهد شد. فیات از اعلام مشخصات فنی نسخه کانسپت خودداری می‌کند؛ اما بنابر گمانه‌زنی نشریه motor1، موتور برقی در محور عقب گرانده پاندا 4x4 نصب شده است. از خروجی این پیش‌رانه اطلاعی نداریم، اما فیات گرانده پاندا 4x4 مطمئناً

خبر News

نسخه رترو از چری آی‌کار «وی ۲۳»

آی‌کار به‌عنوان یکی از برنده‌های زیرمجموعه گروه چری، برای عرضه نسخه رترو ادیشن (Retro Edition) از V23 آماده می‌شود. چری قصد دارد با عرضه آی‌کار V23 رترو ادیشن در چند روز آینده، این خودرو را بیشتر از قبل به‌مدل‌های کلاسیک شبیه سازد. آی‌کار V23 با فرم جعبه‌ای بدنه، چراغ‌های دایره‌ای و کاپوت برآمده، به خودروهای کلاسیک دهه‌های ۶۰ و ۷۰ میلادی شباهت دارد؛ هرچند که دستگیره‌های مخفی شونده و رکاب‌های جانبی آلومینیومی، از هویت مدرن این محصول خبر می‌دهد. در صندوق به‌محفظه جعبه‌ای روی آن، به‌طرف کنار با می‌شود. این مدل با فرم متفاوت جل‌ونچره، رنگ سبز مات بدنه و یارو کش ضدخش، تایرهای ۱۹ اینچ AT و چراغ‌روی کاپوت، از مدل استاندارد



کمی متمایز می‌شود. رنگ سبز مات بدنه از یک فرآیند سطحی بخارده (frosted) همراه با پوشش ضد تابش نور استفاده می‌کند که بنابر اعلام چری با استانداردهای استتار نوری خودروهای نظامی مطابقت دارد. نورافکن‌های روی کاپوت با قابلیت چرخش و پوشش ضدبخار و ضد تابش، برای استفاده در محیط‌های مختلف آمادگی دارد. جل‌ونچره این نسخه نیز با ساختار مازولا و مکانیزم رهاسازی سریع طراحی شده که قابلیت نصب و جداسازی سریع را فراهم کرده است. مشتریان می‌توانند آی‌کار V23 را با یک یا دو موتور برقی خریداری کنند. در تیپ پایه، یک موتور ۱۰۰ کیلووات (۱۳۴ اسب‌بخار) و باتری لیتیوم-آهن-فسفات روی خودرو نصب می‌شود. در تیپ دو‌موتوره، یک موتور دیگر با ۱۲۴ اسب‌بخار قدرت اضافه شده است و باتری هم به لیتیوم سه تایی تغییر می‌کند. به‌عنوان بخشی از استراتژی حضور در بازار جهانی، چری قصد دارد برندی‌ای کار را از سال آینده میلادی در بریتانیا، استرالیا و مازری عرضه کند. بنابر اعلام مدیرعامل این برند در نمایشگاه خودرو شانگهای ۲۰۲۵، آی‌کار قصد دارد ظرف سه سال آینده، ۲ هزار نمایشگاه در ۱۰۰ کشور جهان افتتاح کند. چری آی‌کار V23 در چین با قیمت ۱۰۹ هزار و ۸۰۰ تا ۱۴۹ هزار و ۸۰۰ یوان (۱۵ هزار تا ۲۰ هزار و ۵۰۰ دلار) به‌فروش می‌رسد.

باتری ۹۵ کیلووات-ساعتی، بر د ۷۰۰ کیلومتری و شارژ سریع ۱۰ تا ۸۰ درصدی را در ۱۲ دقیقه ارائه می دهد. نسخه بردافزایه یک پیشران ۱.۵ لیتری توربو با ۱۵۴ اسببخار قدرت و باتری ۶۵ کیلووات-ساعت با معماری ۸۰۰ و لتی مجهز است که امکان شارژ پاتری از ۱۰ تا ۸۰ درصد را ظرف ۱۰ دقیقه فراهم می کند. علاوه بر این، نسخه دومو توره بردافزا با ۵۲۳ اسببخار قدرت، ۴۰۰ کیلومتر بردالکتریکی و ۱۲۲۳ کیلومتر برد کل و نسخه سه سیمو توره با ۸۵۲ اسببخار قدرت، ۳۶۵ کیلومتر بردالکتریکی و ۱۲۰۰ کیلومتر برد کل نیز عرضه می شود.

هوآوی و جک عرضه سدان برچمدار لوکس خود، مکستر و S800 را در چین آغاز کردند. این خودرو با قیمت ۷۰۸ هزار تا یک میلیون و ۱۸ هزار یوان معادل ۹۸ هزار و ۳۰۰ تا ۱۴۱ هزار دلار، به عنوان یک سدان لوکس فول سائز با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به ترتیب ۵،۴۸۰، ۲،۰۰۰، ۱،۵۳۶ و ۳،۳۷۰ میلی متری، از مردس میباخ S کلاس بزرگ تر است. خریداران می توانند چیدمان ۴ یا ۵ صندلی را انتخاب کنند. مکستر و S800 در دو نسخه تمام الکتریکی و الکتریکی بردافزا عرضه می شود. نسخه تمام الکتریکی با دو موتور ۵۲۳ اسببخاری و

«مکستر و S800»؛ سدان لوکس چینی



چینی

Chinese

پیکاپ «چری» با پیشران دیزلی



کایتیان R08 نه تنها با پیشران دیزلی، بلکه به عنوان بخشی از برنامه گسترده ریلای برای عرضه مدل های بنزینی، الکتریکی، هیبریدی و پلاگین-هیبریدی وارد بازار می شود. پیکاپ کایتیان R08 از پلتفرم هیبریدی مارس چری بهره می برد که امکان استفاده از پیشران های متنوع را فراهم می کند. این خودرو با یک موتور دیزلی عرضه می شود که جزئیات دقیق قدرت و گشتاور آن هنوز اعلام نشده است. کایتیان R08 مجهز به صفحه آمپر دیجیتال با رابط کاربری Lion است که تجربه ای مدرن برای راننده فراهم می کند. این خودرو همچنین از سیستم های کمک راننده فالتون و پلتفرم هوشمند کایتیان بهره می برد که شامل معماری الکتریکی مبتنی بر هوش مصنوعی است. چری برای کایتیان R08 مجموعه ای از فناوری های پیشرفته را در نظر گرفته است.

هایپر کار جدید «پورشه» در راه است



پورشه در حال آماده سازی نسخه جاده ای هایپرکار مسابقه ای لمان ۹۶۳ LMDh است که با پیشران ۷۸۰ تولید خواهد شد و اساسا خودرویی مسابقه ای برای جاده خواهد بود. ۵۰ سال پس از خلق نسخه جاده ای پورشه ۹۱۷، این خودرو سلاز آلمانی بار دیگر در حال کار روی یک خودرو مسابقه ای برای جاده است که RSP ۹۶۳ نام دارد. این خودرو قرار است به زودی در مسابقات ۲۴ ساعته لمان ۲۰۲۵ رونمایی شود. یک ماه پیش، پورشه در ویندوینی در مورد ۹۱۷ جاده ای دهه ۷۰، از یک هایپر کار جاده ای که ظاهرا بر اساس خودرو لمان ۹۶۳ LMDh ساخته شده بود رونمایی کرد و اکنون که تنها چند هفته تا مسابقه لمان ۲۰۲۵ باقی مانده، با انتشار تیزر دیگری، نام این خودرو را فاش کرده است. پورشه در این ویدئو مراحل ساخت این خودرو را به نمایش گذاشته است و شاهد فرآیندهای دقیق مانند سمباده کاری پائل های فیبر کربنی، آماده سازی تزئینات داخلی، رنگ آمیزی بدنه و نصب نشان پورشه هستیم.

پیکاپ جدید «هیوندای»



حتی با وجودی که کیا پیکاپ تاسمان را معرفی کرده، هیوندای هنوز فاقد یک پیکاپ واقعی درست و حسابی است؛ اما حالا مدیرعامل جدید هیوندای استرالیا، «دان رومنو» تأیید کرده که این برند بالاخره پیکاپ اختصاصی و واقعی خود را عرضه خواهد کرد. هر چند هنوز زمان بندی دقیقی اعلام نشده، اما اگر همه چیز طبق برنامه پیش برود، این خودرو تا پایان دهه جاری به بازار می رسد. اگر هیوندای پلتفرم شاسی مستقل را انتخاب کند، این خودرو می تواند زودتر به بازار عرضه شود. هیوندای همچنین در حال بررسی گزینه های مختلف برای پیشران است. یکی از پلتفرم های الکتریکی جدید این شرکت می تواند پیکابی بزرگ تر از کیا تاسمان، تیوتا هایلوکس یا فورد رنجر را پشتیبانی کند؛ اما تقاضای پایین برای پیکاپ های الکتریکی، به ویژه در بازار استرالیا، این مسیر را با چالش مواجه کرده است. هیوندای ممکن است از همکاری خود با جنرال موتورز که از پاییز ۲۰۲۴ آغاز شده، برای توسعه پیکاپ استفاده کند.

تغییر استانداردهای ۸۵ گانه خودرو به ۱۲۰ گانه

خودروهای وارداتی همچنان در بازار آزاداران می شوند



گفت: «دامه این روند ممکن است سر نوشت ایران خودرو را شبیه کارخانه ارج کند.»

افزایش قیمت محصولات داخلی خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۱۱ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که مسورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۴) با ۱۱ میلیون تومان افزایش ۷۳۵ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان افزایش ۹۹۷ میلیون تومان، رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲) با ۹ میلیون تومان افزایش ۷۹۹ میلیون تومان، شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش یک میلیون و ۲۶۸ میلیون تومان و تارا ۶ دنده V7 پلاس (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان افزایش ۹۳۷ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۵ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت هایما S5 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲۰۰ میلیون و ۶۷۰ میلیون تومان، لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲۱۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۳۴۰ میلیون تومان و دگنیتی پرستیز (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان رسید.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، هیوندای آکسنت (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان، هونجی H5 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان و ونوسیا V Online DD (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان رسید.

ژاپنی

Japanese

طراحی نسل جدید تویوتا «FJ کروزر»

نسل جدید تویوتا FJ کروزر سال آینده معرفی خواهد شد؛ ولی حالا طرح ثبت شده ای که به تازگی منتشر شده طراحی این خودرو را مشخص کرده است. علاقه مندان به آفرود با اشتیاق منتظر معرفی نسخه کامپکت تویوتا لند کروزر، ملقب به «چه لند کروزر» هستند. اگر چه گفته می شود رونمایی این خودرو تا اوایل سال ۲۰۲۶ به تعویق افتاده، اما طرح ثبت شده ای که به تازگی منتشر شده، واضح ترین تصویر از ظاهر این شاسی بلند آفرودی را به ما نشان می دهد. تویوتا از زمان انتشار تیزر این مدل در آگوست ۲۰۲۳ اطلاعات کمی منتشر کرده است.



شایعات اما دام هستند و بسیاری معتقدند این خودرو نام افسانه ای FJ کروزر را احیا خواهد کرد؛ هر چند تویوتا هنوز این موضوع را تأیید نکرده است.

طرح ثبت شده، شاسی بلندی کامپکت پنج در را نشان می دهد که ظاهری جمع وای و کاربندی دارد. خطوط کلی طراحی و فرم بدنه با تیزر رسمی تویوتا همخوانی دارد؛ به ویژه در شکل چراغ های LED جلو. از دیگر ویژگی های قابل توجه می توان به گلگیرهای برجسته جلو، ستون های پهن C و عقب عمودی اشاره کرد که با لاستیک زاپاس روی در عقب تکمیل شده است.

بدنه در بخش های پایینی با روکش پلاستیکی بدون رنگ پوشیده شده که اطراف سپرها، گلگیرها و رکاب ها را در بر می گیرد؛ نشانه ای کلاسیک از طراحی خودروهای آفرود که بر توانایی های خارج جاده ای این شاسی بلند تأکید دارد. فاصله از زمین نیز به نظر سخاوتمندانه است. اگر چه چراغ های طرح ثبت شده معمولاً موقت هستند اما می توان این مدل را با لاستیک های حرفه ای آفرود تصور کرد.

احسان ناصر بابلی
e.naseri@autoworld.ir

رئیس سازمان ملی استاندارد از برنامه ریزی برای ارتقای تعداد استانداردهای خودرویی از ۸۵ به ۱۲۰ مورد خبر داده است. به گفته وی، تصمیم گیری درباره این موضوع در شورای عالی استاندارد در دستور کار قرار دارد و در صورت تصویب، الزام به اجرای استانداردهای جدید می تواند منجر به خروج خودروهای قدیمی از خط تولید شود؛ موضوعی که ظاهراً قرار است صنعت خودرو را به روز تر کند. فرزانہ انصاری خبر تغییر استانداردهای خودرویی ۸۵ گانه به ۱۲۰ گانه را در لایه ای اخبار مربوط به تداوم تولید خودرو نیسان وانت با وجود عدم رعایت استانداردهای ۸۵ گانه اعلام کرد. به این ترتیب، اظهارات وی در حالی مطرح می شود که اجرای کامل استاندارد ۸۵ گانه فعلی نیز طی سال های گذشته همواره محل تردید بوده است؛ هر چند بخشی از این استانداردها به دلیل محدودیت های ناشی از تحریم ها، همه گیری کرونا و ... اجرایی نشده اند یا اجرای آن ها با تاخیر و تعلیق همراه بوده است.

به بیان دیگر، آن چه امروز در قالب خودروهای تولید داخل به دست مصرف کننده می رسد، حتی بر مبنای همان استانداردهای موجود نیز از پایایی مطلوبی در زمینه کیفیت، ایمنی و مصرف سوخت کسب نمی کند. به بیان دیگر، تازمانی که اثربخشی استانداردهای فعلی را کیفیت و ایمنی خودروها برای افکار عمومی و کارشناسان موسس و اثبات نشده نباشد، طرح افزایش تعداد آن ها به ۱۲۰ مورد، به نظر می رسد بیشتر جنبه شعاری داشته باشد تا یک برنامه راهبردی و قابل اجرا.

همچنین در سال های گذشته موارد متعددی از عقب نشینی این سازمان در برابر فشار خودرو سازان یا نهادهای بالادستی رخ داده که باعث شده اجرای برخی استانداردها به تعویق افتد یا عملاً متوقف شود. برای نمونه، تعلیق اجرای استاندارد ترمز اضطراری، الزام به ترمز ضد قفل یا حذف چراغ روشنایی روز از الزامات تولید، نمونه هایی از این عقب نشینی هاست. با این تفاسیر، بسیاری از کارشناسان معتقدند سازمان ملی استاندارد باید پیش از هر گونه اقدام تازه برای گسترش تعداد استانداردهای الزامی، گزارشی شفاف، عددی و دقیق از وضعیت اجرای استانداردهای ۸۵ گانه فعلی منتشر کند؛ در غیر این صورت، تصمیم سازی در شورای عالی استاندارد برای توسعه استانداردها، فاقد پشتوانه فنی و اعتبار اجرایی خواهد بود.

از منظر دیگر، گسترش استانداردها بدون در نظر گرفتن



تکنولوژی سوپرشارژ تشکیل می‌دهد. به لطف چنین ساختاری این پیش‌رانه می‌تواند حداکثر ۶۴۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۵۴ نیوتون‌متر گشتاور را فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. جالب است بدانید که به لطف موتور ۶.۲ لیتری سوپرشارژ و گیربکس ۸ سرعته و دیفرانسیل عقب بودن، تنها ۳.۵ ثانیه زمان نیاز است که کادیلاک CTS-V از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

۲۶ مارس سال ۲۰۱۳ بود که کمپانی کادیلاک به صورت رسمی از نسل سوم CTS رونمایی کرد. این سدان عضلانی آمریکایی که تا اواخر سال ۲۰۱۹ میلادی روی خط تولید این کمپانی قرار داشت، نسخه‌های -برفور منسی خود را با پیسوند V به بازار عرضه کرد. در این نسخه از CTS شاهد همان طراحی عضلانی هستیم، با این تفاوت که در بخش فنی یک موتور بر توان قرار گرفته است. قلب تپنده این سدان را یک موتور ۸ سیلندر ۶۱۶۲ سی‌سی مزین به



سدان تمام اسپرت «کادیلاک»

راز جذابیت بیستمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات تهران چیست؟

نگاهی به کانسپت‌های «کروز» و بلند قامت «ایران خودرو»

در غرفه سایکو با به نمایش گذاشتن نخستین کراس‌اوور ملی یعنی ری را توانست توجهات را به خود جلب کند. در ادامه نگاهی خواهیم داشت به دو کانسپت جدید کروز و کراس‌اوور ملی ایران خودرو.

و خارجی در این مهم حضور چشمگیری داشتند. بر این اساس برخی تولیدکنندگان قطعات مانند شرکت کروز دستاوردهای اخیر خود را که مبتنی بر تکنولوژی‌های جدید خودرویی است، به نمایش گذاشتند. در کنار این مهم گروه صنعتی ایران خودرو

بیستمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو از هشتم تا یازدهم خردادماه سال جاری در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران برگزار شد. از آن‌جا که روز گذشته اختتامیه این رویداد بود، بیش از ۴۰۰ شرکت داخلی



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

کانسپت پیروز؛ پلت‌فرم کامل موتورسیکلت برقی

کارآمد است. مادر باره کانسپت به نمایش گذاشته شده در غرفه کروز تشریح کنیم که در کلاس نیکدبایک یا استریت فایتر قرار دارد و با نام پیروز شناخته می‌شود. طراحی این کانسپت بر اساس باویدز این یس‌الهام گرفته از طبیعت بوده تا پیکره خوبی را شکل دهد. در حقیقت ما با استفاده از المان‌های ایرانی قصد داشتیم با استفاده از فرمت بدن یوز پلنگ ایرانی شکل جذابی به این کانسپت ببخشیم. در واقع فرمت زیبایی بدن یوز پلنگ ایرانی و فرم‌های طبیعی این گربه‌سان استایل بسیار زیبایی به این نیکدبایک بخشیده است. با نگاهی به پروفیل این کانسپت که از یوز پلنگ ایرانی پیروز الهام گرفته شده درمی‌یابیم همان‌طور که دست‌های یوز پلنگ در حال جهیدن به سمت عقب رفته، دم آن به سمت بالاست و سر حیوان نیز به سمت پایین متمایل می‌شود، این حالت در کانسپت پیروز، فرم صنعتی به خود گرفته تا استایل جذابی را به وجود آورد. در نمای جلو نیز چراغ‌ها از ترند روز تبعیت کرده و ماتریکسی بوده تا قابلیت شخصی‌سازی نیز داشته باشد. کلاستر این موتورسیکلت کانسپت دارای قابلیت جدید بوده تا تمام اطلاعات حرکتی و سرعتی و سایر اطلاعات را در اختیار راکب بگذارد. یکی از دلایل استفاده از نام پیروز این است که این نام زنده بماند و توجهات معطوف بر محیط زیست و سرمایه‌های داخل کشور



عکس‌ها: روزنامه «دنیای خودرو»

باشد. از نظر مشخصات فنی نیز باید گفت باتری این نیکدبایک کانسپت کروز از دو حالت شارژ سریع (Fast Charge) و معمولی برخوردار است. در حالت شارژ سریع در طی ۹۰ دقیقه تا ۸۰ درصد ظرفیت باتری شارژ می‌شود و در مدت زمان ۱۲۰ دقیقه به ظرفیت ۱۰۰ درصد می‌رسد. در حالت معمولی با استفاده از برق خانگی طی ۷ ساعت ظرفیت باتری بین صفر تا ۱۰۰ شارژ می‌شود. همچنین موتور الکتریکی که برای این استریت فایتر در نظر گرفته شده دارای حداکثر سرعت موتور ۱۳۶۰۰ رپ‌ام (دور در دقیقه) بوده که البته محدود شده و تا ۷ یا ۸ هزار رپ‌ام قابل افزایش است. پیمایش این کانسپت با توجه به وزن ۷۵ کیلوگرم راکب و سطح جاده مسطح دارای پیمایش ۱۴۰ کیلومتری است.»

رانیز داریم. در نظر داشته باشید که به دلیل پشتیبانی شرکت کروز، دیگر نگرانی و دغدغه در این بخش وجود ندارد؛ زیرا خدمات گسترده پس از فروش کروز و شبکه خدماتی آن به خوبی می‌تواند این نگرانی را برای شرکت تولیدکننده و پویژه مشتریان رفع کند. باتوجه به این که بحث کاهش آلایندگی‌ها و آلودگی هوا از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، بنابراین نیاز به خودروهای الکتریکی و موتورسیکلت‌های الکتریکی در کشور تا حد زیادی احساس می‌شود. در این زمینه تعداد ۲۰ هزار دستگاه موتورسیکلت الکتریکی به صورت الزامی برای شرکت پست و شرکت‌های خدماتی مانند اسنپ و تپسی در نظر گرفته شده است. یکی از بهترین انتخاب‌ها در این زمینه موتورسیکلت 10E ایران دوچرخه است. زیرا این موتورسیکلت در کلاس Commute یا موتور کار قرار می‌گیرد و بسیار



نمایشگاه خودرو و قطعات همواره از رویدادهای مهمی به شمار می‌رود که در قالب آن شرکت‌های خودرو ساز و قطعه ساز بالاترین سطح تکنولوژی و دستاوردهای خود را در معرض نمایش می‌گذارند. در نمایشگاه اخیر نیز شرکت کروز در غرفه اختصاصی خود طی یک اقدام هوشمندانه کانسپت موتورسیکلتی را که در کلاس نیکدبایک یا استریت فایتر قرار دارد، به نمایش گذاشت. بر این اساس کروز به عنوان یکی از شرکت‌های تولیدکننده و تامین‌کننده موفق در زمینه قطعات خودرو، توانسته چرخه کامل یک پلت‌فرم موتورسیکلت الکتریکی را طراحی کرده و به تولید برساند. هر چند که در این پلت‌فرم تنها یک سلول باتری‌ها به عنوان یک بخش وارداتی به حساب می‌آید و دلیل آن هم عدم تولید یک سلول باتری در کشور است. همچنین جالب است بدانید که یک سلول باتری از شرکت چینی مطرحی تامین شده که محصولاتش را در اختیار کمپانی بی‌وای‌دی نیز قرار می‌دهد و گویا این شرکت CATL چین است. باتوجه به این که همواره سعی شده به یوز پلنگ ایرانی نهایت احترام گذاشته شود، شرکت کروز طی اقدام بسیار جالبی نام این کانسپت جذاب را «پیروز» گذاشته است. در ادامه توضیحات کامل شهاب باتمانی، طراح صنعتی شرکت کروز را درباره این کانسپت جذاب می‌خوانیم؛ «با ارائه این کانسپت

ثابت کردیم که کروز نه تنها در زمینه قطعات خودرو بلکه می‌تواند در زمینه پلت‌فرم یک مدل موتورسیکلت الکتریکی نیز موفق ظاهر شود. به طوری که در موتورسیکلت الکتریکی پس از درایو (موتور الکتریکی) و باتری، بخش مدیریت باتری یا BMS آن نیز بسیار مهم است که توسط تیم تحقیق و توسعه کروز طراحی و تولید شده تا به صورت یکپارچه همراه با باتری روی این موتور نصب شود. طراحی دسته‌سیم و کلاستر نیز به صورت اختصاصی توسط تیم مهندسی شرکت خودمان صورت گرفته است. تمام اجزایی که پیکره این کانسپت جذاب و فرمت موتورسیکلت الکتریکی را تشکیل می‌دهد، در سبد محصولات کروز قرار دارد. بخش فنی این کانسپت در محصول ایران دوچرخ 10E به کار گرفته شده است. هر چند که توانایی ارائه این تکنولوژی بر اساس نیاز سایر شرکت‌ها

کانسپت آینده خودرو کروز



یکی دیگر از کانسپت‌های جذاب کروز که در غرفه این شرکت حضور داشت، خودرویی در قالب یک اس‌یووی بود که توسط تیم صنعتی کروز طراحی شده است. هدف از به نمایش گذاشتن این کانسپت، به رخ کشیدن توانایی کروز در تولید تمام قطعات مکانیکی و الکتریکی است. در حقیقت تمام قطعاتی که در این خودرو به نمایش در آمد، از جمله به صورت اختصاصی دسته‌سیم‌ها، سنسورها، یونیت‌های الکتریکی، جلو آمپر تمام دیجیتال به همراه مولتی مدیا در قالب یک Cockpit، BSM (کنترل مازول‌های الکترونیکی)، ACU (پردازشگر ایر‌بگ)، ECU، PEPS، (واحد هوشمند کلید خودرو)، TPMS، باکس فیوز، کوئل، کمپر سور، استارت، دینام، سرسیلندر، چراغ‌های جلو و عقب ماتریکسی، دوربین‌ها، صندلی‌ها و سپرها توسط کروز طراحی و تولید شده است. همچنین هدف دیگر از به نمایش گذاشتن این کانسپت، به تصویر کشیدن آینده خودرو و توانایی شرکت کروز در این بخش است.

نگاهی نزدیک به ری را



ری را نخستین کراس‌اوور ملی است که به صورت موقت تولید آن متوقف شد. این خودرو که از نظر طراحی بسیار جدید و منحصر به فرد است، بار دیگر به خط تولید گروه صنعتی ایران خودرو بازگشته است. ری را با رنگ سبز بسیار جذاب در غرفه سایکو به نمایش در آمد که مورد استقبال و توجه بسیاری از بازدیدکنندگان نیز قرار گرفت. این خودرو فول آپشن‌ترین خودرو تولید داخل محسوب می‌شود. همچنین ری را از موتور محبوب EF7P TC بهره گرفته که می‌تواند به لطف سیستم پرخوران توربوشارژ ۱۶۰ اسب‌بخار قدرت را در ۵۵۰۰ رپ‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۴۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴ هزار رپ‌ام فراهم آورد. گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک نیز وظیفه انتقال قدرت را بر عهده دارد. ری را در دور نخست فروش با قیمت یک میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان به دست مشتریان رسید که شرایط فروش جدید آن نیز به زودی از سوی گروه صنعتی ایران خودرو اعلام خواهد شد.



یکی از نادرترین خودروهای ایتالیایی دنیا برای فروش

خودرو نایاب آلفارومئو TZ3 Stradale یکی از تنها ۹ نمونه ساخته شده در جهان، اکنون برای فروش گذاشته شده است. این خودرو که در سال ۲۰۱۰ به مناسبت صدمین سالگرد آلفارومئو و با طراحی استودیوی معروف زاگاتو تولید شد، بر پایه پلتفرم دوچ وایبر ACR-X ساخته شده و دارای بدنه‌ای سبک از فیبر کربن و پتل‌های آلومینیومی است. در قلب این کوبه ایتالیایی، موتور ۸.۴ لیتری V-10 دوچ وایبر قرار دارد که توان تولید ۶۰۰ اسب بخار و گشتاور ۵۶۰ پوند-فوت را دارد. این قدرت چشمگیر، شتاب صفر

تا صد کیلومتر را در حدود ۳ ثانیه و حداکثر سرعتی فراتر از ۳۲۰ کیلومتر بر ساعت را برای خودرو به ارمغان می‌آورد. نمونه موجود تنها ۱۸۶۳ مایل کارکرد داشته و رنگ بدنه آبی متالیک تیره در کنار کابین چرمی کاراملی رنگ آن، جذابیت دوچندانی ایجاد کرده است. این خودرو که در ابتدا با قیمت بیش از یک میلیون دلار عرضه شده بود، اکنون توسط فروشنده‌ای در آریزونا با قیمت ۶۷۵ هزار دلار پیشنهاد شده است. این فرصتی نادر برای دوستداران کلکسیونی آلفارومئو به‌شمار می‌رود.

«دنیای خودرو» بررسی کرد

رقابت جهانی در تولید اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری در سال ۲۰۲۴

بازار جهانی اتوبوس در سال ۲۰۲۴ به ارزش تقریبی ۵۱.۲ میلیارد دلار رسید



در سال ۲۰۲۴، صنعت تولید اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری شاهد تحولات چشمگیری بود. با افزایش تقاضا برای حمل‌ونقل عمومی پایدار و توسعه فناوری‌های نوین و خروج از رکود پاندمی

کرونا، تولیدکنندگان بزرگ جهانی رقابت فشرده‌ای را برای کسب سهم بیشتر از بازار آغاز کردند. از چین و هند گرفته تا اروپا و آمریکای شمالی، استراتژی‌های متفاوتی برای پاسخ به نیازهای در حال تغییر حمل‌ونقل شهری اتخاذ شده است. در این گزارش، به بررسی وضعیت تولید اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری در سال ۲۰۲۴ و معرفی کشورها و شرکت‌های پیش‌تاز در این حوزه می‌پردازیم.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad.Javad@autoworld.ir

وضعیت کلی بازار جهانی اتوبوس در سال ۲۰۲۴

بر اساس گزارش‌های منتشرشده از منابعی چون Cognitive Market Research و IMARCGroup، بازار جهانی اتوبوس در سال ۲۰۲۴ به ارزش تقریبی ۵۱.۲ میلیارد دلار رسید و پیش‌بینی می‌شود با نرخ رشد سالانه ۶.۶ درصد تا سال ۲۰۳۱ به رشد خود ادامه دهد. این رشد عمدتاً به دلیل افزایش شهرنشینی، نیاز به کاهش ترافیک و آلودگی و تمرکز دولت‌ها بر نوسازی ناوگان‌های فرسوده حمل‌ونقل عمومی است. به‌ویژه در کشورهایی در حال توسعه، اتوبوس‌های عمومی به‌عنوان راه‌حل مقرون‌به‌صرفه و زیست‌محیطی مطرح شده‌اند.

آسیا-اقیانوسیه: پیش‌تاز بازار جهانی اتوبوس

منطقه آسیا-اقیانوسیه با در اختیار داشتن بیش از ۴۰ درصد از سهم بازار جهانی اتوبوس در سال ۲۰۲۴ به‌عنوان پیش‌تاز این صنعت شناخته می‌شود. چین، هند، ژاپن و کره جنوبی با سرمایه‌گذاری‌های کلان در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و همچنین تمرکز بر تولید اتوبوس‌های برقی و هیبریدی، نقشی کلیدی در این بازار ایفا می‌کنند. چین به‌تنهایی حدود ۵۹ درصد از سهم بازار اتوبوس را در این منطقه در اختیار دارد.

چین: رهبر بلامنابع تولید اتوبوس

چین در سال ۲۰۲۴ نه تنها بزرگ‌ترین تولیدکننده، بلکه بزرگ‌ترین صادرکننده اتوبوس در جهان بود. شرکت‌هایی چون یوتونگ (Yutong) و بی‌وای‌دی (BYD) با استفاده از فناوری‌های نوین و بهره‌گیری از حمایت‌های دولتی، تولید اتوبوس‌های برقی را به‌سطح جدیدی رسانده‌اند. یوتونگ با ظرفیت تولید سالانه بیش از ۳۰ هزار دستگاه اتوبوس، نه تنها در بازار داخلی، بلکه در اروپا، آمریکای لاتین و آفریقا نیز حضور فعالی دارد.

بی‌وای‌دی نیز با گسترش فعالیت‌های خود در بازارهای بین‌المللی و تولید اتوبوس‌های بدون آلاینده‌گی، به یکی از نامادهای تحول‌سبز در صنعت حمل‌ونقل تبدیل شده است.

هند نیز با توجه به حجم بالای جمعیت و نیاز فوری به توسعه ناوگان حمل‌ونقل، در حال تبدیل شدن به یکی از قطب‌های تولید اتوبوس در جهان است. دولت هند با اجرای طرح‌هایی مانند FAME برای حمایت از خودروهای برقی، زمینه رشد شرکت‌هایی مانند Ashok Leyland و Tata Motors را فراهم کرده است.

اروپا: رشد چشمگیر اتوبوس‌های برقی

در اروپا، سیاست‌های سخت‌گیرانه زیست‌محیطی و اهداف کاهش گازهای گلخانه‌ای منجر به رشد بی‌سابقه تولید و فروش اتوبوس‌های برقی شده است. در نیمه اول سال ۲۰۲۴، فروش اتوبوس‌های برقی در اروپا ۲۵ درصد افزایش یافت. به‌ویژه، شرکت چینی یوتونگ موفق شد سهم خود در بازار اروپا را به ۱۴ درصد برساند. این شرکت با رشد ۹۹.۸ درصدی در ثبت سفارشات، تبدیل به دومین برند پر فروش اتوبوس برقی در اروپا شد.

از سوی دیگر، شرکت‌های اروپایی مانند مرسدس بنز (Daimler Buses)، رایت‌باس (Wrightbus)، ولوو ایو کو (Iveco) نیز با معرفی مدل‌های جدید الکتریکی و هیبریدی، در حال تقویت مواضع خود در بازار هستند. اروپا به‌لطف زیرساخت‌های پیشرفته شارژ، بارانه‌های دولتی و آگاهی بالای شهروندان نسبت به مزایای حمل‌ونقل پاک، یکی از مناطق پیشرو در پذیرش اتوبوس‌های برقی است.

آمریکای شمالی: تمرکز بر اتوبوس‌های مدرسه‌ای و شهری

بازار اتوبوس در آمریکای شمالی در سال ۲۰۲۴ به ارزش ۷.۱۳ میلیارد دلار رسید. بیش از ۹۲ درصد از این بازار به اتوبوس‌های تک‌طبقه اختصاص دارد که بیش‌تر آن‌ها در خطوط شهری یا به‌عنوان اتوبوس‌های مدرسه‌ای استفاده می‌شوند. اتوبوس‌های مدرسه‌ای با سهمی بالغ بر ۸۰ درصد از کل بازار، همچنان نقش غالب را دارند.

در ایالات متحده، تولیدکنندگانی مانند Blue Bird و Navistar همچنان در صدر قرار دارند. در عین حال، شرکت‌هایی مانند Proterra که در زمینه تولید اتوبوس‌های برقی فعالیت می‌کنند، سهم خود را به سرعت افزایش داده‌اند. با وجود چالش‌هایی چون کمبود باتری و زیرساخت‌های شارژ، روند الکتریکی شدن ناوگان در آمریکای شمالی نیز شتاب گرفته است.

بازارهای در حال ظهور: فرصت‌ها و چالش‌ها

در کنار بازارهای توسعه‌یافته، کشورهای آفریقایی، آمریکای جنوبی و بخشی از آسیای مرکزی نیز در حال حرکت به سوی نوسازی ناوگان حمل‌ونقل خود هستند. گرچه در این مناطق چالش‌هایی نظیر کمبود منابع مالی، ضعف زیرساخت‌ها و محدودیت‌های فنی وجود دارد، اما فرصت‌هایی چون رشد جمعیت، افزایش نیاز به جابه‌جایی و برنامه‌های توسعه‌ای دولت‌ها، شرایط را برای ورود تولیدکنندگان بین‌المللی مهیا کرده است.

به‌طور مثال، شرکت‌هایی مانند یوتونگ و BYD با صادرات اتوبوس به آمریکای لاتین و آفریقا، حضوری پررنگ در این مناطق پیدا کرده‌اند. همچنین بانک‌های توسعه‌ای بین‌المللی مانند بانک توسعه آسیایی و بانک جهانی نیز با اعطای وام‌هایی برای خرید اتوبوس‌های پاک به کشورهای کم‌کم می‌کنند تا ناوگان

پیش‌تازان جهانی تولید اتوبوس در سال ۲۰۲۴

بررسی آمارها نشان می‌دهد که چند شرکت خاص سهم عمده‌ای از بازار جهانی تولید اتوبوس را در اختیار دارند. یوتونگ به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده اتوبوس در جهان با ظرفیت تولید سالانه بیش از ۳۰ هزار دستگاه، جایگاه خود را تثبیت کرده است. پس از آن، BYD با تمرکز بر اتوبوس‌های برقی و گسترش سریع در بازارهای اروپایی و آمریکای لاتین در رده دوم قرار دارد. در اروپا، برندهایی چون مرسدس بنز، ایو کو و ولوو در کنار برندهای تازه‌واردی مانند Solaris لهستان، بخش بزرگی از بازار را در اختیار دارند. دایملر با سرمایه‌گذاری‌های مرسدس بنز به‌ویژه در بازارهای آلمان، فرانسه و اسپانیا پیش‌تاز است. در ایتالیا، شرکت ایو کو در سال ۲۰۲۴ با ثبت بیش از ۲ هزار دستگاه اتوبوس، ۴۱ درصد از سهم بازار را در اختیار گرفت.

خودرانوسازی کنند.

فناوری‌های نوآوری افزایش سهم مسافربری جاده‌ای

سال ۲۰۲۴ برای صنعت تولید اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری، سالی پر از تحول و رقابت بود. روندهای کلیدی همچون گذار به‌سوی حمل‌ونقل پاک، رشد فناوری‌های برقی و هوشمند و تمرکز بر صادرات به بازارهای نوظهور، چهره جدیدی به این صنعت داده‌اند. در این میان، چین با تمرکز بر نوآوری و صادرات، نقشی بی‌پایان ایفا می‌کند و با باسیاست‌های زیست‌محیطی پیشرفته، بستر مناسبی برای توسعه اتوبوس‌های برقی فراهم آورده است. در سمت دیگر، آمریکای شمالی با اتکالی سنتی به اتوبوس‌های مدرسه‌ای و هم‌زمان، حرکت آهسته به سمت الکتریکی‌سازی، مسیری متفاوت را دنبال می‌کند. پیش‌بینی می‌شود در سال‌های پیش‌رو، ترکیبی از فناوری‌های برقی، خودروان و هوشمند، آینده صنعت اتوبوس‌سازی را شکل دهند. در این مسیر، کشورهایی که بتوانند هم‌زمان زیرساخت مناسب، نوآوری صنعتی و سیاست‌گذاری پایدار داشته باشند، به پیش‌تازان نسل جدید حمل‌ونقل عمومی جهانی تبدیل خواهند شد.

آغاز فروش نقدی محصولات تجاری «بهمن دیزل» باقیمت قطعی و تحویل فوری



شامل کامیون باری BD300 با قیمت ۵۹۰،۰۰۰ ریال و کامیون کمپرسی BD300 با قیمت ۵۹۰،۰۰۰ ریال است. در بخش کشنده نیز امپاور BD500 با قیمت ۶۹۸،۶۵۶،۰۰۰ ریال و BAIC X9 با قیمت نهایی ۷۹،۴۹۰،۸۰۰ ریال عرضه شده که بایهر مهندسی از فناوری‌های ایمنی و آلاینده‌گی روز دنیا، جایگاه ویژه‌ای در بازار کشنده‌های سنگین یافته است.

تمامی قیمت‌های فوق به‌صورت قطعی اعلام شده‌اند و شامل هزینه‌های قانونی از جمله مالیات بر ارزش افزوده، بیمه، هزینه شماره گذاری، کارت خودرو، هزینه پست، عوارض بندج ماده ۶۹ قانون برنامه هفتم توسعه و سایر الزامات قانونی هستند. مشتریان پس از تکمیل مراحل ثبت‌نام، تنها با یک پرداخت کامل از طریق درگاه بانکی رسمی، خودروهای خود را مطابق با زمان تحویل اعلام‌شده دریافت خواهند کرد. کلیه خودروها نیز در مرادماه تحویل می‌شوند. این تنوع در سبد محصولات به همراه ویژگی‌هایی چون تحویل سریع، استاندارد آلاینده‌گی یورو ۵، سامانه‌های ایمنی پیشرفته، امکانات رفاهی در کابین راننده و کیفیت ساخت بالا، موجب شده است این مرحله از فروش بهمند دیزل، به یکی از جذاب‌ترین فرصت‌ها برای فعالان حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای تبدیل شود.

شرکت بهمند دیزل در ادامه برنامه‌های توسعه‌ای خود با هدف تامین نیاز ناوگان حمل‌ونقل کشور، از آغاز فروش نقدی محصولات سنگین و نیمه‌سنگین خود با قیمت قطعی و تحویل سریع خبر داد. این مرحله از فروش از روز دوشنبه ۱۲ خرداد ۱۴۰۴ آغاز شده و تا ساعت ۱۲ ظهر روز پنج‌شنبه ۲۹ خرداد یا تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. ثبت‌نام در این طرح تنها به‌صورت آنلاین و از طریق مراجعه به عاملیت‌های بهمند دیزل در سطح کشور انجام می‌گیرد. در این طرح فروش، مجموعه‌ای از محصولات به‌روز و متنوع با کاربردهای باری و کشنده عرضه شده‌اند: از جمله این محصولات، کامیونت فورس ۳۸ تن با قیمت قطعی ۵۹۰،۰۰۰ ریال و ۱۲،۵۴۰،۵۹۰ ریال است که با توجه به تحویل فوری، گزینه‌ای بسیار جذاب برای ناوگان سبک حمل‌ونقل شهری به‌شمار می‌رود.

همچنین کامیون فورس ۶ تن بدون خواب با قیمت ۵۹۰،۰۰۰ ریال و مدل دیگر آن کابین خواب‌دار با قیمت ۵۹۰،۰۰۰ ریال عرضه شده‌اند. در دسته کامیون‌های میان‌وزن نیز، فورس ۸.۵ تن با قیمت ۵۹۰،۰۰۰ ریال و فورس ۱۲ تن با قیمت ۲۸،۴۰۶،۶۶۰ ریال در دسترس مشتریان قرار گرفته است.

در بخش کامیون‌های باری و کمپرسی، دو مدل از سری امپاور بهمند دیزل معرفی شده‌اند که



عرضه انواع موتورسیکلت در نمایشگاه‌های شمال شهر

« رونق فروش موتورسیکلت در سال‌های اخیر به‌خودی خود سبب شده است محل ارائه این دسته از وسایل نقلیه از مناطق جنوبی شهر فراتر رود و به‌مرور تمام نقاط پایتخت را در بر بگیرد. براین اساس

امروز حتی در مناطق شمالی شهر نیز با تعداد قابل ملاحظه‌ای شوروم موتورسیکلت مواجهیم که مدل‌های مختلفی از این وسیله نقلیه را در اختیار متقاضیان قرار می‌دهند.



نمایشگاه شیراز در تصرف چینی‌ها

« با خروج اکثر واردکنندگان خودرو از نمایشگاه خودرو شیراز می‌توان گفت امسال این دور از نمایشگاه تا حد زیادی میزبان چینی‌ها خواهد بود. بر این اساس می‌توان گفت مونتاژکاران چینی در این دور از نمایشگاه

خودرو شیراز، حضور چشمگیر، پررنگ و برجسته‌ای خواهند داشت. مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده اگرچه این روزها در فهرست فروش هر یک از مونتاژکاران، نام چند محصول وارداتی به‌چشم می‌خورد، اما به‌طور

کلی شرکت‌هایی که صرفاً روی واردات خودرو متمرکز شده‌اند، در این دور از نمایشگاه شیراز حاضر نخواهند شد و تنها یکی دو شرکت واردکننده در این نمایشگاه دارای غرفه هستند.

تحلیل

کامرن طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۷۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۹۰۷	۲ میلیون و ۳۹۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۳ میلیون و ۳۷۷	۳ میلیون و ۵۲۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیون و ۴۸۳	۲ میلیون و ۱۵۰	۰	
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۸۷۲	یک‌میلیارد و ۸۶۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیون و ۵۰۶	۴ میلیون و ۸۵۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیون و ۶۴۲	۳ میلیون و ۸۵۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۷۵۰	۱۵	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۱۳۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۳۴۰	۲۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۰	یک‌میلیارد و ۶۷۰	۳۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۷	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیون و ۲۱۰	۲۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۵۰	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۵	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۴	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۶۰	۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۶۸	۳	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۰۵	۱	▲
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۶	۲	▲
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۸	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۸۹	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۵	۴	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۸۳	۱	▲
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۵	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۷	۰	
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۸۹	۴	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۴۴	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۳۵	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۷۰	۲	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۲۶۸	۸	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۴۶	۶	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۹۵	۵	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۸۸	۰	
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۹۹۹	۴	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۶۵	۰	
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۰۰	۰	
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۳۵	۰	
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۵۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۲۹	۶	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۱۷۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۲۲	۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۱۰۲	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۱۸	۳	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۹۷	۹	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۱۰۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۲۰۳	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۳۵	۱۱	▲
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۴۷	۴	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۶۴	۶	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۶۷	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۵۵	۰	
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۹	۹	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۳۷	۷	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۴۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۱۷۲	۰	
ری را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۶۴۰	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۷	۲	▲
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۹۸	۱	▲
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک‌میلیارد و ۹۵	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▼
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۵۴۰	۴ میلیون و ۱۵۰	۵۰	▼
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۰۰	۵۰	▼
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیون و ۳۵۰	۵۰	▼
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۷۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۳۰	۵ میلیون و ۶۰۰	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۱۶۶	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - سی ۱۲۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۵۰	▼
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۸۰۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۴۰۰	۰	
هوندا اوزل (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۴۸۰	۳ میلیون و ۶۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۵۵۰	۵۰	▼
هوندا جی H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۰۹	۳ میلیون و ۶۰۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۸۵	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۱۸۳	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۲	۲ میلیون و ۵۵۰	۵۰	▲
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▼
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۸۸	۲ میلیون و ۵۵۰	۵۰	▲
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۵	۲ میلیون و ۲۵۰	۵۰	▼



توقیف ۱۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در مبارکه

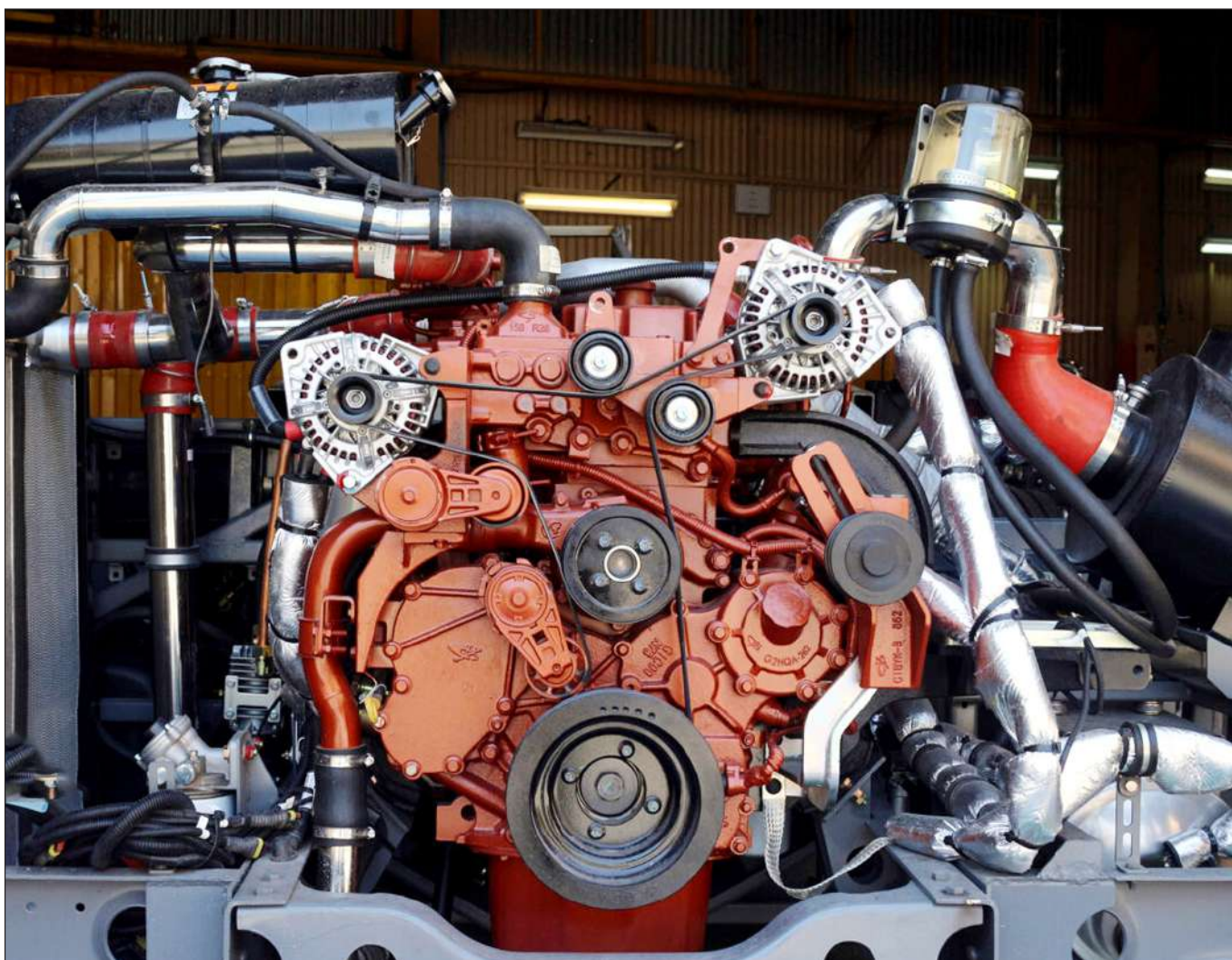
از یک واحد انبار غیرمجاز ۱۲ هزار لیتر روغن موتور خودرو به همراه دیگر لوازم جانبی خودرو کشف و توقیف شد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز اصفهان، بنا بر اعلام روابط عمومی بازرسی و نظارت اصناف استان اصفهان، در بازرسی کارشناسان اصناف، تعزیرات و صمت این میزان روغن موتور به همراه

مقادیری گریس، لاسستیک و دیگر لوازم یدکی مربوط به اتومبیل و ماشین‌های کشاورزی اختکار شده در مبارکه کشف و توقیف شد. ارزش این کالاهای ثبت‌نشده در سامانه جامع انبارها ۵ میلیارد و ۶۸۰ میلیون ریال برآورد شده که تحویل مراجع قضایی شد.

استانات سدیم در روغن موتورهای ایرانی استفاده می‌شود

کمکی بزرگ به روانکاری پیشران‌های داخلی

این موضوع یک تیم مشاوره توانمند در کلینیک کسب و کار شکوهیه به کارگیری شده است و واحدهای صنعتی می‌توانند از ظرفیت ایجاد شده بهره‌برداری کنند. «قسم در بخش صنعت دارای ظرفیت‌های بسیار خوب صادراتی است. در همین رابطه شهرک‌های صنعتی قسم امکانات فنی و زیرساختی مناسبی برای فعالیت‌های تولیدی در حوزه‌های مختلف دارند و سرمایه‌گذاران با استفاده از این ظرفیت و نیز نزدیک بودن این شهرک‌ها به پایتخت و عمده‌بازارهای مصرف کشور و همچنین صادرات به کشورهای هدف می‌توانند فعالیت اقتصادی سودآوری را در این استان ایجاد کنند. قم دارای هفت شهرک صنعتی شکوهیه، الغدیر، شهاب (چاپ و نشر)، سلفچگان، محمودآباد، ثامن‌الائمه (ع)، فناوری اطلاعات و ارتباطات (I.C.T) و چهار ناحیه صنعتی خورآباد، دستجرد، سیرو و طغرود و همچنین ۲ شهرک غیردولتی است که هر کدام از آن‌ها موقعیت ممتازی برای توسعه سرمایه‌گذاری، تولید و اشتغال دارد و در شهرک‌ها و نواحی صنعتی استان نزدیک به ۲ هزار واحد بهره‌بردار با اشتغال بیش از ۵۷ هزار نفر در رشته‌صنعت‌های مختلف مشغول تولید هستند. کالاهای صادراتی قم اکنون تنوع بالایی دارد و به‌غیر از محصولات شیمیایی و بهداشتی، از مواد غذایی تا لوازم خانگی را شامل می‌شود. در همین رابطه تعداد کشورهای هدف صادراتی استان نیز قابل توجه بوده و از کشورهای همسایه تا بسیاری از کشورهای آسیایی، آفریقایی و حتی اروپایی را شامل می‌شود. با توجه به ظرفیت‌های خوبی که طی سال‌های اخیر در بخش صنعت قم ایجاد شده و سرمایه‌گذاری‌های کلان صورت گرفته در این بخش، تقویت رویکردهای تجاری در تولید محصولات و افزایش حجم صادرات از مهم‌ترین اولویت‌های استان برای تحقق پیشرفت‌های اقتصادی است.



مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی قم گفت: «استانات سدیم» که با ایجاد پوشش اسفنجی برای پیستون‌های خودرو، نقش مهمی در نگهداری روغن، کاهش اصطکاک و افزایش طول عمر موتور دارد، برای نخستین‌بار در قم تولید شد. «وحید آشتیانی در گفت‌وگو با خبرنگار «پژنا» بیان کرد: «یک طرح پژوهشی دانشگاهی در حوزه مهندسی مواد با تبدیل شدن به یک فناوری صنعتی، توانست گامی موثر در پاسخ به یکی از نیازهای کلیدی صنعت خودروسازی کشور بردارد و اکنون به‌عنوان محصولی دانش‌بنیان در قم به تولید انبوه رسیده است. «وی افزود: «تولید این محصول که نقش مهمی در بهبود عملکرد موتور خودرو ایفا می‌کند، حاصل یک پایان‌نامه دانشگاهی است که با حمایت‌های تخصصی و زیرساختی، فرآیند توسعه و تجاری‌سازی را طی کرده و برای نخستین‌بار با تکیه بر دانش بومی در شهرک صنعتی شکوهیه تولید و به بازار عرضه شده است. «وی با اشاره به اهمیت این دستاورد ارزشمند در صنعت قطعات خودرو ادامه داد: «این ماده، پیش از این به‌طور کامل وارداتی بود؛ اما اکنون به‌همیت یک تیم علمی و دانشگاهی در شرکتی دانش‌بنیان در داخل کشور تولید می‌شود و می‌تواند نقش موثری در کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری صنعت‌خودرو ایفا کند. «آشتیانی همچنین از توسعه یک ترکیب فناوریانه جدید توسط این واحد خبر داد و گفت: «در ادامه این مسیر، محصول نوینی نیز با عنوان «فسفات‌قلع» طراحی و تولید شده است که توانمندی بیشتری در فرآیند روان‌کاری و مقاومت قطعات دارد و می‌تواند دامنه استفاده از این فناوری را در صنعت‌خودرو گسترش دهد. «وی خاطر نشان کرد: «یکی از برنامه‌های شرکت شهرک‌های صنعتی، شناسایی نیازهای فناوریانه صنعت و کمک به‌رفع آن است و برای پیگیری

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)



فراهم آورد. نکته مهم درباره قدرت و گشتاور **XM** لیبیل رد این است که موتور **S68** هشت سیلندر می تواند **۸۵۵** اسببخار قدرت و **۷۵۰** نیوتون متر گشتاور تولید کند که به لطف یک موتور الکتریکی پرتوان می تواند تا **۷۳۸** اسببخار قدرت را افزایش و گشتاور را نیز به **۱۰۰۰** نیوتون متر برساند. همچنین گیربکس **۸** سرعته آم استپ-ترونیک قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می کند. علاوه بر این تنها **۵۰۰** دستگاه از **XM** لیبیل رد ساخته شده است.

سوربرایز باواریایی در سال **۲۰۲۲** میلادی رونمایی از بلندقامت جسور این خودرو ساز یعنی **XM** بود. این خودرو که از زبان جدید طراحی بامو بر خوردار است، استایل بسیار جذاب و جسورانه ای دارد که نگاه ها را به خود جلب می کند. **XM** در قوی ترین نسخه خود یعنی لیبیل رد از موتور پرتوان **۸** سیلندر وی-شکل باواریایی ها موسوم به **S68** بهره می گیرد. **XM** لیبیل رد با موتور **۸** سیلندر وی-شکل **۴.۴** لیتری توپین-توربوشارژی می تواند حداکثر **۷۳۸** اسببخار قدرت و **۱۰۰۰** نیوتون متر گشتاور



کراس اوور قدرتمند باواریایی ها

دیگنیتی پرستیژ

دیگنیتی جدید را با ۲۰ ماهه اقساط بخرید

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



قیمت: ۲ میلیارد و ۶۲۰ میلیون تومان

اموی ام ایکس ۵۵ پرو

شرایط فروش محصولات اموی ام در بازار آزاد

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



قیمت: یک میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان

دنا پلاس توربو

شرایط اقساطی قابل توجه خودروهای داخلی

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دنا پلاس توربو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل **۵۰** درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط **۴ تا ۳۰** ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر **۲** ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل **۱۴۰۴** به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان

تیگو ۷ پریمیوم

تیگو ۷ جدید با اقساط ۱۲ ماهه

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



قیمت: ۲ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان

تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید

کراس اوور محبوب فونیکس با یک میلیارد و پیش پرداخت

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



قیمت: ۳ میلیارد و ۳۸۰ میلیون تومان

مزداتک کابین

وانت مزدایهمن موتور تا ۲۴ ماهه اقساط دارد

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



قیمت: ۹۴۵ میلیون تومان

پژو پارس سال

پرطرفدارترین خودرو داخلی با شرایط ۳۶ ماهه

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



قیمت: ۸۴۵ میلیون تومان

پژو ۲۰۷ تیو ۳

خودروهای پرطرفدار در بازار قسطی بخرید

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



قیمت: ۸۰۲ میلیون تومان

هایما ۸ اس

هایما جدید ولوکس ایران خودرو با اقساط ۱۸ ماهه

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



قیمت: ۲ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان

جک اس ۵ نیوفیس

اقساط بدون ضامن محصولات کرمان موتور

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو جک **S5** نیوفیس گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط یک **۳۶** ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر **۲** ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل **۱۴۰۳** به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان

ساینا S

محصولات سایپا را با تحویل به روز اقساطی بخرید

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



قیمت: ۵۴۲ میلیون تومان

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

هشدار!

بررسی بیشتر آن را متوقف کردند.» وی تصریح کرد: «طی بررسی و استعلامات صورت گرفته مشخص شد کامیون مذکور حامل ۸۰ حلقه لاستیک قاچاق و فاقد مدارک قانونی است.» فرمانده انتظامی شیراز با اشاره به این که ارزش لاستیک‌های مکشوفه برابر اعلام کارشناسان ۱۵ میلیارد برآورد شده است، تصریح کرد: «راننده و بار قاچاقی برای سیر مراحل، تحویل پلیس امنیت اقتصادی استان شد.»

فرمانده انتظامی شیراز از کشف ۸۰ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۱۵ میلیارد ریال در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز فارس، سرهنگ اسماعیل زراعتیان گفت: «در اجرای طرح برخورد با قاچاق کالا و ارز در سطح شهرستان، ماموران کلانتری «۱۴۰ فخرآباد» هنگام گشت‌زنی در سطح حوزه استحفاظی به یک دستگاه کامیون کشنده حامل بار مشکوک و برای



لاستیک‌های ۱۵ میلیاردی
قاچاق به بازار نرسید!



کارخانه لاستیک‌سازی مهدیشهر افتتاح شد

شتاب محرومیت‌زدایی با افتتاح کارخانه تایر سمنان

تایرهای مورد نیاز صنعت حمل‌ونقل و ترانزیت کشور ایفا می‌کند. این امر، ضمن جلوگیری از خروج ارز، به تقویت امنیت اقتصادی کشور نیز کمک خواهد کرد. همچنین این طرح از نظر زیست‌محیطی نیز مورد توجه قرار گرفته است. هادی امیرشقاقتی، مدیرعامل این شرکت پیش از این با اشاره به برخی مباحث مطرح‌شده در خصوص الزامات زیست‌محیطی احداث آن اعلام کرد که تمامی استانداردهای محیط‌زیستی برای احداث و فعالیت کارخانه لاستیک‌سازی رعایت شده و سیستم تصفیه پساب صنعتی و کاهش آلاینده‌گی در این کارخانه اجرا شده است. این نشانه‌ای دیگر از جدیت در توسعه پایدار و مسئولیت‌پذیری اجتماعی است. همچنین برنامه‌ریزی‌هایی برای تولید مواد اولیه و آمیزه‌های لاستیکی مورد نیاز کارخانه تهران نیز در دستور کار قرار گرفته است. این اقدام گره‌ای از چالش‌های تامین مواد اولیه را خواهد گشود و زنجیره تولید را در سطح ملی تقویت خواهد کرد. هادی امیرشقاقتی گفته بود: «این طرح یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های صنعتی استان سمنان محسوب می‌شود.» شاید بتوان گفت امروز این سخن با افتتاح رسمی این کارخانه به اثبات رسیده است. این طرح، بیش از یک دستاورد اقتصادی به‌شمار می‌رود و نمادی از مقاومت در برابر وابستگی، هویت‌یابی در تولید و امید به آینده است. در کنار این دستاوردها، نظارت‌های میدانی و مدیریت فرامنطقه‌ای نیز در تحقق این اهداف نقش داشته است.



داخلی و توسعه صنعتی منطقه، به‌عنوان نتایج و دستاورد بزرگ افتتاح این کارخانه اعلام شده است. مدیرعامل ایران تایر در این زمینه یادآور شد که این طرح در چند فاز برنامه‌ریزی شده است. فاز اول با تولید سالانه ۴ هزار تن تایر و فاز دوم با ظرفیت ۲۵ هزار تن به‌صورت گام‌به‌گام در حال شکل‌گیری است. در این راستا، یاد و خاطره شهید جمهوری با اجرای دستاوردهایی ملموس در حوزه‌های اقتصادی و اجتماعی، همواره زنده نگه داشته می‌شود. این کارخانه قادر است انواع لاستیک‌های رادیال، سیمی و صنعتی را تولید کند. این توانمندی، نقش مهمی در تامین



یک کارخانه بزرگ لاستیک‌سازی در مهدی‌شهر افتتاح شد تا ایران یک گام دیگر به خودکفایی در تولید این محصول نزدیک شود. به گزارش خبرگزاری «تسنیم» از سمنان، روز گذشته در محل کارخانه لاستیک‌سازی ایران تایر متعلق به بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی، با حضور رئیس این بنیاد، استاندار سمنان و جمعی از مسئولان کشوری و استانی، فصل جدیدی از دستاوردها در این استان آغاز و کارخانه لاستیک‌سازی داخلی افتتاح شد. این کارخانه با ظرفیت تولید ۲۵ هزار تن انواع لاستیک‌های سبک و سنگین، نمادی از تحقق عزم دولت در جهت کاهش وابستگی کشور به واردات و تقویت صنعت داخلی است. مهرماه سال گذشته نیز رئیس سازمان قضایی نیروهای مسلح با سفر به مهدیشهر ضمن بازدید از کارخانه ایران تایر، دستورات لازم را برای رفع موانع موجود در این بخش صادر کرد. این کارخانه که روز گذشته به‌به‌ر برداری رسید، نورامیدی در دل بیش از ۲ هزار و ۸۰۰ خانواری ایجاد کرد که قرار است در آن مشغول به کار شوند. اشتغال‌زایی، کاهش واردات، افزایش سهم بازار

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	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰- سایپا ۱۳۱- سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان- ریو- تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶- پژو ۴۰۵- پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند- تندر ۹۰- دنا- ساندرو- ساندرواستپ وی- زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند- تندر ۹۰- دنا- ساندرو- ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس- دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان- سراتو- جک S۳- چری X۲۲- تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰- ام وی ام X۳۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶- آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری- سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۳- هایما S۵- خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان- سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵- سوزوکی ویتارا- BYDS۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس- صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو- پیکاپ فوتون- آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX- ری را- خودرو فردا T۵- سویا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵- توسان- کوراندو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورت تیج- دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷- ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)- رنو کولیبوس- SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه- اسپورت تیج- هیوندای IX۵۵- لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا- TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS- اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو- لکسوس RX- تویوتا راو۴- 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





سیستم منحصر به فرد «جیپ» در آفرود

◀ سال ۲۰۲۱ میلادی بود که کمپانی جیپ از نسل پنجم گرند چروکی رونمایی کرد. این نسل از گرند چروکی به لطف زبان جدید طراحی جیپ بسیار زیبا و اسپرت بوده که استایل تنومند خود را به زیباترین شکل ممکن حفظ کرده است. در نسل پنجم این اس‌یووی لوکس آفرودی آمریکایی شاهد نصب یک سیستم دیفرانسیل بسیار هوشمند هستیم. به طوری که قدرت و گشتاور پس از انتقال

آن از گیربکس به محور پینیون و کرانویل، توسط یک سیستم فوق پیشرفته الکترونیکی مدیریت شده تا در زمان استفاده در آفرود، خودرویی دلیل یکسواد نکند و با توزیع مستقیم گشتاور مناسب در لحظه، از مسیرهای ناهموار به خوبی خارج شود. این سیستم به لطف کم و زیاد کردن سرعت و دور می تواند چنین عملکردی را از خود به نمایش بگذارد.

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

زنجر قیمت گذاری دستوری به پای صنعت خودرو

ادامه فرآیندهای غیر واقعی قیمت گذاری، زیان ۱۵۰ همت و بحران پرداخت قطعه سازان را به همراه داشته و صنعت را زمین گیر می کند



◀ بحران اقتصادی و عدم پاسخگویی تصمیم گیران، این روزها صنعت خودرو کشور را به نقطه‌ای حساس رسانده است. اختلاف نظر ها درباره سیاست های قیمت گذاری، مشکلات عدیده در تامین مالی و مواد اولیه و تداوم زیان بنگاه های بزرگ تولیدی، آینده این صنعت را هبردی را مبهم و ناامن ساخته؛ وضعیتی که نیاز مند تدبیر فوری است.

اعلام بحران رسمی ایران خودرو و بی پاسخی مسئولان

عادل پیر محمدی، مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو با اشاره به تشدید بحران های مالی به دلیل تداوم زیان ناشی از سیاست های قیمت گذاری دستوری در همایش بین المللی صنعت خودرو و قطعه سازی گفت: «ما به تاریخ ۲۱ اردیبهشت نامه ای به وزیر صمت ارسال و اعلام بحران کردیم. شرح نامه هم مشخص است: تا زمانی که قیمت گذاری دقیق صورت نگیرد و زیان دهی ادامه داشته باشد، امکان فروش محصول فراهم نیست.»

وی با مرور دشواری های تولید سال جاری افزود: «در سال جاری بحران های متعددی را تجربه کردیم. مسئولان صمت شاهد هستند که بارها برای تخصیص ارز، پیگیری های جدی انجام دادیم. بعد از ۵،۲ ماه ناپاینا تخصیص ارز انجام شد، اما حالا با مشکل ناترازی و کمبود گازوئیل روبرو هستیم که آن هم حل نشده باقی مانده است.»

پیر محمدی با تشریح برنامه های ایران خودرو پس از واگذاری به بخش خصوصی گفت: «ما از همان روز اول ماموریت، طراحی دو پلت فرم جدید را آغاز کردیم. برای تحقق این هدف و جلب رضایت مشتریان، نیازمند سرمایه گذاری برای ارتقای فناوری ها و تولید قطعات جدید هستیم. بیشتر فناوری موجود سازندگان ما، مربوط به ۲۰ تا ۳۰ سال پیش است و پاسخگوی نیازهای کیفی و پلت فرم های جدید نیست و باید سرمایه گذاری جدید انجام داد.»

وی با انتقاد از روند تعیین قیمت و نقش نهادهای بالادستی اظهار کرد: «مشکل اساسی مابحث قیمت گذاری دستوری است. تا امروز فقط نرخ ارز ۶۴ درصد افزایش پیدا کرده و هزینه نهادهای تولید نیز به اذعان فعالان این حوزه، بیش از ۵۰ درصد افزوده شده است. با ادامه قیمت گذاری دستوری، زیان انباشته صنعت خودرو به حدود ۱۵۰ هزار میلیارد تومان رسیده است و در صورت تداوم این روند، پرداخت ها به قطعه سازان مختل و ناچار به استقراض بانکی خواهیم بود، موضوعی که یک چرخه معیوب ضرر فرزانده را شکل داده است.»

مدیر عامل ایران خودرو با هشدار نسبت به پیامدهای تعلل در حل مسئله قیمت گذاری گفت: «در این سه ماه، حدود ۱۵۰ هزار دستگاه خودرو تولید کردیم. اگر بر هر خودرو فقط ۱۰ تا ۱۵۰ میلیون تومان ضرر وارد شود، در مجموع به رقم بسیار قابل توجهی می رسیم.»

پیر محمدی با ارجاع به تجربه کشور های صنعتی، عنوان کرد: «در تمام کشورهایی که صنعت پیشرفته دارند، دولت مواد اولیه را با پایین ترین قیمت در اختیار تولید کننده قرار می دهد و ارزش افزوده را روی محصول نهایی می گیرد. اما در ایران، مواد اولیه در بورس کالا با بالاترین نرخ فروخته می شود.»

وی در ادامه به بحران تامین مالی اشاره کرد و گفت: «در سال های گذشته عملا همه ظرفیت های ایران خودرو از بابت ضمانت های بانکی صرف شده و دیگر چیزی برای وثیقه گذاری و دریافت تسهیلات باقی نمانده است. برای خرید اعتباری از قطعه سازان، بانک ها ضمانت می خواهند که امکان تامین آن وجود ندارد. به همین دلیل، بارها به آقای وزیر اعلام کردیم که ادامه فروش با زیان ممکن نیست و این روند به منزله مرگی تدریجی برای مجموعه است.»

پیر محمدی در پایان تاکید کرد: «ما از ابتدای سال تا حالا در گروه صنعتی ایران خودرو تقریبا ۷۵ همت ضرر کرده ایم و این به دلیل ترک فعلی است که توسط وزارت

صمت صورت گرفته است. حال سوال این است که مایل خسارت را بپرداز چه کسی مطالبه کنیم؟»

◀ دغدغه توسعه و وفای ملی سید حامد عاملی، معاون صنایع ماشین آلات و تجهیزات وزارت صنت، معدن و تجارت در جمع فعالان قطعه سازی و مدیران صنعتی با تاکید بر ضرورت وفای ملی در حل مسائل صنعت خودرو اظهار داشت: «هیچ زمان این طور نیست که مشکلات یا موفقیت ها صرفا متعلق به یک گروه باشد. اگر عزایی باشد، عزای همه ما و همه ملت است. اگر خوشحالی و رونقی باشد هم به همه تعلق دارد. گرفتاری یک بخش، سرانجام همه را گرفتار می کند و پایدار شدن خوشبختی یک بخش، به نفع همه مردم خواهد بود.»

وی با اشاره به مطالعات خود و اندیشمندان اقتصادی تصریح کرد: «هیچ راهی برای پیشرفت اقتصادی و سعادت این ملت غیر از مسیر صنعت وجود ندارد. صنعتی همانند خودرو حداقل ۱۰ درصد GDP کشور را شامل می شود. بنابراین بی توجهی به این صنعت، بی تفاوتی به بخشی از اقتصاد ملی است. انسانی که نسبت به صنعتی که بخش قابل توجهی از اشتغال و ارزش افزوده کشور را در خود جای داده بی تفاوت باشد، باید در عقلانیت و تعهدش تردید کرد.»

معاون وزارت صمت ضمن مقایسه وضعیت سرانه درآمد کشورهای منطقه تصریح کرد: «درآمد سرانه کشورهای اطراف ما حداقل ۱۰ هزار دلار است، اما چرا جایگاه ما تا این اندازه متفاوت است؟ بنابراین اگر قبول کنیم که صنعت اولویت است، همه مولفه های دیگر نظیر بوروکراسی، مالیات، نظام ارزی، ساختار بانکی و نظام تسهیلات باید حول محور صنعت و تولید تنظیم شود. اگر غیر از این رفتار کنیم، نتیجه آن می شود که مسیر توسعه دائما دستخوش تغییر و سر درگمی خواهد بود.»

وی با تاکید بر لزوم حرکت به سوی یک استراتژی پایدار تصریح کرد: «ما باید یک مسیر پنج ساله برای صنعت خودرو تدوین و بر آن توافق کنیم. مثل آن چه در دنیا تجربه شده است: کشور هایی که به توسعه صنعتی رسیدند، یک مسیر چندساله را تعریف و بی وقفه طی کردند. بنابراین جمعی از صاحب نظران و فعالان صنعت خودرو را گرد هم آوردیم، افق پنج ساله را تبیین کردیم و هدف گذاری کردیم که در پایان این دوره، صنعت خودرو ایران کجا بایستد.»

عاملی تدوین نظام تعرفه واحد و پایدار را لازمه تقویت ساخت داخل دانست و گفت: «باید نظام تعرفه را برای پنج سال آینده تثبیت و اعلام کنیم تا عمق ساخت داخلی افزایش یابد. هدف گذاری ما این است که ۵ تا ۶ درصد وساز کشور، تا ۵ سال آینده، سهم ساخت داخل بالای ۴۰ تا ۵۰ درصد داشته باشند.»

وی تدوین نظام ارتقای کیفیت، تعریف سید سوخت محصولات و اجرای آن ها را از دیگر محور های اصلی برنامه

وزارتخانه دانست و تصریح کرد: «ما برای ارتقای کیفی محصول پیشنهادات مشخص داریم و برنامه سید سوخت محصولات را نظام مند کرده ایم. اگر این مجموعه اقدامات ذیل برنامه پنج ساله با مشارکت مجلس و سایر قوا حمایت شود، تمام موضوعات کیفی، قیمت، توسعه ساخت داخل و رشد صادرات به صورت منطقی حل خواهد شد.»

عاملی با اشاره به موضوع واگذاری ها گفت: «در وزارت صمت اعتقاد به واگذاری هست و بخش زیادی از کار انجام شده و فراخوان انجام واگذاری ها منتشر شده است. درباره تخصیص ارز نیز، امسال با تصمیم وزیر صمت، سهمیه ارزی زنجیره خودرو تا ۸ ماه باز شده و مشکلات ثبت سفارش قطعات زیر ۵ میلیون دلار با نظر استان مربوطه و دفتر تخصصی مرتفع شده است. بالای ۵ میلیون دلار نیز صرفا نظر دو مجموعه تخصصی کفایت می کند و لزومی به ارجاع به کمیته های متعدد نیست. البته هنوز در سامانه ثبت سفارش برخی مشکلات سیستمی وجود دارد که پیگیر رفع آن هستیم.»

این مقام وزارت صمت به موضوع حساس قیمت گذاری خودرو پرداخت و افزود: «ما به هیچ وجه قائل به قیمت گذاری دستوری نیستیم. این روش با هیچ منطق علمی و عقلی سازگار نیست و باید حذف شود. البته برای عملیاتی کردن این تصمیم نیازمند امضای حداقل ۲۰ مجموعه (از مجموع ۲۹ نهاد و دستگاه ذی ربط) هستیم تا در آینده صدای مخالفان بلند نشود و یکبار چگی صنعت

نوربالا

اگر کل دولت و مجلس فقط به فکر منافع خود هم باشند، باز هیچ مجموعه ای مثل انجمن ها و اتحادیه های که منافع جمعی را مینا قرار می دهند، نمی توانند خدمات مشورتی موثر و رایگان ارائه دهند. فقط ۲۶ عضو هیات مدیره انجمن ما نزدیک به ۲ تا ۳ هزار سال تجربه تجمیعی دارند که یک سرمایه کم نظیر برای حل مسائل صنعت است

خنده دار نشود.»

وی ادامه داد: «پیگیر حذف قیمت گذاری دستوری از خودرو هستیم و تاکید داریم که قطعا این موضوع وضعیت تولید را بهبود می بخشد. با کمک مجلس، دولت و همه نهادهای مسئول، امیدواریم به زودی این قفل گشوده شود. وزیر صمت نیز تاکید کرده اند که موضوع قیمت در خردادماه تعیین تکلیف شود.»

عاملی با اشاره به موضوع بورس کالا و سیاست تنظیم گری وزارتخانه تصریح کرد: «در گذشته نقش وزارت صمت در تنظیم قیمت هادر بورس کالا موثر بود، اما اکنون تصمیمات عمدتا به خود مجموعه ها واگذار شده است. واقعیت این است که ما نیازمند احیای نقش تنظیم گری، تشکیل کمیته تخصصی و تداوم جلسات سیاست گذاری صنعت خودرو

ذیل برنامه پنج ساله هستیم.»

وی در پایان خطاب به همه بخش های دولتی خاطر نشان کرد: «شرط موفقیت، وفای و همگرایی همه بازیگران است؛ مسیری که به اتسکای فکر جمعی و اجرای علمی می تواند همه مشکلات کلیدی صنعت خودرو را به صورت ریشه ای و پایدار مرتفع کند.»

تشریح راهکارهای فوری در مدیریت بحران زیان قطعه سازان

محمدرضا نجفی منش، رئیس هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور در واکنش به استمرار زیان گسترده صنعت خودرو و قطعه سازی ضمن تاکید بر ضرورت اقدامات عاجل و اجرایی گفت: «یک راه فوری وجود دارد که الان در اختیار وزارت صمت است.»

وی اضافه کرد: «کار اساسی آن است که صورت مساله غلط از پایه برداشته شود؛ چرا که هیچ راه رستی برای یک مساله با صورت مساله غلط وجود ندارد. اما تا زمانی که اصلاح بنیادین انجام نشده، دروازه عملی و اجرایی در دستور کار قرار دارد؛ اول، سازوکار فروش محصولات از طریق بورس کالا. دوم، پیگیری قیمت گذاری واقعی از مسیر سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان.»

بورس کالا؛ «درست ترین روش غلط» در نظام قیمت گذاری

آرش محبی نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور با موضع گیری شفاف درباره عرضه خودرو در بورس کالا، رویکرد انجمن را چنین تبیین کرد: «ما از ابتدا بسا بحث عرضه خودرو در بورس مخالفت داشتیم، اما واقعیت این است که تمامی روش های فعلی قیمت گذاری غلط هستند و در میان آن ها، بورس کالا درست ترین روش غلط یا به عبارتی، درست ترین راه قانونی موجود است. در وضعیت فعلی که سایر روش ها به بن بست رسیده اند، ناچاریم همین گزینه را کامل اما نسبتا بهتر را



بپذیریم.» وی افزود: «اگر کل دولت و مجلس –فقط به فکر منافع خود هم باشند، باز هیچ مجموعه ای مثل انجمن ها و اتحادیه هایی که منافع جمعی را مینا قرار می دهند، نمی توانند خدمات مشورتی موثر و رایگان ارائه دهند. فقط ۲۶ عضو هیات مدیره انجمن ما نزدیک به ۲ تا ۳ هزار سال تجربه تجمیعی دارند که یک سرمایه کم نظیر برای حل مسائل صنعت است.»

محبی نژاد با اشاره به تعدد مراجع تصمیم گیری گفت: «این دو نهاد اصلی باید یکی شوند و در جلسات فشرده و در بسته یک تصمیم واحد و لازم الاجرا درباره نقشه راه ۱۰ تا ۱۵ ساله صنعت خودرو اتخاذ کنند– مسیری که پس از تصویب، هیچ دولت یا مجلسی نتواند به آسانی تغییرش دهد؛ مگر با جبران خسارت بخش خصوصی سرمایه گذار. این ثبات شرط اصلی جذب سرمایه و توسعه است.»

وی همچنین بر احیای شورای سیاست گذاری خودرو تاکید کرد و گفت: «شورای سیاست گذاری خودرو که روزگاری با حضور مستمر انجمن ها، کارشناسان و اساتید دانشگاه نقشی موثر داشت، اکنون باید دوباره احیا شود تا تصمیمات اساسی بر مبنای خرد جمعی اتخاذ شود.»

محبی نژاد سه اقدام کوتاه مدت را حیاتی دانست و ادامه داد: «نخست تامین کسری نقدینگی صنعت با روش های موثر (بسیاری از این ابزارها در اختیار وزارت صمت یا دستگاه های دولتی است)؛ دوم تسهیل فوری فرآیندهایی مانند ترخیص مواد اولیه از گمرک به شکل سریع و شفاف و سوم عرضه مواد اولیه با شرایط مدت دار و حتی کمی بالاتر از نرخ جهانی است تا تولید دچار توقف نشود. متأسفانه وضعیت به قدری بحرانی است که اگر همین حالا این سه اقدام حیاتی انجام نشود، کل صنعت به مخاطره می افتد.»

دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور تاکید کرد: «لم الفساد مشکلات امروز صنعت خودرو، قیمت گذاری دستوری است. ما چاره ای نداریم مگر این که به سراغ بهترین راه اشتباه یعنی بورس برویم. ضرورت دارد دولت با ذینفعان جلسه فوری بگذراند، شورای سیاست گذاری را احیا کنند و از تشکل ها و انجمن ها برای دسترسی به راه حل استفاده کنند. این تنها مسیر عبور از بحران فعلی است.»

تکرار راهکارهای بی ثمر و بحران انباشت بدهی

حمید کشاورز، بنیان گذار گروه با نسگاهی انتقادی به سیاست های اخیر در مجموعه ایران خودرو اظهار داشت: «در ۸،۷ سال اخیر هر چه بود در گروه ایران خودرو فروخته شده؛ کالا با قیمت بالا تولید و با نرخ پایین فروخته شده. باز صحبت از فروش باقی مانده دارایی هاست تا شاید بخشی از مشکل حل شود؛ اما این مسیر فقط به صفر نزدیک ترمان می کند. هم اکنون ایران خودرو نزدیک به ۲۸۰ هزار میلیارد تومان بدهی دارد و فرض اگر ۲۰ هزار میلیارد دیگر هم بفروشد با ادامه همین سیاست، راه به جایی نخواهیم برد.»

وی تصریح کرد: «هر دو شرکت ایران خودرو و سایپا فعلا به ظاهر بکنج خصوصی هستند اما هیات مدیره ها، برخلاف اصول مدیریتی، ممنوع از تصمیم گیری مستقل شده اند و به ناچار کالا را زیر قیمت می فروشند. ادامه این وضعیت دیگر قابل تحمل نیست؛ دوستان باید پاسخ دهند چرا قیمت گذاری باید خارج از اختیار هیات مدیره ها باشد؟ چرا هیات مدیره مسئول سود و زیان نیست؟»

کشاورز گفت: «ما حل ساده است: اگر ایران خودرو و سایپا کالای خود را با قیمت عادلانه و با حداقل سود بفروشند، فشارها بر طرف می شود. با تسهیلات بانکی با نرخ های ۴۵ یا ۲۷ درصد نمی توان تولید پایدار داشت؛ نمی شود سرمایه از بانک گرفت و کالا را با ضرر عرضه کرد.»

کشاورز از نگاه دو گانه دولت در حوزه قیمت گذاری انتقاد کرد و افزود: «دولت در عرضه فولاد و مس بالاتر از قیمت جهانی در بورس حساسیتی ندارد، اما برای خودرو ساز و قطعه ساز سخت گیری می شود. این نگاه ها متعلق به میلیون ها سهام دار و هزاران قطعه ساز هستند، اما حساسیتی نسبت به زیان آن ها وجود ندارد.»

وی هشدار داد: «اگر شرایط فعلی ادامه یابد، دیگر راه بازگشتی باقی نمی ماند. مدیریت اقتصادی صنعت باید به اصول واقعی بازار و پاسخ گویی هیات مدیره باز گردد؛ راهکار های فعلی، تجربه شده و بی ثمر است.»



رونمایی از اپلیکیشن مسیر یاب پایتخت در نیمه دوم سال

« ایستنا: حمید برادران، مدیر عامل شرکت کنترل ترافیک شهرداری تهران از رونمایی اپلیکیشن مسیر یاب و حمل و نقل ترکیبی شهرداری تهران در نیمه دوم سال جاری خبر داد و گفت: «این اپلیکیشن صرفاً یک مسیر یاب نیست؛ بلکه بحث حمل و نقل ترکیبی را نیز پوشش خواهد داد. به عبارت دیگر براساس این اپلیکیشن گزینهای مختلفی به مسافر برای سفر از مبدأ تا مقصد پیشنهاد می شود که ترکیبی از ندهای حمل و نقل مختلف است. همچنین برای تصمیم گیری بهتر شهروندان در این اپلیکیشن، پیشنهاد استفاده از خودرو شخصی نیز داده می شود.» وی در ادامه بیان

کرد: «هنگام استفاده از این اپلیکیشن به شهروندان اعلام می شود که با توجه به مبدأ و مقصد سفرشان، از خودرو شخصی یا حمل و نقل عمومی استفاده کنند و میزان زمان سفر نیز اعلام می شود تا شهروندان براساس آن تصمیم گیری کنند.» مدیر عامل شرکت کنترل ترافیک شهرداری تهران گفت: «از دیگر گزینه های تعبیه شده در این نرم افزار، مدیریت پارک حاشیه ای تهران خواهد بود که در مقصد به راننده هشدار می دهد که در حال حاضر کدام پارک حاشیه ای خالی است. اگر خروجی طرح پا یلوت مثبت باشد، می توانیم ۱۲۰ هزار فضای پارک حاشیه ای کل تهران را وارد این اپلیکیشن کنیم.»

نصب علائم ایمنی در جایگاه ها الزامی است

معاون آموزش دانشکده آتش نشانی تهران با اشاره به موضوع مهم نصب علائم ایمنی در جایگاه ها ادامه داد: «جایگاه هایی که به استاندارد ها پایبند هستند، علائم ایمنی از جمله تابلو های هشدار سیگار ممنوع و استفاده از تلفن همراه ممنوع را نصب کرده اند؛ اما در بسیاری از جایگاه های واقع در نقاط کم تردد یا برخی شهرستان ها، این علائم یا وجود ندارد یا به درستی نصب نشده اند. این در حالی است که استفاده از تلفن همراه حین سوخت گیری، یکی از چالش های جدی ما است و تاکنون شاهد حوادث مختلفی در این مورد بوده ایم.» مرشد دوست خاطر نشان کرد: «علامت گذاری مسیر ورود و خروج، تابلو های راهنمای سوخت گیری و هشدار های دیگر نقش مؤثری در کاهش خطرات دارد. از سوی دیگر، لازم است کار فرما و متصدیان در جایگاه ها، برای شرایط اضطراری برنامه مشخصی داشته باشند. به عنوان مثال اگر به هر دلیل خودرویی دچار حریق شود، صف خودرو های پشت سر، مردم در حال انتظار و نحوه تخلیه آن ها باید از قبل پیش بینی شده باشد. همچنین در صورت گسترش آتش سوزی، اقدامات سریع برای جلوگیری از رسیدن آتش به مخزن سوخت که البته ایمنی بالایی دارد، باید انجام شود.» او افزود: «متصدیان باید استفاده صحیح از خاموش کننده های دستی را تمرین کرده و در شرایط بحرانی، دقیقاً طبق دستورالعمل های ایمنی عمل کنند. خاموش کننده وسیله ای حیاتی است و استفاده نادرست از آن می تواند شرایط را وخیم تر کند.» مرشد دوست همچنین درباره سوخت گیری غیر ایمن نیز هشدار داد و گفت: «سوخت مایع نباید در ظروف یا بطری ها عرضه شود و حتماً باید در باک خودرو ریخته شود. برخی افراد با موتورسیکلت یا همراه با بطری در صندوق خودرو به جایگاه مراجعه می کنند؛ در حالی که این کار به شدت خطرناک و ممنوع است.» وی در پایان با اشاره به ماده ۱۲۰ آیین نامه ایمنی جایگاه های سوخت عنوان کرد: «نازل دستگاه توزیع کننده سوخت، باید سالم و مجهز به قطع کن جریان باشد؛ به نحوی که در زمان سوخت گیری و به محض پر شدن باک، جریان نازل سوخت قطع شود.»

نتیجه تلخ عدم رعایت اصول ایمنی در جایگاه عرضه سوخت

شهریور ماه سال گذشته بود که وقوع حریق در یکی از مخازن جایگاه عرضه سوخت در خیابان ولیعصر پایتخت توسط عوامل آتش نشانی اطفاء شد. سخنگوی سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداری تهران در این باره گفت: «ساعت ۷:۳۷ صبح حادثه انفجار یکی از مخازن پمپ بنزین حوالی پارک ساعی در خیابان ولیعصر (ع) به سامانه ۱۲۵ اعلام و مأموران سه ایستگاه آتش نشانی به محل حادثه اعزام شدند.» سید جلال ملکی افزود: «حادثه زمانی رخ داد که یک کارگر در حال لایروبی یکی از مخازن خالی از بنزین بود که به دلیل تجمع گاز، انفجار در این مخزن رخ داد.» وی اظهار کرد: «متأسفانه کارگر این جایگاه که مردی حدوداً ۵۵ ساله بود بر اثر سوختگی جان خود را از دست داد.»

چه نکات ایمنی در جایگاه های سوخت باید رعایت شود؟

عرضه سوخت مایع در بطری ممنوع!



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

۱۵ فروردین ماه امسال، مدیر عامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداری آبادان از

وقوع حریق در جایگاه پخش فرآورده های نفتی فاطمی در این شهر خبر داد و گفت: «آتش سوزی از یک تریلی که مشغول سوخت گیری بود آغاز و سپس به جایگاه سرایت کرد که با تلاش گروه اعزامی، حریق در زمانی کمتر از ۲۵ دقیقه مهار و از گسترش آن جلوگیری شد. در این حادثه تریلی و یک سکوی جایگاه در آتش سوخت.» این اتفاق ناگوار این سؤال را در اذهان مطرح می کند که چه نکات ایمنی باید در جایگاه های سوخت مورد توجه قرار گیرد؟

بررسی اصول ایمنی در جایگاه های عرضه بنزین و گاز

چند روز قبل، معاون آموزش دانشکده آتش نشانی تهران با تأکید بر لزوم رعایت اصول ایمنی در جایگاه های عرضه بنزین و گاز گفت: «رعایت فاصله، نصب علائم هشدار، پیاده کردن سر نشینان پیش از سوخت گیری و استفاده از متصدیان دارای صلاحیت از جمله موارد حیاتی برای پیشگیری از حوادث است.» محمدرضا مرشد دوست جایگاه های سوخت را به سه بخش تقسیم کرد و گفت: «در جایگاه های بنزین و CNG، سه مساله مهم مطرح است؛ اول ساختمان و حریم جایگاه، دوم متصدیان و کارگران فعال در پمپ و سوم رانندگانی که قصد سوخت گیری دارند.» وی با اشاره به ماده ۸۳ آیین نامه ایمنی جایگاه های سوخت عنوان کرد: «کارفرما مکلف است تمهیدات لازم را برای نظارت بر رانندگان خودرو و فراهم کرده و پیش از ورود به جایگاه عرضه سوخت گاز طبیعی فشرده، تمامی سر نشینان خودرو باید پیاده شده و در محل مخصوص استقرار یابند؛ تنها پس از خروج کامل سر نشینان، اجازه عرضه سوخت داده می شود.» معاون آموزش دانشکده آتش نشانی با اشاره به لزوم استفاده از متصدیان آموزش دیده در جایگاه های سوخت گفت: «متصدیان به دو دسته تقسیم می شوند؛ متصدیان مجرب و متصدیان مجاز. هر فردی را نمی توان برای کار



در پمپ بنزین منصوب کرد. در تعریف متصدی مجرب در آیین نامه آمده است «کارگری که از آموزش، دانش فنی، مهارت و تجربه لازم برای نظارت یا انجام کار ایمن در امور محوله برخوردار باشد» و در ادامه در مورد کارگر مجاز تأکید شده است که «کارگری مجرب است که دارای مجوز های معتبر، کتبی و رسمی از مراجع دارای صلاحیت برای انجام کار مشخص باشد.» مرشد دوست هشدار داد در صورتی که فرد فاقد صلاحیت در جایگاه حضور داشته باشد، در صورت وقوع حادثه ای نظیر آتش سوزی، روند تخلیه خودرو ها، استفاده از خاموش کننده ها و امداد رسانی با مشکل مواجه خواهد شد. به گفته وی، متصدیان صلاحیت دار معمولاً به عنوان سرپرست شیفت عمل می کنند و کارگران مجاز نیز در کنار پمپ فعالیت دارند.



فونیکس



جهت اطلاعات
بیشتر
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.



Autoworld.ir

دوشنبه ۱۲ خرداد ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۳۸

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

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

بلیتورد
Billboard

20TH MARCH | THE ROAD OF HAPPINESS **Jeep**

شادی واقعی در حرکت بدون مرز با جیپ

«شرکت خودروسازی جیپ به تازگی کمپین تبلیغاتی با شعار «جاده شادی» را که توسط یک اژانس تبلیغاتی ساخته شده، برای ورود به بازار اکوادور اجرا کرده است. این کمپین چایی با تاکید بر لیخند نمادین ایجاد شده در مسیر حرکت خودرو در گل و برف، آزادی و شادی ناشی از سفر با جیپ را به تصویر کشیده است. پیام اصلی این کمپین «شادی واقعی در حرکت بدون مرز با جیپ» است»

ضرورت سختگیری در مراحل صدور گواهینامه رانندگی

به نظر می رسد سهل گیری در صدور گواهینامه رانندگی، اگرچه آمار دارندگان گواهینامه را بالا برده و از طرفی آمار افرادی را که به سن قانونی رسیده و بدون گواهینامه پشت فرمان می نشینند تا حدی کاهش داده، اما پیامدهای دیگری نیز دارد که باید به آن توجه شود. از آن جمله می توان به تعداد چشمگیری از جوانان اشاره کرد که در عین برخورداری از گواهینامه رانندگی از مهارت کافی برای کنترل خودرو بهره مند نیستند و در عین حال گاه رانندگی هیجانی و نامتعارفی دارند که می تواند ریسک تصادف را تا حد زیادی افزایش دهد. در همین زمینه اواخر سال گذشته رئیس پلیس راهور فراجا درباره اقدام پلیس برای افزایش سطح استاندارد دریافت گواهینامه اظهار داشت که در بیش تر نقاط دنیا، فرآیند دریافت گواهینامه رانندگی نسبتا سخت و

پیچیده است؛ در حالی که در ایران سعی بر آن بوده که این فرآیند هر چه بیش تر آسان شود. علاوه بر سخت گیری بیش تر در فرآیند دریافت گواهینامه توسط متقاضیان، به نظر می رسد اضافه شدن آزمون های روانشناسی و به نوعی شخصیت شناسی به مراحل دریافت گواهینامه نیز ضروری باشد تا افراد متقاضی علاوه بر مهارت های رانندگی، از لحاظ روحی، روانی و شخصیتی نیز مورد ارزیابی قرار گیرند؛ اتفاقی که در برخی کشورها امری عادی برای متقاضیان دریافت گواهینامه به شمار می رود. در این رابطه چند روز قبل، دبیر انجمن پزشکان کودکان ایران بیان کرد: «در راستای فرهنگ سازی رانندگی ایمن به پلیس راهور پیشنهاد دادیم برای صدور و تمدید گواهینامه رانندگان فقط معاینه چشم نباید در نظر گرفته شود، بلکه متقاضیان باید از لحاظ اختلال پردازش حسی نیز آزمایش شوند تا تاییدیه قدرت پردازش حسی را داشته باشند؛ زیرا راننده با خودرو خود می تواند یک فاجعه انسانی را رقم بزند.»

در نهایت امید است مسئولان مربوطه با اعمال سخت گیری های لازم و ضروری در فرآیند صدور گواهینامه رانندگی، توجه شهروندان را بیش از پیش به اهمیت رانندگی و تبعاتی جلب کنند که رانندگی غیر اصولی و نادرست می تواند به جامعه تحمیل کند.

حرف آخر
The Last Word

علی زرنادوز
روزنامه نگار

نکته آموزشی

که مفصل پلوس را از گرد و خاک، رطوبت و آلودگی ها محافظت می کند و مانع خروج گریس روان کننده می شود. در صورت ترک خوردگی یا پارگی این گردگیر، روانکاری مفصل از بین می رود و آلودگی وارد آن می شود؛ نتیجه آن، خرابی سریع پلوس و تحمیل هزینه بالا خواهد بود. پیشنهاد می شود هنگام تعویض روغن یا در سرویس های دوره ای، سلامت گردگیر پلوس بررسی شود.

پلوس یکی از اجزای حیاتی در سیستم انتقال قدرت خودرو است که وظیفه انتقال نیرو از گیربکس به چرخ ها را بر عهده دارد. اگر چه این قطعه معمولاً عمر بالایی دارد، اما بی توجهی به برخی نکات ساده می تواند باعث خرابی زودهنگام آن شود. مهم ترین نکته در نگهداری پلوس، بررسی منظم گردگیرهای پلوس است. گردگیر پلوس قطعه ای لاستیکی است

چگونه عمر پلوس خودرو را افزایش دهیم؟



NEW
M2631 D
289 KW=400 HPAT 1900 RPM

WWW.AMICOIR.COM