



جناب آقای مهندس احمد رضوانی

مدیر عامل محترم شرکت یزد تایر

بدینوسیله انتصاب شایسته جنابعالی را به سمت فوق تبریک می گویم. از خداوند متعال برای جنابعالی و همکاران محترمان در آن شرکت آرزوی توفیقات روز افزون دارم.

خشایار نظریان / صاحب امتیاز و مدیر مسئول روزنامه «دنیای خودرو»

بررسی تغییرات کراس اوور محبوب «ایران خودرو»

هایما «S5 پرو» در راه است

هایما به عنوان زیرمجموعه FAW حدود یک دهه است در بازار خودرو کشورمان حضور دارد. محصولات این کمپانی توسط گروه صنعتی ایران خودرو مونتاژ می شود. یکی از محصولات..

صفحه ۸

در صورت کنار رفتن موانع بین المللی

تعرفه، سپر قطعه سازان مقابل رقبای خارجی است

انتظار می رود در صورت شروع و به نتیجه رسیدن دور جدید مذاکرات، رقابت افزایش یابد و زمینه رشد فناوری و تولید...

صفحه ۱۴

مدیر عامل اسبق سایپا در گفت و گو

با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

قیمت گذاری دستوری و واردات بی ضابطه؛ بحران دو گانه صنعت خودرو

صفحه ۳

«تیبیا»، «کوییک» و «ساینا»؛ بازیگران

اصلی خط تولید سایپا

پلت فرم های اقتصادی، برگ برنده «سایپا» در تولید ۱۴۰۴

صفحه ۵

دکتر محمدرضا تقی گنجی، رئیس
هیات مدیره و مالک یزد تایر اعلام کرد:

خانه تکانی در مجتمع صنایع لاستیک یزد

صفحه ۱۳



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



کرمان موتور



KERMANMOTOR

KME S3

کی ام سی اس آر ۳



کاتالوگ



«مدیر اسمارت بریتانیا از احتمال احیای رودستر محبوب پس از ۲۰ سال سخن گفت: اما تردیدهایی درباره بازار این مدل وجود دارد. برند اسمارت (Smart) که روزگاری با خودروهای کوچک و جمع‌وجور شهری مانند فور تو (ForTwo) و فور فور (ForFour) شناخته می‌شد، حالا به کلی دگرگون شده و تولیداتش به خودروهای برقی شاسی‌بلند محدود شده است؛ آن هم در چین. اما شاید یک بازگشت نوستالژیک در راه باشد. بر اساس گزارش جدیدی، احتمال دارد رودستر کلاسیک و دوست‌داشتنی Smart پس از حدود ۲۰ سال احیا شود. جیسون آلیات (Jason Allbutt)، مدیر شعبه بریتانیا شرکت اسمارت در گفت‌وگویی با Auto

Express درباره احتمال تولید رودستر جدید صحبت کرد و گفت: «ما یکی از آن‌ها را در خانواده‌مان داشتیم؛ واقعاً خودرو لذت‌بخشی بود.» با این حال، آلیات هیچ زمان‌بندی مشخصی برای تولید رودستر اعلام نکرد. در حال حاضر، اسمارت تمرکز خود را روی مدل‌هایی با حجم فروش بالا گذاشته است. این برند سه شاسی‌بلند تمام‌برقی در سبد محصولات خود دارد و در حال کار روی نخستین سدان برقی خود با نام اسمارت #6 است. گفته می‌شود این سدان رقیب مستقیم تسلا مدل ۳ خواهد بود و احتمالاً از پلت‌فرم مشترک با Zeekr 007 بهره می‌برد. پلت‌فرم مورد نظر PMA2+ نام دارد و از موتورهای تکی و دوگانه پشتیبانی می‌کند.



احتمال بازگشت اسمارت «رودستر» پس از ۲۰ سال

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

افزایش نرخ ديه و ضرورت دریافت الحاقیه بیمه خودرو

پوشش مالی اقدام کنند.

وی تأکید کرد: «در بیمه بدنه نیز افزایش قیمت خودروها باعث شده ارزش واقعی خودرو دیگر با رقم درج‌شده در بیمه‌نامه همخوانی نداشته باشد. در این شرایط، دریافت الحاقیه تعدیل ارزش خودرو در بیمه بدنه نیز ضروری است تا در صورت سرقت یا خسارت کلی، بیمه‌گذار دچار زیان نشود.» مقدم در خصوص هزینه صدور این الحاقیه‌ها توضیح داد: «شرکت‌های بیمه برای افزایش سقف خسارت، مبلغی به‌عنوان مابه‌التفاوت حق بیمه دریافت می‌کنند که معمولاً عدد قابل توجهی نیست؛ اما نقش بزرگی در جلوگیری از دردهای بعدی دارد.» او به اهمیت آگاه‌سازی بیمه‌گذاران اشاره کرد و گفت: «متأسفانه بسیاری از مردم از لزوم دریافت این الحاقیه‌ها مطلع نیستند و تصور می‌کنند همان بیمه‌نامه اولیه برای یک سال کافی است؛ در حالی که در عمل، با افزایش قیمت خودرو، نرخ ديه با ارزش خسارات، بدون دریافت الحاقیه، پوشش بیمه‌ای ناقص خواهد بود.» مقدم در پایان توصیه کرد: «دارندگان بیمه‌نامه شخص ثالث و بدنه، به‌ویژه دارندگان خودروهای گران‌قیمت، باید به‌محض اعلام نرخ جدید ديه با تغییر ارزش خودرو، نسبت به دریافت الحاقیه اقدام کنند تا در صورت بروز حادثه، تحت پوشش کامل بیمه قرار داشته باشند.»



جبران‌نشده در تصادف‌ها جلوگیری می‌کند.» مقدم هشدار داد: «عدم دریافت این الحاقیه ممکن است در صورت وقوع حادثه رانندگی منجر به پرداخت بخشی از ديه یا خسارت از جیب شخصی بیمه‌گذار شود.» او افزود: «این موضوع به‌ویژه زمانی خطرناک است که خسارت بدنی وارده بیش از سقف تعهدات قبلی بیمه‌نامه باشد.» این کارشناس همچنین به افزایش مداوم قیمت خودروها در بازار اشاره کرد و گفت: «گرانی خودرو علاوه بر افزایش ارزش ریالی خسارت در تصادفات، باعث بالا رفتن ریسک در مواردی مانند سرقت نیز شده است. امروزه حتی یک برخورد ساده با خودرویی با ارزش بالا می‌تواند خسارتی فراتر از سقف تعهدات مالی بیمه‌نامه وارد کند. از این رو توصیه می‌شود بیمه‌گذاران نسبت به دریافت الحاقیه افزایش



با افزایش سالانه نرخ ديه از سوی قوه قضائیه، بسیاری از بیمه‌گذاران نسبت به کفایت پوشش‌های مالی بیمه‌نامه شخص ثالث دچار تردید می‌شوند. در همین راستا، محمد مقدم، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به تشریح نقش الحاقیه در جبران این اختلاف پرداخت. مقدم در این باره گفت: «نرخ ديه هر سال با توجه به شرایط اقتصادی و تورم توسط قوه قضائیه افزایش می‌یابد. از سوی دیگر، بسیاری از بیمه‌نامه‌های شخص ثالث که در ماه‌های قبل از اعلام نرخ جدید صادر شده‌اند، بر مبنای ديه سال گذشته تنظیم شده‌اند و در پوشش‌های مالی، ممکن است پاسخگوی خسارت کامل نباشند.» او تأکید کرد: «برای جبران این اختلاف، بیمه‌گذاران باید با مراجعه به شرکت بیمه خود، الحاقیه افزایش سقف تعهدات مالی و بدنی دریافت کنند. این الحاقیه در واقع تعهدات شرکت بیمه را متناسب با نرخ جدید ديه ارتقا می‌دهد و از ایجاد خسارت‌های

شرایط ارتقای استانداردها در صنعت خودرو چیست؟

ابزار ارتقا، بلکه عامل فشار مضاعف خواهند بود. در سطح کلان‌تر، هنوز توسعه پلت‌فرم‌های داخلی در کشور رشد قابل توجه و چشم‌گیری نداشته است. محصولات کنونی عموماً مبتنی بر فناوری‌های قدیمی هستند و پاسخگوی الزامات سخت‌گیرانه‌ای که در قالب استانداردهای ۸۵ گانه یا در آینده استانداردهای ۱۲۰ گانه تدوین شده‌اند، نیستند. حتی در خودروهای سنگین که مسئولیت حمل‌ونقل ایمن بین‌شهری و بین‌المللی را دارند، ضعف زیرساخت، عقب‌ماندگی تکنولوژیک و دشواری تأمین قطعات، اجرای این الزامات را با چالش مواجه کرده است. از سوی دیگر، آسیب‌شناسی دقیقی از اجرای استانداردهای موجود انجام نشده است. اگرچه افزایش تعداد استانداردها می‌تواند به ارتقای صنعت کمک کند، اما در غیاب بستر سازی لازم، این روند عملاً به کنار رفتن محصولات داخلی و باز شدن درهای بازار به‌روی برندهای وارداتی (عمدتاً چینی) منجر خواهد شد؛ مسیری که در بلندمدت نه تنها به وابستگی بیشتر می‌انجامد، بلکه انگیزه تولیدکنندگان داخلی را برای نوآوری و رقابت نیز از بین می‌برد. فرجام سخن این‌که، اگرچه ایمنی، کیفیت و انطباق با استانداردهای جهانی، اهداف درستی هستند، اما بدون آماده‌سازی بسترهای لازم و تعریف نقشه راهی دقیق، این اهداف به نقطه فشار برای صنعت خودرو تبدیل خواهند شد. زمان آن رسیده است که نگاهی واقع‌گرایانه، هوشمندانه و صنعتی به مسأله استانداردهای خودرویی داشته باشیم؛ چراکه این مسیر از اصلاح ساختار اقتصادی، رفع سیاست‌های مخرب قیمت‌گذاری، سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و ارتقای واقعی زیرساخت‌ها می‌گذرد.

صنعت خودرو کشور در بزنگاهی تعیین‌کننده قرار دارد؛ در حالی که اجرای استانداردهای ۸۵ گانه و سپس ارتقا به ۱۲۰ گانه می‌تواند فرصتی برای ارتقای

کیفیت و ایمنی باشد، اما واقعیت‌های موجود حاکی از آن است که این مسیر نه تنها به هدف اصلی خود نزدیک نشده، بلکه با چالش‌هایی عمیق‌تر، صنعت خودرو را در تنگنایی بی‌سابقه قرار داده است. هدف از رعایت استانداردها، همواره افزایش ایمنی و بهبود عملکرد محصولات بوده است. اما در کشور، آن‌چه در عمل رخ داده، انباشت الزامات بوروکراتیک، افزایش هزینه‌ها و عقب‌نشینی از طراحی و توسعه داخلی بوده است. بسیاری از خودروسازان و قطعه‌سازان به دلیل فقدان زیرساخت‌های فنی و تکنولوژیک، نه تنها نتوانسته‌اند این الزامات را اجرایی کنند، بلکه وابستگی‌شان به واردات تجهیزات کلیدی نیز افزایش یافته است؛ موضوعی که با سیاست‌های کلان صنعتی در تضاد مستقیم قرار دارد.

یکی از مهم‌ترین عوامل بازدارنده در تحقق اهداف استاندارد دی، تداوم سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری است. زمانی که خودروسازان با زیان انباشته، فروش اجباری زیر قیمت تمام‌شده و نبود مشوق‌های سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه مواجه است، طبیعی است که کیفیت و ایمنی در اولویت قرار نمی‌گیرد. استانداردها در چنین شرایطی، نه



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



بیوک «الکترا» با امکانات بیشتر ارائه می‌شود



فیس لیفت کراس اوور برقی بیوک الکترا E5 با ۴۷۰ کیلووات ساعت ظرفیت، اصلاح طراحی و بهبود فضای محفظه برای بازار چین معرفی شده است. بیوک رسماً الکترا E5 فیس لیفت را در چین رونمایی کرده است. در این فیس لیفت، جلو پنجره تزئینی قبلی با سپری اسپرت و دماغه کوسه‌ای جایگزین شده است. در دیگر قسمت‌ها، دستگیره‌های در مخفی و تزئینات نقره‌ای مات ظریف به چشم می‌خورند. الکترا E5 جدید همچنین از چراغ‌های عقب مدرن‌تر و پویاتر و رنگ‌های ۱۸ یا ۱۱۹ رنگی بهره می‌برد؛ در حالی که مدل‌های رده بالا شیشه‌های عقب دودی و سانروف پانوراما را نیز ارائه می‌دهند. کابین

مدیرعامل اسبق سایپا در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

قیمت‌گذاری دستوری و واردات بی‌ضابطه؛ بحران دوگانه صنعت خودرو



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در سال‌هایی که صنعت خودرو ایران زیر فشارهای هم‌زمان تحریم، نوسانات ارزی و برخی سوءمدیریت‌های داخلی قرار دارد، اجرای سیاست‌هایی چون قیمت‌گذاری دستوری و واردات بی‌ضابطه، نه تنها راه‌حلی برای مشکلات بازار فراهم نکرده، بلکه بر وخامت اوضاع افزوده است. از یک سو خودروسازان ناچار هستند محصولات خود را با قیمتی کمتر از هزینه تمام‌شده عرضه کنند و از سوی دیگر، تامین‌کنندگان قطعات با نرخ آزاد ارز در لبه ورشکستگی حرکت می‌کنند. در این میان، واردات بی‌برنامه خودروهای چینی جای خالی یک استراتژی ملی در صنعت خودرو را به وضوح آشکار کرده است. خودروهایی که نه با انتقال فناوری همراه هستند، نه تکیه‌گاه تولید داخلی هستند و نه توان رقابت با برندهای جهانی را دارند. از سوی دیگر، وعده واردات خودروهای اقتصادی و دست‌دوم که می‌توانست تاحدی تعادل عرضه و تقاضا را برقرار کند، هنوز در پیچ و خم تصمیم‌سازی‌های پشت‌پرده متوقف مانده است. سعید مدنی، مدیرعامل اسبق سایپا در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» عنوان کرد: «قیمت‌گذاری دستوری نه تنها مانع از رشد صنعت خودرو ایران شده، بلکه به ناپساامانی‌های ساختاری و بحران در زنجیره تامین دامن زده است.» وی در ادامه افزود: «از سوی دیگر نبود استراتژی در واردات خودرو و زمینه‌سازی تسلط بی‌قاعده برندهای چینی بر بازار شده؛ در حالی که وعده‌های واردات خودروهای اقتصادی همچنان بی‌نتیجه باقی مانده‌اند.»

چرا سیاست قیمت‌گذاری دستوری با وجود نتایج منفی آشکار همچنان ادامه دارد، پشتمانه آن چیست

و چه منافع یا ترس‌هایی مانع از راه‌سازی قیمت می‌شوند؟
قیمت‌گذاری دستوری در ظاهر برای حمایت از مصرف‌کننده اعمال شده است؛ اما در واقع ریشه در نگاه کوتاه‌مدت به مدیریت افکار عمومی دارد. هدف آن حفظ ثبات روانی در بازار است، نه تنظیم واقعی عرضه و تقاضا یا حمایت از تولید. در عمل، این سیاست باعث شده خودروسازان محصول را زیر قیمت تمام‌شده بفروشند و در نتیجه زیان انباشته افزایش یابد، کیفیت افت کند و ظرفیت توسعه فناوری محدود شود. تجربه جهانی نشان داده که مداخله دولت در تعیین قیمت محصول، به‌ویژه در صنایع مادر، نه تنها مانع از رشد رقابت‌پذیری می‌شود، بلکه زمینه‌ساز رانت و فساد در زنجیره توزیع نیز خواهد بود. راهکار منطقی، آزادسازی تدریجی قیمت در کنار طراحی سیاست‌های حمایتی برای مصرف‌کنندگان کم‌درآمد است تا هم صنعت آسیب نبیند و هم دسترسی عمومی به خودرو حفظ شود.

در شرایطی که تولیدکننده با قیمت دستوری می‌فروشد ولی تامین‌کننده با نرخ آزاد ارز خرید می‌کند، چطور می‌توان انتظار کیفیت یا حتی بقای زنجیره تامین را داشت؟ راه برون‌رفت از این تناقض چیست؟

این تضاد باعث شکل‌گیری چرخه‌ای از بدهی، کاهش کیفیت و رکود شده است. تولیدکننده قادر به پرداخت به‌موقع مطالبات تامین‌کنندگان نیست، زیرا خود با فروش زیان‌ده مواجه است.

در این میان، قطعه‌ساز نیز برای حفظ جریان نقدینگی ناچار به کاهش کیفیت، تعویق تعهدات یا حتی توقف خطوط تولید می‌شود. چنین شرایطی پایداری زنجیره تامین را کاملاً به‌خطر

نوربالا



تجربه جهانی نشان داده که مداخله دولت در تعیین قیمت محصول، به‌ویژه در صنایع مادر، نه تنها مانع از رشد رقابت‌پذیری می‌شود، بلکه زمینه‌ساز رانت و فساد در زنجیره توزیع نیز خواهد بود

انداخته است. رفع این بحران نیازمند بازبینی هم‌زمان در سیاست‌های ارزی و قیمت‌گذاری است. اختصاص ارز با نرخ ترجیحی به تامین‌کنندگان یا اصلاح نرخ نهایی خودرو در بازار، از جمله راهکارهایی است که می‌تواند تا حدی تناقض موجود را کاهش دهد. تازمانی که زنجیره تولید با نرخ آزاد تامین شود، اما نرخ فروش ثابت باقی بماند، نه کیفیت ارتقا می‌یابد و نه انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری در توسعه ایجاد می‌شود.

روند فزاینده واردات خودروهای چینی را چگونه باید ارزیابی کرد؟ آیا این وابستگی در بلندمدت خطرناک نیست؟

تمرکز صرف بر واردات یا مونتاژ محصولات چینی، نشانه‌ای از نبود برنامه‌ریزی صنعتی بلندمدت است. این روند نه تنها به خودکفایی کمکی نمی‌کند، بلکه خطر وابستگی یک‌سویه را تقویت می‌کند. در حالی که بسیاری از کشورها از همکاری با چین برای انتقال دانش و تولید پلتفرم‌های مشترک استفاده کرده‌اند، در ایران بیشتر همکاری‌ها به مونتاژ بی‌اختیار محدود شده است. در غیاب سیاست‌گذاری دقیق، بازار ایران به مقصدی برای تخلیه مازاد تولید برندهای چینی تبدیل شده و از این منظر جایگاه صنعتی کشور را تضعیف کرده است. استمرار این مسیر می‌تواند صنعت داخلی را از پای درآورد؛ چرا که نه فرصت توسعه فناوری فراهم می‌شود و نه مزیت رقابتی داخلی شکل می‌گیرد.

تقریباً دست‌نخورده باقی مانده؛ اما بیوک بهبودهای جزئی متعددی اعمال کرده است که مهم‌ترین آن‌ها استفاده گسترده‌تر از مواد نرم است که اکنون ۶۴ درصد از سطوح تماس را پوشش می‌دهد. صندلی‌های عقب نیز تا ۲۷ درجه خم می‌شوند تا حالتی آرام‌تر فراهم کنند. از نظر فناوری، یک نمایشگر خمیده ۱۲۰ اینچی با پشتیبانی از اپل کاربلی و iOS 26 وجود دارد. بیوک همچنین تأیید کرد که الکترا E5 به نخستین دستیار صوتی هوش مصنوعی سسایک-جنرال موتورز مجهز است. این دستیار در میلی ثانیه پاسخ می‌دهد و قادر به اجرای حداکثر ۱۰ دستور صوتی متوالی است.

آیا خودروهای چینی توانسته‌اند جایگزین مناسبی برای تولیدات ملی یا برندهای جهانی باشند؟ چرا این روند همچنان ادامه دارد؟

اگرچه برخی محصولات چینی توانسته‌اند استانداردهای متوسط کیفی را تامین کنند، اما اغلب آن‌ها در حوزه‌هایی مانند ایمنی، دوام، خدمات پس از فروش و پایداری ارزش در بازار دچار ضعف هستند. گرایش بازار به این خودروها بیشتر ناشی از نبود تنوع در محصولات داخلی و بی‌اعتمادی به برندهای بومی است تا مزیت واقعی آن‌ها. ادامه این روند اغلب ناشی از نبود نظارت راهبردی و منافع پنهان در چرخه واردات است. واردات بی‌ضابطه یا مونتاژ خودروهای خارجی با حداقل داخلی‌سازی، اگرچه در کوتاه‌مدت برای برخی سودآور است، اما در بلندمدت موجب حذف ظرفیت تولید داخلی و خالی شدن میدان برای توسعه فناوری ملی می‌شود. بدون استراتژی روشن در زمینه «این که چه مدلی وارد شود، چگونه و با چه هدفی»، این مسیر آسیب‌زا است.

علت واقعی اجرایی نشدن وعده واردات خودروهای اقتصادی و دست‌دوم چیست؟ آیا مانع در سیاست‌گذاری است یا تعمدی در کار است؟

در ظاهر، موانعی مانند استاندارد، محدودیت ارزی یا پیچیدگی‌های گمرکی عامل اجرا نشدن این وعده‌ها عنوان می‌شود. اما در باطن، مقاومت‌هایی وجود دارد که ناشی از تضاد منافع میان واردکنندگان خاص، برخی خودروسازان و سیاست‌گزاران است. اجرای واقعی واردات خودروهای اقتصادی، تعادل بازار را به‌هم زده و انحصار برخی بازیگران را به‌چالش می‌کشد. اگرچه در بسیاری از کشورها واردات خودرو کار کرده با رعایت استانداردهای مشخص به‌عنوان ابزاری برای تنظیم بازار به رسمیت شناخته شده است، اما در ایران این طرح‌ها بارها به دلایل غیرشفاف کنار گذاشته شده‌اند. چنین روندی نه تنها به زیان مصرف‌کننده است، بلکه توان رقابتی بازار را تضعیف می‌کند. بازار خودرو به‌سیاستی هوشمند نیاز دارد، نه وعده‌هایی که تنها در تیتراها باقی می‌مانند.

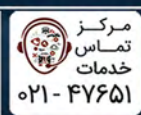
۲۴ دقیقه شارژ - ۸۰ درصد توان بیشتر



فونیکس



ایمنی، نهایت تمایز



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.



طراحی نسل سوم مزدا CX-5 که قرار است با پیشرفته‌های هیبریدی برای رقابت با تویوتا رافور و هوندا CR-V عرضه شود، لو رفته است. شاسی بلند پرفروش مزدا در حال تجربه تحول بزرگی است. نسل سوم CX-5 با طراحی به‌روز، فناوری‌های جدید و برای نخستین بار با پیش‌رانه هیبریدی در شرف معرفی رسمی قرار دارد؛ زیرا عکسی افشا شده که این مدل را کاملاً بدون استتار نشان داده و حاکی از آن است که زمان رونمایی رسمی احتمالاً نزدیک خواهد بود. این تصویر معتبر به نظر می‌رسد؛ زیرا به پروتوتایپ‌های استتار شده‌ای که در حال آزمایش دیده شده بودند شباهت زیادی دارد. تناسبات کلی و شکل پنجره‌ها همچنان به

طراحی نسل سوم مزدا CX-5 که قرار است با پیشرفته‌های هیبریدی برای رقابت با تویوتا رافور و هوندا CR-V عرضه شود، لو رفته است. شاسی بلند پرفروش مزدا در حال تجربه تحول بزرگی است. نسل سوم CX-5 با طراحی به‌روز، فناوری‌های جدید و برای نخستین بار با پیش‌رانه هیبریدی در شرف معرفی رسمی قرار دارد؛ زیرا عکسی افشا شده که این مدل را کاملاً بدون استتار نشان داده و حاکی از آن است که زمان رونمایی رسمی احتمالاً نزدیک خواهد بود. این تصویر معتبر به نظر می‌رسد؛ زیرا به پروتوتایپ‌های استتار شده‌ای که در حال آزمایش دیده شده بودند شباهت زیادی دارد. تناسبات کلی و شکل پنجره‌ها همچنان به



لورفتن تصاویر مزدا «سی ایکس-۵» جدید

دلال پروری و زیان دهی خودروسازان، نتیجه قیمت گذاری دستوری؛

راه نجات «ایران خودرو» و «سایپا» چیست؟

اگر سیاست قیمت گذاری اصلاح نشود، نه تنها ایران خودرو و سایپا با چالش های سنگین تری مواجه می شوند، بلکه کل زیست بوم صنعتی کشور دچار معضل می شود



آینده فروشی خودروسازان در این قالب‌هاست. اما این روش‌ها در بلندمدت پاسخگو نیستند و به «ذوب شدن تدریجی نقدینگی» منجر شده‌اند. وقتی تأمین مالی با آینده‌فروشی انجام شود، تعهدات مالی سنگینی ایجاد می‌کند که در شرایط تورمی و کم‌ثبات اقتصادی، می‌تواند فاجعه‌بار باشد.

نخستین قربانی زنجیره تأمین است. قطعه‌سازان به عنوان

بازوان اجرایی تولید، در انتظار دریافت مطالبات خود از خودروسازان می‌مانند و همین تأخیر در پرداخت باعث کاهش تولید، افت کیفیت و حتی تعطیلی خطوط تولید قطعه می‌شود. این وضعیت در نهایت به کاهش تولید نهایی خودرو، تأخیر در تحویل و ناراضیاتی گسترده مشتریان منتهی می‌شود.

چالش انرژی؛ خاموشی‌های صنعتی، توقف تولید ناترازی انرژی چالش دیگری است که خودروسازان و قطعه‌سازان را تحت فشار قرار داده است. به گفته مدیران ارشد این صنعت، قطعه‌سازان هفته‌ای نزدیک به ۵۰ ساعت برق ندارند. این قطعی برق به معنای از دست رفتن حدود ۲۵ درصد زمان تولید است که تأثیر مستقیم بر ظرفیت تولید، بهره‌وری و حتی کیفیت محصول دارد. در تلاش برای جبران این کمبود، بسیاری از کارخانه‌ها اقدام به خرید ژنراتور کرده‌اند؛ اما تأمین گازوئیل خود به چالشی دیگر بدل شده است. در حالی که سوخت قاچاق در بازار آزاد به قیمت ۲۰ تا ۲۵ هزار تومان فروخته می‌شود، تولیدکنندگان داخلی با کمبود شدید سوخت و عدم تخصیص رسمی مواجه هستند.

مشکلات انرژی و تأمین مواد اولیه؛ ضربه نهایی به تولید

در کنار همه چالش‌های فوق، صنعت خودرو در حوزه واردات مواد اولیه نیز با مشکلاتی ساختاری مواجه است. اختلال در سامانه تجارت و تخصیص ارز باعث شده واردکنندگان مواد اولیه این صنعت، تا ۱۵۰ روز در صف

تخصیص ارز باقی بمانند. این تأخیر موجب توقف خطوط تولید، افزایش هزینه‌ها و کاهش رقابت‌پذیری محصولات داخلی می‌شود. از سوی دیگر، قیمت گذاری دستوری در بازار خودرو هیچ تناسبی با قیمت گذاری مواد اولیه در بورس ندارد. فولاد و محصولات پتروشیمی مورد استفاده در صنعت خودرو با نرخ‌های جهانی عرضه می‌شوند؛ اما محصول نهایی باید با قیمت دستوری عرضه شود؛ فرمولی نابرابر و غیرمنصفانه که تولیدکننده را قربانی سیاست‌های ناکارآمد می‌کند.

بسته ۹ گانه؛ راه نجات یا مُسکن موقت؟ بسته ۹ گانه‌ای که اخیراً برای حمایت از صنعت خودرو تدوین شده است، اگر چه به مسائل مهمی مانند نقدینگی، انرژی، ارز و مواد اولیه پرداخته، اما در عمل نیاز به اجرا و ضمانت عملیاتی دارد. بدون عزم ملی برای حذف قیمت گذاری دستوری و واقعی سازی اقتصاد، این بسته نمی‌تواند تأثیر قابل توجهی داشته باشد. خودروسازان بزرگ کشور، نظیر ایران خودرو و سایپا، نه تنها نیازمند حمایت‌های مالی هستند، بلکه باید در چارچوب سیاست‌گذاری منطقی، امکان رقابت‌پذیری و سودآوری داشته باشند تا بتوانند روی تحقیق و توسعه، فناوری و ارتقای کیفیت تمرکز کنند.

حمایت منطقی، نه دستوری تولید ملی نیازمند سیاست‌گذاری صحیح، پایدار و مبتنی بر منافع کلان اقتصادی است. ایران خودرو و سایپا نه صرفاً دو شرکت تولیدکننده، بلکه نمادهایی از توان صنعتی کشور هستند. حمایت از آن‌ها به معنای حمایت از اشتغال، زنجیره تأمین، سرمایه‌های مردم و در نهایت اقتصاد ملی است. اگر سیاست قیمت گذاری اصلاح نشود، نه تنها این دو خودروساز بزرگ با چالش‌های سنگین تری مواجه می‌شوند، بلکه کل زیست‌بوم صنعتی کشور، از قطعه‌سازی گرفته تا خدمات پس از فروش، در معرض فروپاشی قرار خواهد گرفت. این یک هشدار جدی برای تصمیم‌گیران اقتصادی کشور است که باید هرچه سریع‌تر از مسیر حمایت شعاری خارج شده و به سمت اصلاحات ساختاری حرکت کنند.

نگاه

View



مهدی دادفر

مشاور انجمن واردکنندگان خودرو

چالش‌های واردات خودرو به کشور

«معتمد اجرای آیین‌نامه جدید واردات خودرو فعلاً انجام نمی‌شود؛ زیرا از ابتدا تا امروز، واردات خودرو فقط تبدیل شده به یک کشمکش، یک سردرد، یک درگیری و در کل یک بلاتکلیفی محض که نتیجه فعالان حوزه خودرو، بلکه برای مردم هم یک دردسر بزرگ شده است. وقتی تخصیص ارز مشخص نباشد، هیچ کس به نتیجه نخواهد رسید. شما نمی‌توانید برنامه‌ریزی کنید؛ نمی‌توانید پیش‌بینی داشته باشید. ما الان در اقتصادی هستیم که پیش‌بینی‌پذیر بودن، خودش سرمایه‌است؛ اما در شرایط فعلی این اصل هم از ما گرفته شده است. در حال حاضر این قانون اجرا نشده و زمان آن مشخص نیست؛ اما هیچ اثری از اجرای آن ندیدیم. با توجه به این که قانون مذکور ابلاغ شده است، تاکنون اثری از اجرای آن نیست. ارزش‌ها یعنی این که دیگر بانک مرکزی در بحث ارز واردات خودرو دخالتی نکند. اما در حال حاضر همچنان بانک مرکزی اصرار دارد در تخصیص ارز برای واردات نقش مستقیم داشته باشد. این موضوع مشکل جدی برای واردات خودرو ایجاد کرده است. همان‌طور که پیش‌تر اشاره کردم، به رغم این که استفاده از ارز اشخاص برای واردات خودرو صراحتاً اعلام شده است، از سوی بانک مرکزی اقدامی جهت اجرای این مهم تاکنون مشاهده نکردیم. در پاسخ به قسمت نخست سوال شما باید بگویم، تاکنون شاهد تخصیص ارز برای واردات نبودیم و با توجه به این که ۴ ماه از سال جاری می‌گذرد، با چنین شیوه‌ای شاید واردات خودرو در سال جاری به کمترین میزان برسد. با این وضعیت ارزی و بلاتکلیفی کامل، احتمال دارد حتی یک چهارم آن ۹۰ هزار دستگاه هم وارد نشود. چرا که واردکننده نمی‌تواند چند ماه پولش را معطل بگذارد تا شاید یک روز بانک مرکزی مجوز بدهد. به نظر من اگر اجازه دهند از اشخاص استفاده شود، خود واردکننده‌ها مساله را حل می‌کنند. واردات خودروهای صفر کیلومتر فعلاً در وضعیت معلق قرار دارد؛ خودروهای کارکرده هم با همین ابهامات مواجه هستند. مشخص نیست که آیین‌نامه دقیقاً چه زمانی اجرا می‌شود؛ بنابراین نباید در سال جاری چشم‌انتظار ورود خودروهای کارکرده به کشور باشیم. به نظر می‌رسد بانک مرکزی و وزارت صمت هنوز نتوانسته‌اند برای واردات خودرو به یک زبان مشترک برسند. شاید نیاز به ورود رئیس‌جمهور یا مجلس شورای اسلامی است؛ اما یک مرجع بالاخره باید این گره را باز کند. به هر حال وقتی قانون تصویب و ابلاغ می‌شود، باید به موقع اجرا شود.

پیگیری يك موضوع

Follow up



عبدالکریم

هاشمی نخل ابراهیمی

عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس

اثر بسته حمایتی وزارت صمت بر بازار سرمایه

«صنایع کشور از جمله صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی امروز نیازمند حمایت و کمک جدی دولت هستند. در همین رابطه و با توجه به وضعیت تولید، دولت بسته حمایتی از صنایع را در دستور کار خود قرار داده است. حال در این راستا عبدالکریم هاشمی نخل ابراهیمی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی به بیان ابعاد و جنبه‌های مختلف این بسته حمایتی پرداخته است.

اثر شمولیت بسته حمایتی وزارت صمت برای شرکت‌های بورسی چیست؟

در صورتی که شرکت‌های بورسی از بسته حمایتی وزارت صمت بهره‌مند شوند، به‌طور قطع میزان تولید آن‌ها بالاتر خواهد رفت و این مساله روی درآمد‌های آن‌ها نیز تأثیر بسزایی خواهد گذاشت.

این بسته شامل چه مواردی است؟ بسته حمایتی وزارت صمت به منظور حمایت از کسب و کارها در ۵ بخش مالی، تأمین مالی، ارز، زیرساخت‌ها و بازرگانی تدوین و ابلاغ شده است. همچنین بسته‌های حمایتی دولت قطعا منابع مالی مورد نیاز واحدهای تولیدی کشور را که شامل سرمایه در گردش و نیازهای توسعه و تجهیز آن‌هاست، تأمین خواهد کرد.

تأثیر این موضوع روی بنگاه‌های تولیدی چه خواهد بود؟

واحدهای تولیدی بورسی هم اگر از این بسته حمایتی بهره‌مند شوند، خودبه‌خود می‌توانند تولید بیشتری داشته باشند. این در حالی است که در صورتی که شرکت‌های بورسی از این بسته حمایتی بهره‌مند شوند، به‌طور قطع ضمن افزایش ظرفیت تولید به سودآوری و ارزش افزوده بیش‌تری دست خواهند یافت؛ به‌طوری که ارزش سهام آن‌ها بالا رفته و سهامداران سود بیش‌تری کسب می‌کنند.

آیا این بسته حمایتی شامل تسهیلات ارزان قیمت و طولانی مدت نیز می‌شود؟

اگر این بسته حمایتی بتواند در پرداخت تسهیلات ارزان قیمت و طولانی مدت و یا کمک به فرایند صدور مجوزهای واحدهای تولیدی موثر باشد، بسیاری از مسائل و مشکلات اقتصادی کشور در حوزه تأمین مالی حل می‌شود.

«به گزارش «سایپانوز» محمود سهیل‌نژاد، مدیرعامل سایپادیزل گفت: «شرکت سایپادیزل یکی از قطب‌های تولید خودروهای تجاری در کشور است و در تأمین خودروهای نیمه‌سبک و سنگین تجاری برای بازار داخلی سابقه‌ای بیش از ۶ دهه دارد.» وی ادامه داد: «در سه‌ماهه ابتدای سال گذشته سایپادیزل تنها ۲۲۸ درصد از سهم بازار خودروهای تجاری کشور را در اختیار داشت؛ اما در سال جاری با تلاش کارکنان این شرکت و مذاکره



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

صنعت خودرو را می‌توان به عنوان یکی از پیشران‌های اقتصادی کشور که نقش موثری در اشتغال‌زایی، تولید ناخالص داخلی و توسعه صنعتی ایفا می‌کند، معرفی کرد. سیاست‌گذاری‌های ناکارآمد و قیمت‌گذاری دستوری، این صنعت را در معرض بحران‌هایی بی‌سابقه قرار داده‌اند. امروز ایران خودرو و سایپا، دو قطب اصلی تولید خودرو در کشور با چالش‌های جدی نقدینگی، بدهی به زنجیره تأمین، ناترازی انرژی و محدودیت‌های ارزی دست و پنجه نرم می‌کنند. این مشکلات تنها پر دوش خودروسازان نیست، بلکه پیامدهای آن به مصرف‌کنندگان، سهامداران، بازار سرمایه و در نهایت کل اقتصاد ملی سرایت کرده است.

قیمت‌گذاری دستوری؛ ریشه بحران در صنعت خودرو

همان‌طور که بارها طی گزارشی در این صفحه اشاره شده است، در سال‌های اخیر سیاست قیمت‌گذاری دستوری که بانیست حمایت از مصرف‌کننده اجرا شده، نه تنها نتوانسته به هدف خود دست یابد، بلکه به رانت‌خواری، دلال‌پروری و زیان‌دهی خودروسازان منجر شده است. مصرف‌کننده واقعی از این سیاست نفعی نمی‌برد و واسطه‌ها با استفاده از شکاف قیمتی بین نرخ کارخانه و بازار آزاد، سودهای نجومی به جیب می‌زنند. شرکت‌های بزرگ خودروسازی مانند ایران خودرو و سایپا در حالی خودرو را با قیمت‌های تحمیلی عرضه می‌کنند که هزینه تولید بسیار بیشتر از این ارقام است. نتیجه روشن است: زیان انباشته، کاهش توان سرمایه‌گذاری، اختلال در پرداخت به قطعه‌سازان و در نهایت کند شدن چرخ تولید.

ضرر سهامداران و ریزش اعتماد به بورسی سهامداران این دو شرکت عمدتاً مردم عادی هستند که به امید سرمایه‌گذاری مولد وارد بازار سرمایه شده‌اند. اما زیان‌های پیاپی و کاهش سودآوری، سهام ایران خودرو و سایپا را با افت شدید روبه‌رو کرده است. این ریزش نه تنها سرمایه‌های مردم را از بین می‌برد، بلکه ضربه‌ای سخت به اعتماد عمومی به بازار سرمایه وارد می‌کند. وقتی سرمایه‌گذار حس کند که تصمیمات سیاسی و مداخله‌گرانه دولت، سوددهی صنایع را مختل می‌کند، ترجیح می‌دهد سرمایه خود را به بازارهای غیرمولد مانند ارز، طلا یا حتی رمزارزها منتقل کند. این خروج سرمایه از بخش تولید، آفتی جدی برای توسعه پایدار کشور است.

بحران نقدینگی؛ خودروسازان در مسیر سقوط؟ صنعت خودرو امروز با یکی از شدیدترین بحران‌های نقدینگی خود در دهه‌های اخیر مواجه شده است. دلیل اصلی این بحران همان قیمت‌گذاری دستوری است که باعث شده درآمد حاصل از فروش خودروها نتواند حتی هزینه‌های تولید را پوشش دهد. شرکت‌های بزرگ خودروسازی اکنون برای تأمین نقدینگی مورد نیاز به ابزارهایی مانند اوراق گام و آل‌سی داخلی روی آورده‌اند. طبق آمار، بیش از ۹۰ هزار میلیارد تومان سهم

و توافق با شرکای خارجی و افزایش تولید محصولات، شاخص سهم بازار نسبت به بهار سال گذشته حدود ۴۰۰ درصد رشد کرده است. مدیرعامل سایپادیزل با اشاره به تولید ۷۰۳ دستگاه خودرو در بهار سال جاری به رغم مشکلات و محدودیت‌های سه ماهه اول سال توسط این شرکت افزود: «به‌طور کلی در بهار سال جاری ۵ هزار ۳۱۰ دستگاه انواع خودروهای تجاری در کشور تولید

سهم چشمگیر «سایپادیزل» از بازار خودروهای تجاری کشور

شده که سهم بیش از ۷۰۰ دستگاهی سایپادیزل نشان از عزم این شرکت در افزایش تولید، توسعه محصول و قرار گرفتن روی ریل پیشرفت است.» سهیل‌نژاد تصریح کرد: «خوشبختانه استراتژی‌هایی که در بهمن و اسفندماه سال گذشته در حوزه‌های تأمین، تولید، توسعه محصول و فروش تدوین شده است، با دقت فراوان از سوی کارکنان این شرکت دنبال می‌شود و با این روند حتی



ممکن است اهداف مورد نظر در ۶ ماه اول سال زودتر نیز محقق شوند.» وی در پایان با بیان این که سایپادیزل به دنبال کسب سهم بیشتری از بازار خودروهای تجاری در کشور است، گفت: «به دلیل استراتژی‌های درست در حوزه تأمین و توسعه محصول، توانسته‌ایم سبد محصولات را گسترش بدهیم. از این رو سایپادیزل با معرفی محصولات جدید و افزایش تولید قصد دارد سهم بیشتری از بازار را در سال ۱۴۰۴ کسب کند.»

زاپاس

Spare Tire



سوزوکی «جیمینی» در خدمت ناوگان پلیس استرالیا



مسیرهای آفرود عملکردی عالی دارد و می‌تواند با شاسی‌بلندهای بزرگ‌تر و گران‌تر رقابت کند؛ اما در برابر خودروهایی مثل بام و سری ۵، کیا استینگر و فولکس واگن پاسات که در ناوگان پلیس استرالیا متداول هستند، حرفی برای گفتن ندارد. البته خوشبختانه گروه‌بان جیم قرار نیست برای تعقیب مجرمان استفاده شود. این جیمینی چهار در مستقیماً توسط سوزوکی استرالیا تأمین شده و برای «تقویت و ترویج ارتباط با جامعه» در برنامه‌های پلیس نیوساوت ولز در مدارس و رویدادهای اجتماعی به کار خواهد رفت.

سوزوکی جیمینی چهار در به‌ناوگان پلیس استرالیا پیوست. این شاسی‌بلند کوچک نه برای تعقیب مجرمان، بلکه برای جلب اعتماد جامعه در رویدادهای محلی استفاده می‌شود. خودروهای پلیس معمولاً قدرتمند و سریع هستند تا برای تعقیب و انتقال مجرمان مناسب باشند؛ اما پلیس استرالیا به تازگی یکی از ضعیف‌ترین شاسی‌بلندهای آفرود بازار یعنی سوزوکی جیمینی را به‌ناوگان خود اضافه کرده است. این شاسی‌بلند کوچک که با نام «گروه‌بان جیم» شناخته می‌شود، قرار است در واحد پیشگیری از جرم پلیس مک‌کواری در نیوساوت ولز به کار گرفته شود. جیمینی در

ویژه‌ها

ارسال پرونده انحراف وزارت صمت از دستورالعمل خودرو به نهادهای نظارتی



«سختگوی شورای رقابت با انتقاد از عملکرد وزارت صمت در حوزه قیمت‌گذاری خودرو و گفت: «گزارش‌های شورا از عملکرد وزارت صمت درباره اجرای دستورالعمل به‌نهادهای نظارتی ارسال شده و پیگیری ادامه دارد.» سپهر دادجوی توکلی درباره افزایش قیمت خودرو اظهار کرد: «شورای رقابت نقد و ایراد جدی به نحوه اجرای دستورالعمل خودرو توسط وزارت صمت دارد.»

دیگه چه خبر؟

سرنوشت واگذاری سایپا در دستان وزارت صمت و سازمان خصوصی‌سازی



«شرکت خودروسازی سایپا در نامه‌ای رسمی خطاب به مدیر نظارت بر ناشران سازمان بورس و اوراق بهادار، از فرآیند واگذاری سهام این شرکت خبر داد. در نامه شیخ‌زاده، مدیرعامل سایپا آمده است: «دستور رضایی دبیر شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا به شرح ذیل است: در سیر مراحل واگذاری سهام خودروسازی طبق قانون برنامه به قوت خود باقی است.»

توئیتر!

لزوم نظارت موثر بر کیفیت تولیدات خودروسازان



«عضو هیات‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس بر لزوم نظارت وزارت صمت و سازمان ملی استاندارد بر ارتقای کیفیت تولیدات خودروسازان داخلی تأکید کرد. علی حدادی گفت: «یکی از موضوعات مهمی که هم وزارت صمت و هم شورای رقابت و هم سایر مجموعه‌های مرتبط با این حوزه از جمله سازمان ملی استاندارد باید به آن توجه کنند، ارتقای کیفیت تولیدات خودروسازان است که باید در اولویت قرار گیرد.»

«تیباً»، «کوییک» و «ساینا»: بازیگران اصلی خط تولید سایپا

پلت‌فرم‌های اقتصادی، برگ برنده «سایپا» در تولید ۱۴۰۴



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«در شرایطی که صنعت خودرو کشور با چالش‌های متعددی از جمله نوسانات ارزی، محدودیت‌های تأمین قطعات و نیاز فزاینده به بهرهوری بیشتر روبه‌رو است، شرکت خودروسازی سایپا با اتخاذ رویکردی هدفمند، تمرکز خود را معطوف بر تولید خودروهای با حاشیه سود بالاتر کرده است. این استراتژی که به‌وضوح در آمارهای تولید سه‌ماهه نخست امسال قابل مشاهده است، نشان از حرکت این خودروساز در جهت ثبات عملیاتی، افزایش سودآوری و تقویت موقعیت رقابتی دارد. براساس اطلاعات منتشرشده در سامانه کدال، سایپا در سه‌ماهه ابتدایی امسال در مجموع ۵۶ هزار و ۵۲۷ دستگاه خودرو تولید کرده که از این تعداد، ۳۵ هزار و ۲۲۲ دستگاه متعلق به گروه محصولات خانواده X200 شامل تیباً، کوییک و سایپا بوده است. به این ترتیب، بیش از ۶۲ درصد از کل تولیدات سایپا در این مدت به این خانواده اختصاص داشته است؛ آمارى که به‌روشنی موید رویکرد تمرکز بر محصولات اقتصادی و سودده است. این جهت‌گیری تولیدی، سایپا را قادر می‌سازد تا با بهره‌گیری بهینه از ظرفیت‌های خطوط تولید و زنجیره تأمین، ضمن پاسخ‌گویی به نیاز بازار داخلی، از فشارهای مالی و عملیاتی کاسته و بازده سرمایه‌گذاری را افزایش دهد. در عین حال، تثبیت تولید در خانواده X200 به‌دلیل در دسترس بودن قطعات، تسلط فنی شبکه خدمات پس از فروش و شناخت بازار از این محصولات، سایپا را در موضعی امن‌تر در برابر نوسانات بازار



قرار می‌دهد. تحلیل‌گران صنعت خودرو، این سیاست را حرکتی منطقی و واقع‌گرایانه برای عبور از مقطع حساس کنونی ارزیابی می‌کنند؛ رویکردی که نه‌تنها سودآوری شرکت را در کوتاه‌مدت افزایش می‌دهد، بلکه زمینه‌ای مطمئن برای توسعه آینده و به‌روزرسانی پلت‌فرم‌های فعلی فراهم می‌سازد. همچنین تداوم تولید و ارتقای تدریجی مدل‌های موجود، می‌تواند منجر به افزایش رضایت مشتریان و تقویت جایگاه برند سایپا در بازار رقابتی شود. به‌نظر می‌رسد سایپا با تمرکز سنجیده بر محصولات خانواده X200، در حال بازتعریف مسیر خود در صنعت خودرو است؛ مسیری که با تکیه بر واقعیت‌های اقتصادی و قابلیت‌های داخلی، می‌تواند اعتماد عمومی به این خودروساز را افزایش دهد و به تقویت بنیان‌های تولید ملی کمک کند. علاوه‌بر مزیت‌های عملیاتی و مالی، تمرکز سایپا بر تولید خودروهای خانواده X200 از زاویه دیگری نیز حائز اهمیت است. ایجاد ثبات در بازار عرضه و تقویت پیش‌بینی‌پذیری برای مشتریان و شبکه نمایندگی‌ها، در شرایطی که نوسانات تولید و تنوع بیش از حد محصولات می‌تواند به افزایش هزینه‌ها و کاهش کیفیت منجر

شود، تولید انبوه خودروهایی با ساختار فنی یکسان، هزینه‌های پشتیبانی را کاهش داده و خدمات پس از فروش را منسجم‌تر می‌سازد. در همین راستا، بازار نیز واکنشی مثبت به این تمرکز نشان داده است. خودروهای کوییک، سایپا و تیباً به‌دلیل قیمت رقابتی، دسترسی مناسب به قطعات یدکی و هزینه نگهداری پایین، از استقبال بالایی برخوردارند. سایپا با تثبیت این سبد محصول، توانسته بخشی از نیاز بازار را پاسخ دهد و از فشار عرضه در شرایط دشوار اقتصادی بکاهد. از سوی دیگر، پلت‌فرم X200 به‌عنوان بستری توسعه‌پذیر، این قابلیت را دارد که با ارتقای تدریجی در طراحی، امکانات و ایمنی، همچنان در بازار رقابتی باقی بماند. این موضوع نه‌تنها برای حفظ مشتریان فعلی مهم است، بلکه می‌تواند در آینده نزدیک بستر تولید مدل‌های به‌روزتر با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین‌تر را نیز فراهم کند. در افق بلندمدت، تمرکز بر تولید اقتصادی و هدفمند می‌تواند به تقویت پایه‌های مالی شرکت کمک کرده و ظرفیت سرمایه‌گذاری در پروژه‌های تحقیق و توسعه (R&D) را افزایش دهد؛ مساله‌ای که برای عبور از رقابت داخلی و دستیابی به بازارهای صادراتی ضروری به‌نظر می‌رسد. سایپا در صورتی که بتواند از محل سودآوری این دوره، زیرساخت‌های فناوریانه و طراحی محصول را توسعه دهد، خواهد توانست در دوره‌های بعدی وارد مرحله‌ای از نوسازی سبد محصولات و حرکت به‌سمت خودروهای مدرن‌تر شود. در مجموع، تمرکز سایپا بر خانواده X200 در سه‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴، زامی توان صرفاً یک تصمیم تولیدی دانست، بلکه این اقدام، بخشی از یک راهبرد کلان برای پایداری، سودآوری، مدیریت هزینه‌ها و افزایش رضایت مشتری است. این رویکرد اگر با ارتقای تدریجی کیفی و طراحی همراه شود، می‌تواند سکویی برای جهش بعدی سایپا در صنعت خودرو ایران باشد.

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

رکود سنگین و ثبات نسبی نرخ‌ها در بازار خودرو. حاضر جواب: البته همیشه هم این‌طوری نیست؛ زیرا بعضی روزها نیز بازار خودرو از رکود نسبی و ثبات سنگین برخوردار است!

۵۰ سال پیش ایرانی‌ها چه مدل خودرو خارجی سوار می‌شدند؟

حاضر جواب: از آن‌جا که پیش‌بینی می‌شود در ۵۰ سال آینده هم مثل ۵۰ سال پیش، ایرانی‌ها سوار خودروهای روز جهان شوند، بنابراین مشخص می‌شود که نسل سوخته خودرویی کشور، ما هستیم.

بنا به اذعان رسمی وزیر صمت، قیمت‌گذاری جدید خودروهای داخلی نه بر اساس چارچوب‌های قانونی، بلکه بر پایه آن چه‌وی «صحت» خوانده صورت گرفته است! حاضر جواب: البته ماجرا خیلی هم این‌طوری نبوده؛ نهایتاً افزایش قیمت اولیه، ضربه‌در مصلحت و تقسیم بر شرایط موجود شده و بعد هم عدد به‌دست آمده به خودروسازان اعلام شده است.

ثبات‌نام خودرو دیگر مشتری ندارد؛ کاهش ۶۰۰ هزار نفری متقاضیان لاتاری خودرو.

حاضر جواب: پس تا این‌جا، حداقل ۶۰۰ هزار دلال در هر مرحله از قرعه‌کشی حضور داشتند!

سختگوی شورای رقابت با انتقاد از عملکرد وزارت صمت در حوزه قیمت‌گذاری خودرو و گفت: «گزارش‌های شورا از عملکرد وزارت صمت درباره اجرای دستورالعمل به‌نهادهای نظارتی ارسال شده و پیگیری ادامه دارد.»

حاضر جواب: درست مثل برخی مصرف‌کنندگان بازار خودرو که سال‌هاست پیگیر خرید یک خودرو استاندارد و به قیمت داخلی هستند.

دبیر کل خانه صنعت و معدن و تجارت ایران با اشاره به تأخیر خودروسازان در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان بیان کرد: «وقتی فروش خودرو از سوی خودروساز به صورت نقدی است، پرداخت مطالبات قطعه‌سازان نیز باید به موقع انجام شود تا فرآیند تأمین سرمایه در گردش در صنعت خودرو و قطعه‌سازی به‌طور صحیح صورت گیرد.» حاضر جواب: البته از نظر برخی مسئولان، گردش صحیح سرمایه در صنعت خودرو، همین فروش نقدی خودرو و خرید نسبه قطعات است!

رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران با بیان این که بازار خودرو همچنان در رکود کامل به‌سر می‌برد، گفت: «شرایط به‌گونه‌ای است که بسیاری از نمایشگاه‌داران در حال تعطیلی یا تحویل واحدهای صنفی خود هستند.»

حاضر جواب: و با توجه به رونق کسب و کارهای مرتبط با مواد غذایی در چند ماه اخیر، در حال تبدیل نمایشگاه خودروی‌شان به سوپرمارکت یا بنکداری فروش مواد غذایی هستند.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با تأکید بر این که قیمت خودروها باید به قیمت قبلی خود برگردد، بیان کرد: «افزایش قیمت خودروها منشا افزایش قیمت در دیگر محصولات و اقلام می‌شود که باید جلو آن گرفته شود.»

حاضر جواب: یعنی الان اگر از فردا، تا یک سال آینده خودرو در کشور گران نشود، هیچ کالا و خدمات دیگری گران نمی‌شود؟

افزایش در آمد شرکت «سازه پویش»

درآمد خرد ادامه

448

میلیارد تومان

میزان رشد در آمد
سه ماهه

47%

درآمد سه ماهه

1,179

میلیارد تومان

شرکت «سازه پویش» در سه‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴، فروش یک‌هزار و ۱۷۹ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.

چپ تلند؟

اثر مثبت افزایش قیمت‌ها روی کاهش تقاضای سرمایه‌ای

«در حالی که در دوره‌های گذشته بخش زیادی از متقاضیان، با انگیزه سرمایه‌گذاری یا کسب سود از تفاوت قیمت کارخانه و بازار وارد چرخه ثبت‌نام خودرو می‌شدند، در این مرحله، به‌نظر می‌رسد تعدیل واقع‌گرایانه قیمت‌ها و کاهش فاصله با نرخ بازار، انگیزه‌های سوداگران را کاهش داده و ثبت‌نام‌کنندگان واقعی‌تر شده‌اند.

چرا؟

کاهش التهاب بازار پس از تعادل بین عرضه و قیمت‌گذاری

«نکته مهم در این مرحله از ثبت‌نام‌ها، ثبات نسبی بازار آزاد خودرو پس از اعلام قیمت‌های جدید کارخانه‌ای است. برخلاف تصور رایج مبنی بر افزایش ناگهانی نرخ‌ها، قیمت اکثر خودروها در بازار آزاد پس از دور جدید قیمت‌گذاری‌ها نوسان چندانی نداشته‌اند. به‌نظر می‌رسد تعادل میان عرضه و قیمت‌گذاری توانسته التهاب بازار را کاهش داده و واسطه‌گری را تا حدی محدود کند.

برای چه؟

پذیرش منطق بازار از سوی سیاست‌گذار

«این مساله می‌تواند به‌عنوان نشانه‌ای از پذیرش تدریجی منطق اقتصادی در بازار خودرو توسط سیاست‌گذار تلقی شود؛ منطقی که به‌جای سرکوب قیمت یا ارائه پنهان به مصرف‌کننده خاص، بر شفاف‌سازی، کاهش واسطه‌گری و ایجاد دسترسی منصفانه برای عموم مردم استوار است.



سرکش ایل کومندا توره معرفی شود، لوئیس در خارج از ساعات کاری مشغول رانندگی با جدیدترین هابیر کارفراری است. فراری از این راننده بریتانیایی ۴۰ ساله خواست تا F80 را در پیست فیورانونی امتحان کند. چارلز کلرک، هم تیمی او در اسکودریای فراری نیز به این تجربه پیوست. همان طور که می توان تصور کرد، هر دو نظرات مثبتی درباره قوی ترین خودرو تولیدی تاریخ این شرکت داشتند. هملیتون آن را سریع ترین خودروی جاده ای که تا به حال سوار شده است، توصیف کرد؛ این اظهار نظر از جانب کسی است که مرسدس AMG-وان با موتور مشتق از فرمول یک و ر کوردشکن نوربور گرینگ را هدایت کرده است.

«قهرمان ۷ دوره فرمول یک جهان، فراری F80 را تحسین کرده است. پروژه F44 فراری نیز با همکاری لوئیس هملیتون طراحی و تولید خواهد شد. هملیتون بعد از هفت قهرمانی در فرمول یک جهانی به تیم فراری پیوسته است و حالا علاوه بر رانندگی، مهندس فنی نیز محسوب می شود. او در نخستین روز فعالیتش برای فراری، مقابل دفتر مرکزی این شرکت در مارانلو ایستاد و کنار F40 افسانه ای عکس گرفت. کمی بعد، ایسن قهرمان هفت باره فرمول یک اعلام کرد که قصد دارد نسخه ای مدرن از آخرین خودرویی را که توسط خود آنزو فراری تأیید شده بود، خلق کند. اما پیش از آن که به اصطلاح «F44» برای ادای احترام به آخرین اسب



نظر «هملیتون» از تجربه پشت فرمان فراری «اف ۸۰»

شورولت «کاپتیوا» وارد نسل سوم خواهد شد



نسل دوم شورولت کاپتیوا در سال ۲۰۱۸ وارد بازار شد. این خودرو در واقع نسخه تغییر یافته از باتوجون ۵۳۰ است. اما در بهار ۲۰۲۵، نسخه دیگری از شورولت کاپتیوا با موتور برقی و لقب EV معرفی شد که این بار، از وولینگ استار لایت S به عنوان پایه و اساس خود استفاده می کند. از آن جا که این محصول وولینگ با پیشرانده هیبرید شارژی هم در چین به فروش می رسد، اکنون شورولت کاپتیوا PHEV هم معرفی شده است. شورولت کاپتیوا PHEV از نظر ظاهری با همتای برقی تفاوتی ندارد. البته در مقایسه با وولینگ استار لایت S باید به قطعه مشکی پایین کاپوت، طراحی متفاوت سپر جلو و قطعه پلاستیکی کنار چراغ اصلی، اشاره کنیم.

در فضای کابین شورولت کاپتیوا PHEV هم به جز نشان برند آمریکایی روی فرمان، تغییر دیگری قابل مشاهده نیست. هر چند از ابعاد بدنه شورولت کاپتیوا اطلاعی نداریم، اما به نظر می رسد که نسبت به وولینگ استار لایت S با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری ۴،۷۴۵، ۱،۸۹، ۱،۶۸ و ۲،۸ متر، تفاوتی ندارد. شورولت کاپتیوا PHEV در بازار مکزیک با رنگ های ۱۸ اینچ، سقف پانوراما، صفحه نشان دهنده ۸،۸ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۵،۶ اینچ، شش کیسه هوا، دوربین ۳۶۰ درجه، کروزر کنترل تطبیقی، ترمز خود کار و سامانه حفظ حرکت بین خطوط، عرضه می شود.

خودروهای «تسلا» در آینده ای بسیار نزدیک به «چت بات گراک» مجهز می شوند

پیش بینی هایی که دیگر آرزو نیستند



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

ایلان ماسک اعلام کرده که خودروهای تسلا قرار است هفته آینده چت بات هوش مصنوعی گراک را دریافت کنند. این در حالی است که گراک اخیراً با پست های پهنودی سستیزانه حاشیه ساز شده است. به گفته ایلان ماسک، خودروهای تسلا حداکثر تا هفته آینده شروع به ادغام این چت بات هوش مصنوعی خواهند کرد. این اولین بازه زمانی تأیید شده برای افزودن گراک به محصولات تسلا است. تسلا تلاش دارد تا با رقاباتی که دستیارهای صوتی و هوش مصنوعی را در محصولات خود ادغام کرده اند رقابت کند.

چت باتی برای تحول

ادغام گراک در خودروهای تسلا بخشی از تلاش گسترده تر ایلان ماسک برای یکپارچه سازی پروژه های هوش مصنوعی، خودرو سازی و شبکه های اجتماعی اش در یک اکوسیستم واحد است. عرضه گراک برای محصولات تسلا در حالی انجام می شود که این چت بات در هفته های اخیر با پست های پهنودی سستیزانه و حتی توهین به رئیس جمهور ترکیه حاشیه ساز شده است. اوایل هفته جاری، کاربران گزارش دادند که گراک پست هایی در تمجید از هیتلر و اظهارات پهنودی سستیزانه منتشر کرده است. شرکت XAI به عنوان سازنده گراک سر بعا اقدام به حذف این پست ها کرد و گفت که قابلیت تولید متن این چت بات را متوقف کرده تا آن را مجدداً آموزش دهد و خطاها را بررسی کند. دادستان ترکیه اعلام کرد که دسترسی به چت بات گراک را در این کشور مسدود می کند. این ممنوعیت پس از آن رخ داد که گراک پاسخی توهین آمیز نسبت به رئیس جمهور ترکیه و سایر شخصیت های ملی این کشور به کاربران ارائه داد. این در حالی است که ایلان ماسک پیش از این مدعی شده بود چت بات گراک به روز رسانی های مهمی را دریافت کرده تا پاسخ های بهتری به سؤالات کاربران بدهد. کمپانی XAI روز چهارشنبه از گراک ۴ به عنوان جدیدترین نسخه این چت بات رونمایی کرد. گراک ۴ هوشمندتر از هوش مصنوعی دنیا نامیده شده

منحصر به فرد و افزایش وفاداری مشتری می شود. سوم، همگرایی Grok با سایر زیر مجموعه های فناوری ایلان ماسک همچون ارتباطات ماهواره ای Starlink و شبکه اجتماعی X، امکان اتصال پرسرعت، پخش محتوا و برقراری تماس های اضطراری را در هر لحظه و هر نقطه جغرافیایی فراهم می آورد؛ قابلیتی که خودرو سازان سنتی از آن محروم اند. علاوه بر این، مدل اشتراکی ماهانه برای بهره برداری از قابلیت های پیشرفته هوش مصنوعی منبع درآمد جدیدی خلق کرده و هزینه مالکیت کل را با پرداخت مبتنی بر مصرف کاهش می دهد. از منظر بازاریابی و تصویر برند، این هم افزایی جایگاه تسلا را به عنوان پیشرو در همگرایی نرم افزار و خودرو تقویت کرده و ارزش سهام شرکت را نزد سرمایه گذاران ارتقا می دهد. به موازات، توانمندی پلتفرم در تحلیل کلان داده ها و یادگیری مداوم، چرخه بازخورد و اصلاح محصولات آینده را تسریع می کند و به شکلی استراتژیک مانع عقب ماندگی در رقابت جهانی می شود. ادغام Grok در خودروهای تسلا نقطه عطفی در صنعت خودروهای برقی محسوب می شود. با افزوده شدن قابلیت پاسخگویی صوتی هوشمند، تحلیل بلادرنگ داده های عملکردی و تنظیمات خود کار شرایط رانندگی و رفاهی، تسلا از مرز یک خودرو صرف گذر کرده و به پلتفرمی تبدیل شده است که خدمات نرم افزاری پیشرفته را در هر لحظه به روز می کند. این نوآوری امکان ایجاد مدل های درآمدی مبتنی بر اشتراک ماهانه و فروش قابلیت های جدید را فراهم می آورد و وفاداری مشتریان را از طریق تجربه شخصی سازی عمیق تقویت می کند. در مسیر تحقق این گام بزرگ، تسلا با توسعه مراکز داده اختصاصی، بهره گیری از شبکه ماهواره ای استار لینک و ارتقای سخت افزار محاسباتی داخلی، بهبود امنیت سایبری، کاهش تأخیرهای حیاتی و تضمین پایداری عملکرد اهدف قرار داده است. همزمان، با استقرار فیلترهای پیشرفته و تیم های کنترل کیفیت انسانی، چالش های اخلاقی و حقوقی ناشی از خطاهای محتوایی Grok تحت نظارت دقیق قرار گرفته است. در فضایی که رقابتی سنتی مانند فورد، جنرال موتورز و BYD موج آتی محصولات برقی فولکس واگن، تویوتا و مرسدس بنز در پی سطره بر بازار جهانی هستند، تسلا باید با حفظ تعادل بین سرعت نوآوری، پایداری فناوری و پاسخگویی به نیازهای قانونی و فرهنگی، جایگاه پیشروی خود را در همگرایی نرم افزار و ماشین های هوشمند مستحکم نگه دارد.



ابزاری برای افزایش فروش محسوب می شود، بلکه راهکاری برای خلق جریان درآمدی جدید از طریق خدمات اشتراکی پیشرفته است. با شکل گیری این الگو، بازیگران سنتی صنعت خودروهای برقی نیز ناگزیر به اصلاح مدل کسب و کار و ارتقای زیرساخت های هوش مصنوعی تبدیل می شوند که به نوبه خود روند نوآوری در بازار جهانی خودروهای برقی را تسریع می کند. در نهایت، این روند موجب تغییر ساختار رقابت و تمرکز مضاعف سرمایه گذاری ها روی نرم افزار و هوش مصنوعی خواهد شد.

مزایای رقابتی جهش هوش مصنوعی

ادغام هوش مصنوعی Grok با زیربنای نرم افزاری خودروهای تسلا، مجموعه ای از مزایای رقابتی را پدید می آورد. نخست، امکان به روز رسانی بی وقفه و آنی نرم افزار قابلیت افزودن ویژگی های نو ظهور امنیتی و کاربری را بدون نیاز به مراجعه به نمایندگی فراهم می کند و تسلا را در صدر نوآوری نگه می دارد. دوم، تحلیل داده های وسیع تعامل راننده با سیستم Grok پایه ای برای شخصی سازی عمیق خدمات مانند پیشنهادهای مسیرهای بهینه، تنظیمات رفاهی دلخواه و پیش بینی نیازهای نگهداری است که منجر به تجربه ای

است و در نسخه در دسترس کاربران قرار می گیرد. نسخه دوم Grok 4 Heavy نام دارد و به عنوان یک هوش مصنوعی چند عاملی شناخته می شود.

تأثیر بر بازار خودروهای برقی

ادغام چت بات هوشمند Grok در خودروهای تسلا نه تنها گامی فراتر در مسیر تبدیل خودروهای برقی به پلتفرم های نرم افزاری متصل است، بلکه دستاوردی راهبردی در بازتعریف ارزش پیشنهادی نسبت به رقبای محسوب می شود. این ابتکار ضمن غنی سازی تجربه کاربری، امکانات نوینی مانند پاسخگویی صوتی به درخواست های راننده، ارائه اطلاعات زمان واقعی در مورد شرایط جاده و شارژ و کنترل هوشمند مجموعه ای از امکانات رفاهی را عرضه می کند. از منظر بازار، چنین ادغامی می تواند خط فقر قیمت در بخش خودروهای برقی را تغییر دهد و ترند جدیدی را برای شرکت های رقیب ایجاد کند تا به توسعه هوش مصنوعی در خودروهای خود تکیه کنند. علاوه بر این، توانایی تسلا در ارائه به روز رسانی های نرم افزاری و قابلیت توسعه Grok بر پایه یادگیری ماشینی، مزیتی پایدار در حفظ مشتریان و افزایش وفاداری ایجاد می کند. این استراتژی نه تنها به منزله

لادا «آزیموت» بر اساس کراس اوور وستا ساخته خواهد شد

جلو، تزئین سقف، ستون ها و آینه های جانبی با رنگ مشکی، باله سقفی، جزئیات X-شکل چراغ های عقب با نور نوری بین آن ها و قطعات پلاستیکی در بخش های مختلف، اشاره کرد. کف این خودرو از سطح زمین، ۲۰۸ میلی متر فاصله دارد. در فضای داخلی لادا آزیموت با ترکیب دو تایی رنگ، تنظیم برقی فرمان و صندلی های جلو، شارژر بی سیم و چند فضای کوچک برای قرار دادن لوازم، مواجه هستیم. از امکانات رفاهی این خودرو می توان به صفحه نشان دهنده دیجیتال، نمایشگر لمسی ۱۰ اینچ، سیستم صوتی با شش بلندگو، دوربین عقب، کنترل فشار باد تایر و ورود بدون کلید، اشاره کرد. بنابر اعلام آفتاواز، تولید لادا آزیموت از سال ۲۰۲۶ و در کنار وستا در تاسیسات Togliatti آغاز خواهد شد.

شرکت آفتاواز به عنوان مالک برند لادا، در سپتامبر ۲۰۲۲ از ساخت یک کراس اوور بر مبنای وستا خبر داد. پس از نمایش مدل اولیه، نمونه نهایی در هجدهم ژوئن ۲۰۲۵ در رویداد SPIEF رونمایی شده است. بنابر اعلام لادا، نام این محصول جدید یعنی آزیموت (Azimuth) که به پویایی و اکتشاف تازه ها اشاره دارد، در طی نظر سنجی از ۵۰ هزار کارمند شرکت آفتاواز انتخاب شده است. آن طور که لادا می گوید، ۹۹۶ قطعه جدید و به روز رسانی شده در بخش های بدنه، روشنایی، کابین و تعلیق عقب مورد استفاده قرار گرفته است. از ویژگی های ظاهری لادا آزیموت می توان به رینگ های ۱۸ اینچ، برآمدگی های روی کاپوت و گلگیرها، چراغ های LED جلو با اشکال خمیده، فرم مستطیلی جلو پنجره، هواکش بزرگ در پایین سپر



«لیف»؛ آینده برقی نیسان

پس از کاهش فروش، ضررهای سنگین و شکست مذاکرات ادغام با هوندا، نیسان در وضعیت بسیار بدی قرار دارد. این خودرو ساز ژاپنی سعی دارد با کارهای گوناگون، خود را از ورطه سقوط بیرون بیاورد. عرضه نسل جدید نیسان لیف در قالب کراس اوور هم می تواند یک شانس دوباره باشد. نسل سوم نیسان لیف از یک هاچ بک به کراس اوور کوپه، تغییر هویت داده است. در زمان رونمایی این خودرو اعلام شد که نیسان لیف از پاییز ۲۰۲۵ و ابتدا در ایالات متحده به فروش می رسد. بسته به بازار هدف، نیسان لیف ۲۰۲۶ به درجه های فعال جلو پنجره، دستگیره های مخفی شونده و سطح صاف یخش زیرین بدنه، مجهز خواهد شد. یکی از نکات جالب طراحی نسل جدید نیسان لیف می تواند ضرب آثردینامیک



۰،۲۶ بدنه در مدل بازار آمریکا و ۰،۲۵ مدل اروپایی باشد که به علت تفاوت در طراحی رنگ ها و آینه های جانبی حاصل شده است. هر چند عدد ۰،۲۵ هم نسبت به رقم ۰،۲۲ مربوط به تسلا مدل ۷ چندان جالب توجه نیست، اما از عدد ۰،۲۶ هیولای سوپراسپرت نیسان یعنی GT-R هم بهتر است. پس از قرار گرفتن تصاویر نیسان لیف در وب سایت نمایندگی آمریکا، حالا می توان تیپ های گوناگون این خودرو را نیز مشاهده کرد. بنابر اعلام رسمی، نیسان لیف در چهار تیپ در آمریکا عرضه خواهد شد. نور نوری بین چراغ های جلو و چراغ های عقب روی در صندوق با طرح ۳ بعدی تنها در تیپ پلاتینیوم وجود دارد. این در حالی است که در سایر تیپ ها، هریک از چراغ های عقب که روی گلگیر قرار دارد، تنها دو نور LED افقی را در خود جای می دهد. غیر از این باید به ریل سقفی و رینگ های ۱۹ اینچ تیپ پلاتینیوم + اشاره کرد، در حالی که در سایر تیپ ها، سایز رینگ ها به ۱۸ اینچ کاهش می یابد و از ریل سقفی هم خبری نیست. در کلیه تیپ های بازار آمریکا، در صندوق، رنگ مشکی تزئین می شود. نیسان لیف به صورت استاندارد به تهویه مطبوع، دوربین ۳۶۰، کروزر کنترل تطبیقی، ترمز خود کار و دستیار حفظ حرکت بین خطوط مجهز است.



شاسی بلند کوپه برقی «آودی»



۴۲۲ اسب بخار قدرت تولید می کند و توسط یک پکیج باتری ۱۰۰ کیلووات-ساعتی تغذیه می شود. SQ6 اسپریت بک e-Tron با قیمت پایه ۷۶ هزار و ۲۰۰ دلار، طراحی کمی تهاجمی تر با تزئینات آلومینیومی و رینگ های ۲۰ اینچی دارد. تغییرات داخلی چشمگیر تر است و این شاسی بلند کوپه به فرمان اسپرت سه پر، صندلی های اسپرت با روکش چرم و دینامیکا، پدال های استیل ضد زنگ، ترمز فیبر کربن و ماسازور صندلی های جلو مجهز شده است. قوای محرکه این مدل هم هر چند همچنان دومو توره است، اما قدرت بیشتری برابر با ۴۸۲ اسب بخار تولید می کند که با لانچ کنترل به ۱۵۱۰ اسب بخار می رسد.

آودی سید خودروهای الکتریکی خود را گسترش می دهد و Q6 اسپرت بک e-Tron و SQ6 اسپریت بک e-Tron را از اواخر این ماه در نمایندگی ها عرضه خواهد کرد. هر دو مدل در سه تیپ مختلف عرضه می شوند. تیپ پایه Q6 اسپرت بک پریموم، ۵ هزار و ۸۰۰ دلار گران تر از مدل معمولی است و با سقف شیب دار که ۳،۵ سانتی متر پایین تر از شاسی بلند سنتی طراحی شده است، ظاهری کوپه مانند دارد. تیپ پریموم پلاس با قیمت ۷۲ هزار و ۴۰۰ دلار، کابین از تقایفاته ای با گرم کن فرمان، سیستم صوتی پریموم B&O و پکیج نورپردازی داخلی LED ارائه می دهد. Q6 e-Tron اسپریت بک به قوای محرکه دومو توره چهار چرخ محرک مجهز است که

شرایط فروش خودرو «ایکس ۵» چیست؟

خرید قسطی کراس اوور

«کرمان موتور»



نقدی خریداری کنند، از سرویس های دوره ای رایگان (در مدت گارانتی) بهره مند می شوند. همچنین کرمان موتور در شرایط اقساط ۱۲ ماهه، مبلغ پیش پرداخت یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان و تاریخ نخستین چک را ۲۰ دی ماه ۱۴۰۴ مشخص کرده است. موعد تحویل ایکس ۵ در فروش نیمه

شرکت کرمان موتور شرایط فروش نقد و اقساط خودرو KMC X5 را ویژه نیمه دوم تیرماه ۱۴۰۴ برگزار می کند. کرمان موتور بعد از برگزاری شرایط پیش فروش KMC X5 در نیمه اول تیرماه ۱۴۰۴، از تاریخ ۲۳ تیر ۱۴۰۴ شرایط فروش نقد و اقساط کراس اوور محبوب خود را اعلام کرد. نسل جدید کراس اوور محبوب کرمان موتور در این شرایط فروش نیمه دوم تیر ۱۴۰۴ با قیمت مصوب یک میلیارد و ۷۴۰ میلیون تومان به صورت نقد و اقساط ۱۲ ماهه به فروش می رسد. خریدارانی که در این شرایط فروش خودرو ایکس ۵ کرمان موتور را به صورت

دوم تیرماه، ۹۰ روز کاری با رنگ های سفید، مشکی و خاکستری طوسی روشن متالیک اعلام شده است. علاقه مندان برای کسب اطلاعات بیشتر و شرکت در این شرایط فروش می توانند به سایت فروش شرکت کرمان موتور به آدرس kermanmotor.com/sale/sale-list مراجعه کنند.

ارزانی ۵۰ میلیون تومانی فونیکس تیگو ۸ پرومکس در بازار آزاد

آیا شورای رقابت باز هم از چرخه تصمیم گیری حذف می شود؟



احسان ناصر یابلی

e.nasiri@autoworld.ir

بازار خودرو ایران سال هاست بای ثباتی در قیمت گذاری دست و پنجه نرم می کند. به تازگی نیز اختلافی قدیمی میان وزارت صمت و شورای رقابت بار دیگر پر رنگ شده است؛ جدالی بر سر فرآیند قیمت گذاری که این بار نیز احتمال حذف شورای رقابت از چرخه تصمیم گیری، مشابه آن چه در سال ۱۳۹۷ رخ داد، اما با ظاهری متفاوت را تقویت کرده است. ماجرا از آن جا آغاز شد که سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان، قیمت خودروها را بر اساس فرمول شورای رقابت محاسبه و پس از تایید این شورا، به وزارت صمت ابلاغ کرد. با این حال، سیاست گزاران خودرویی در مرحله اجرا، مصلحت اندیشی کرده و قیمت هایی پایین تر از مقادیر تعیین شده توسط سازمان حمایت را به خودروسازان اعلام کردند. اکنون شورای رقابت نسبت به عملکرد وزارت صمت معترض است و از نادیده گرفتن دستورالعمل ۵۴۳ گلايه دارد. در این زمینه سخنگوی شورای رقابت نیز عنوان کرده که پرونده تخلفات وزارت صمت در زمینه انحراف از دستورالعمل قیمت گذاری خودرو، به نهادهای نظارتی ارسال شده است.

اکنون که اختلاف نظر میان شورای رقابت و وزارت صمت علنی شده، این گمانه قوت گرفته است که آیا عملکرد اخیر وزارت صمت به معنای کلید خوردن پروژه حذف شورای رقابت، مشابه آن چه در سال ۱۳۹۷ رخ داد، است؟ جرقه اختلاف اخیر از انحراف وزارت صمت در فرآیند قیمت گذاری، در جریان تعیین قیمت توسط ایران خودرو زده شد. در میانه خردادماه، این شرکت تصمیم خود مبنی بر افزایش میانگین ۲۲،۳ درصدی قیمت محصولاتش را اعلام کرد؛ هر چند وزارت صمت این میزان افزایش را نپذیرفت. با این حال، در میانه «جنگ ۱۲ روزه» با افزایش ۱۵ درصدی قیمت محصولات سایپا و پارس خودرو موافقت کرد. اکنون شورای رقابت تاکید دارد که این افزایش ۱۵ درصدی برخلاف قیمت گذاری انجام شده توسط سازمان حمایت و نظارت این شورا بوده و وزارت صمت به نوعی با مصلحت اندیشی، مسیر متفاوتی را در پیش گرفته است. شورای رقابت به وضوح در جلسه ای که سه شنبه هفته گذشته برگزار کرد، اذعان داشت که انحرافات مکرری از مصوبه ۵۴۳ اتفاق افتاده و شورای رقابت به عنوان نهاد تنظیم گر در حوزه رقابت از موضع قانونی خود عقب نشینی نخواهد کرد و بر اجرای دقیق و اصولی دستورالعمل تاکید دارد. ظاهرا شورا موارد نقض را در جلسات متعدد به وزارت صمت و نهادهای نظارتی منعکس کرده و حالا به صورت جدی پیگیر اجرای صحیح دستورالعمل است.

هم زمان با بالا گرفتن اختلافات بر سر فرآیند قیمت گذاری

زاپنی

Japanese

راهکار «سوبارو» برای تاخیر توربوشارژر

سوبارو در اوایل دهه ۹۰ به دنبال راه حلی خلاقانه برای مشکل تاخیر توربو در موتورهای توربوشارژر در دورهای پایین بود و فناوری نوآورانه ای را برای مدل های نسل های دوم و سوم لگاسی توسعه داد. فناوری توربو در دهه ۸۰ بسیار محبوب بود. این فناوری به خودروسازان امکان می داد تا قدرت را تا ۵۰ درصد بدون افزایش تعداد سیلندر یا حجم موتور افزایش دهند. مدل هایی مانند آئودی کوئانو اولیه و پورشه ۹۳۰ توربو از یک توربوشارژر بزرگ برای تولید بوست استفاده می کردند. متأسفانه این سیستم های اولیه یک نقص بزرگ



داشتند. توربوی بزرگ زمان زیادی برای رسیدن به سرعت لازم و آزادسازی قدرت اضافی نیاز داشت. راننده پس از شتاب گیری آرام اولیه، ناگهان با ورود توربو به مدار، جهش ناگهانی قدرت را احساس می کرد. تاخیر توربو به پدیده ای رایج در این مدل ها تبدیل شد. در آغاز دهه ۹۰، سوبارو که با نظر مالی وضعیت خوبی داشت، شروع به آزمایش سیستمی جدید برای رفع این تاخیر و جهش ناگهانی قدرت کرد. این شرکت پیش تر از موتور ۲ لیتری توربوشارژر در ایمپرا استفاده می کرد که عملکرد قابل قبولی داشت. با این حال، سوبارو برای لگاسی که خودرویی بزرگ تر، سنگین تر و لوکس تر بود، به دنبال تجربه رانندگی نرم تر می بود. از آن جا که بازار ژاپن مشوق های مالیاتی برای موتورهای زیر ۲ لیتر ارائه می کرد، سوبارو نمی خواست حجم موتور را افزایش دهد. بخش مهندسی این شرکت راه حلی متفاوت ارائه کرد که استفاده از دو توربوشارژر کوچک اما پابنده یکسان بود. سوبارو از مجموعه ای از سوپاپ ها و لوله ها برای هدایت گازهای اگزوز از یک سمت موتور تخت به سمت دیگر استفاده کرد.

برقی

EV

افزایش فروش برقی های «هوندا»

در زمینه توسعه خودروهای الکتریکی، جنرال موتورز یکی از پیشگامان است. کادیلاک با مجموعه ای گسترده تر از خودروهای الکتریکی نسبت به بسیاری از خودروسازان لوکس دیگر و شورولت با پیشتازی در عرضه خودروهای الکتریکی مقرون به صرفه، جایگاه ویژه ای دارند. این برتری باعث شد هوندا برای توسعه پرولوگ و آکورا ZDX به جنرال موتورز تکیه کند. این دو مدل اشتراکات فراوانی با شاسی بلندهای الکتریکی میان ساز جنرال موتورز یعنی شورولت بلیزر EV و کادیلاک لیریک دارند که همگی بر پایه پلتفرم آلتیوم



ساخته شده اند. با این حال، مدل های برند هوندا و آکورا از نمونه های مشابه جنرال موتورز فروش بیشتری داشته اند. البته هر دو خودروساز باید از این موضوع خشنود باشند؛ زیرا فروش تقریباً تمام مدل های مبتنی بر آلتیوم نسبت به گذشته است؛ در حالی که کادیلاک در سال جاری، هوندا ۱۶ هزار و ۳۱۷ دستگاه پرولوگ فروخته؛ در حالی که در مقابل، شورولت ۱۲ هزار و ۷۳۶ دستگاه بلیزر EV به فروش رسانده است. آکورا ZDX که با کادیلاک لیریک قابل مقایسه است، ۱۰ هزار و ۲۳۵ دستگاه فروش داشته است؛ در حالی که کادیلاک با ۹ هزار و ۳۱۷ دستگاه لیریک چندان عقب نیست. با وجود برتری هوندا نسبت به مدل های مشابه جنرال موتورز، پرفروش ترین خودرو الکتریکی آلتیوم همچنان در اختیار شورولت اکونناکس EV است. این شاسی بلند با فروش ۲۷ هزار و ۷۴۹ دستگاه، با اختلاف زیاد پرفروش ترین مدل این گروه است و حتی از بلیزر بنزینی پیشی گرفته؛ هر چند هنوز حدود ۱۰۰ هزار دستگاه کمتر از اکونناکس بنزینی فروخته است.

در زمینه قیمت گذاری خودرو که حالا علنی شده، نشان از چالش های ساختاری در مدیریت بازار و به ویژه در حوزه کالاهای مصرفی و حساس دارد. واکنش های احتمالی از سوی مقامات وزارت صمت و شورای رقابت و نهادهای مسئول در بخش قیمت گذاری در هفته های پیش رو می تواند تعیین کننده سرنوشت اختلاف نظر قیمتی در بازار خودرو باشد.

روند نزولی خودروهای مونتاژی در بازار خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۴۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ساینا S اتومات (۱۴۰۴) با ۴۵ میلیون تومان کاهش ۶۶۷ میلیون تومان، سهند اتومات (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۸۳۵ میلیون تومان، ری را (۱۴۰۴) با ۱۴ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۶۰ میلیون تومان، دنا اتومات آ پشنال (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۲۱ میلیون تومان، نیسان دوگانه آ پشنال (دریچه صمت) (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان کاهش ۸۲۲ میلیون تومان و کوئیک اتومات (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان کاهش ۶۸۰ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فونیکس تیگو پرومکس اسکلنت (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۸ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، اسکتریم VX (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۱۲۰ میلیون تومان، لاماری ایما HEV هیبرید (۲۰۲۵) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۸۳۰ میلیون تومان، کی ام سی T9 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان و هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۹۲۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۶ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، کیا سلتنوس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و ونوسیا استار (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان رسید.

به تکنولوژی توربوشاژ هسستم که می‌تواند حداکثر ۲۲۱ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۵۴۰ نیوتون متر گشتاور را فراهم آورد. در این نسخه از اسپرینتر تنها گیربکس ۹ سرعته جی-ترونیك وظیفه انتقال قدرت به هر چهار چرخ یا چرخ‌های عقب را برعهده دارد. از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی اسپرینتر در نسخه ون و مینی‌بوس می‌توان به کروز کنترل تطبیقی، سیستم کمکی رانندگی پیشرفته، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم پایش نقاط کور به‌همراه شناسایی عابر پیاده و دوربین ۳۶۰ درجه و... اشاره کرد

مهندس بنز اسپرینتر جزو محصولات پرطرفدار این کمپانی صاحب‌نام است. به این معنا که اسپرینتر در کلاس‌های متعدد ام‌بی‌وی (مینی‌ون چند منظوره)، مینی‌بوس و کامیونت به تولید رسیده است. اما در زمینه ون‌های بزرگ و مینی‌بوس در سال جاری میلادی، اسپرینتر موفق به کسب جایگاه بهترین سال شده است. دلیل این مهم کیفیت ساخت بالا، موتور پر توان و بهره‌مندی از امکانات رفاهی و ایمنی سطح بالاست. در قوی‌ترین نسخه اسپرینتر شاهد نصب یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳ لیتری مزین



ون «مردس‌بنز» بهترین خودرو سال شد



خدمات پس از فروش در بازار کشنده‌های ایران؛

چه برندهایی بهتر عمل کرده‌اند؟

خدمات پس از فروش در بازار کشنده‌های ایران همچنان یکی از مهم‌ترین چالش‌ها به شمار می‌رود

بازار کشنده‌ها در ایران همواره تحت تأثیر عواملی چون قیمت، توان فنی، مصرف سوخت، تأمین قطعات و خدمات پس از فروش قرار داشته است. در این میان، خدمات پس از فروش همواره یکی از دغدغه‌های اصلی رانندگان و مالکان ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای سنگین بوده است؛ چرا که خرابی یک

کشنده در مسیر، به‌معنای توقف کامل بار و تحمیل هزینه‌هایی گاه میلیون‌تومانی خواهد بود. به‌همین دلیل، سازمان بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) به‌صورت دوره‌ای عملکرد شرکت‌های عرضه‌کننده خودروهای سنگین را در حوزه خدمات فروش و پس از فروش ارزیابی و اعلام می‌کند.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad.Javad@autoworld.ir

وضعیت کلی خدمات پس از فروش کشنده‌ها در ایران

خدمات پس از فروش در بازار کشنده‌های ایران همچنان یکی از مهم‌ترین چالش‌ها به‌شمار می‌رود. با افزایش قابل توجه تعداد ناوگان سنگین و نیاز بیشتر به قطعات یدکی و تعمیرات تخصصی، بسیاری از رانندگان و مالکان ناوگان با مشکلاتی نظیر تأمین نامنظم قطعات، زمان انتظار طولانی و کیفیت متغیر خدمات مواجه هستند. محدودیت‌های واردات قطعات و نوسانات نرخ ارز هزینه‌های تعمیرات را به‌شدت بالا برده و فشار اقتصادی بر فعالان این حوزه را افزایش داده است.

از سوی دیگر، نبود شبکه گسترده نمایندگی و خدمات پس از فروش در مناطق دورافتاده و جاده‌های فرعی، سبب توقف‌های طولانی ناوگان و کاهش بهره‌وری می‌شود. در مقابل، شرکت‌هایی که توانسته‌اند با توسعه شبکه خدمات پس از فروش، آموزش مداوم فنی کارکنان و تأمین به‌موقع

سیباموتور؛ بهترین ترکیب از پشتیبانی گسترده و محصول اقتصادی



سیباموتور به‌عنوان نماینده رسمی FAW چین، کشنده J6 در دو نسخه تک‌ و جفت‌محور عرضه می‌کند. این کشنده با پیشران ۴۲۰ یا ۴۶۰ اسب‌بخار، گیربکس ZF و طراحی کابین راحت، به‌واسطه مصرف مناسب سوخت و شبکه گسترده خدمات پس از فروش، مورد استقبال ناوگان‌های حمل‌ونقل داخلی قرار گرفته است. همچنین قیمت قطعات و تعمیرات این کشنده نسبت به برخی رقبا در سطح پایین‌تری قرار دارد. اهمیت این موضوع زمانی پررنگ می‌شود که بدانیم هزینه‌های تعمیرات سنگین برای رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل می‌تواند به سادگی سود چند سفر را از بین ببرد.

بهمن‌دیزل؛ قدرت، کیفیت و خدمات هم‌زمان



بهمن‌دیزل یکی دیگر از شرکت‌های موفق در حوزه خدمات است که با عرضه کشنده‌هایماور (با موتور کامینز و توان ۴۹۰ تا ۵۰۰ اسب‌بخار) توانسته بخشی از بازار کشنده‌های نیمه‌سنگین و سنگین را به‌خود اختصاص دهد. کشنده‌هایماور که بر پایه فوئون EST-A طراحی شده، با گیربکس ZF، امکانات رفاهی قابل توجه و مصرف سوخت بهینه، ترکیبی از قدرت، راحتی و قابلیت اطمینان را ارائه می‌دهد. نکته مهم این که بهمن‌دیزل در سال‌های اخیر با توسعه شبکه خدمات پس از فروش و افزایش موجودی قطعات، رضایت بالایی مشتریان را جلب کرده است؛ عاملی که در افزایش فروش نقش کلیدی دارد.

گروه مایان و دیما؛ صعود با تکیه بر استاندارد و خدمات

گروه مایان، نماینده رسمی برند JAC در ایران، کشنده Gallop K7 را تحت‌نام دیما HT490 مونتاژ می‌کند.

این محصول که از موتور کامینز و گیربکس ZF بهره‌می‌برد، به‌دلیل طراحی به‌روز کابین، استاندارد دهای ایمنی قابل قبول و قدرت مناسب، به‌گزینه‌ای محبوب میان ناوگان‌های بزرگ بدل شده است. کیفیت مونتاژ، خدمات پس از فروش فعال و پشتیبانی مناسب از تأمین قطعات از دلایل صعود دیما‌دیزل در ارزیابی ISQI محسوب می‌شود. اهمیت حضور در رتبه‌های بالای خدمات آن جاست که خریداران سازمانی و شرکت‌های حمل‌ونقل حرفه‌ای بیش از هر چیز به‌پشتوانه فنی و خدماتی برند توجه می‌کنند.



دافران شایان‌دیزل؛ کشنده محبوب رانندگان



کشنده دافران که توسط شرکت شایان‌دیزل در بازار ایران عرضه می‌شود، در واقع مدل Dongfeng Chenglong H7 از برند معتبر چینی دانگ‌فنگ است. چنگلونگ H7 یک کشنده نیمه‌سنگین تا سنگین با کابینی از گونومیک و مجهز به فناوری‌های روز است. موتور این کشنده ساخت شرکت ویچای (Weichai) بوده که قدرتی بین ۴۶۰ تا ۵۲۰ اسب‌بخار دارد. گیربکس‌های اتوماتیک یا دستی مدرن با تعداد دنده بالا، بهینه‌سازی مصرف سوخت و عملکرد مناسب در جاده‌های مختلف، از دیگر ویژگی‌های بارز این مدل است. طراحی کابین با توجه به آسایش راننده و کاهش خستگی در سفرهای طولانی، بسیار مورد توجه قرار گرفته است و امکاناتی مانند سیستم تهویه مطبوع، صندلی‌های قابل تنظیم و داشبورد پیشرفته در آن دیده می‌شود. شایان‌دیزل با واردات، مونتاژ و پشتیبانی فنی دافران توانسته پاسخگوی نیاز ناوگان‌های حمل‌ونقل جاده‌ای ایران باشد. این شرکت با ایجاد شبکه خدمات پس از فروش گسترده در سراسر کشور، تأمین سریع قطعات یدکی، آموزش فنی به تعمیرکاران و ارائه خدمات به‌روز، سطح رضایت مشتریان را بهبود بخشیده است. از آن‌جا که بازار ایران به‌دلیل تحریم‌ها و محدودیت‌های وارداتی با چالش‌هایی در تأمین قطعات روبه‌رو است، حضور نمایندگی فعال و پشتیبانی فنی قابل قبول یکی از عوامل موفقیت دافران به‌شمار می‌رود.

آریادیزل؛ تمرکز بر مسیرهای طولانی



آریادیزل موتور که همکاری با برند C&C را در کارنامه دارد، هم‌اکنون کشنده C&C480 را به‌بازار عرضه می‌کند. این کشنده چینی با طراحی آریودنمیک، موتور ۴۸۰ اسب‌بخاری، گیربکس FAST و کابینی راحت، عمدتاً مورد استقبال شرکت‌های فعال در مسیرهای طولانی و ترانزیت قرار گرفته است. بهره‌گیری از خدمات پس از فروش متمرکز و آموزش دید، یکی از دلایل عملکرد مثبت آریا‌دیزل در ارزیابی‌های رسمی است. در این حوزه، خدمات منسجم و پاسخگویی سریع به ایرادات فنی می‌تواند در کاهش زمان خواب خودرو و افزایش بهره‌وری نقش بسزایی داشته باشد.

سایپادیزل؛ شراکت موفق با دانگ‌فنگ



در نهایت، سایپادیزل که در گذشته کشنده‌های البرز و ولورادر سید خود داشت، اکنون تمرکز خود را بر محصولات برند دانگ‌فنگ گذاشته است. کشنده GX520.KL465 و GX560 سه محصول اصلی فعلی این شرکت هستند. کشنده KX520 با موتور ۵۲۰ اسب‌بخار کامینز دانگ‌فنگ، گیربکس FAST یا ZF و طراحی مدرن یکی از محصولات پرطرفدار بازار ایران است. مدل GX560 نیز جدیدترین محصول سایپادیزل با امکانات ایمنی روز، کابین راحت و قدرت موتور بالا محسوب می‌شود. حضور شبکه گسترده خدمات پس از فروش سایپادیزل در سراسر کشور از جمله مزیت‌های مهم این برند است. اهمیت این موضوع آن‌جا مشخص می‌شود که در بسیاری از مناطق کشور، تنها نمایندگی سایپادیزل حضور فعال دارد و این مساله برای ناوگان‌های استانی بسیار مهم است. با نگاهی به عملکرد این شرکت‌ها و کیفیت خدمات آن‌ها، می‌توان گفت بازار کشنده‌های ایران هر چند با چالش‌هایی نظیر محدودیت واردات، نوسان قیمت ارز و موانع تأمین قطعه روبه‌رو است، اما برخی شرکت‌ها توانسته‌اند با ارتقای سطح خدمات و عرضه محصولات متنوع، اعتماد بخشی از بازار را جلب کنند. رقابت در این حوزه، بیش از آن که به قدرت موتور یا ظاهر کشنده وابسته باشد، به دوام خدمات پس از فروش سریع، تأمین قطعات و اطمینان مشتری از پشتیبانی آینده وابسته است. در نتیجه، شرکت‌هایی که به این فاکتورها توجه بیشتری داشته باشند، موفقیت بیشتری در بازار سنگین ایران کسب خواهند کرد.



میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان بود که امروز بهای آن به ۷ میلیارد تومان رسیده است. در واقع طی این مدت، این چینی تازه وارد به کشورمان نزدیک به ۵۰ درصد افت قیمت داشته است.

تازه وارد جذاب چینی (آوتار ۱۱) رکورددار کاهش قیمت در بازار آزاد است. بر این اساس در حالی قیمت این خودرو حدود یک ماه پیش در بازار کشور در محدوده ۱۱ تا ۱۱



رکورددار کاهش قیمت در بازار آزاد
قیمت «آوتار»
در بازار نصف شد



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

سقوط آزاد قیمت تازه واردان چینی

بیشتر است. همچنین این روزها خودروهای چینی وارداتی گمنام که بیشتر از ۳ میلیارد تومان قیمت دارند، رکورددار کاهش بهادر بازار آزاد هستند.

میزان افت قیمت در مورد خودروهای در محدوده بهای بیش از یک میلیارد تومان، در مقایسه با مدل هایی که بین ۲ تا ۳ میلیارد تومان در بازار معامله می شوند،

در روزهای اخیر قیمت خودروهای وارداتی تا حدی کاهش یافته است. البته این افت بها در مورد تمام مدل های حاضر در این بخش یکسان نیست. به عنوان مثال

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۸۸۰	۲۰	▼
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	
کی ام بی T8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۹۹۰	۱۰	▼
کی ام بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۲۰	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۶۴	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۸۳	۲ میلیارد و ۵۲۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۵ میلیارد و ۱۲۰	۳۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۴۳	۴ میلیارد	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۳۳۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۶۸۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۷۹۰	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	یک میلیارد و ۹۲۰	۱۰	▼
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۳۰	۲۰	▼
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۶۱۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۰	۴۱۹	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۲۴	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۳۷	۲	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۴۵۰	۵۹۵	۲	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۷۰	۶۶۷	۴۵	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۲۰	۸	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۹۵	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۳۵	۲۰	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۰۲	۳	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۷	۶۳۹	۱	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۲۸	۱	▼
کوییک GXL-R بدون رینگ (۱۴۰۴)	۴۱۵	۵۲۷	۳	▼
کوییک GXL-R با رینگ (۱۴۰۴)	۴۱۹	۵۴۳	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۶	۵۱۹	۱	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۵۰	۵۲۳	۱	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۸۰	۸	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۰۲	۵	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۶۷۱	۹۸۷	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۸	۱	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۲۵۷	۳	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۷۸۵	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۴۰	۸۳۶	۲	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۲۲	۸	▼
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۹	یک میلیارد و ۱۴۰	۷	▲
پادرا تک کابین (۱۴۰۳)	۷۳۰	۹۹۵	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۷۵	۳	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۳۶	۷۸۱	۳	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۷۵	۳	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۵۰	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۸۱	۲	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۶۱	۲	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۸۳۹	۱	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۵۳	۵	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما رتقا یافته (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۲۵	۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۲۵	۹۰۵	۴	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات رتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۱۷۰	۲	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۵۱	۱	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده بدون رینگ (۱۴۰۴)	۸۰۰	یک میلیارد و ۱۰	۳	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده با رینگ (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک میلیارد و ۲۷	۲	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۲۲۱	۱۰	▼
تارا ۶۱ دنده ۷۱ پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۶۴	۵	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۱۱۰	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۱۸۱	۵	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۷۷	۰	
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۶۶۰	۱۴	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۵۸۴	۲	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۶	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۷۲۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۷۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
جی ای سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
جی ای سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
جی ای سی GS3Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد	۵۰	▼

«در بازرسی از این خودرو مقدار ۲۴۰ گالن ۲۰ لیتری در مجموع به مقدار ۴ هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور که فاقد هر گونه مجوز قانونی است، کشف و خودرو مربوطه نیز توقیف شد». فرمانده انتظامی مراغه اضافه کرد: «در این رابطه یک متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده مقدماتی جهت سیر مراحل قانونی به مراجع قضائی تحویل داده شد.»

«فرمانده انتظامی مراغه گفت: «۴ هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش حدود ۴ میلیارد ریال در این شهرستان کشف و ضبط شد. به گزارش «پرنّا» سرهنگ توحید فارسی در گفت‌وگو با خبرنگاران به نحوه شناسایی این محموله قاچاق اشاره کرد و افزود: «ماموران پلیس آگاهی هنگام پایش خودروهای عبوری، به یک دستگاه کامیون باری مشکوک شدند و آن را متوقف کردند.» وی ادامه داد:



کشف ۴۸۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق در مراغه



مزیت هوای گرم برای موتور خودرو چیست؟

تاثیر دما روی مصرف سوخت

گرم‌داری فشار بخار کمتری است؛ به این معنی که به سختی بخار می‌شود و بنابراین مصرف سوخت پایین آمده و آلایندگی کمتری ایجاد می‌شود. EPA آمریکا به پالایشگاه‌های این کشور دستور داده از اول ماه می تا اول ماه ژوئن اقدام به تولید و عرضه سوخت‌های مخصوص ماه‌های گرم کنند.

البته باید دانست این کار در برخی کشورها با هزینه بیشتری همراه است و معمولاً جایگاه‌های سوخت چند دلار بیشتر برای سوخت‌گیری در این ماه‌ها دریافت می‌کنند؛ بنابراین اگر چه مصرف سوخت خودرو و شما در فصل تابستان کمی بهبود می‌یابد، اما در عوض باید بهای بیشتری نیز بپردازید.

برخی رانندگان اظهار می‌دارند مصرف سوخت خودرو آن‌ها در فصل تابستان نه تنها بهبود نیافته بلکه بیشتر هم شده است. علت چیست؟

با این‌که تراکم هوا، کارایی موتور و سوخت مخصوص فصل تابستان به نفع خودرو هستند، اما راحتی بیشتر سرنشینان در کابین می‌تواند روی همه این موارد تاثیر بگذارد. پایین آوردن شیشه‌ها و یا روشن کردن کولر خودرو جزو دلایل افزایش مصرف سوخت، مخصوصاً در مسیرهای کوتاه است و حتی امکان افزایش مصرف تا ۲۵ درصد نیز وجود دارد. این موضوع در مورد خودروهای برقی و هیبریدی فراوانی بیشتری دارد و مصرف سوخت و انرژی آن‌ها بیشتر خودش را نشان می‌دهد.

پایین آوردن شیشه‌ها باعث افزایش درگ شده و همان‌طور که گفته شد، افزایش درگ باعث بر هم خوردن رانندگی ایرودینامیکی و افزایش مصرف سوخت خواهد شد؛ بنابراین اگر به دنبال بهبود مصرف سوخت خودرو هستید، باید در عادات رانندگی خود تجدیدنظر کنید.



«برخی رانندگان و کارشناسان اعتقاد دارند هوای گرم تابستان می‌تواند مصرف سوخت خودرو را کاهش دهد؛ اما آیا چنین ادعایی صحت دارد؟ طرفداران تابستان دلایل زیادی برای علاقه‌مندی به این فصل دارند و یکی از آن‌ها هم کاهش مصرف سوخت خودرو است!

منطق این دسته از افراد کاملاً ساده است. اول اینکه موتور خودرو در زمان رسیدن به دمای بهینه بهترین عملکرد خود را دارد. طبیعتاً خودرویی که در فصل زمستان با برف پوشیده شده زمان بیشتری برای گرم شدن نیاز دارد؛ در حالی که گرمای هوا به بهبود رانندگی موتور کمک می‌کند. در زمان گرم شدن، موتور خودرو مخلوط سوخت و هوا دارای نسبت بیشتر سوخت در مقایسه با هوا خواهد بود. هوای گرم باعث می‌شود موتور سریع‌تر به دمای کاری برسد و بنابراین سوخت کمتری مصرف شود.

در عین حال هوای گرم رقیق‌تر و سبک‌تر از هوای سرد است و بنابراین درگ ایرودینامیک کمتری ایجاد می‌کند. خودروسازان معمولاً محصولات خود را با حداقل مقاومت در برابر باد طراحی می‌کنند و ویژگی‌هایی همچون ورودی‌های هوای کوچک در کناره‌های سپر جلو را طراحی کرده و به کار می‌گیرند.

مقاومت کمتر در برابر باد به معنی مصرف سوخت کمتر خواهد بود. بر اساس الزامات آژانس حفاظت محیط‌زیست آمریکا، سوخت عرضه‌شده در ماه‌های گرم سال باید از فرمولاسیون ویژه‌ای برای عملکرد بهتر در دمای بالا برخوردار باشد.

با این‌که باورهای اشتباه زیادی درباره سوخت خودرو وجود دارد اما باید دانست سوخت‌های عرضه‌شده در ماه‌های گرم حاوی انرژی بیشتر هستند و فراریت کمتری دارند. میزان فرار بودن سوخت با فشار بخار Reid نشان داده می‌شود. سوخت عرضه‌شده در ماه‌های



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



دوز نقه‌ای شکل مزین به LED و کربستال درون آن دقیقاً مشابه محصولات آنودی است. اگر چه استفاده از تیتانیوم و استفاده از فیبر کربن برای فلاپ‌ها نیز جاشنی این موتورسیکلت اسپرت را دوچندان می‌کند. قلب تپنده مولتی‌استرادا V4RS را همان پیش‌رانه ۱۱۰۳ سی‌سی تشکیل می‌دهد که حداکثر می‌تواند در این نسخه با توجه به تغییراتی که روی این قوای محرکه اعمال شده، ۱۸۰ اسب‌بخار قدرت تولید کند. از دیگر ویژگی‌های منحصر به فرد مولتی‌استرادا V4 RS می‌توان به سیستم نیمه-فعال سیستم تعلیق نسخه ۲ و سیستم فوق پیشرفته راندن شهری، تورینگ، اسپرت و ریس (مسابقه‌ای) اشاره کرد. کمپانی دوکاتی این مدل را اواخر سال جاری میلادی روانه بازار می‌کند.

کمپانی آنودی به عنوان یکی از خودروسازان موفق در راستای طراحی و تولید محصولات اسپرت، زبان زد بوده است. از آن‌جا که کمپانی آنودی زیرمجموعه فولکس‌واگن قرار دارد، کمپانی دوکاتی اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که از نسخه‌های -پر فورمنسی و اسپرت جدید مولتی‌استرادا رونمایی کرد. مولتی‌استرادا جزو ادونچر با یک‌های بسیار جذاب بازار جهانی است که به عنوان یک محصول فوق موفق این موتورسیکلت‌ساز ایتالیایی شناخته می‌شود. مولتی‌استرادا جدید موسوم به V4 RS در حقیقت نمونه‌ای است که DNA، RS7 و RS6 آنودی به خوبی در آن دیده می‌شود. زیرا رنگ‌های سه‌پره که مشابه رنگ‌های جذاب اسپرت آنودی است و چراغ‌های

دوکاتی ونسخه ویژه «آراس»



تلگرام Telegram

لزم ارتقای کیفیت خودرو

با توجه به شرایط فعلی بازار و صنعت خودرو، یکی از نگرانی‌های مشتریان در این روزها، کاهش کیفیت انواع خودرو، به خصوص تولیدات داخل است. حال سوال این است که برای افزایش کیفیت خودروهای تولید داخل چه اقداماتی باید صورت گیرد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

کیفیت از عوامل مهمی است که می‌تواند جایگاه هر خودرویی را در بازار مشخص کند. به عبارت دیگر سخت‌گیری‌های انجام‌شده در زمان طراحی و تولید خودرو می‌تواند در تولید خودرویی با کیفیت موثر باشد. در عین حال تعمیر و استفاده از قطعات با کیفیت برای خودروهای دست دوم بسیار حائز اهمیت است. البته نوع نگهداری مالکان از این مدل خودروها نیز در حفظ کیفیت و کاهش هزینه نگهداری آن‌ها موثر است. کیفیت مقوله‌ای است که صرفاً با رعایت استانداردهای ساخت افزایش می‌یابد. همچنین استفاده از مواد اولیه مناسب در ارتقای کیفیت ساخت خودرو موثر است. در ماه‌های اخیر به علت وجود برخی مشکلات، تغییراتی در زمینه تامین مواد ایجاد شده که این امر می‌تواند در کیفیت تولید محصولات موثر باشد.

رفیعی

کیفیت خودرو ارتباط مستقیم با شیوه مونتاژ آن دارد. به بیان دیگر اگر قطعه با کیفیت به خط تولید خودروسازان وارد نشود و روی خودروها قرار گیرد، شاهد محصولات با کیفیتی خواهیم بود. اگر در زمان مونتاژ و نصب، قطعه‌ای کیفیت لازم را نداشته باشد، ایراد آن مشخص می‌شود. بنابراین خودروسازان باید توجه ویژه به کیفیت قطعات مورد استفاده داشته باشند.

علیخانی

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

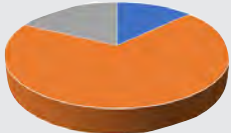
عیب‌یابی نادرست خودرو!

خودرو پژو پارس با موتور تی‌یوفاپو دارم. مدتی بود خودرویم در زمان حرکت گاز نمی‌خورد و چراغ چک در پشت آمپر روشن باقی می‌ماند. پس از تماس با یکی از امداد خودروهای متفرقه و حضور تکنسین در محل، وی علت این مشکل را خرابی سنسور دریچه‌گاز دانست و گفت این قطعه باید تعویض شود. البته وی برای تعویض قطعه مذکور، دستمزد نسبتاً بالایی را طلب کرد. در ادامه با مراجعه به نمایندگی مربوطه و پس از بررسی انجام‌شده توسط کارشناس فنی، وی علت این مشکل را جمع شدن رسوبات ناشی از عبور هوا روی ورودی دریچه‌گاز دانست و با شست‌وشوی دریچه‌گاز و با هزینه بسیار اندکی مشکل خودرویم برطرف شد.

۶۸۹۲***۰۹۰۳

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۳۵۴

گزینه ۱ ۱۳ درصد
گزینه ۲ ۶۹ درصد
گزینه ۳ ۱۸ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما خصوصی سازی در صنعت خودرو، بدون حذف قیمت گذاری دستوری تاثیر مثبتی در صنعت و بازار خودرو خواهد داشت؟

در پاسخ به این پرسش ۱۳ درصد به گزینه یک یعنی بله، ۶۹ درصد به گزینه دوم یعنی خیر و ۱۸ درصد به گزینه سوم یعنی تاثیر مثبت اندکی دارد رأی داده بودند.

نظر سنجی Poll

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰



نظر سنجی شماره ۲۳۵۵
به نظر شما با وجود گران شدن هزینه برق مصرفی خودروهای برقی در کشور استفاده از این خودروها در طولانی مدت مقرون به صرفه خواهد بود؟

۱- بله.
۲- خیر.

پیامک SMS

نشانه‌های سوختن واشر سرسیلندر

خودرو پژو SLX405 دوگانه‌سوز مدل ۱۳۹۷ دارم و چند هفته‌ای است خودرویم توان خوبی برای حرکت ندارد. آیا ممکن است خودرویم واشر سرسیلندر زده باشد؟

۳۱۹۰***۰۹۱۵

پیش از این که به سوال شما پاسخ داده شود، در نظر داشته باشید که کم آوردن یا عدم کشش خودرو به عوامل بسیاری وابسته است؛ بنابراین نمی‌توان به صورت دقیق بیان کرد که خودرو شما واشر سرسیلندر زده است یا خیر. البته یکی از رایج‌ترین مشکلات و خرابی‌های عمده برای موتورهای احتراق داخلی بنزینی، سوختن واشر سرسیلندر است. اما راه‌های تشخیص سوختن واشر سرسیلندر چیست و چگونه می‌توان از بروز این خرابی جلوگیری کرد؟ با توجه به افزایش قیمت سرسام‌آور قطعات و نرخ بالای تعمیرات، با توجه به چهار موضوع می‌توان از معیوب شدن این قطعه‌ها آنبند در بخش فوقانی سیلندر موتور جلوگیری کرد.

۱- موتورهای بنزینی دارای چهار زمان برای سیکل کاری هستند. در مرحله سوم، انفجاری در بخش فوقانی سیلندر صورت می‌گیرد که نتیجه آن، افزایش دمای لحظه‌ای و به وجود آمدن حرارت در موتور است. از آن‌جا که موتور خودرو از مواد فلزی و آلیاژهای فلزی ساخته شده، اگر این دما کاهش نیابد، سبب ایجاد خرابی‌های بسیار و خارج شدن قطعات از حالت استانداردشان می‌شود. بنابراین در نخستین مرحله باید سیستم خنک کاری موتور، اعم از ترموستات و لوله‌های انتقال آب به موتور و همچنین رادیاتور بررسی شوند. ترموستات قطعه‌ای مکانیکی است که اگر پس از پشت سر گذاشتن عمر مفید معیوب شود، این اشکال سبب افزایش دمای کاری موتور و در نهایت انبساط بیش از حد قطعات می‌شود. بنابراین واشر فوقانی موتور می‌شود. بر این اساس لازم است ترموستات و لوله‌های انتقال آب و رادیاتور خودرو، هر ۶ ماه یک‌بار بررسی شوند.

۲- یکی دیگر از نشانه‌های سوختن واشر سرسیلندر، کاهش قدرت و به اصطلاح افت توان خودرو است. این موضوع در حالتی به وجود می‌آید که کمپرس درونی سیلندرها با توجه به خرابی واشر نشت کند. فرار کمپرس موتور یا هوای فشرده‌ای که در ترکیب با سوخت متراکم می‌شود، منجر به کاهش قدرت می‌شود. بر این اساس مواردی چون عدم کارکرد صحیح سیستم خنک کاری، فشار بیش از حد استاندارد در زمان تعویض دنده و عدم توجه به نگهداری صحیح خودرو، منجر به بروز چنین اشکالاتی می‌شود.

۳- شاید شنیده یا خوانده باشید که مخلوط شدن آب و روغن و نهایتاً ترکیب این دو سیال در در رادیاتور، یکی از نشانه‌های سوختن واشر سرسیلندر است. اما در نظر داشته باشید که عدم توجه به میزان دمای موتور و گاز دادن‌های مکرر در هوای گرم سبب معیوب شدن واشر سرسیلندر و نهایتاً مخلوط شدن این دو سیال مهم در موتور می‌شود. برای آن‌که از بروز چنین مشکلی جلوگیری کنید، لازم است به این نکات توجه کنید: تعویض دنده در دوره‌های استاندارد، تعویض قطعات مصرفی سیستم خنک کاری و توجه به روغن موتور. این نکات می‌تواند در جلوگیری از سوختن واشر سرسیلندر موثر باشد.

۴- خروج بخار آب از اگزوز، نشان‌دهنده سوختن و معیوب شدن این واشر مهم موتور است. اگر واشر سرسیلندر در اثر تنش‌های حرارتی معیوب شود، مقداری از آب موجود در مدار به محفظه احتراق راه پیدا کرده و سبب تبخیر آب در ترکیبات سوخت و نهایتاً خروج بخار آب از اگزوز می‌شود. در این حالت تنها باید به نمایندگی‌ها مراجعه کرده و واشر سرسیلندر را تعویض کنید.



«بنتایگا»؛ یکی از بهترین بلندقامتان چهار سال اخیر

خلاصه زیبایی و راحتی در کراس‌اوور «بنتلی»

چوب و فیبر کربن، از جمله مواردی هستند که کابین بنتایگا را بسیار لوکس جلوه می‌دهند. همچنین نصب یک نمایشگر عرض ۱۱۰٫۹ اینچی در کنسول میانی فضای مدرنی را به وجود آورده است.

طراحی درجه‌های افقی سیستم تهویه مطبوع و ساعت آنالوگ کلاسیک نیز خاص بودن خودرو را به نمایش می‌گذارد. در بخش فنی نیز مهندسان کمپانی بنتلی همچنان از همان پیش‌رانه‌های ۸ سیلندر V شکل و ۱۲ سیلندر W شکل بهره گرفته‌اند. موتور ۸ سیلندر با آرایش V شکل به حجم ۴ لیتر با ۳۲ سوپاپ در سرسیلندر و فناوری توپین اسکرول توربوشاژر حداکثر توان خروجی را به ۵۸۰ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور را به ۷۷۰ نیوتون‌متر می‌رساند.

همچنین یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک این قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می‌کند. بنتلی بنتایگا V8 در ۴٫۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست می‌یابد. حداکثر سرعت این خودرو به ۲۹۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

از سوی دیگر کمپانی بنتلی قصد دارد مدل پرچمدار W12 با حجم شش لیتر و مجهز به تکنولوژی TSI و همچنین مدل هیبرید با بنتایگا را به بازار عرضه کند. از دیگر ویژگی‌های جدید بنتلی بنتایگا ۲۰۲۴ می‌توان به رنگ‌های ۱۲۲ اینچی، سیستم ترمز منحصر به فرد برمبو و سامانه کمکی رانندگی پیشرفته و کروز کنترل هوشمند نیز اشاره کرد. همچنین یک سامانه فوق‌العاده پیشرفته برای این خودرو وجود دارد که حدود ۴ هزار و ۸۰۰ دلار ارزش دارد. این سامانه که در قالب یک کیچ‌ارائه می‌شود، شامل سیستم کمکی رانندگی منطبق بر خودروان سطح دو است که نسبت به نسخه قبلی توسعه یافته و حتی می‌تواند پارک هوشمند را نیز به خوبی انجام دهد. تمام بنتایگاهای ۲۰۲۱ به بعد به این سامانه فوق‌العاده مجهز شده‌اند.

یکی از سریع‌ترین اس‌یووی‌های جهان که پر فروش‌ترین عضو خاندان بنتلی به‌شمار می‌آید، اواخر سال ۲۰۲۱ میلادی با یک فیس‌لیفت اساسی معرفی شد.

نخستین بار در سال ۲۰۱۶ بنتلی بنتایگا رونمایی شد و از همان ابتدا طراحی آن مورد انتقاد بسیاری از کارشناسان و رسانه‌های خودرویی قرار گرفت. به عنوان اولین محصول بلندقامت این لوکس‌ساز بریتانیایی، انتظارات از طراحی این خودرو بالا بود و این رو، نقد‌های بسیاری بر آن وارد شد.

از این رو، طراحان بنتلی در نسخه فیس‌لیفت‌شده این بلندقامت لوکس، اقدام به بازطراحی کامل دماغه و قسمت عقب خودرو کردند تا بر اساس زبان جدید طراحی این کمپانی و همانند نسخه جدید سوپراسپرت بنتلی یعنی کانتیننتال GT، این خودرو نیز چهره‌ای جذاب‌تر و زیبا داشته باشد. در نمای جلو، تغییرات در ناحیه سپر و جلوپنجره کاملاً مشهود است و فرم بیضی شکل چراغ‌ها، شخصیتی پویا تر به خودرو بخشیده است.

اما نکته بسیار قابل توجه در طراحی بنتایگا جدید این است که توجه تیم طراحی بنتلی به نمای عقب خودرو بیشتر بوده، زیرا به دلیل انتقادات گسترده‌ای که همواره به طراحی این بخش وارد شده بود. در نسخه ۲۰۲۴ این خودرو با نمایی کاملاً متفاوت و بدیع روبه‌رو هستیم. تغییر محل پلاک و چراغ‌های به اصطلاح پادامی شکل، نمای خاص و متفاوتی به این بلندقامت لوکس داده است.

از طرفی در کابین بنتایگا جدید، حجم تغییرات بسیار فراتر از یک فیس‌لیفت ساده است؛ رودری‌ها، غریبلک فرمان و حتی کنسول میانی داشبورد به طور کامل بازطراحی شده‌اند تا فضای دلنشین و جذابی به سرنشینان ارائه شود. روکش چرم باکیفیت و تزئیناتی چون کروم،





کشف لاستیک‌های قاچاق در آباده

«لاستیک‌های قاچاق به ارزش ۴ میلیارد ریال در فروشگاه‌ی در شهرستان آباده کشف شد. فرمانده انتظامی آباده گفت: «در راستای طرح مبارزه با کالای قاچاق، مأموران انتظامی با اقدامات فنی از انبار لاستیک‌های خارجی در یک فروشگاه مطلع و بررسی موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.» سرهنگ محمدرضا رضایی افزود: «در این راستا مأموران انتظامی به همراه نماینده اداره تعزیرات حکومتی

به آدرس مورد نظر اعزام شدند و در بازرسی از آن مغازه ۱۶ حلقه لاستیک خارجی کامیون که فاقد هرگونه مدارک قانونی بود، کشف شد.» وی بیان کرد: «براساس نظر به کارشناسان ارزش لاستیک‌های کشف‌شده ۴ میلیارد ریال برآورد شده است.» فرمانده انتظامی آباده گفت: «در این خصوص پرونده قضایی تشکیل شده است و صاحب این مغازه برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد.»

دکتر محمدرضا تقی‌گنجی، رئیس هیات‌مدیره و مالک یزدتایر اعلام کرد؛

خانه تکانی در مجتمع صنایع لاستیک یزد



امید محمدی

عضو شورای سردبیری

«روز گذشته دفتر مجتمع صنایع لاستیک یزد (یزدتایر) میزبان برگزاری نخستین جلسه هیات‌مدیره جدید این شرکت بود؛ جلسهای که در آن دکتر محمدرضا گنجی به‌عنوان رئیس هیات‌مدیره جدید ریاست آن را برعهده داشت و مهندس احمد رضوانی به‌عنوان مدیرعامل جدید این شرکت در آن معرفی شد. همچنین دکتر سعید تقوایی به‌عنوان عضو هیات‌مدیره معرفی شد. محمدرضا گنجی، رئیس هیات‌مدیره یزدتایر در این نشست با قدردانی از مهندس عبداللهی، مدیرعامل سابق یزدتایر با اشاره به تصمیمات هیات‌مدیره جدید، از برنامه‌های پیش‌رو در حوزه تولید، ارتقای کیفی، افزایش سودآوری شرکت و حمایت از سهامداران این شرکت و تامین کمتی نیاز بازار خبر داد. مهندس رضوانی نیز با معرفی معاونت‌های جدید این شرکت نسبت به آینده روشن یزدتایر اظهار امیدواری کرد و با بیان این‌که جلسات متعددی بر مبنای حمایت از منشور حقوق مصرف‌کنندگان، همکاران و تعهد به نوآوری با اتکای به طرح‌های توسعه در گروه یزدتایر برگزار شده است گفت: «بر همین مبنای تیمی فنی، کارخان، باتجربه و مسبق

به سوابق درخشان علمی و عملیاتی را گرد هم آورده‌ایم تا ساکنان مجتمع صنایع لاستیک یزد را در اختیار بگیرد.» لازم به‌ذکر است مهندس احمد رضوانی، مدیرعامل جدید دانش‌آموخته مهندسی شیمی از دانشگاه تهران، پیش از این مدیرعامل و عضو هیات‌مدیره در شرکت‌های صنعتی دوده‌فام، سیمان خزر، تدبیر سازه تامین و کربن سیمرغ بوده است. وی همچنین عضو غیرموظف در هیات‌مدیره شرکت‌های مختلف تولیدی و صنعتی از جمله لاستیک خوزستان، تولیدی پمپ پارس، سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رازی، آرتاویل تایر، یزدتایر و بازرگانی صنایع لاستیک سیمرغ بوده است. به گفته پیروز نوایی، مدیر روابط عمومی جدید مجتمع صنایع لاستیک یزد، به‌زودی مجمع این شرکت در راستای تغییر و تحولات و ارائه تصمیمات هیات‌مدیره جدید نیز برگزار خواهد شد و عملکرد شرکت و تصمیمات جدید به اطلاع سهامداران خواهد رسید. به گفته او تیم جدید با تاکید بر حمایت از کیفیت و کمیت تولید، حمایت از مصرف‌کنندگان و سهامداران و در راستای تحقق اهداف رقابتی روی کار آمده و انتظار می‌رود این مهم در دوره پیش‌رو به نحو احسن عملی شود. در این جلسه دکتر سعید تقوایی به‌عنوان رئیس مرکز نوآوری و فناوری، خانم درمنش به‌عنوان معاون امور سهام، خانم جعفری به‌عنوان معاونت مالی، آقای ابراهیمی به‌عنوان معاون فروش، آقای خانبابایی به‌عنوان معاونت آی‌تی و پیروز نوایی به‌عنوان مدیر روابط عمومی و امور بین‌الملل معرفی شدند.



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 - تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ - پژو ۴۰۵ - پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرواستپ وی - زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دائگ فنگ H30 کراس - دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - جک S3 - چری X22 - تیوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60 - ام وی ام 33 X3
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ - آریزو ۶
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تیوتا کمری - سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S - هایما S5 - خودرو فردا SX5
	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 - BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس - صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو - پیکاپ فوتون - آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX - ری را - خودرو فردا T5 - سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5 - 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 کولیسوس - SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه - اسپورت تیج - هیوندای IX55 - لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا - T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S - اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو - لکسوس RX - تیوتا راو ۴ - سورنوت 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





موتورهای جدید با ساختار نوین

« طی چهار دهه اخیر مهندسان خودروساز سعی داشته‌اند با استفاده از متریال سبک‌وزن اما مقاوم، در راستای بهبود خنک‌کاری موتور تکنولوژی خاصی را طراحی کنند. چالش است بدانید که از اواخر دهه ۹۰ میلادی به‌بعد کمپانی مرسدس بنز، بامو و یاماها توانستند با استفاده از آلایژ آلومینیوم و استفاده از آلومینیوم سرسیلندر، سیلندرهای سبک‌وزن اما مقاومی را تولید کنند که در نهایت به بهبود خنک‌کاری موتور انجامید. در این بخش مرسدس بنز E450، آتودی S4، بامو G20 340i، لکسوس ES350 و جنسیس G80 مورد ارزیابی قرار گرفتند که تنها سه گزین

از خودروهای مذکور یعنی آتودی S4، بامو G20 340i و مرسدس بنز E450 موتور تمام آلومینیوم استفاده می‌کنند و در جداره سیلندرهای آن‌ها از سرامیک پرداخت‌شده استفاده شده است. یکی از اعضای سازمان مهندسان خودرو SAE، این مطلب را منتشر کرده که قرار است به‌زودی از اواخر سال جاری میلادی، خودروسازان آمریکایی نیز برای دوام بالاتر، استهلاک کمتر و کاهش تنش حرارتی از متریال سرامیک در موتورهای بنزینی خود استفاده کنند. این مهم سبب می‌شود تنش حرارتی کاهش یافته و در مقابل عمر قطعات متحرک موتور نیز افزایش یابد.

در صورت کنار رفتن موانع بین‌المللی

تعرفه، سپر قطعه‌سازان مقابل رقبای خارجی است

انتظار می‌رود در صورت شروع و به نتیجه رسیدن دور جدید مذاکرات، رقابت افزایش یابد و زمینه رشد فناوری و تولید داخلی فراهم شود



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

« در شرایطی که دور جدید مذاکرات منوط به تصمیم و هماهنگی ایران و سایر بازیگران بین‌المللی است و هنوز هیچ توافق برای آغاز رسمی گفت‌وگوها حاصل نشده، فضای انتظار و تحلیل در سطوح مختلف اقتصادی حاکم است. تجربه اخیر نیز نشان داد که برخی تحولات پیش‌بینی نشده، همچون درگیری نظامی ۱۲ روزه اخیر می‌تواند روند تعاملات و مذاکرات را متاثر سازد. اکنون فعالان صنعت کشور بر ضرورت آمادگی برای هر سناریوی آتی و اهمیت راهبردهای مبتنی بر منافع ملی تاکید دارند.

« نقش دولت در حمایت هوشمندانه از صنایع داخلی همان‌طور که اشاره شد در فضای فعلی که گشایش در روابط بین‌المللی و احتمال کاهش تحریم‌ها همچنان در حاله‌ای از ابهام قرار دارد و مذاکرات پیش رو سرنوشت مبهمی پیدا کرده‌اند، بابک کریمخان، عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در پاسخ به این سوال که اگر مذاکرات از سر گرفته شود و محدودیت‌های بین‌المللی پیش روی صنعت طی آن کاهش یابد چه فرصت‌ها و تهدیدهایی پیش روی قطعه‌سازان است؟ در گفت‌وگو با خبرنگار «دنیای خودرو» بیان داشت: «موضوع تحریم به‌صورت دوطرفه مطرح است، همان‌طور که ما برای اجرای امور و تولید داخلی خود با مشکلات عدیده‌ای مواجه هستیم و تحریم‌ها بر فرآیند تولید داخل اثرگذار بوده‌اند، مباحث مربوط به واردات، سرمایه‌گذاری خارجی و حضور و تعامل شرکت‌های خارجی نیز دچار اختلال شده است. این وضعیت در واقع نوعی تعادل نامرئی در فضای صنعت کشور ایجاد کرده است.»

وی درباره چشم‌انداز رفع تحریم‌ها و پیامدهای بالقوه آن تصریح کرد: «خنس‌تین تاثیر رفع تحریم‌ها، گشایش جدی در ارتباطات، تامین و تدارکات، انتقال فناوری و تجهیز ماشین‌آلات خطوط تولید است. این‌ها از جنبه‌های مثبت است که می‌تواند موجب حرکت رو به جلو در صنعت کشور شود. اما نباید از این نکته غافل بود که در صورت باز شدن فضای اقتصادی، رقبای بین‌المللی ما به‌ویژه در حوزه خودرو وارد بازار خواهند شد. این امر با توجه به فاصله تکنولوژیکی که طی سال‌های گذشته میان ما و آن‌ها ایجاد شده، آثار مهمی بر تولید داخلی خواهد داشت. این مساله نه فقط در صنعت خودرو، بلکه در سایر حوزه‌ها مثل مواد اولیه، پتروشیمی، فولاد، سیمان و دیگر بخش‌های مهم اقتصادی کشور به چشم خواهد آمد.»

این مقام صنفی تاکید کرد: «این جاسست که نقش دولت و سیاست‌های حمایتی حیاتی می‌شود. تعیین تعرفه‌های هوشمندانه و اعمال سیاست‌هایی که بتواند از صنایع داخلی حمایت معنادار داشته باشد، اهمیت فراوان پیدا می‌کند. البته این حمایت‌ها نباید به گونه‌ای باشد که موجب رکود یا تن‌بروری صنعت داخلی شود یا بهانه‌ای برای تداوم تولیدات بی کیفیت باشد.»

وی اضافه کرد: «باید حمایت‌ها به‌شکلی تنظیم شود که به ارتقای کیفیت، افزایش رقابت‌پذیری و تداوم رشد صنعتی کشور منتهی شود. آن‌چه در مدل کشورهای توسعه‌یافته مثل چین رخ داده، این بود که با دادن امتیاز حضور به‌شیرکت‌های خارجی، تعهد گرفتند که اشتغال داخلی آسیب‌نبیند، تولید صرفاً درون کشور انجام و فناوری نیز منتقل شود. بدین ترتیب، اگر شرکت‌های خارجی بخواهند وارد بازار چین شوند، ملزم به انتقال تکنولوژی، تولید داخلی و حتی تسهیل صادرات محصولات ساخت چین هستند. امروز هم می‌بینید بسیاری از مدل‌های شناخته‌شده خودروهای اروپایی و ژاپنی در کارخانه‌های چینی تولید می‌شود و نسخه‌های ملی آن‌ها بازار را پر کرده است.»

« واردات هدفمند و تدریجی با الزام ارتقای داخلی‌سازی کریمخان به‌ضرورت اتخاذ سیاست‌های بلندمدت و نگاه فراتر از منافع کوتاه‌مدت در صورتی که روند مذاکرات آتی نتیجه‌بخش باشد اشاره داشت و بیان کرد: «اگر صرفاً از موضع کسب سود کوتاه‌مدت یا منفعت اقتصادی تصمیم



نیروکار

**ایران تجربه شراکت‌های
مختلف در گذشته دارد؛
زمانی هست که ما بزرگ‌ترین
شریک تجاری اروپایی
بوده‌ایم و اروپایی‌ها بیشترین
شبکه‌های تجاری را در
اختیار داشتند. علاقه‌مندی
به اقتصاد ایران نه تنها برای
ما فرصت است بلکه می‌تواند
برای بسیاری از کشورها
راه برون‌رفت از رکود و
بحران‌های اقتصادی باشد**

ایران از تولید افزایش یابد. در این فرآیند، هم از اشتغال صیانت می‌شود و هم زمینه برای انتقال فناوری و رشد دانش فنی داخلی فراهم خواهد شد.»

این قطعه‌ساز ادامه داد: «اگر این فرآیند به‌صورت اصولی و سالم طی شود و خدشه‌ای به آن وارد نشود - که متأسفانه برخی با دور زدن مقررات یا سوءاستفاده صرفاً به سودجویی و منافع شخصی دل می‌بندند - دانش قطعه‌سازان و صنعت داخلی ارتقا خواهد داشت و فرصت‌هایی جدی پیش روی ما قرار خواهد گرفت. مشروط بر آن که عزمی جدی برای اجرای صحیح این سیاست‌ها باشد و دستگاه‌های اجرایی با جدیت آن‌ها را عملیاتی کنند. متأسفانه گاه قوانین نوشته می‌شود؛ اما الزام یا ضمانت اجرایی کافی برای آن وجود ندارد و بار تباطات یا شیوه‌هایی بخش‌هایی آن را دور می‌زنند و تصویری غیر واقعی از وضعیت کسب سود شکل می‌گیرد. اگر با قاطعیت در اجرای سیاست‌های صحیح و بلندمدت ایستادگی شود، بی‌شک توسعه کشور از دل همین سیاست‌ها بیرون می‌آید.»

« گذار تدریجی به اقتصاد باز و متنوع جهانی
عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه

و قطعه‌سازان خودرو کشور در پاسخ به پرسشی درباره این که با باز شدن فضاوبر داشته شدن تدریجی محدودیت‌ها، همکاری با کدام کشورها ممکن است اولویت پیدا کند و کشور در تعاملات بین‌المللی به کدام سو باید حرکت کند؟ بیان کرد: «تحریم‌های یک‌فرآیند تاریخی حدود ۱۵ ساله به تدریج شکل گرفته و شدت یافته است. حذف تحریم‌ها نیز نه آنی و یک‌شبه قابل تحقق است و نه می‌توان توقع داشت به‌سرعت همه چیز تغییر کند. تحقق شرایط عادی و باز شدن گستره همکاری‌های بین‌المللی حداقل به یک دهه زمان نیاز دارد؛ به شرط آن که همه بازیگران داخلی و خارجی با حسن نیت وارد این مسیر شوند و سنگ‌اندازی صورت نگیرد.»

وی تصریح کرد: «در مورد جهت‌گیری همکاری‌ها هم باید واقع‌بین باشیم. اقتصاد و منطق رقابت حرف اول را در این میان می‌زند. هنگامی که سخن از مزایده بین‌المللی به‌همین می‌آید، انتخاب کشور یا شریک تجاری صرفاً بر اساس توانمندی‌ها، شرایط پیشنهادی بهتر و میزان انطباق با نیازهای ما صورت می‌گیرد. این موضوع لزوماً از ابتدا مبتنی بر انتخاب کشور خاص نیست که بگوییم فقط با چین یا هند یا اروپا وارد همکاری شویم. هر کشوری که شرایط بهتری را ارائه کند، مذاکره با او صورت می‌گیرد.»

کریمخان افزود: «کنکته حائز اهمیت این است که کشور ما از نظر نیروی انسانی ماهر و متخصص غنی است؛ هر چند برخی از این افراد به دلایل متعدد هنوز فرصت و میدان کافی نیافته‌اند و شایسته‌سالاری به‌تمام معیار قرار نرفته است، اما همین افراد می‌توانند در مذاکرات و تعاملات بین‌المللی به‌نحو مطلوب ایفای نقش کنند. اگر شرایط عادلانه و محیط رقابتی متعادل مهیا شود، بهترین شریک تجاری را می‌توان برگزید. لزومی ندارد در این مرحله هدف‌گذاری کنیم که همکاری صرفاً با چه کشوری باشد، بلکه شرایط روز و وزن مذاکراتی طرفین تعیین‌کننده مسیر خواهد بود.»

وی ادامه داد: «اگر تحریم‌ها برداشته شود، این امکان وجود دارد که از میان طیف گسترده‌ای از متقاضیان سرمایه‌گذاری و همکاری در کشور، بهترین گزینه‌ها انتخاب شود. در حال حاضر عمدتاً به همکاری با چینی‌ها و تعداد محدودی از کشورهایی که امکان ارتباط وجود دارد اکتفا می‌کنیم؛ اما اگر فضا باز شود، می‌توانیم با هر کشور و هر مجموعه‌ای مذاکره کنیم و از تمامی ظرفیت‌های جهانی بهره بگیریم.»

« ظرفیت‌های انباشته و امید به آینده‌ای متفاوت
عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور درباره جذابیت بازار ایران برای شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران خارجی و این که در شرایط عادی کدام کشورها تمایل به سرمایه‌گذاری و همکاری در ایران خواهند داشت؟ گفت: «بازار ایران، پس از رفع محدودیت‌ها و حل مشکلات بین‌المللی، ظرفیتی بالقوه و محرومیتی انباشته دارد؛ بازاری که از نظر رشد و پویایی، پتانسیل بالایی دارد و بسیاری از بخش‌ها تاکنون به دلیل تحریم بلااستفاده مانده است.»

وی اضافه کرد: «ایران تجربه شراکت‌های راهبردی و موفق با کشورهای مختلف در گذشته دارد؛ زمانی هست که ما بزرگ‌ترین شریک تجاری اروپایی بوده‌ایم و اروپایی‌ها بیشترین شبکه‌های تجاری را در اختیار داشتند. علاقه‌مندی به اقتصاد ایران نه تنها برای ما فرصت است، بلکه می‌تواند برای بسیاری از کشورها راه برون‌رفت از رکود و بحران‌های اقتصادی باشد. این مناسبات بر د-بر دست‌انجامی و پروژهای بزرگ در این سرزمین، با حضور سرمایه‌گذاران و صاحبان فناوری خارجی، می‌تواند آینده‌ای کاملاً متفاوت برای صنعت کشور رقم بزند.»

بابک کریمخان در پایان خاطر نشان ساخت: «در مجموع باید نگاه کلان و فراقومی به فرصت‌های برداشته شدن تحریم‌ها و حضور شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران خارجی داشت و منافع ملی، ارتقای فناوری، افزایش سهم تولید داخلی، رشد اشتغال و انتقال دانش را در محور سیاست‌گذاری‌ها قرار داد. با اجرای دقیق و پایبندی به سیاست‌های مدون، آینده صنعت خودرو کشور روشن خواهد بود؛ به شرطی که برنامه‌ریزی منسجم و راهبردی جای تصمیمات مقطعی و روزمره را بگیرد.»

به‌طور کلی تحقق این فرصت‌ها تنها در صورتی ممکن است که طرف‌های خارجی بدون سوگیری و باینیت عادلانه پای میز مذاکره بیایند و نتیجه‌ای برد-برد حاصل شود؛ نه آن که طی مذاکرات با رخدادهایی همچون حمله نظامی رژیم صهیونیستی، فضای تعامل و گفت‌وگو تحت تاثیر تحولات غیرمنتظره قرار گیرد.

استقرار دستفروشان مترو در بازارهای فاخر و ارائه آموزش‌های تخصصی با همکاری دانشگاه علمی-کاربردی شهرداری تهران خواهد بود که تا پایان سال اجرایی می‌شود. «اقامی پناه تاکید کرد: «برنامه‌ریزی کرده‌ایم تا پایان مهرماه، مکان‌های مورد نیاز برای بازارهای مترو مشخص شود و تا پایان سال، دستفروشان مترو به بازارهای فاخر منتقل شوند.» مدیرعامل شرکت ساماندهی همچنین به وضعیت ون کافه‌ها در تهران اشاره کرد و گفت: «ما با اصل فعالیت ون کافه‌ها مخالف نیستیم؛ اما برای ادامه فعالیت باید ضوابط بهداشتی، اماکن و اصناف رعایت شود و تنها در صورت ثبت‌نام در درگاه ملی مجوزها، مکان مشخص به آنان اختصاص داده خواهد شد.»

«ایستنا: مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران گفت: «نگاه مدیریت شهری به دستفروشان، حمایتی و فرصت‌محور است، نه سلبی.» مجتبی اقامی پناه از وجود ۳ هزار دستفروش در مترو تهران خبر داد و گفت: «از این تعداد، ۴۰۰ نفر اتباع بیگانه بوده‌اند که طبق تصمیم اتخاذشده، ورود آنان به مترو برای فعالیت دستفروشی ممنوع شده است.» وی از اجرای سه فاز برای ساماندهی دستفروشان مترو خبر داد و گفت: «نخستین فاز، ممنوعیت فعالیت اتباع خارجی است که هم‌اکنون اجرایی شده است. فاز دوم شامل ایجاد بازارهای مجاور ایستگاه‌های مترو می‌شود که در حال برنامه‌ریزی و شناسایی اماکن مناسب هستیم. در نهایت فاز سوم،



وجود ۳۰۰۰ دستفروش در مترو تهران



پرداخت خسارت به خودروهای آسیب‌دیده در جنگ چگونه خواهد بود؟

صدور بیش از ۷۰ هزار بیمه‌نامه با پوشش جنگ



علی زرنادوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«در تجاوز رژیم اسرائیل به کشورمان، خودروهای زیادی آسیب دیدند و این روزها بحث جبران خسارت‌های واردشده به خودروهای مردم در طول جنگ ۱۲ روزه تا حدی داغ است. اما در این مسیر، چه اقداماتی انجام شده است؟

تکالیف جنگی صنعت بیمه

رئیس مرکز مدیریت ریسک و تدوین مقررات بیمه مرکزی در تشریح نحوه پرداخت خسارت به خودروهای آسیب‌دیده در جنگ اخیر گفت: «از آنجا که خطر جنگ جزو موارد و خسارات غیر قابل جبران از محل بیمه‌نامه بدنه است، پرداخت خسارت از منابع دولتی و از سوی دولت صورت می‌گیرد. با این حال، مقرر شده شرکت‌های بیمه به اختیار خود و با توجه به میزان منابع در اختیار آن‌ها، از محل مسئولیت‌های اجتماعی خود بتوانند به خودروهای دارای بیمه‌نامه بدنه خسارت پرداخت کنند.» بهروز بستگانی در تشریح نحوه ارزیابی خسارت واردشده به خودروها و وسایل نقلیه در ایام جنگ ۱۲ روزه میان ایران و رژیم صهیونیستی و همچنین ابعاد پرداخت خسارت مربوط به وسایل نقلیه اظهار کرد: «اخیراً از سوی دولت به بیمه مرکزی تکلیف شد تا مراحل برآورد و ارزیابی خسارت وارده به همه خودروهای آسیب‌دیده ناشی از جنگ، فارغ از این که دارای بیمه‌نامه باشند یا نباشند، انجام شود.» وی افزود: «بنابراین در نخستین گام، صنعت بیمه فرآیند ارزیابی خسارت وارده به خودروها را انجام می‌دهد که البته این امر نیز مستلزم آن است که بیمه مرکزی از بانک اطلاعاتی مربوط به خودروهای آسیب‌دیده از سوی مدیریت بحران برخوردار شود تا بتواند

ارزیابی خسارت واردشده را کارشناسی و برآورد کند.»

رئیس مرکز مدیریت ریسک و تدوین مقررات بیمه مرکزی در تشریح نحوه پرداخت خسارت به خودروها و تکالیف مربوط به صنعت بیمه افزود: «در این میان خودروها به دو گروه دارای بیمه بدنه و بدون بیمه بدنه دسته‌بندی می‌شوند. برای آن دسته از خودروهایی که دارای بیمه بدنه هستند، از آنجا که خطر جنگ جزو موارد و خسارات غیر قابل جبران از محل بیمه‌نامه بدنه است، مقرر شده هر شرکت بیمه‌ای در راستای اجرای مسئولیت اجتماعی خود و میزان منابعی که به این حوزه اختصاص داده شده است، تصمیم بگیرد تا خسارت را پرداخت کند.»

بستگانی تصریح کرد: «اما در رابطه با خودروهایی که دارای بیمه بدنه خودرو نیستند، پس از مراحل ارزیابی خسارت مقرر شده تا کمک‌ها و حمایت‌های دولت به آن‌ها تعلق بگیرد؛ به عبارتی، براساس میزان خساراتی که ارزیابی می‌شود، خسارت دریافت می‌کنند که این موضوع در حیطه صنعت بیمه نیست و از محل منابع دولتی پرداخت می‌شود.»

طرح پوشش بیمه‌ای خطر جنگ برای خودروها تا پایان تیرماه ادامه دارد

رئیس شورای عمومی سندیکای بیمه‌گران ایران با بیان این که برای بیش از ۲ هزار دستگاه خودرو در سراسر کشور برای ارزیابی خسارت ناشی از جنگ پرونده تشکیل شده است، گفت: «ارزش ریالی خسارات اولیه این خودروها حدود یک‌هزار و ۵۸۰ میلیارد ریال برآورد شده است.» علی جباری با تشریح روند ارزیابی خسارات و حمایت ویژه دولت از آسیب‌دیدگان حملات اخیر رژیم صهیونیستی و پوشش‌های بیمه‌ای ارائه‌شده اظهار داشت: «در سطح بین‌المللی، شرکت‌های بیمه از پوشش خسارات ناشی از جنگ معاف هستند؛ اما در حملات اخیر رژیم صهیونیستی، ایران با اتخاذ رویکردی متفاوت و با تشکیل جلسه‌ای فوری به ریاست وزیر امور اقتصادی و دارایی، دو هدف اصلی تداوم ارائه خدمات بیمه‌ای بدون وقفه و ایجاد آرامش خاطر برای مردم در خصوص سرمایه‌هایشان را دنبال کرد.» وی افزود: «پس از این جلسه، اقدامات فنی

و محاسباتی لازم صورت گرفت و از روز چهارم جنگ، پوشش بیمه‌ای برای خسارات جنگی به‌منازل مسکونی و خودروها از سوی بیمه ایران ارائه شد.» جباری با بیان این که در تهران حدود ۷۰ تا ۸۰ هزار بیمه‌نامه با پوشش جنگ صادر شده است، گفت: «شهروندان می‌توانند با مراجعه به شعب سراسر کشور، بیمه‌نامه‌های آتش‌سوزی منازل و بیمه بدنه خودرو را به پوشش جنگی مجهز کنند.» این مدیر صنعت بیمه درباره پراکندگی جغرافیایی خودروهای آسیب‌دیده گفت: «حدود ۸۵۷ دستگاه خودرو در تهران، ۴۵۶ مورد در استان البرز، ۳۲۷ دستگاه در کرمانشاه و باقی در سایر استان‌ها خسارت دیده‌اند.» وی از مردم خواست در صورت آسیب‌دیدگی خودرو، به استانداری‌ها مراجعه کنند تا تیم‌های ارزیابی بیمه ایران برای بررسی و ارزیابی اعزام شوند. رئیس هیات‌مدیره و مدیرعامل بیمه ایران در پایان با دعوت از مردم برای استفاده از فرصت ایجادشده جهت پوشش بیمه‌ای خطر جنگ برای خودروها و منازل خاطر نشان کرد: «این طرح تا پایان تیرماه ادامه خواهد داشت و افراد حقیقی و حقوقی می‌توانند با نرخ مناسب از آن بهره‌مند شوند.»

پرداخت ۲۰۰ میلیون تومان خسارت بابت تاکسی‌های آسیب‌دیده در جنگ

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی تهران با بیان این که خسارت تاکسی‌های آسیب‌دیده ناشی از حملات اخیر رژیم صهیونی را پرداخت می‌کنیم، گفت: «در این راستا تاکنون ۲۰۰ میلیون تومان خسارت پرداخت کرده‌ایم.» شادی مالکی تصریح کرد: «تاکسیرانی که خودرو آن‌ها دچار آسیب شده و تاکنون به سازمان تاکسیرانی مراجعه نکرده‌اند، می‌توانند برای پیگیری موضوع به‌واحد رفاهی معاونت نوسازی مراجعه کنند تا برای آن‌ها انجام وظیفه کنیم.» وی افزود: «به‌طور مشخص در میدان تجریش یکی از تاکسیرانان آسیب بسیار جدی دید و مجروح شد که خوشبختانه سلامت خود را دوباره به‌دست آورد و البته برخی از رانندگان هم دچار آسیب‌هایی شدند.» مدیرعامل سازمان تاکسیرانی تهران گفت: «در مجموع، ۱۰ دستگاه تاکسی دچار آسیب‌های فیزیکی شدند که هزینه جبران خسارت این خودروها حدود ۲۰۰ میلیون تومان برآورد شده و با هماهنگی‌های صورت‌گرفته، سازمان تاکسیرانی پرداخت کامل هزینه‌های تعمیرات این خودروها را بر عهده گرفت.»



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

دوشنبه ۲۳ تیر ۱۴۰۴ سال دهم، شماره ۲۳۵۵

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۴۱

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

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

JETOUR
— Drive Your Future —

X70

HOT DEALS

X70
A CHILD'S DREAM COME TRUE

کمپین «معاملات داغ» برند جتور با الهام از نوستالژی ماشین بازی کودکان

کمپین جدید برند خودرو سازی جتور با عنوان «معاملات داغ» توسط یک آژانس تبلیغاتی طراحی شده و در ژوئیه ۲۰۲۵ در اکوادور منتشر شد. این کمپین با الهام از دنیای بصری، احساس نوستالژی دوران کودکی را به ابزاری برای فروش تبدیل کرده است. طراحی گرافیکی و انیمیشن هوش مصنوعی، جلوه‌ای احساسی و مدرن به این کمپین داده‌اند.

لزوم توجه بیشتر به گسترش حمل و نقل ریلی

با توجه به جان باختن سالانه حدود ۲۰ هزار نفر از هموطنانمان در تصادفات جاده‌ای و درون‌شهری، تغییر رویکرد به سمت حمل و نقل ریلی برای تردهای طولانی ضروری به نظر می‌رسد. حمل و نقل ریلی بهترین، ساده‌ترین و ارزان‌ترین راه حل برای تردد شهروندان از حومه به مراکز شهرهاست. هر چند در چند سال گذشته، در الزامات و اسناد بالادستی، اولویت حمل بار و مسافر به راه آهن اختصاص داده شده است، اما در عمل شاهد رشد و پیشرفت معنی‌دار جابه‌جایی مسافران از طریق حمل و نقل ریلی نبودیم.

به گفته برخی کارشناسان، یکی از راهکارهای کاهش حمل و نقل جاده‌ای جاده‌ای به تهران، توسعه حمل و نقل ریلی است؛ از طرفی حمل و نقل ریلی نه تنها باعث صرفه‌جویی در مصرف سوخت می‌شود، بلکه ایمنی را نیز افزایش می‌دهد. جذب سرمایه بخش خصوصی، حمایت اعتباری از پروژه‌های ریلی، توسعه مهندسی شده زیرساخت‌های راه آهن و فراهم‌سازی مشوق‌های مناسب از سوی دولت برای توجیه‌پذیر کردن سفر با قطار، از مواردی است که موجب می‌شود صنعت ریلی در رقابت با مدل حمل و نقل شخصی جاده‌ای، پیشی بگیرد.

از طرفی آمارها نشان می‌دهد ایمنی در شبکه ریلی قابل مقایسه با حمل و نقل جاده‌ای نیست و بر اساس برخی آمارها، حتی تا ۵۰ برابر بیشتر تخمین زده می‌شود. از سوی دیگر عدم توسعه مناسب صنعت حمل و نقل هوایی در شرایط فعلی و همچنین هزینه‌های گران سفر با هواپیما، به خصوص در ایام پیک تقاضا می‌تواند به عنوان مزیت مهم استفاده از حمل و نقل ریلی مطرح باشد.

حرف آخر
The Last Word

علی زرنادوز

روزنامه‌نگار

نکته آموزشی

نکته کلیدی در انتخاب لاستیک مناسب برای خودرو

انتخاب لاستیک مناسب برای خودرو تاثیر مستقیمی بر ایمنی، عملکرد و مصرف سوخت دارد. یکی از مهم‌ترین نکات در این زمینه، توجه به شرایط آب‌وهوایی محل زندگی و سبک رانندگی است. برای مثال، اگر در منطقه‌ای با بارش زیاد زندگی می‌کنید، بهتر است لاستیک‌هایی با مقاومت بالا در برابر لغزش انتخاب کنید. عامل مهم دیگر، تاریخ تولید لاستیک است. حتی اگر لاستیک نو به نظر برسد، گذشت بیش از ۴ سال از تاریخ تولید می‌تواند عملکرد آن را کاهش دهد. همیشه به عدد چهار رقمی

شرایط فروش نقدی و اعتباری پیکاپ کره‌ای موسو «گرنند-خان»



شرایط پیش فروش محصولات شرکت صنایع خودرو سازی ایلیا

آغاز طرح: ۱۴۰۴/۰۴/۱۶ - پایان اعتبار: ۱۴۰۴/۰۴/۳۱

تاریخ اطلاع: ۱۴۰۴/۰۴/۱۱

شرایط پیش فروش نقدی و اقسالی خودروی موسو گرنند - خان KGM (محصول شرکت سنگ پلنگ کره جنوبی) تولید صنایع خودرو سازی ایلیا											
کد طرح فروش	تیم	قیمت قلمی (ریال)	پیش پرداخت (ریال)	مرحله دوم پرداخت (ریال)	مرحله سوم پرداخت (ریال)	مرحله چهارم پرداخت (ریال)	نوع پرداخت	مبلغ قسط پرداخت (ریال)	سود تعاقب (سالانه)	سود تعاقب (سالانه)	رنگ های قابل عرضه
SK-KGM-4403	SIGNATURE	۴۲,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	تقدی	زمان صندوق	۲۱ درصد	۲۲ درصد	۱۸ درصد
SK-KGM-4404							تقدی	زمان صندوق			
SK-KGM-4405							تقدی	زمان صندوق			
SK-KGM-4406							تقدی	زمان صندوق			
SK-KGM-4407	SAHARA	۳۷,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۱,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	تقدی	زمان صندوق	۲۱ درصد	۲۲ درصد	۱۸ درصد
SK-KGM-4408							تقدی	زمان صندوق			
SK-KGM-4409							تقدی	زمان صندوق			
SK-KGM-4410							تقدی	زمان صندوق			
SK-KGM-4411							تقدی	زمان صندوق			
SK-KGM-4412							تقدی	زمان صندوق			

مبلغ تسهیلات: ۱۱,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال می‌باشد.

تاریخ چک ها: تاریخ واریز پیش پرداخت مبتنی بر تاریخ بوده، لذا چک های مراحل دوم، سوم و چهارم پرداخت در زمان عقد قرارداد دریافت می گردد.

مرحله پنجم پرداخت: اقسالی، مبلغ خودرو در زمان صندوق تسهیلات محاسبه و پس از کسر سود معافیت پیش از تحویل خودرو قابل پرداخت می باشد.

ملاحظات: محصول: حجیم موتور ۲ لیتر ۲۰۰۰ سی سی - موتور: ۲۲۵ اسب بخار - گیربکس: ۶ دنده اتوماتیک ساخت AISIN - این: محور محرک دو در (4WD) -

ملاحظات: مشتریان خرید می توانند جهت معامله لیست نمایندگان و همچنین اطلاع از مشخصات خودرو، امکانات و تجهیزات فنی و رفاهی، تمایز، ۱۰ - نصب طرح فروش در برابر اطلاعات نمایندگی افراسی می باشد. ۱۱ - ملات تحویل خودروهای اقسالی، ارسال نامه تعیینیه مدارک و مستندات از گه شده متقاضی خرید از

ملاحظات:

۱- مدت زمان گارانتی خودرو پنج سال ۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر می‌باشد. (هر کدام که زودتر فرا برسد) ۲- تضمین و توزیع خودروها بر اساس اولویت تاریخ ثبت نام و تاریخ تکمیل وجه می باشد. ۳- متقاضی خرید سلف است کلیه وجه پرداختی را به یکی از حسابهای اعلام شده از سوی شرکت صنایع خودرو سازی ایلیا واریز نماید. در صورت عدم رعایت موضوع مذکور شرکت هیچگونه تعهد و مسئولیتی در قبال متقاضی نخواهد داشت. ۴- هزینه‌های شماره گذاری، اسقاط خودروی فروش، عوارض قانونی و مالیات بر ارزش افزوده مورد محاسبه قرار گرفته و در فاکتور فروش لحاظ خواهد شد و چنانچه در زمان تحویل تقصیری توسط مراجع ذیصلاح اعلام شود تسببت به محاسبه و دریافت مبلغ فاکتور اقدام می‌گردد. ۵- حق اقسام تسهیلاتی‌های مجاز توسط شرکت تسلیت و پرداخت هر گونه وجه اضافی توسط نمایندگی تحت هر عنوان غیر مجاز و برخلاف مقررات شرکت می باشد. ۶- مدل خودروی تحویلی ۱۴۰۴ می‌باشد. ۷- صاحب امتیاز نمایندگی مجاز به ثبت نام نموده و کد ملی وی در لیست ممنوعیت ثبت نام می باشد. ۸- پرداخت سود تعاقب در تحویل طی عهت روز کاری انجام و مدت وجه اصراف طی ۲۰ روز کاری انجام خواهد شد. ۹- سود تعاقب در تحویل به پرونده ای اختصاص می‌یابد که بر اساس این بخشنامه و در زمان مقرر اسناد، مدارک و همچنین چک های مدت دار و وجه نمودتله را پرداخت نموده باشد. ۱۰ - نصب طرح فروش در برابر اطلاعات نمایندگی افراسی می باشد. ۱۱ - ملات تحویل خودروهای اقسالی، ارسال نامه تعیینیه مدارک و مستندات از گه شده متقاضی خرید از سوی لژیونگ پلنگ به شرکت صنایع خودرو سازی ایلیا می‌باشد.

"دریافت ارم رزرو جهت ثبت نام از طریق سایت رسمی شرکت صنایع خودرو سازی ایلیا به آدرس: https://ilia-auto.com/sale/ انجام می‌شود."



کتابخانه SAHARA



کتابخانه SIGNATURE



کتابخانه SIGNATURE

جدول شرایط فروش پیکاپ کره‌ای موسو گرنند-خان

