



در فصل بهار نارنجی پوشان زیان عملیاتی را به سودآوری تبدیل کردند؛

تغییر رنگ صورت‌های مالی «سایا»؛ از قرمز به سبز

در سه‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴، شرکت خودروسازی سایپا با انتشار گزارش مالی جدید در سامانه کدال، تصویری متفاوت نسبت به دوره‌های گذشته از عملکرد مالی خود ارائه داد.

صفحه ۵

یک قطعه‌ساز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

قطعی برق قطعه‌سازان به روزی چند بار رسید

قطعی برق، کاهش تولید و عدم تامین قطعه توسط زنجیره تامین به تنهایی برای نابودی...

صفحه ۱۴

یک فعال حوزه بیمه در گفت‌وگو

با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

لزوم تجدید نظر در فرآیند بیمه خودرو

در نظام فعلی بیمه شخص ثالث، بیمه‌نامه‌ها به نام مالک خودرو صادر می‌شوند؛ اما در واقعیت...

صفحه ۲

یک فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو

با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

ثبت سفارش بدون راهکار ارزی، یعنی وعده‌ای بی‌پشتوانه!

صفحه ۳

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»



راهکاری مطمئن برای پروژه‌های عمرانی؛

کامیون میکسر آمیکو «M2631 D NEW» حمل و نقل را متحول می‌کند

صفحه ۹



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



کرمان موتور

KERMAN MOTOR

KME3

کی‌ام‌سی اس آر ۳



کاتالوگ



رنو سیمپوز است. این شاسی بلند بر پایه پلتفرم CMF-B رنو ساخته شده که در بسیاری از خودروهای رنو، داجیا و نیسان استفاده می‌شود و تولید آن در اسپانیا توسط رنو انجام خواهد شد. همان‌طور که اشاره شد، گرندیس در واقع نسخه‌ای ژاپنی از رنو سیمپوز است که این یعنی هر چند طراحی ظاهری آن از زبان طراحی «شیلد دینامیک» میتسویشی پیروی می‌کند اما شباهت‌های زیادی با کراس‌اوور فرانسوی دارد. گرندیس با دو پیش‌رانه هیبریدی خفیف و هیبریدی کامل عرضه می‌شود. نسخه هیبریدی خفیف از یک پیش‌رانه ۱.۳ لیتری توربو بنزینی با تزریق مستقیم سوخت و ۱۴۰ اسب‌بخار قدرت بهره می‌برد.

میتسویشی گرندیس جدید در واقع نسخه ری‌چ‌شده رنو سیمپوز است که با پیش‌رانه‌های هیبریدی در اروپا عرضه خواهد شد. هر چند میتسویشی سال‌هاست که از دوران شکوه خود فاصله بسیار گرفته، اما به لطف همکاری با رنو و نیسان، هر از گاهی با معرفی مدل‌های جدید در بازارهای مختلف توجهات را به خود جلب می‌کند. حالا این خودرو ساز با محصولی تازه به نام گرندیس به سراغ بازار اروپا آمده است. نام گرندیس در سید محصولات میتسویشی تازگی ندارد. این نام برای نخستین بار بین سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۱ برای یک MPV هفت‌نفره استفاده شد؛ اما حالا روی یک شاسی‌بلند کامپکت قرار گرفته که در اصل نسخه‌ای ری‌چ‌شده از



میتسویشی «گرندیس» برای فروش بیشتر «رنو»

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

لزوم تجدید نظر در فرآیند بیمه خودرو

«به‌لحاظ فنی، این توان وجود دارد که به این سمت حرکت کنیم؛ اما نبود برخی زیرساخت‌های کلیدی مانع بزرگی است. ما به چیزی شبیه کارت اعتباری رانندگی نیاز داریم. سامانه‌ای که در آن سابقه تخلف، سرعت، نوع رانندگی و رفتار راننده ثبت و به‌صورت الکترونیکی برای بیمه‌گران قابل استفاده باشد. اما فعلاً چنین زیرساختی وجود ندارد و این خلأ عملاً مانع ورود بیمه‌گران به مدل‌های نوین نرخ‌گذاری شده است.» به گفته او: «شرکت‌های بیمه به‌دلیل زیان‌ده بودن بیمه شخص ثالث در مدل فعلی، تمایل به تغییر دارند، اما نبود داده، حمایت نهادهای بالادستی و چارچوب قانونی روشن، مانع حرکت عملی در این مسیر می‌شود. یکی از مصادیق ملموس این ناهماهنگی در بازار، خودروهای اجاره‌ای یا اشتراکی هستند. در این خودروها، راننده پیوسته در حال تغییر است، اما بیمه‌نامه به‌نام مالک خودرو صادر شده است. بنابراین در صورت بروز حادثه، مسئولیت قانونی، اخلاقی و حقوقی با ابهام همراه است و همین مسأله، گاه منجر به انکار خسارت یا دعوی طولانی حقوقی می‌شود.» سلیمانی در پایان هشدار داد: «اگر صنعت بیمه به این تغییر پاسخ ندهد، نه تنها نارضایتی عمومی از خدمات بیمه‌ای افزایش می‌یابد، بلکه شکاف میان واقعیت بازار و ساختار حقوقی نیز روز به روز عمیق‌تر خواهد شد. راننده‌محوری در بیمه، ضرورتی است که نمی‌توان از آن فرار کرد. تا وقتی رفتار راننده در تعیین نرخ و شرایط بیمه‌نامه لحاظ نشود، عدالت بیمه‌ای محقق نخواهد شد.»



است. بیمه‌گر با ریسک واقعی طرف نیست، بلکه با یک «فرض» بیمه‌گذاری کرده است.» وی با تأکید بر این که مدل فعلی بر پایه شرایط اجتماعی چند دهه پیش طراحی شده، افزود: «این مدل مربوط به زمانی بود که مالک خودرو همان کسی بود که با آن رانندگی می‌کرد. اما حالا ما با گستره‌ای از خودروهای اشتراکی، اجاره‌ای و خانوادگی مواجهیم که در آن‌ها رابطه بین مالک و راننده تغییر کرده است. در این شرایط، مدل مالک‌محور دیگر پاسخگو نیست.» او گفت: «در کشورهای توسعه‌یافته، مدت‌هاست که مدل‌های جدید بیمه‌گری با عنوان‌هایی مانند بیمه رفتارمحور جایگزین ساختار سنتی شده‌اند. این بیمه‌نامه‌ها براساس سابقه راننده، امتیاز تخلفات، زمان استفاده از خودرو، نوع مسیر و حتی شیوه رانندگی قیمت‌گذاری می‌شوند. در بریتانیا و آلمان، بسیاری از رانندگان جوان با نصب دستگاه تلماتیک در خودرو، اگر به‌درستی رانندگی کنند، تا ۴۰ درصد تخفیف در حق بیمه دریافت می‌کنند.» وی در این زمینه معتقد است:



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

«در نظام فعلی بیمه شخص ثالث، بیمه‌نامه‌ها به نام مالک خودرو صادر می‌شوند؛ اما در واقعیت، بسیاری از خودروها توسط افرادی غیر از مالک به کار گرفته می‌شوند. این دوگانگی، زمینه‌ساز بروز چالش‌های حقوقی، افزایش ریسک برای شرکت‌های بیمه و نارضایتی بیمه‌گذاران شده است. آیا زمان آن نرسیده که بیمه‌نامه‌ها به جای خودرو، «رفتار راننده» را مالک قرار دهند؟ در ساختار فعلی بیمه کشور، خودرو و مالک آن محور صدور بیمه‌نامه هستند. اما تجربه روزمره در بازار خودرو، واقعیتی متفاوت را نشان می‌دهد. بسیاری از تصادفات توسط رانندگانی رخ می‌دهد که خود مالک خودرو نیستند. خودروهای امانتی، وسایل نقلیه خانوادگی، خودروهای شرکتی یا آن‌هایی که در پلتفرم‌های حمل‌ونقل آنلاین فعال هستند، همه مثال‌هایی از این وضعیت هستند. رحیم سلیمانی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی این موضوع پرداخته است. سلیمانی گفت: «ما در عمل با پرونده‌های متعددی روبه‌رو هستیم که راننده مقصر، شخصی غیر از مالک است. چون بیمه‌نامه به نام مالک صادر شده، پیگیری حقوقی و تعیین مسئولیت خسارت در چنین پرونده‌هایی زمان‌بر، پرهام و گاهی بی‌نتیجه

لزوم بازنگری

در سیاست‌گذاری صنعت خودرو

و تجارت به‌عنوان متولی اصلی سیاست‌گذاری در حوزه خودرو، نقشی مهمی در ایجاد بستر مناسب برای تسهیل واردات هدفمند و ارتقای تولید داخلی دارد. تقویت تعامل میان این وزارتخانه با سایر نهادهای مسئول، از جمله گمرک و بانک مرکزی، می‌تواند مسیر اجرای سیاست‌ها را هموارتر سازد. نکته کلیدی این است که حمایت از تولید داخلی و ساماندهی واردات، نباید در تقابل با یکدیگر تعریف شوند. بلکه این دو رویکرد باید در چارچوب یک راهبرد صنعتی جامع و پایدار، مکمل یکدیگر باشند. به‌عنوان مثال، می‌توان واردات را به گونه‌ای طراحی کرد که ضمن پاسخ‌گویی به نیاز بازار، زمینه رقابت سالم و انگیزه برای بهبود کیفیت در تولید داخلی فراهم شود. از طرف دیگر، حمایت از تولیدکنندگان نیز باید با هدف‌گذاری‌های مشخص و در چارچوب شاخص‌های بهره‌وری، صادرات و نوآوری صورت گیرد. برای خروج از وضعیت فعلی، ایجاد ثبات در مقررات، به‌روزرسانی فرآیندهای اجرایی، شفاف‌سازی آمار و داده‌ها و به‌ویژه طراحی سیاست‌هایی با افق بلندمدت، می‌تواند نقشی تعیین‌کننده ایفا کند. اصلاح سیاست‌های فعلی نه از مسیر تغییر ناگهانی، بلکه از مسیر بهبود تدریجی و هدفمند ممکن است. شفاف‌سازی مسیر واردات، تنظیم درست تعرفه‌ها و ایجاد مشوق‌هایی برای ارتقای کیفیت، گام‌هایی موثر در این مسیر محسوب می‌شوند. در نهایت تجربه اقتصادهای موفق نشان داده است ترکیب هوشمندانه‌ای از واردات رقابتی و تولید توانمند می‌تواند موتور محرک رشد صنعتی و رضایت مصرف‌کننده باشد. صنعت خودرو در ایران نیز در مسیر رسیدن به این نقطه نیازمند یک بازنگری جدی در نحوه اجرای سیاست‌ها، هماهنگی نهادی و حمایت‌های هدفمند است؛ موضوعی که تحقق آن مستلزم عزم مشترک و نگاه راهبردی در سطح سیاست‌گذاری کلان خواهد بود.

در سال‌های اخیر یکی از مهم‌ترین ابزارهای تنظیم بازار خودرو در کشور، سیاست واردات هدفمند با تمرکز بر تأمین نیازهای مصرف‌کننده و ایجاد فضای رقابتی بوده است. اما آن‌چه در عمل رخ داده، فاصله‌ای معنادار با اهداف سیاست‌گذاران دارد. با وجود برنامه وزارت صمت برای واردات ۹۰ هزار دستگاه خودرو در سال جاری، به‌زعم فعالان این صنف، این برنامه محقق نخواهد شد. این شکاف میان برنامه و اجرا، ضرورت بازنگری در سازوکارهای اجرایی، هماهنگی نهادی و شفاف‌سازی فرآیندها را بیش از پیش آشکار می‌کند. از سوی دیگر، تولید داخلی نیز تحت‌تأثیر همین فضای سیاستی و اجرایی قرار گرفته است. صنعت خودرو کشور همچنان با چالش‌هایی چون کیفیت پایین محصولات، بهره‌وری محدود و وابستگی به حمایت‌های بیرونی روبه‌رو است. این وضعیت نه لزوماً ناشی از کم‌کاری، بلکه ناشی از نبود فضای رقابتی پایدار و ساختار سیاست‌گذاری بلندمدت است. اگر واردات نتواند به درستی به ابزار مکمل تولید تبدیل شود، امکان تقویت انگیزه ارتقاد بخش تولید نیز کاهش می‌یابد. همچنین نباید از نظر دور داشت که هماهنگی میان نهادهای مختلف ذی‌ربط، یکی از پایه‌های موفقیت در اجرای سیاست‌های اقتصادی است. وجود تفاوت آمارهای میان دستگاه‌ها یا تغییرات مکرر در ضوابط اجرایی، به‌ویژه در شرایط حساس بازار، می‌تواند به سردرگمی فعالان اقتصادی منجر شود. در این میان، وزارت صنعت، معدن



امید محمدی

عضو شورای سردبیری



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نسخه تمام‌مشکی از «رنجروور» اسپرت



رنجروور اسپرت SV بلک نسخه‌ای خاص با ظاهر تمام‌مشکی است که به پیش‌رانه V8 تونین توربو با ۶۳۵ اسب‌بخار قدرت مجهز است. لندروور نسخه‌ای خاص برای رنجروور اسپرت SV را با نام بلک تدارک دیده که با ظاهر تمام‌مشکی، نمایی به‌شدت گیرا و مخوف دارد. این مدل همچنین نسخه‌ای ویژه و تولید محدود نیست و به‌طور دائمی به خانواده رنجروور اضافه خواهد شد. همان‌طور که هنری فورد درباره مدل T خود گفته بود، خریداران رنجروور اسپرت SV بلک هم می‌توانند هر رنگی را که می‌خواهند انتخاب کنند؛ به شرطی که مشکی باشد! این شاسی‌بلند لوکس به‌طور انحصاری با رنگ نارو یک بلک عرضه می‌شود. ویژگی‌های مهم این مدل

شامل کاپوت فیبر کربنی مشکی، رینگ‌های ۲۳ اینچی فورج کاری شده بلک، کالیبرهای ترمز و سراگزوزهای بلک است. رنجروور همچنین جل‌پنجره و تمامی نشان‌های خارجی خودرو را مشکی کرده است. این ظاهر رادارگریز مانند برای کسانی که به دنبال شاسی‌بلندی سریع اما با ظاهری معمولی‌تر در مقایسه با فراری، لامبورگینی یا بنتلی هستند، بسیار جذاب خواهد بود. در پیش‌رانه اما تغییری حاصل نشده و مانند دیگر نسخه‌های رنجروور اسپرت SV، مدل بلک هم از همان موتور ۴.۴ لیتری V8 تونین توربو با فناوری هیبریدی قوی بهره می‌برد که از بامو گرفته شده و ۶۳۵ اسب‌بخار قدرت و ۷۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند.

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

ثبت سفارش بدون راهکار ارزی، یعنی وعده‌ای بی‌پشتوانه!



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در شرایطی که دوباره بحث آزادسازی ثبت سفارش خودروهای وارداتی مطرح شده، نگرانی‌ها درباره فراهم بودن زیرساخت‌های اقتصادی، گمرکی و خدمات پس از فروش نیز بالا گرفته است. از سوی دیگر، نقش خودروهای کارکرده و اقتصادی در تنظیم بازار و تهدید یا تقویت تولید داخل همچنان محل مناقشه است. مسیح نوروزی کلدھی، فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» در تحلیل امکان‌سنجی آزادسازی ثبت سفارش خودروهای وارداتی تأکید کرد: «صرفاً باز کردن در ثبت سفارش، بدون آن‌که راهکار اجرایی برای انتقال آرزو وجود داشته باشد، نتیجه‌ای جز سردرگمی فعالان بازار نخواهد داشت.» او گفت: «مسأله اصلی، تأمین ارز است. وقتی بانک مرکزی محدودیت ارزی دارد و حواله‌ها در بستر رسمی قفل شده‌اند، اعلام آزادسازی ثبت سفارش فقط یک سیاست روانی خواهد بود. واردکننده‌ای که ارز نداشته باشد، ثبت سفارش هم نمی‌کند.»

آزادسازی ثبت سفارش در صورت اجرا، آیا با تسهیل انتقال ارز نیز همراه خواهد بود یا همچنان با مشکل تأمین ارز روبه‌رو هستیم؟

یکی از موانع اصلی واردات خودرو، نه فقط موضوع ثبت سفارش، بلکه معضل ساختاری در سیاست ارزی کشور است. در شرایطی که بانک مرکزی منابع ارزی را محدود کرده و مسیرهای انتقال رسمی ارز دچار گره‌های ساختاری هستند، حتی آزادسازی ثبت سفارش نیز نمی‌تواند واردکنندگان را به‌معنای واقعی فعال کند. اگر سیاست‌گذار بخواهد صرفاً با اعلام باز شدن ثبت سفارش بدون رفع مانع ارزی، فضای

روانی بازار را تغییر دهد، این اقدام نه تنها موثر نیست، بلکه به بی‌اعتمادی بیشتر منجر می‌شود. واردکننده‌ای که نتواند با شفافیت ارز مورد نیاز را تأمین و حواله کند، عملاً وارد بازی پرهزینه و پرریسکی می‌شود.

تجربه دوره‌های قبلی آزادسازی ثبت سفارش (مثلاً ۱۳۹۶) چه درس‌هایی برای سیاست‌گذاران به‌همراه داشته است؟ آیا همان اشتباهات ممکن است تکرار شود؟

دوره سال ۱۳۹۶ یکی از نقاط عطف در تاریخ خودرو بود که با بخش‌نامه‌های خلق الساعه، ممنوعیت ناگهانی و تغییرات شتاب‌زده در سامانه ثبت سفارش همراه شد. انجمن واردکنندگان خودرو در آن زمان بارها هشدار داده بود که بی‌ثباتی سیاستی، بیش از تحریم‌های خارجی، به واردکنندگان ضربه زده است. درس اصلی از آن دوره، لزوم ثبات مقررات، اطلاع‌رسانی شفاف و همکاری نهادی بین وزارت صمت، بانک مرکزی و گمرک است. اما متأسفانه شواهد نشان می‌دهد همچنان تصمیم‌گیری‌ها در فضایی غیر کارشناسی و با نگاه سیاسی صورت می‌گیرد و خطر تکرار همان مسیر وجود دارد؛ مگر آن‌که مکانیزم‌های اجرایی شفاف و مبتنی بر گفت‌وگو با بخش خصوصی طراحی شوند.

اگر ثبت سفارش باز نشود، آیا زیرساخت‌های گمرکی و شبکه خدمات پس از فروش آماده پاسخگویی به افزایش حجم واردات هستند؟

زیرساخت‌های گمرکی کشور ظرفیت بالایی دارد و در گذشته نیز در اوج واردات (تأسیال ۱۳۹۶) با ترافیک قابل توجهی

مواجه نبود. مشکل اصلی نه در انبارهای گمرک، بلکه در شبکه خدمات پس از فروش است که به دلیل سال‌ها رکود و توقف واردات، تضعیف شده و بسیاری از نمایندگی‌ها تعطیل یا غیرفعال شده‌اند. بنابراین اگر قرار است واردات در حجم قابل توجهی آزاد شود، باید از ابتدا، واردکنندگان ملزم به ارائه برنامه مدون خدمات پس از فروش، تأمین قطعه و ضمانت عملکرد شوند. در غیر این صورت، مصرف‌کننده نهایی متضرر اصلی خواهد بود.

آیا توافقات تجاری یا سیاسی خاصی در جریان است که بتواند راه را برای بازگشت برندهای اروپایی به ایران باز کند؟

در وضعیت فعلی، ارتباط رسمی با خودروسازان اروپایی در سایه تحریم‌های ثانویه آمریکا و فشار سیاسی اتحادیه اروپا متوقف شده است. آن‌طور که مشخص است، هیچ توافق عملیاتی جدیدی به‌صورت شفاف در جریان نیست. البته ممکن است از طریق کشورهای ثالث (مثل ترکیه، امارات یا عمان) تعاملاتی غیررسمی برقرار شود، اما این مسیرها پایدار نیستند و هزینه انتقال، گارانتی و خدمات را بالا می‌برند. اگر قرار است برندهای معتبر اروپایی به ایران بازگردند، نیازمند گشایش در سطح سیاست خارجی و تضمین‌های حقوقی بین‌المللی هستیم، نه صرفاً مصوبه داخلی دولت.

تجربه شرکت‌هایی مثل رنو یا پژو در گذشته چگونه بود و چرا پایدار نماند؟ در صورت بازگشت، آیا ریسک خروج مجدد وجود دارد؟

رنو و پژو، هر دو با امید زیادی وارد ایران شدند؛ اما با اولین

تهدید تحریم آمریکا، بدون حتی احترام به قراردادهای، بازار ایران را ترک کردند. این رفتار نشانه ضعف ساختار حقوقی قراردادهای خارجی است. در نبود ضمانت‌های بین‌المللی و داور مستقل، طبیعی است که خودروساز خارجی منافع جهانی‌اش را بر قرارداد با ایران ترجیح دهد. بنابراین اگر همان بستر حقوقی ضعیف تکرار شود، بازگشت این برندها چیزی جز تجربه تلخ گذشته نخواهد بود. راه‌حل، قراردادهای با ضمانت اجرایی و در صورت امکان، مشارکت در تولید و انتقال فناوری است.

با توجه به پیشرفت فناوری خودرو در اروپا (مثلاً برقی شدن)، آیا محصولات آینده آن‌ها با نیازها و سوخت فعلی ایران سازگار خواهند بود؟

خودروسازان اروپایی مسیر حرکت خود را به سمت خودروهای برقی، هیبریدی و کم‌مصرف تغییر داده‌اند. اما زیرساخت‌های ایران برای پشتیبانی از خودروهای برقی نه در حوزه برق شهری و نه شبکه تعمیرات و قطعات آماده نیست. تمرکز بر واردات خودروهای درون‌سوز کم‌مصرف یا هیبریدی‌های ساده، تازمانی که زیرساخت‌های برقی توسعه نیافته‌اند، واقع‌بینانه‌تر است. اگرچه واردات خودروهای کاملاً برقی جنبه تبلیغاتی دارد، اما در عمل، منجر به نارضایتی مصرف‌کننده به دلیل نبود پشتیبانی خواهد شد.

آیا امکان دارد خودروهای دست‌دوم اروپایی با عمر کمتر از ۵ سال وارد شوند و هم‌زمان استانداردهای آلایندگی و ایمنی را نیز پوشش دهند؟ از نگاه فنی، بله. بسیاری از خودروهای اروپایی کار کرده

دارای استاندارد یورو ۵ و یورو ۶ هستند و می‌توانند به راحتی از فیلترهای ایمنی و زیست‌محیطی عبور کنند. اما موانع واردات این خودروها، بیشتر جنبه قانونی و بوروکراتیک دارد. انجمن واردکنندگان خودرو بارها اشاره کرده که اگر دولت صرفاً با نیت حمایت از تولید داخل، جلو واردات این خودروهای مقرون به‌صرفه و با کیفیت را بگیرد، در واقع منافع مصرف‌کننده را قربانی سیاست‌گذاری ناکارآمد کرده است.

تجربه سایر کشورها در واردات خودروهای کارکرده چگونه بوده و چه سیاست‌هایی را برای کنترل کیفیت اجرا کرده‌اند؟

کشورهایی مثل ترکیه، آذربایجان، امارات و حتی برخی کشورهای آفریقایی، واردات خودروهای کارکرده را با اعمال محدودیت‌هایی مانند سقف عمر خودرو، الزام به تاییدیه فنی و داشتن گارانتی ادامه‌دار اجرا کرده‌اند. اگر ایران نیز با نگاه مدیریتی (نه امنیتی یا انحصاری) واردات خودروهای دست‌دوم را سامان دهد، این خودروها می‌توانند فشار تقاضا در بازار را کاهش داده و به تنظیم قیمت کمک کنند. راه‌حل، وضع مقررات فنی روشن، کنترل گارانتی و الزام به ثبت رسمی خدمات پس از فروش است.

آیا ورود خودروهای اقتصادی خارجی، باعث شوک به بازار مدل‌های داخلی اقتصادی می‌شود یا رقابت سالمی را ایجاد می‌کند؟

خودروهای داخلی در غیاب رقیب، سال‌هاست با کیفیت پایین و قیمت بالا به بازار عرضه می‌شوند. بنابراین واردات خودروهای اقتصادی خارجی نه تنها تهدید نیست، بلکه می‌تواند نقش محرک برای ارتقای کیفیت تولید داخل ایفا کند. البته به شرطی که سیاست‌گذاران با ابزار تعرفه‌ای، رقابت را منصفانه هدایت کنند و نه با ممنوعیت مطلق. ورود خودروهای اقتصادی خارجی اگر به‌صورت محدود، هدفمند و با نظارت انجام شود، باعث ایجاد رقابت سالم و افزایش رضایت مصرف‌کننده خواهد شد.



فونیکس





اولین پلاگین هیبرید مونتاژی



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تأمین
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
founixofficial



برای دوام و توانایی در سخت‌ترین مسیرها ساخته شده است. عرض محورها نیز حالا ۱٫۶۸۰ میلی‌متر شده و فاصله از زمین به ۳۵۰ میلی‌متر افزایش یافته که به نیوا ظاهری قدرتمندتر بخشیده است. نیوا اسپرت توربو همان طور که از نامش پیداست، به‌موتور ۱٫۶ لیتری ۴ سیلندر توئین توربو مجهز است که ۲۸۰ اسب‌بخار قدرت و ۳۴۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این اعداد در مقایسه با نیوا اسپرت استاندارد که تنها ۱۲۲ اسب‌بخار قدرت و ۱۵۱ نیوتون‌متر گشتاور دارد، پیشرفت چشمگیری را نشان می‌دهد. قدرت از طریق گیربکس ۶ سرعته سکوننشال با دیفرانسیل مرکزی قفل‌شونده به هر چهار چرخ منتقل می‌شود.

لادانیوا اسپرت توربو با تعلیق ارتقاء یافته و پیش‌سرانه توربوشارژ ۲۸۰ اسب‌بخاری، برای رالی جاده‌ای‌ریشم آماده شده است. لادانیوا از سال ۱۹۷۷ بدون تغییر بزرگی همچنان در حال تولید است. البته این خودرو در طول دهه‌ها به‌روزرسانی‌های متعددی را تجربه کرده؛ اما هویت ساده و بی‌آلایش آن همچنان دست‌نخورده باقی مانده است. نیوا که به توانایی‌های آفرود شهرت دارد، حالا با افراطی‌ترین نسخه خود وارد قلمرو جدیدی شده است. لادانیوا اسپرت توربو که به تازگی معرفی شده، یک ماشین رالی طراحی شده برای رقابت است که بر پایه مدل معمولی اما با ارتقاءهای چشمگیر در عملکرد، شاسی و طراحی



حضور «لادا» در رالی راه‌بریشم

قطعه‌سازی داخلی؛ ضامن جریان نقدینگی و پایداری تولید است

بازخوانی نقش تعرفه در حمایت هدفمند از صنعت خودرو

یکی از مهم‌ترین مزایای حمایت از تولید داخلی در صنعت خودرو، شکل‌گیری زنجیره‌تأمین پویا و پایدار است



«در روزهایی که صنعت خودرو به‌عنوان یکی از پیشران‌های اقتصادی کشور در بزرگانه تصمیمات کلان قرار گرفته، کاهش ناگهانی تعرفه‌ها بدون در نظر گرفتن الزامات محیط کسب‌وکار، موجی از نگرانی را در بین تولیدکنندگان و فعالان این حوزه ایجاد کرده است. این در حالی است که تجربه کشورهای توسعه‌یافته نشان می‌دهد تعرفه‌گذاری هدفمند، نه تنها ابزار حمایت از صنایع نوپا و استراتژیک محسوب می‌شود، بلکه از مهم‌ترین سازوکارهای شکل‌گیری اقتصاد رقابتی در سطح جهانی است. اما سوال کلیدی این است: سود کاهش تعرفه‌ها در شرایط موجود برای چه کسانی است و در نهایت به نفع کدام بخش از اقتصاد خواهد بود؟

تعرفه؛ جایگزین اصلاح ساختاری یا ابزار حمایت هدفمند؟

در ادبیات اقتصادی، تعرفه نه یک راهکار نهایی، بلکه ابزاری موقت و هوشمندانه برای گذار به یک اقتصاد رقابتی و بهره‌ور است. با این حال، در ایران گاهی این ابزار با حذف شده یا به‌گونه‌ای اعمال می‌شود که نتیجه‌ای معکوس برای تولید ملی به‌دنبال دارد.

در شرایطی که زیرساخت‌های کلیدی محیط کسب‌وکار از جمله دسترسی پایدار به تأمین مالی، زیرساخت‌های لجستیکی، سیستم پرداخت، قوانین گمرکی و تسهیل واردات مواد اولیه همچنان با موانع جدی مواجه است، کاهش شتاب‌زده تعرفه‌های واردات خودرو و قطعات نه تنها به رقابت‌پذیری داخلی کمک نمی‌کند، بلکه واردکنندگان را در موقعیت برتری نسبت به تولیدکنندگان قرار می‌دهد.

کشورهایی نظیر کره جنوبی، چین و حتی ایالات متحده در دوره‌های خاصی از توسعه صنعتی خود، به‌صورت هدفمند و موقتی از ابزار تعرفه استفاده کردند؛ اما این حمایت در بستر سیاست‌های مکمل همچون ارتقای تکنولوژی، تأمین مالی پایدار، صادرات‌محوری و استانداردسازی انجام شد. در حالی که در ایران، تعرفه اغلب به‌جای آن که مسیری برای اصلاح ساختار تولید باشد، به ابزاری مقطعی برای کنترل بازار تبدیل شده است.

تجربه جهانی؛ حتی اقتصادهای لیبرال هم حمایت می‌کنند

شاید این تصور وجود داشته باشد که در اقتصادهای لیبرال، دخالت دولت در بازار حداقلی است. اما بررسی تجربه کشورهایی مانند ایالات متحده آمریکا، آلمان، فرانسه و حتی هند و چین نشان می‌دهد حمایت‌های تعرفه‌ای یا یارانه‌ای از صنایع استراتژیک همواره بخشی از سیاست صنعتی این کشورها بوده است. نمونه قابل توجه، تعرفه‌هایی است که دولت ترامپ برای حمایت از صنعت فولاد و خودرو علیه واردات از چین اعمال کرد. اتحادیه اروپا نیز در سال‌های اخیر برای حمایت از خودروسازان خود در برابر رقابت نابرابر از شرق آسیا، تعرفه‌هایی هوشمندانه اعمال کرده است.

در هند و چین نیز حمایت از قطعه‌سازی داخلی به‌عنوان پیشران توسعه صنعتی شناخته شده است. این کشورها با اعمال تعرفه‌های پلکانی، مشوق‌های داخلی و حمایت از R&D در صنعت قطعه‌سازی، زمینه استقلال نسبی از واردات و توسعه تکنولوژی‌های بومی را فراهم کرده‌اند. این

در حالی است که در ایران، حمایت‌ها غالباً فاقد انسجام و تداوم هستند و تصمیمات ناگهانی تعرفه‌ای، مسیر سرمایه‌گذاری را با ناپایداری مواجه می‌کند.

قطعه‌سازی داخلی؛ پشتیبان مالی و کیفی تولید یکی از مهم‌ترین مزایای حمایت از تولید داخلی در صنعت خودرو، شکل‌گیری زنجیره‌تأمین پویا و پایدار است. به‌عنوان مثال، در گروه صنعتی ایران خودرو بیش از ۱۲۰۰ تأمین‌کننده قطعه فعال هستند که نه تنها به تأمین نیاز داخلی کمک می‌کنند، بلکه موجب اشتغال‌زایی مستقیم و غیرمستقیم برای صدها هزار نفر شده‌اند. در مقایسه با واردات که معمولاً نیازمند ارز، ترخیص پیچیده و مدت‌زمان ۴ تا ۶ ماهه برای تحویل است، قطعه‌ساز داخلی توانایی تأمین سریع و حتی پرداخت منعطف به خودروساز را دارد. به‌عبارتی، پویایی نقدینگی در زنجیره داخلی، خود عاملی برای کاهش هزینه تمام‌شده، ارتقای کیفی و حتی تاب‌آوری در شرایط تحریم و محدودیت ارزی محسوب می‌شود.

مثال عینی: واردات یک قطعه نیمه‌ساخته از چین ممکن است حداقل ۶ ماه زمان برد و نیازمند پیش‌پرداخت کامل دلاری باشد؛ در حالی که همان قطعه با استاندارد داخلی، ظرف کمتر از ۴۵ روز و با شرایط پرداخت اقساطی قابل تأمین است.

این موضوع نه تنها به نفع تولید است، بلکه مصرف‌کننده نهایی نیز از ثبات قیمت و کیفیت بهره‌مند خواهد شد. به‌ویژه در دوران نوسانات ارزی، تکیه بر زنجیره‌تأمین داخلی، به‌مراتب راهبردی‌تر و امن‌تر از واردات است.

تضاد سیاست‌گذاری؛ حمایت در شعار، واردات در عمل

در سال‌های اخیر، یکی از مشکلات کلیدی فضای تولید کشور، تناقض میان اهداف اعلامی و سیاست‌های اجرایی بوده است. در حالی که در اسناد بالادستی از جمله

سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی، بر حمایت از تولید داخل و کاهش وابستگی تأکید شده، در عمل برخی تصمیمات تعرفه‌ای یا حذف مشوق‌ها برخلاف این مسیر حرکت کرده‌اند.

برای نمونه، کاهش ناگهانی تعرفه واردات خودروهای هیبریدی بدون ایجاد ظرفیت ساخت داخل، یا حذف برخی معافیت‌ها برای قطعه‌سازان داخلی، مصادیقی برنامهریزی صنعتی شده‌اند.

گروه صنعتی ایران خودرو به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز خاورمیانه، در سال‌های اخیر تلاش کرده با ارتقای داخلی‌سازی، افزایش سهم قطعه‌سازان داخلی و ورود به پلتفرم‌های ملی مانند تارا و رانا، مسیر کاهش وابستگی به‌خارج را طی کند. اما در غیاب حمایت‌های هدفمند و با تصمیمات ناگهانی و متناقض، این مسیر همواره با چالش همراه بوده است.

سیاست صنعتی یا بازی تعرفه‌ای؟

در نهایت آن‌چه امروز صنعت خودرو کشور به آن نیاز دارد، نه حذف شتاب‌زده تعرفه‌ها، بلکه طراحی یک سیاست صنعتی منسجم، زمان‌مند و هدفمند است. تعرفه اگر در بستر مناسبی به کار گرفته شود، می‌تواند ابزار قدرتمندی برای گذار به تولید رقابتی باشد. اما در غیاب زیرساخت‌های کلیدی کسب‌وکار، حذف آن تنها به سود واردکنندگان خواهد بود.

ایران خودرو و سایر خودروسازان داخلی امروز در نقطه‌ای قرار دارند که با کمی تدبیر سیاسی، می‌توانند به بازپس‌اندازی سهم خود در صنعت خودرو تبدیل شوند. اما شرط این جهش، حمایت هوشمندانه، پایدار و نه شعاری از تولید ملی است. اگر قرار است ایران خودرو و زنجیره‌تأمین آن به آینده‌ای پایدار برسند، باید بدانیم که مسیر توسعه صنعتی از تعرفه نمی‌گذرد، اما بدون آن هم در شرایط کنونی، نمی‌توان به رقابت سالم امید داشت.

پیگیری يك موضوع

Follow up



محمداصادق عظیمی‌فر

معاون وزیر نفت

صرفه‌جویی سوخت در حمل و نقل

وزارت نفت در تلاش برای مدیریت مصرف سوخت است که به‌نظر می‌رسد توسعه صنعت سی‌ان‌جی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور بار دیگر با جدیت دنبال شود. از سویی خودروسازان به‌عنوان بازیگر اصلی حمل و نقل بارها توان خود در کاهش مصرف سوخت را مشخص کردند؛ از همین رو محمدصادق عظیمی‌فر، معاون وزیر نفت به‌پیان نظرات خود در این خصوص پرداخت.

با توجه به محدودیت اختیارات شرکت ملی گاز در مدیریت مصرف، چه اقداماتی در حال انجام است؟

بخش زیادی از ابزارهای مدیریت مصرف، خارج از وظایف ماست؛ اما تلاش می‌کنیم با ایجاد نقش‌محوری و هم‌افزایی بین ذی‌نفعان، بخشی از راهکارهای غیرقیمتی مدیریت مصرف را عملیاتی کنیم. این سازوکار، بدون خدشه به زنجیره ارزش در صنایع بالادستی، تأمین مالی طرح‌های مدیریت مصرف را وارد مرحله‌ای تازه می‌کند. از ابتدای دولت چهاردهم، تنوع‌بخشی به سبد سوخت کشور در دستور کار وزارت نفت قرار گرفت.

صنعت سی‌ان‌جی با چه چالش‌هایی روبه‌رو است؟

یکی از چالش‌های مهم، پرداخت مطالبات این صنعت بود که رقم آن به ۴۴ میلیون دلار می‌رسید. با صدور و عرضه گواهی صرفه‌جویی انرژی در بورس انرژی و همکاری معاونت برنامه‌ریزی و شرکت ملی گاز، این مشکل رفع شد و از توقف زنجیره ارزش جلوگیری کردیم.

درباره نوسازی ناوگان فرسوده کشور چه اقداماتی انجام شده است؟

فرسودگی ناوگان یکی از عوامل اصلی افزایش مصرف سوخت است. شورای اقتصاد مصوباتی برای نوسازی ۴۶۰ هزار دستگاه ناوگان شهری و ۸۵ هزار دستگاه ناوگان برون‌شهری تصویب کرده است. در گام نخست، نوسازی ناوگان دیزلی برون‌شهری و برقی‌سازی ۲۰ هزار موتورسیکلت فرسوده در تهران آغاز شده است.

چه موانعی بر سر راه اجرای این طرح‌ها وجود دارد؟

دو مانع اصلی داریم: تأمین مالی و اثبات پیمایش. برای پرداخت مطالبات سرمایه‌گذاران، از گواهی صرفه‌جویی نفت‌گاز استفاده خواهیم کرد.

نگاه View



مجتبی یوسفی

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی

عمر بالای ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای و بحران ایمنی

باتوجه به حادثه واژگونی اتوبوس جاده‌ها، یکی از پیامدهای عدم واردات اتوبوس، وقوع چنین حوادث ناگواری است. این موضوع تنها یک مورد از حوادث جاده‌ای است که سالانه منجر به جان باختن ۱۲ تا ۱۵ هزار نفر در کشور می‌شود؛ در حالی که سه برابر این آمار نیز دچار قطع عضو یا آسیب‌های جدی می‌شوند. حل ریشه‌ای این معضل ضروری است. در حال حاضر، ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور با بحران فرسودگی مواجه است. همچنین در یک دهه گذشته، تعداد اتوبوس‌های فعال در بخش برون‌شهری از ۱۵ هزار دستگاه به‌کمتر از ۷ هزار و ۱۰۰ دستگاه کاهش یافته که تمامی خودروهای حاضر در این ناوگان عمری بین ۱۰ تا ۱۵ سال دارند.

علت این وضعیت افزایش بی‌رویه قیمت اتوبوس‌های بی‌کیفیت است. قیمت اتوبوس اکنون به‌حدود ۲۰ تا ۲۵ میلیارد تومان رسیده که موجب خروج بسیاری از فعالان این حوزه از چرخه خدمات‌رسانی شده است. با توجه به شرایط حساس کشور، آماده‌ایم اصلاح قانون مدیریت حمل‌ونقل و سوخت را هرچه‌سریع‌تر در دستور کار قرار دهیم. نوسازی و تجهیز ناوگان حمل‌ونقل بار و مسافر نباید هزینه تلقی شود، بلکه سرمایه‌گذاری در کاهش تلفات جاده‌ای، افزایش ایمنی سفر و کاهش مصرف سوخت است. باید فعل خواستن را در این مسیر صرف کرد. اگر قانون واردات اتوبوس با جدیت پیگیری نشود و از سوی دیگر تعداد ناوگان اتوبوسی فعال کشور روزبه‌روز کاهش یابد، بی‌شک در آینده نزدیک شاهد بالارفتن آمار حوادث ناگوار جاده‌ای خواهیم بود؛ زیرا ناوگان جاده‌ای فعلی نیز فرسوده است. اگر امروز مجوز واردات یا تولید اتوبوس صادر شود، یک سال زمان خواهد برد تا این ناوگان وارد چرخه فعالیت شود. بر این اساس سال ۱۴۰۲، ۵۵۰ میلیارد دلار برای واردات قطعات منفصل و خودروهای مونتاژی تخصیص یافت، اما این خودروها با چند برابر قیمت به مردم فروخته شدند. مجلس بر اختصاص ۳۳ میلیارد یورو برای واردات خودروهای کارکرده با اولویت حمل‌ونقل عمومی تأکید داشت، اما مجمع تشخیص مصلحت نظام و دولت با این امر مخالفت کردند. این در حالی است که برای واردات خودروهای بی‌کیفیت آسیایی، ۸ میلیارد دلار ارز تخصیص یافته، اما برای این طرح ارزی در نظر گرفته نشده است. این مساله یکی از ابهاماتی است که مجلس تا رسیدن به نتیجه، آن را پیگیری خواهد کرد و در صورت لزوم، از ابزارهای نظارتی و سایل نقلیه در ایران و فراتر از آن ایفا و از عملیات ترانزیت و گردشگری روان‌تر پشتیبانی می‌کند.

بحث قرار گرفت. دبیر کل سازمان همکاری اقتصادی از پیشنهادی ارائه‌شده از سوی کانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران استقبال و بر اهمیت تلاش‌های مشترک برای تقویت گردشگری درون‌منطقه‌ای تأکید کرد. طرفین توافق کردند فرصت‌های بیشتری را برای



عضو اکو گفت‌وگو شد. در طول این دیدار هر دو طرف در مورد ابتکارات بالقوه برای ترویج سفر و گردشگری در سراسر منطقه اکو تبادل نظر کردند. همچنین در این گفت‌وگوها راه‌های ساده‌سازی تردد بین مرزی گردشگران و وسایل نقلیه با تکیه بر سازوکارهای موجود در اکو مورد

اسد مجیدخان، دبیر کل اکو با محمدحسین صوفی، رئیس کانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران در محل دبیرخانه اکو دیدار و گفت‌وگو کرد. در این ملاقات در خصوص افزایش همکاری‌های منطقه‌ای در زمینه گردشگری، حمل و نقل و تجارت بین کشورهای

زاپاس

Spare Tire

تسهیل تردد خودرویی بین کشورهای عضو اکو



پیشرو مدرن برای مردس SL» دهه ۷۰ میلادی



شرکتی به نام پوجیا کلاسیک اقدام به رستوماد مردس SL نسل R107 با پیشروانه ۵،۵ لیتری V8 پر گرفته از مردس C55 AMG مدل ۲۰۰۵ کرده است. این مردس بنز 450SL مدل ۱۹۷۹ را نقاهای چشمگیری در زیر ظاهر کمی اصلاح شده خود تجربه کرده است. مهم‌ترین ارتقا، موتور ۵،۵ لیتری V8 تنفس طبیعی M113 مردس AMG است که در زیر کاپوت جای گرفته است. این موتور متعلق به مردس C55 AMG مدل ۲۰۰۵ است. این موتور در C55 قدرت ۳۶۷ اسب بخار تولید می‌کند؛ اما پوجیا آن را تقویت کرده تا نزدیک به ۴۰۰ اسب بخار ارائه دهد. علاوه بر موتور،

C55 محورها، ترمزها، سیستم فرمان، الکترونیک و سیستم‌های ایمنی را نیز به این رستومادها کرده است که احتمالاً شامل سیستم کنترل کشش مردس دهه ۲۰۰۰ هم می‌شود که کاملاً خاموش نمی‌شود. تنها قطعاتی که از مردس اصلی نیستند، سیستم تهویه مطبوع، تعلیق و رینگ‌ها هستند. R107 از سیستم تعلیق KW Variant 3 با کمک‌فنرهای قابل تنظیم استفاده می‌کند و روی رینگ‌های ۱۹ اینچی فوج کاری شده پوجیا با لاستیک‌های میشلن پیلوت اسپرت 4S قرار دارد. بالین حال، این رینگ‌ها اجباری نیستند و پوجیا طرح‌های کلاسیک را نیز به عنوان جایگزین ارائه می‌دهد.

ویژه‌ها

شاخص تولید رشته فعالیت خودرو و قطعات افزایشی شد



پایش بخش حقیقی اقتصاد ایران در اردیبهشت‌ماه سال ۱۴۰۴، در بخش صنعت و معدن نشان می‌دهد در اردیبهشت‌ماه سال ۱۴۰۴، شاخص تولید رشته فعالیت خودرو و قطعات بر مبنای اطلاعات شرکت‌های بورسی با رشد قابل توجهی مواجه بوده است. این شاخص نسبت به ماه مشابه سال قبل افزایش ۶۰۷ درصدی و نسبت به ماه قبل از آن یعنی فروردین ماه، رشد ۷۸،۵ درصدی را تجربه کرده است.

دیگه چه خبر؟

اعتراض شدید وزیر صمت به قطع برق صنایع



سیدمحمد اتابک، وزیر صمت با اشاره به چالش‌های تامین برق برای واحدهای صنعتی گفت: «نیاید صنایع کشور برای دسترسی به انرژی حیاتی چون برق با محدودیت‌های ناعادلانه مواجه شوند. قطع یا محدودسازی برق صنایع نه تنها باعث کاهش تولید و افزایش بیکاری می‌شود، بلکه لطمه‌ای جدی به زنجیره تامین و صادرات کشور وارد می‌کند.»

توئیتر!

خروج دلالتان از بازار خودرو با طرح اخذ مالیات از فعالیت‌های سوداگرانه



فاطمه مقصودی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: «طرح مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی افرادی را مشمول خواهد شد که قصد دلالی و فعالیت‌های سوداگرانه در بازار خودرو، طلا، ارز، مسکن و رمزارز را دارند.» وی افزود: «به تعبیری باید بیان شود افرادی که کسب و کار آن‌ها از طریق خرید و فروش طلا، خودرو، ارز و مسکن نبوده است و اگر هدف آن‌ها احتکار این اقلام باشد، مشمول طرح مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی خواهند بود.»

در فصل بهار نارنجی پوشان زیان عملیاتی را به سودآوری تبدیل کردند؛

تغییر رنگ صورت‌های مالی «سایپا»؛ از قرمز به سبز



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

در سه‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴، شرکت خودروسازی سایپا با انتشار گزارش مالی جدید در سامانه کدال، تصویری متفاوت نسبت به دوره‌های گذشته از عملکرد مالی خود ارائه داد. در شرایطی که صنعت خودرو همچنان با چالش‌هایی نظیر هزینه‌های بالای تامین مالی، نوسانات بازار ارز و محدودیت‌های ساختاری در حوزه تولید و فروش مواجه است، سایپا توانسته نشانه‌هایی از بهبود تدریجی در وضعیت عملیاتی و مدیریتی خود را به‌نمایش بگذارد. بررسی درآمدهای عملیاتی این شرکت نشان می‌دهد سایپا طی این دوره موفق شده است بیش از ۲۳ هزار میلیارد تومان درآمد کسب کند؛ رقمی که نسبت به مدت مشابه سال قبل نزدیک به ۷ درصد افزایش یافته است. این رشد در حالی ثبت شده که بسیاری از شرکت‌های هم‌صنعت درگیر رکود نسبی بازار و کاهش تقاضا هستند. حفظ یا ارتقای سطح درآمد عملیاتی در چنین فضایی، می‌تواند نشانه‌ای از تداوم تقاضا برای محصولات سایپا یا موفقیت شرکت در اصلاح سبد محصولات و سیاست‌های فروش تلقی شود. از سوی دیگر، سود ناخالص سایپا نیز با عبور از مرز ۷۷۸ میلیارد تومان، حاکی از آن است که به‌رغم افزایش هزینه‌های تولید، شرکت توانسته بخشی از این فشارها را از طریق بهبود راندمان تولید، مدیریت بهتر هزینه‌ها یا حتی افزایش بهره‌وری در فرآیندهای زنجیره تامین جبران کند. سود ناخالص بالاتر نسبت به گذشته، اغلب به‌عنوان سیگنالی مثبت



سایپا

از آن بهره برده است. افزون بر این، بازگشت سایپا به سودآوری، اعتماد دوباره‌ای در میان سهامداران و فعالان بازار سرمایه ایجاد کرده است. واکنش مثبت بازار به این گزارش می‌تواند سرمایه‌گذاری‌های بیشتری را به سمت شرکت هدایت کند و زمینه را برای اجرای طرح‌های توسعه‌ای و بهبود خطوط تولید فراهم سازد. اگر این روند مثبت ادامه یابد، چشم‌انداز آینده سهام سایپا نیز روشن‌تر خواهد شد. در مجموع، گزارش مالی سه‌ماهه نخست ۱۴۰۴ را می‌توان یکی از امیدوارکننده‌ترین گزارش‌های سایپا در سال‌های اخیر دانست؛ گزارشی که حاکی از بازگشت تدریجی به ثبات، افزایش بهره‌وری و آغاز فصل جدیدی از سودآوری در یکی از مهم‌ترین شرکت‌های خودروساز کشور است. ادامه این مسیر، می‌تواند نویددهنده آینده‌ای روشن برای سایپا، سهامداران آن و صنعت خودرو ایران باشد.

برای تحلیلگران تلقی می‌شود؛ چراکه نشان می‌دهد شرکت در مسیر کاهش هزینه‌های غیرضروری یا به‌بهرداری بهتر از منابع خود قرار دارد. یکی از مهم‌ترین نکاتی که در گزارش مالی این دوره سایپا جلب توجه می‌کند، تغییر وضعیت عملیات شرکت از زیان به سود است. در حالی که در مدت مشابه سال گذشته شرکت زیانی در حدود ۱۸۲ میلیارد تومان را در صورت‌های مالی خود ثبت کرده بود، در سه‌ماهه ابتدایی امسال این رقم به سودی بالغ بر ۱۶۸ میلیارد تومان تبدیل شده است. این چرخش قابل توجه عمدتاً ناشی از ثبت بیش از هزار میلیارد تومان در بخش سایر درآمدهای عملیاتی است؛ عددی که به‌تنهایی توانسته تراز عملیاتی شرکت را به نفع سایپا تغییر دهد. این درآمدها ممکن است ناشی از فروش دارایی‌های مازاد، سود سرمایه‌گذاری‌ها یا فعالیت‌های غیرتولیدی باشد که شرکت در این دوره به‌طور موثری

اینفوگرافش

Infography

کاهش درآمد شرکت «آهنگری تراکتورسازی ایران»

درآمد تیرماه

33%

شرکت آهنگری تراکتورسازی ایران
سهامی عام

میزان کاهش درآمد

۴ ماهه

31%

درآمد ۴ ماهه

305

میلیارد تومان

شرکت «آهنگری تراکتورسازی ایران» در ۴ ماهه منتهی به مردادماه ۱۴۰۴، بالغ بر ۳۰۵ میلیارد تومان درآمد کسب کرد.

برای چه؟

هدف از اخذ مالیات جلوگیری از سفته‌بازی است

این نماینده مردم در مجلس اظهار داشت: «طرح مالیات بر سفته‌بازی و سوداگری بخش کوچکی از جامعه را که شاید یک درصد هم نباشد، در بر می‌گیرد که به دنبال سفته‌بازی هستند و از مهم‌ترین اهداف این طرح نیز جلوگیری از سفته‌بازی است.»

چرا؟

بازار خودرو دیگر برای سرمایه‌گذاری جذاب نخواهد بود

جعفر قادری گفت: «یکی از اقداماتی که مجلس انجام داده این بوده است که در حوزه‌های مولد جذابیت ایجاد کند و در بخش‌های غیرمولد نیز ممنوعیت‌هایی را در نظر بگیرد تا این که سرمایه‌ها و دارایی‌های افراد به سمت تولید سوق داده شود». براین اساس، بازار خودرو نیز به‌مرور می‌تواند جذابیت خود برای سرمایه‌گذاری را از دست بدهد.

چند تلتد؟

آیا بساط دلالی در بازار خودرو جمع می‌شود؟

نایب رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس با اشاره به این که قانون مالیات بر سوداگری بساط دلالی را جمع می‌کند، عنوان کرد: «این قانون مالیاتی در مقابل افرادی که در بخش غیرمولد سرمایه‌گذاری می‌کنند و در بازار اختلال به‌وجود می‌آورند، نقش بازدارندگی دارد؛ البته به میزان استفاده خانوار از خودرو، طلا، ارز و مسکن ممنوعیت ایجاد نکرده است.»

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

مرگبارترین تصادف تابستان؛ پویش «نه به تصادف» فراموش نشود.

حاضر جواب: راستش هیچ کدام از مسافران این اتوبوسی که اخیراً واژگون شد، به تصادف بله نگفته بودند؛ ولی خب، در نهایت قربانی نه گفتن برخی افراد به رعایت استانداردها و ایمنی‌های خودرو و راه و عوامل انسانی شدند

در نشست معاونان وزارت صمت مصوب شد؛ تاکید بر افزایش تولید خودروهای اقتصادی.

حاضر جواب: به قول قدیمی‌ها: دو صد تاکید، نیم کردار نیست!

شرکت هوندا اتپلس پاکستان (HACPL) برای نخستین بار صادرات خودروهای تولید داخل را به مقصد ژاپن آغاز کرده است؛ اقدامی که از سوی ناظران به عنوان نقطه عطفی در صنعت خودروسازی این کشور ارزیابی می‌شود.

حاضر جواب: اگر تا چند وقت دیگر کشور افغانستان هم به ژاپن خودرو صادر کند، دیگر عمق حسرت خودرویی ما قابل اندازه‌گیری نیست.

یک نماینده مجلس بیان کرد: دولت باید عرضه خودرو را بر اساس نیاز واقعی مردم تنظیم کند.

حاضر جواب: البته بر اساس موجودی واقعی جیب مصرف‌کنندگان!

خودرو در حال بازگشت به کالای مصرفی است.

حاضر جواب: به امید آن که این‌طور تصمیم‌ها برای بازگرداندن خودرو به کالای مصرفی، تاریخ مصرف نداشته باشد.

رکود و ریزش در بازار خودرو...

حاضر جواب: که البته رکود در بازار است و ریزش، در دل دلال‌ها!

یک اقتصاددان بیان کرد: زیان انباشته خودروسازان، یک شکست بزرگ است.

حاضر جواب: شکست بزرگی که فعلاً حتی کسانی که سیاست قیمت‌گذاری دستوری را تدوین کردند، آن را گردن نمی‌گیرند!

تویوتا سکویا برای سال ۲۰۲۶ گران‌تر و لوکس‌تر می‌شود.

حاضر جواب: ارزش واقعی این تیترا مشتریان بازارهای خودرویی درک می‌کنند که هر سال، خودروها را گران‌تر و بی‌کیفیت‌تر می‌خرند.

شرکت چینی بی‌وای دی (BYD)، بزرگ‌ترین تولیدکننده خودروهای برقی در جهان، اعلام کرده که از سال آینده میلادی، مونتاژ خودروهای خود را در پاکستان آغاز خواهد کرد.

حاضر جواب: مثل این که خودروسازان پاکستانی در زمینه همکاری‌های خودرویی مهره ساز دارند که البته گویا شرکای ایرانی خودروسازان چینی، از آن بی‌بهره‌اند.

فروش خودرو در بلاتکلیفی قیمتی...

حاضر جواب: بالاخره مشتری بلاتکلیف، در یک بازار بلاتکلیف، باقیمت‌های بلاتکلیف یک‌طور کنار می‌آید دیگر

کاهش ۵۰ درصدی متقاضیان خودرو طی ۴ ماه گذشته...

حاضر جواب: خودرو که البته همان خودرو است، منتها حاشیه سود بازار آزادش در حال کم شدن است.



کد: «ما دوباره گروه را دور هم جمع کرده‌ایم و SRT یک گام کلیدی در مسیر برنامه عرضه محصولات جدید ماست که امکان دستیابی به عملکردی بی‌سابقه را فراهم می‌کند. ما با تیم توسعه محصول و فناوری‌مان همکاری می‌کنیم تا بهترین مهندسان حوزه پیشرفته‌ودینامیک خودرو را گرد هم آوریم و تیمی شایسته با نام SRT بسازیم.» استلانتیس هنوز به‌طور دقیق اعلام نکرده که تیم جدید SRT روی چه پروژه‌هایی کار خواهد کرد، اما می‌توان حدس‌هایی زد. با بازگشت موتورهای V8 همی، احتمالاً SRT با دیگر به‌تولید ماسل کارهایی متمرکز بر سرعت و غرش موتور بازی می‌گردد؛ مشابه دوران طلایی هلکت. یک ویدئو تبلیغاتی کوتاه که صداهای موتور V8 را به‌نمایش می‌گذارد و شعار «زمان غرش دوباره فرا رسیده» را نشان می‌دهد،

استلانتیس رسماً خبر از بازگشت زیرپرند پرفورمنس SRT داده و قرار است غرش V8 همی را دوباره به محصولات آمریکایی این گروه بازگرداند. زیرپرند SRT که مدتی غیرفعال بود، بار دیگر توسط استلانتیس احیا شده است. این زیرپرند پر آوازه به‌طور رسمی فعالیت خود را از سر گرفت و وعده داده است تا خودروهایی با پرفورمنس بالا و هیجان‌انگیز برای برندهای آمریکایی استلانتیس شامل دوج، جیپ، رم و کرایسلر تولید کند. تیم گونیسکیس، مدیر عامل رم و مدیر تازه منصوب‌شده برندهای آمریکایی استلانتیس، مسئولیت احیای SRT را بر عهده گرفته است. نام این زیرپرند که در سال ۱۹۸۹ برای تولید وایپر تأسیس شد، در حال حاضر فقط روی یک مدل یعنی دوج دورانگو SRT هلکت دیده می‌شود. گونیسکیس در بیانیهای اعلام



برنامه جدید استلانتیس برای «SRT»

قابلیت‌های آفرودی بیشتر برای «اینئوس گرنادیر»



سال گذشته، اینئوس از یک نمونه آزمایشی گرنادیر با اکسل‌های پورتال رونمایی کرد. اکنون این شرکت از تولید کانسپت مذکور به کمک شرکت آلمانی Letech خبر داده است. این شرکت به‌عنوان سازنده و همچنین تیونر خودروهای آفرود شهرت دارد. نخستین ویژگی این خودرو، اضافه شدن تعلیق پنج-انصالی جلو و عقب، اکسل‌های پورتال، رینگ‌های ۱۸ اینچ Hutchinson Industries و تایرهای ۳۷ اینچ آفرودی ساخت بی‌اف گودریچ است که به هر دو تیپ عادی و کوآر ترستر اضافه می‌شود. نصب اکسل‌های پورتال برای اینئوس گرنادیر، فاصله کف تا سطح زمین را با ۱۸.۵ واحد افزایش به ۴۵ سانتی متر و

عمق غوطه‌وری را نیز از ۸۰ به ۱۰۵ سانتی‌متر رسانده است. اینئوس همچنین از افزایش فاصله جابه‌جایی چرخ‌ها و عملکرد بهتر محورها خبر می‌دهد. تعدادی موارد شامل کنترل فشار باد تایرها، ترمزهای نیرومند، وینچ جلو و محفظه تایر زاپاس هم توسط Letech به این خودرو اضافه شده است. از تغییرات ظاهری این خودرو می‌توان به گلگیرهای عریض، نردبان برای دسترسی به سقف، باربند، چراغ‌های LED و نشان‌های ویژه اشاره کرد.

آماده‌سازی «تمارایو» برای حضور در پیست



سید محصولات شرکت لامبورگینی هرگز از مدل‌های مسابقه‌ای خالی نبوده است. به همین علت، نسخه مسابقه‌ای GT3 از محصول جدید این برند یعنی تمارایو نیز برای حضور در پیست آماده می‌شود. با هدف انطباق با قوانین مسابقات، سامانه هیبرید از قوای حرکتی تمارایو حذف شده و همچنین برای کاهش وزن، تغییراتی در این خودرو اعمال شده است. خروجی پیشران ۴ لیتری V8 توئین توربوشارژ از ۸۰۰ به ۵۵۰ اسب‌بخار رسیده است، که از طراحی متفاوت ورودی هوا، توربوشارژرهای کوچکتر، شاتون‌های تیتانیوم و کالیبراسیون جدید پیشران برای سازگاری با دور موتور مجاز، ناشی می‌شود. بنابر اعلام لامبورگینی،

تمارایو GT3 به‌نحو طراحی شده است که امکان تعویض سریع قطعات بدنه، سیستم تعلیق و اجزای دیگر را برای متخصصان حاضر در پیست مسابقات، فراهم خواهد کرد. عدم وجود سامانه هیبرید، امکان اعمال تغییر در ساب-فریم آلومینیومی عقب را فراهم کرده، به نحوی که با ساده سازی طراحی، گیربکس شش سرعته عقب در آن جانمایی شده است. قطعات کامپوزیت کربنی بدنه در عین حفظ شباهت ظاهری کامل به مدل استاندارد، آنرودینامیک و نحوه هدایت جریان هوا به ترمزها، رادیاورها و توربوشارژرها را بهبود داده است.

اتصال‌ی که چالش برانگیز شده است!

پیچیده‌سازی صنعت خودرو با آپشن‌های عجیب

خبر

News

اختصاصی‌سازی مک‌لارن توسط «لانزانت»

«لانزانت» ۵۹-۹۵ با سه صدلی، می‌تواند ادعای «عدم کاربردی بودن خودروهای سوپراسپرت» را نقض کند. این خودرو با الهام از مک‌لارن F1 شکل گرفته و قطعات فیبرکربنی بدنه آن توسط همان شرکتی ساخته شده است، که مک‌لارن F1 GTR را برای حضور در معابر عمومی آماده کرد. از همه مهم‌تر این که لانزانت ۵۹-۹۵ براساس شاسی مک‌لارن تأمین شده است. نام ۵۹-۹۵ به یک اتفاق تاریخی اشاره دارد یعنی زمانی که مک‌لارن F1 GTR GTR DMR متعلق به تیم Kokusai Kaihatsu با شماره ۵۹ توانست عنوان قهرمانی لمان ۱۹۹۵ را به‌دست بیاورد. حتی تیراژ ۵۹ دستگاهی این سوپراسپرت تازه‌وارد هم



خودروی شماره ۵۹ را به یاد می‌آورد. لانزانت ۵۹-۹۵ به پیشران ۴ لیتری V8 توربوشارژ ساخت مک‌لارن مجهز شده است، که ۸۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۸۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. خروجی از طریق گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه SSG ساخت مک‌لارن به محور عقب منتقل می‌شود. شتاب صفر تا صد لانزانت ۵۹-۹۵، ۲.۵ ثانیه اعلام شده است، هر چند که از سایر مشخصات اطلاعاتی در دسترس نیست. به‌لطف شاسی مونوکوک فیبرکربن و قطعات فیبرکربنی بدنه، وزن لانزانت ۵۹-۹۵ به ۱.۲۵۰ کیلوگرم محدود شده است. با سفارش پکیج LM30 شامل عایق گرماز جنس ورقه طلا، سیستم آگزوز تیتانیومی و رینگ‌های ۱۹ و ۲۰ اینچی سبک، وزن خودرو ۲۰ کیلوگرم کاهش می‌یابد. با وجود شباهت و حتی اشتراک بخش فنی به محصولات مک‌لارن، لانزانت ۵۹-۹۵ در ظاهر از استقلال هویتی برخوردار است. البته در اینجا هم به واسطه نحوه باز شدن درها، باله فعال عقب و رنگ خاکستری Ueno بدنه، مک‌لارن F1 GTR را به یاد می‌آوریم. لانزانت ۵۹-۹۵ به عنوان یک کانسپت آماده برای تولید در فستیوال سرعت گودوود به نمایش درآمد. شاید به‌علت همین لقب «کانسپت» در کنار نام لانزانت ۵۹-۹۵ باشد که فعلاً هیچ تصویری از فضای داخلی این خودرو در دسترس نیست.

سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

«موسسه «جی.دی.پاور» آمریکا با انتشار مقاله‌ای به مشکل اصلی خودروهای مدرن پرداخته است. برخی رانندگان قدیمی معتقدند رانندگی دیگر به اندازه گذشته لذت‌بخش نیست. قیمت سوخت بالاتر رفته، تعداد خودروها در جاده‌ها افزایش یافته و مقررات سخت‌گیرانه باعث شده‌اند خودروهای پر قدرت و بزرگ مورد علاقه نسل‌های گذشته، به کالایی نادر تبدیل شوند. همان‌طور که ضرب‌المثل قدیمی می‌گوید، دیگر خودروها را مثل گذشته نمی‌سازند. خودروهای مدرن در مقایسه با همتایان کلاسیک خود مزایای قابل توجهی دارند، اما با مشکلاتی نیز مواجه هستند که در خودروهای قدیمی تر دیده نمی‌شود.

مطالعات جی.دی.پاور متمرکز بر ایمنی خودروها

مطالعه و بررسی J.D. Power روی ایمنی خودروهای استفاده‌شده در ایالات متحده در سال ۲۰۲۵ با استفاده از داده‌های بیش از ۳۴ هزار نفر مالک خودروهای نو در سال ۲۰۲۲، پس از سه سال استفاده کامل از این مدل‌ها تهیه شده است. هدف این مطالعه، شناسایی مشکلاتی است که می‌تواند در این مرحله از عمر خودروها ظاهر شود و بررسی میزان شیوع آن‌ها بر اساس معیاری است که J.D. Power آن را PP100 (مشکلات به ازای هر ۱۰۰ خودرو) می‌نامد. مشکل اصلی خودرو که در این مطالعه بررسی و شناسایی شده و بسیاری از رانندگان تجربه‌های آزاردهنده‌ای با آن داشته‌اند، «اتصال اندروید اتو و اپل کارپلی» بوده که با نرخ ۱۰۰.۴ PP100 گزارش شده است. اگرچه این ویژگی‌ها به‌خودی خود سبب ارتقای کیفیت خودروها می‌شود، اما بی‌تردید می‌توان گفت گاهی نیز عملکرد ناامیدکننده‌ای دارند.

سلیقه‌های چالش برانگیز

انتخاب بین اپل کارپلی و اندروید اتو بیشتر به سلیقه بستگی دارد؛ برخی ترجیح می‌دهند از برنامه‌های کاربردی متنوع اندروید اتو استفاده کنند و برخی دیگر از روش ناوبری

به‌خاطر بسپارند تا در صورت نیاز اتصال را بازیابی کنند. روش‌های ساده‌ای برای عیب‌یابی اندروید اتو و رفع مشکلات رایج اپل کارپلی وجود دارد؛ سامسونگ اشاره کرده است که در مورد اخیر، قطع و وصل مجدد دستگاه و استفاده از کابل رسمی می‌تواند مشکل را برطرف کند. متأسفانه مشکلات خطرناک‌تری نیز وجود دارد که رانندگان با آن مواجه می‌شوند. در عین حال این به این معنا نیست که پایداری اهمیت ندارد؛ به‌ویژه با توجه به این که این سیستم‌ها اغلب برای دنبال کردن مسیرها استفاده می‌شوند.

آینده‌ای پرچالش‌تر

بررسی روند کلی امتیاز PP100 در گزارش J.D. Power سال ۲۰۲۵ روی تغییرات امتیاز مشکلات اولیه (PP100) نسبت به سال قبل و عوامل کلیدی کاهش یا افزایش آن تمرکز دارد. چالش‌های نرم‌افزار اطلاعات و سرگرمی در خودروهای مدرن، ارزیابی مهم‌ترین ایرادهای سیستم‌های

نسخه سیاه پوش از پورشه «تایکان»

و تغییرات SportDesign برای نمای جلو و عقب را نیز به‌همراه دارد. از مهمترین امکانات رفاهی پورشه تایکان بلک ادیشن ۲۰۲۶ می‌توان به تنظیم برقی ۱۴-گانه صندلی‌ها، دوربین ۳۶۰ با دستیار پارک، چیدمان ماتریسی چراغ‌های LED جلو، سیستم صوتی Bose، تاش لوگوی پورشه روی زمین، نشان پورشه روی پشت‌سری صندلی‌ها و نشان Black Edition روی پارکلی و کنسول میانی، اشاره کرد. خریدار پورشه تایکان بلک ادیشن ۲۰۲۶ علاوه بر رنگ مشکی می‌تواند یکی از رنگ‌های خاکستری، سفید یا نقره‌ای را نیز برای بدنه سفارش دهد. برای انتخاب رنگی غیر از این‌ها، باید هزینه اضافه پرداخت شود. امکان شخصی‌سازی سایر موارد از طریق بخش Manufaktur پورشه نیز فراهم است.

خودروهای پورشه در تیپ پایه هم قیمت بالایی دارند، چه رسد به این که موارد درخواستی مشتری هم به آن‌ها اضافه شود. اما همین مورد می‌تواند برخی افراد را از خرید محصولات پورشه شیمان کند. حالا خودروساز آلمانی قصد دارد مجموعه کاملی از آپشن‌ها را با قیمتی کمتر از گذشته، در تایکان بلک ادیشن ۲۰۲۶ ارائه کند. این پکیج که علاوه بر تیپ بلک ادیشن در سه تیپ دیگر یعنی پایه محرک-عقب و دو تیپ چهار چرخ محرک ۴ و 4S نیز قابل سفارش است، مجموعه باتری ۱۰۵ کیلووات ساعت پرفورمنس پلاس را نیز به‌همراه دارد. در حالت عادی برای جایگزینی این باتری با نمونه ۹۷ کیلووات ساعت استاندارد باید ۵ هزار و ۷۸۰ دلار بیشتر پرداخت شود. این مجموعه همچنین رینگ‌های ۲۱ اینچ، رنگ متالیک، نشان‌های روی درهای جلو





معرفی تویوتا «کرولا» مدل ۲۰۲۶



«تویوتا مدل ۲۰۲۶ کرولا را معرفی کرد که حالا مجهز تر و کمی لوکس تر شده است. این خودرو همچنین با افزایش قیمت اندکی همراه است و قیمت پایه آن از ۲۲ هزار و ۷۲۵ دلار آغاز می شود. کرولا که پاییز امسال وارد بازار می شود، خانواده ساده تری دارد و نسخه FX Edition برای سال ۲۰۲۶ حذف شده است. این تنها تغییر نیست و تپ‌های اقتصادی SE و LE نیز حالا به صفحه آمپر دیجیتال ۷ اینچی مجهز شده‌اند. اگرچه این نمایشگر در مقایسه با استانداردهای امروزی کوچک است، اما پیشرفت قابل توجهی در مقایسه با آمپرهای آنالوگ قدیمی با نمایشگر اطلاعات ۴.۲ اینچی محسوب می شود. در همین حال، تیب بالارد XSE

هم حالا به صفحه آمپر بزرگ تر ۱۲.۳ اینچی به جای نمونه ۷ اینچی قبلی مجهز شده است. این نمایشگر بزرگ تر به صورت آپشن برای تیب SE نیز قابل سفارش خواهد بود. علاوه بر نمایشگرهای جدید، کرولا حالا به صورت استاندارد به سیستم نظارت بر نقاط کور با هشدار ترافیک عقب مجهز شده است. خریداران همچنین از مجموعه پکیج کم‌کاراننده 3.0 Safety Sense تویوتا بهره‌مند می شوند که شامل کروز کنترل راداری، دستیاب ردیابی خط، دستیاب رانندگی فعال، هشدار خروج از خط با کمک فرمان و سیستم پیشگیری از برخورد با قابلیت تشخیص عابر پیاده است.

آشنایی با آپشن «دیاگ سر خود» در کامیون ۲۶۳۱ آمیکو

آمپر گزارش داده شده است. پس از بررسی کدهای راهنمای موجود برای این خودرو، مشخص می شود این کد خطا مربوط به لوله رابط تانک به سمت ادبیلو است. به عبارت دیگر، کد خطای FMI 6 نشان می دهد که اتصال این سنسور قطع شده است. در ادامه با بررسی فنی کامیون ۲۶۳۱ آمیکو، مشخص می شود خطای SPN 4354 و FMI 6 نشان دهنده قطع شدن اتصال لوله رابط تانک به پمپ ادبیلو است. در پایان، با وصل کردن این سوکت، این اورو به صورت خودکار از پشت آمپر خودرو رفع خواهد شد.



آیا فرآیند ترخیص خودرو تسهیل خواهد شد؟

بازار یخ زده خودرو در روزهای گرم تابستان!



تسهیل در فرآیند واردات خودرو با رویکرد زیست محیطی اعلام کرده که بر اساس آن بخشی از فرآیند بازرسی حذف یا ساده سازی شده است. بر اساس این مصوبه، خودروهایی که دارای تاییدیه کشور مبدأ هستند، از انجام بازرسی مجدد در داخل کشور معاف می شوند. همچنین خودروهای فاقد تایید کشور مبدأ، در صورتی که سابقه واردات به کشور داشته باشند، مشمول تسهیلات مختلفی می شوند.

بخش دیگری از این مصوبه نشان می دهد برای خودروهایی با بیش از ۳ مورد سابقه ورود، صرف ارائه نامه تایید کیفیت کافی بوده و نیاز به بازرسی مجدد وجود ندارد. اما در صورتی که تعداد موارد سابقه ورود کمتر از ۳ مورد باشد، تنها ۲۰ درصد از خودروها مورد بازرسی قرار می گیرند. برای خودروهایی که برای نخستین بار وارد کشور می شوند، ۵۰ درصد نمونه ها به صورت تصادفی مورد بازرسی قرار می گیرند. همچنین این قانون در مورد محموله های کمتر از ۵ دستگاه خودرو، محدود به یک دستگاه می شود. امتیاز ویژه این مصوبه هم شامل حال خودروهای برقی می شود که از فرآیند استعلام، بازرسی و حتی تشریفات اداری معاف شده و امکان ترخیص فوری برای آن ها فراهم شده است. جزئیات این مصوبه با هدف دستیابی به پنج هدف مهم یعنی جلوگیری از رسوب و معطلی کالاها، کاهش زمان ترخیص، کاهش هزینه های وارد کنندگان، تسهیل فرآیند تجارت و کاهش حجم انبار کالاها در بنادر کشور طراحی و تنظیم شده است. همچنین این تسهیلات برای روان سازی فرآیند واردات، حمایت از تجارت سالم و همچنین حفظ معیارهای زیست محیطی تدوین شده و در نهایت منجر به کاهش فشارها در گمرکات و تسریع تأمین خودروهای مورد نیاز بازار خواهد شد.

دپوی خودرو و معضلی ریشه دار در بازار خودرو ایران است که مثل سدی در مقابل جریان روان عرضه و تقاضا عمل می کند. کارشناسان این پدیده را ناشی از عوامل مختلفی از جمله سیاست گذاری دستوری، مشکلات ارزی یا گمرکی می دانند. آمارهایی که از دپوی خودروها در سال های مختلف از منابع رسمی منتشر شده، حکایت از حجم بالای

محصول Product

پورشه «۹۱۱» با پیشرانه فرمول یک

هر چند در دنیای موتوراسپرت، پورشه بیشتر به خاطر موفقیت در مسابقات استقامتی مثل لمان شهرت دارد ولی نباید فراموش کرد که این برند آلمانی سه عنوان متوالی قهرمانی رانندگان فرمول یک را هم کسب کرده است هر چند که این موفقیت در قالب تأمین کننده پیشرانه برای مک لارن به دست آمد. در اوایل دهه ۸۰، استفاده از توربوشارژر برای موفقیت در فرمول یک ضروری بود و مک لارن برای طراحی و تأمین یک پیشرانه توربوشارژ که بتواند با رنو، فراری و بامو رقابت کند، سراغ پورشه رفت. هر چند هزینه این کار توسط گروه مالی سوئیسی TAG تأمین شد که از



سال ۱۹۸۲ با مک لارن همکاری می کرد اما طراحی موتور اساسا کار خود پورشه بود. این یک پیشرانه ۱.۵ لیتری V6 توئین توربو بود که TAG Turbo نام گرفت. با این موتور پورشه، مک لارن در سال ۱۹۸۴ با نیکی لاتوفا و در سال های ۱۹۸۵ و ۱۹۸۶ با آلن پرست عناوین قهرمانی رانندگان را به دست آورد و همچنین در سال های ۱۹۸۴ و ۱۹۸۵ قهرمانی سازندگان را هم کسب کرد. هر چند پورشه ۹۱۱ با پیشرانه فرمول یک هرگز به تولید نرسید اما در سال های اخیر شرکت بریتانیایی لاتزانتا تصمیم گرفت خودش دسته به کار شود و ۱۱ دستگاه ۹۱۱ را با پیشرانه TAG تولید کرد. اکنون، یکی از این نمونه ها توسط ساتنیز به حراج گذاشته شده است. این خودرو AP87 نام دارد و اشاره به نام پیشرانهای که دارد که در فصول ۱۹۸۶ و ۱۹۸۷ توسط آلن پرست استفاده شد. بهترین نتیجه این پیشرانه که با شماره TTE P01051 شناخته می شود، به مقام سوم در گرند پری مجارستان ۱۹۸۷ رقم خورد. از زمان بازسازی، این خودرو تنها ۵۰۰ کیلومتر پیچیده و تخمین زده می شود با قیمتی بین ۱۸ تا ۲۰ میلیون دلار به فروش برسد.

آمریکایی American

معرفی کانسپت کوروت «کالیفرنیا»

جنرال موتورز از کانسپت کوروت کالیفرنیا رونمایی کرده که دومین مورد از سه مطالعه طراحی جسورانه کوروت محسوب می شود که قرار است در طول سال ۲۰۲۵ معرفی شوند. این خودرو که توسط استودیوهای طراحی پیشرفته جنرال موتورز در پاسادنا توسعه یافته، تفسیری رادیکال از کوروت است که با حال و هوای کالیفرنیا جنوبی و جذابیت آینده نگرانه آمیخته شده است. این کانسپت کوروت کالیفرنیا پس از مطالعات طراحی که اوایل امسال توسط استودیوی طراحی جنرال موتورز در بریتانیا رونمایی شد، معرفی شده و از سبک زندگی



کالیفرنیا جنوبی الهام گرفته است. برای این منسبیت، معاون رئیس طراحی جهانی جنرال موتورز، اظهار داشت: «همه چیز از زمانی شروع شد که ما از چندین استودیو دعوت کردیم تا هایلبر کارهایی الهام گرفته از کوروت را تصور کنند.» تیم کالیفرنیا مطالعه ای تکمیل ارائه کرده که به عملکرد افسانه ای کوروت احترام می گذارد و در عین حال دیدگاه متمایز خود را به آن تزریق کرده است. نام کوروت همواره بستری برای جاه طلبانه ترین آزمایش های طراحی جنرال موتورز بوده و مدل CB نیز از این قاعده مستثنی نیست. با این حال، کانسپت کوروت کالیفرنیا چیزی است که پیش از این هرگز ندیده ایم. تناسب است افراطی، کانایی یک تکه با لولای جلویی و کابین مینیمالیستی آماده برای پیست، جزئیاتی هستند که ما را متقاعد می کنند این خودرو بیشتر شبیه یک شبیه ساز رانندگی است تا خودرویی مجاز برای خیابان. این کانسپت با دماغه ای بلند، حالت پهن و بدنه ای کوتاه و جسور که با ویژگی های جگنده های جت ترکیب شده، فرم کلی طراحی کوروت را حفظ کرده است.



آن نیز همچنان گران است. زیر این خودرو در نسخه اسپرت دارای موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳٫۲ لیتری توربوشارژر با سیستم پاشش سوخت مستقیم است. این موتور موسوم به لامبدا ۲ است که به لطف فناوری T-GDI می تواند حداکثر ۳۶۸ اسب بخار قدرت و ۵۱۰ نیوتون متر گشتاور را به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چهار چرخ منتقل کند. جنسیت ۷۲۰ نسخه اسپرت با موتور ۲٫۲ لیتری با وضعیت شاسی و بدنه سالم و کارکرد ۱۰۰ هزار کیلومتر ۲۷ هزار و ۹۹۹ دلار ارزش دارد.

جنسیت ۷۲۰ از سال ۲۰۱۷ میلادی توسط این کمپانی لوکس کرهای به تولید رسیده است. هدف آن رقابت با مرسدس بنز C کلاس، بامو سری ۳ و آئودی A4 است. بر این اساس ۸ سپتامبر سال ۲۰۲۰ میلادی بود که جنسیت به صورت رسمی نسخه فیس لیفت آن را معرفی کرد. نسخه فیس لیفت ۷۲۰ مبتنی بر زبان جدید طراحی جنسیت بوده که با چراغ های دوبل همراه شده و در نمای جلو نیز جلو پنجره جدید این کمپانی به چراغ ها اضافه شده است. ۷۲۰ یکی از سدان های کامپکت لوکس سگمنت D است که نسخه کارکرده



سدان کامپکت جنسیت همچنان گران!

آیا هیوندای «توسان» ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان ارزش دارد؟

سایه کرهای جسور روی چینی های مدعی!

هیوندای توسان نسل سوم یا TL از نظر کیفیت و نرمی سواری، یک سر و گردن از تمام چینی های همکلاس خود بالاتر است. در محور جلو این خودرو، از سیستم تعلیق مکفرسون استرات (دارای طبق و سیبک های نسل جدید که طول عمر بالاتر و جذب ضربات بهتری دارند) و در محور عقب، از سیستم مولتی لینک (چند اتصالی) بهره گرفته شده است. همچنین نسخه های فول آپشن لیمیتد، دارای رینگ های ۱۹ اینچی آلومینیومی پنج پرده و سایز تایر های ۲۴۵/۴۵ هستند که این ویژگی ها در ایجاد سواری با کیفیت و نرم بسیار اثر گذار است. نکته بسیار مهم درباره سیستم تعلیق این خودرو و کم استهلاک بودن آن، بهره گرفتن از قطعات و رینگ با کیفیت بوده که در بلندمدت استهلاک و خرابی قطعات این بخش را در مقایسه با چینی های همکلاس آن کاهش می دهد. این خودرو از نظر هندلینگ، به لطف توزیع وزن مناسب و مرکز ثقل نسبتا بالا، عملکرد مناسبی دارد. هر چند که نصب فرمان برقی منجر به ایجاد هندلینگ قابل اطمینان تری نیز شده است.



◀ این روزها اگر به دنبال خرید یک کراس اوور به روز و با کیفیت باشید، بیشتر گزینه های پیش روی



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

شما چینی هستید. در این میان عده ای صرفا به دنبال کراس اوورهای غیر چینی هستند. با در نظر گرفتن کیفیت سوخت موجود در کشور، تامین قطعات راحت تر و کیفیت ساخت بالاتر، توسان نسل سوم موسوم به TL بهترین گزینه در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان خواهد بود. در ادامه این خودرو را بررسی می کنیم تا بدانیم چه رازی در این کرهای جسور نهفته است که سبب برتری آن در مقابل رقبای چینی می شود.

■ نگاهی به استایل اسپرت توسان

هیوندای توسان نسل اول خودرو ساده و نه چندان جذابی بود. نسل دوم این خودرو با ورود طراح اسبق فولکس واگن یعنی پیتر شرایر، بسیار متحول شد. سال ۲۰۱۵ میلادی هیوندای به صورت رسمی از نسل سوم این خودرو موسوم به TL رونمایی کرد. هیوندای توسان نسل سوم برخلاف نسل های اول و دوم در بازار کشورمان موفق ظاهر شد. استایل کاملا اسپرت و مشابه برادر بزرگ تر آن (یعنی سانتافه) سبب شد محبوبیت این خودرو دوچندان شود. بر این اساس با نگاهی به پروفیل بدنه توسان TL شاهد پوزه نسبتا بلند، خط شخصیتی تیز و مجموعه ای از سطوح تخت هستیم که به همراه رینگ های ۱۸ اینچی (در نسخه های اروپایی) و ۱۹ اینچی (در نسخه های سفارش کشورهای حاشیه خلیج فارس و آمریکای شمالی) کارا کتر جذاب و اسپرتی به این بلند قامت کرهای می بخشند. در حقیقت به خوبی امضای پیتر شرایر روی بدنه توسان نسل سوم دیده می شود. این طراح پرآوازه، با استفاده از خطوط تیز، مجموعه ای از سطوح تخت و چراغ های کشیده، چنین شاهکار زیبایی را به وجود آورده است. در نمای جلو با طراحی چراغ های کشیده و مزین به گرافیک LED مواجه می شویم. همچنین جلو پنجره ۶ ضلعی با خطوط افقی و دو خط تیز روی کاپوت، چهره جسورانه و جوان پسندی را به نمایش می گذارند. در طراحی نمای عقب نیز از چراغ های کشیده مزین به LED و حجم پردازی صریح بهره گرفته شده که نمای زیبا و چشم نوازی به توسان TL بخشیده است. ناگفته نماند با وجود این که از عمر توسان TL های موجود در بازار، حدود ۶ سال می گذرد، اما از نظر کیفیت رنگ بدنه از بسیاری از کراس اوورهای چینی صفر کیلومتر یک و سرگردن بالاتر هستند.

■ کابین به روز و با کیفیت کرهای

با ورود به کابین هیوندای توسان TL شاهد سبک طراحی مبتنی بر استفاده از کلیدهای فیزیکی هستیم. این طراحی، مناسب افرادی است که این روزها از کابین های مدرن که دارای نمایشگرهای یکپارچه هستند، لذت نمی برند. با نشستن پشت فرمان توسان TL با سبک طراحی ساده، مینیمال و نسبتا مدرن روبه رو هستیم. کلاستر آنالوگ-دیجیتال (دارای یک نمایشگر ۴٫۲ رنگی TFT)، نمایشگر ۸ اینچی لمسی برای سیستم مولتی مدیا و طراحی پنل دیجیتالی سیستم تهویه مطبوع با دو دکمه روتاری، حس مدرن و به روزی را به سرنشینان خودرو القا می کند. طراحی ستون های A زاویه دار و سقف پانورامیک سبب شده است فضای داخلی این خودرو جلوه بسیار زیبایی داشته باشد. طراحی صندلی های به روز و ارگونومیک، طراحی غریب لک فرمان سه شاخه اسپرت هیوندای و دسته دنده دارای

روکش چرمی، رانندگی با توسان TL را لذت بخش می کند. نکته بسیار مهم درباره کابین این خودرو، استفاده از پلاستیک نرم و با کیفیت Soft Touch است. این مواد سبب ارتقای کیفیت، کاهش صدای اضافی داخل اتاق و لوکس جلوه دادن کابین این خودرو می شود. به عنوان مثال، بخش بالایی داشبورد خودرو که این روزها در اکثر خودروهای چینی از پلاستیک نامرغوب است، دارای پلاستیک نرم و با کیفیت و روکش چرمی است. در بخش رودری ها و بخش میانی داشبورد این خودرو نیز از پلاستیک نرم و روکش چرم استفاده شده است. به لطف فاصله محوری ۲۶۷۰ میلی متری، طول ۴۴۷۵ میلی متری، عرض ۱۸۵۰ میلی متری و قامت ۱۶۴۵ میلی متری، فضای بسیار راحتی در اختیار سرنشینان عقب قرار دارد. تریم لیمیتد، نسخه فول آپشن توسان TL بوده و از نظر امکانات رفاهی و به روز، کاملا شمارا راضی نگه می دارد. توسان های فول شامل ۶ ایربگ، سیستم ترمز ABS، EBD، کنترل پایداری الکترونیکی، کنترل کشش، سیستم کمکی حرکت در سربالایی، سیستم کنترل حرکت در سرازیری، سیستم تهویه مطبوع دوگانه و دارای کانال های مجزا برای سرنشینان عقب، اتوهلد، ترمز پارک الکترونیکی، کول باکس، آینه آلترو و کرومیک، گرم کن فرمان، سنسور نور و سنسور باران، سقف پانورامیک، صفحه کیلومتر سوپر ویزن با LCD در ابعاد ۴٫۲ اینچ، دوربین دید عقب، سنسور پارک، صندلی راننده برقی، چراغ جلو و عقب دارای LED، نشانگر فشار باد تایرها TPMS، کروز کنترل تطبیقی، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم پایش نقاط کور، سیستم ورود بدون کلید (کی لس)، استارت دکمه ای و... است.



■ زیر کاپوت توسان TL چه می گذرد؟

کمپانی هیوندای، توسان TL را با قوای محرکه و مشخصات فنی گسترده ای به بازار جهانی عرضه کرد. در نسخه های بنزینی، سه موتور ۴ سیلندر ۱٫۶ لیتری توربوشارژر، ۲ لیتری

اتمسفریک و ۲٫۴ لیتری اتمسفریک وجود دارد. البته تمام نسخه های وارد شده به کشورمان از موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری اتمسفریک برخوردارند. بر این اساس زیر کاپوت نسبتا کشیده توسان TL، موتور ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری معروف هیوندای (موسوم به NU) جا خوش کرده است. این موتور در حقیقت همان قلب تپنده الانترا و کیا سراتو نسل سوم است. با در نظر گرفتن ساختار ۱۶ سوپاپ در سر سیلندر، سیستم دوپل تایمینگ متغیر پیوسته سوپاپ ها CVVT، سیستم جرقه زنی هوشمند مستقیم، قطر سیلندر ۸۱ میلی متری و کورس پیستون ۹۷ میلی متری و همچنین بر خورداری از سیکل کاری اتکنیسون و نسبت تراکم ۱۰٫۵ به یک، این پیشران، قدرت و گشتاور بالایی فراهم می آورد. با در نظر گرفتن این مشخصات فنی، موتور ۲ لیتری توسان TL می تواند حداکثر ۱۶۴ اسب بخار قدرت را در ۶۲۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۰۵ نیوتون متر گشتاور را در ۴۸۰۰ آرپی ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور با استفاده از سوخت بنزین دارای اکتان ۹۲ تولید می شود که با در نظر گرفتن سوخت موجود کشور با اکتان ۸۸ این موتور می تواند ۱۵۵ اسب بخار قدرت را در ۶ هزار آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۹۷ نیوتون متر گشتاور را در ۴۵۰۰ آرپی ام بهارمغان آورد. این موتور با توجه به وزن ۱۴۸۸ کیلوگرمی توسان TL پاسخگوی نیازهای راننده آن خواهد بود. البته در نظر داشته باشید که موتور NU هیوندای-کیا حداکثر تا ۲۰۰ هزار کیلومتر کم استهلاک و با کیفیت است. البته اوایل پمپ (پمپ روغن) این موتور در صورت عدم توجه به تعویض روغن موتور در زمان مناسب، سریعاً مستهلک شده و هزینه گزافی را به مالک خودرو تحمیل می کند.

همچنین این موتور دارای شیر OCV بوده که با تاخیر در تعویض روغن موتور، سیستم D-CVVT با خرابی و استهلاک مواجه خواهد شد. بر این اساس بهترین روغن موتور برای موتور ۲ لیتری توسان TL روغن موتور 5W20 یا در مرحله بعد 5W30 درجه API SN پلاس فول سنتتیک است. جالب است بدانید استهلاک بسیار پایین پیشرانه توسان TL به لطف ساختار اتمسفریک و کیفیت ساخت بالای قطعات اصلی موتور است. هر چند که تعویض به موقع روغن موتور، استفاده از روغن موتور پیشنهادی هیوندای، کارکرد سالانه ۲۰ هزار کیلومتر و نگهداری صحیح، می تواند عمر مفید موتور را تا ۲۵۰ هزار کیلومتر افزایش دهد. همچنین از گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک در این خودرو استفاده شده که وظیفه انتقال قدرت و گشتاور را به چهار چرخ بر عهده دارد. در عین حال تعویض دنده ها به لطف ساختار جدید مکاهیدرلیکی و پروگرامینگ براس TCU بسیار نرم و به موقع است که این ویژگی، منجر به ارتقای کیفیت رانندگی با این کراس اوور کرهای می شود. باتوجه به نگهداری صحیح از خودرو (کارکرد سالانه ۲۰ هزار کیلومتر) و نگهداری صحیح از گیربکس در زمان توقف در ترافیک و یا حرکت در سربالایی، گیربکس این خودرو حداکثر تا ۱۸۰ هزار کیلومتر کم استهلاک و با کیفیت خواهد بود. البته هر ۹۰ هزار کیلومتر نیاز است که روغن آن به همراه فیلتر تعویض شوند. در مجموع این خودرو از نظر فنی، یک سر و گردن بالاتر از خودروهای چینی موجود در بازار کشورمان است.

■ آیا توسان TL ارزش خرید دارد؟

اگر به دنبال خرید یک خودرو با کیفیت، ایمن (این نسل از توسان دارای بالاترین امتیاز ایمنی از موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS یعنی TOP SAFETY PICK+ است) با شرایط تامین آسان قطعات موتور و گیربکس و استهلاک بسیار پایین این بخش ها هستید، هیوندای توسان TL انتخاب مناسبی است. در نهایت می توان گفت هیوندای توسان TL مدل ۲۰۱۸ یا کارکرد ۲۵ هزار کیلومتر با وضعیت شاسی و بدنه سالم، در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، بهترین گزینه برای خرید خواهد بود.



سری «اف» فورد؛ پرفروش‌ترین ۲۰۲۴



ریتور و F-150 ریتور - آر سبب شده است میزان فروش فورد سری F به شکل فزاینده‌ای در سطح بسیار بالاتری از رقبای سرسختش قرار گیرد. به این معنا که فورد توانسته از ابتدای فور به سال ۲۰۲۴ میلادی تا انتهای دسامبر ۲۸۲ هزار و ۸۹۲ دستگاه از سری F را به فروش برساند. اگر چه مقام اول فروش پیکاپ‌های سال ۲۰۲۴ بازار ایالات متحده به‌سری F فورد تعلق دارد، اما این مدل نسبت به سال ۲۰۲۳ میلادی ۸ درصد کاهش فروش را تجربه کرده است.

بازار ایالات متحده یکی از مهم‌ترین و رقابتی‌ترین بازارهای خودرو جهان به‌شمار می‌رود. بر این اساس در سال گذشته میلادی، در کلاس پیکاپ‌ها که یکی از محبوب‌ترین و پرفروش‌ترین کلاس‌های خودرویی به‌شمار می‌رود، فورد سری F توانست عنوان پرفروش‌ترین پیکاپ را در بازار ایالات متحده از آن خود کند. جالب است بدانید که فورد سری F مقام نخست، شورولت سیلورادو مقام دوم، رم مقام سوم، جی‌ام‌سی سیرا مقام چهارم و تویوتا تاندر را مقام پنجم را از آن خود کردند. نکته بسیار مهم این که F-150

راهکاری مطمئن برای پروژه‌های عمرانی؛

کامیون میکسر آمیکو «M2631DNEW» حمل و نقل را متحول می‌کند

کامیون میکسر آمیکو M2631DNEW با تلفیق قدرت فنی، ایمنی بالا و امکانات رفاهی، گزینه‌ای قابل اعتماد برای فعالان صنعت ساخت و ساز است



آن را افزایش داده و هزینه‌های تعمیرات غیرمنتظره را کاهش می‌دهد. گارانتی جامع و مشاوره‌های فنی از سوی کارشناسان، اطمینان خاطر بیشتری به کاربران می‌بخشد. این پشتیبانی، به‌ویژه برای پروژه‌های بزرگ و زمان‌بندی شده، نقش کلیدی در حفظ راندمان کاری دارد. با تکیه بر این شبکه، آمیکو نه تنها محصولی با کیفیت ارائه می‌کند، بلکه تعهد خود را به همراهی بلندمدت با مشتریان نشان می‌دهد که این امر کامیون M2631DNEW را به انتخابی مطمئن تر در صنعت ساخت و ساز تبدیل کرده است.

نگاهی به آینده با آمیکو

آمیکو با عرضه M2631DNEW نشان داده که به توسعه مداوم محصولات خود متعهد است. این کامیون نه تنها پاسخ‌گوی نیازهای کنونی بازار است، بلکه با قابلیت تطابق با فناوری‌های جدید، پتانسیل همراهی با پروژه‌های آینده را نیز دارد. همکاری با شرکای بین‌المللی مانند شرکتهای سازنده موتور و قطعات، کیفیت و استانداردهای جهانی را به این محصول تزریق کرده و جایگاه آمیکو را در صنعت خودروهای سنگین ایران مستحکم‌تر کرده است.

کامیون میکسر آمیکو M2631DNEW با تلفیق قدرت فنی، ایمنی بالا و امکانات رفاهی، گزینه‌ای قابل اعتماد برای فعالان صنعت ساخت و ساز است. این محصول به‌عنوان یکی از جدیدترین دستاوردهای این برند، نشان‌دهنده تعهد آمیکو به نوآوری و رضایت مشتریان است. با این کامیون، پروژه‌های عمرانی با اطمینان بیشتری پیش می‌روند و کیفیت ساخت در هر نقطه‌ای از کشور تضمین می‌شود.

سنگین مانند ساخت سدها و پل‌ها، کارایی بی‌نظیری ارائه می‌دهد. در مجموع، میکسر M2631DNEW نه تنها یک ابزار حمل است، بلکه بخشی جدایی‌ناپذیر از فرآیند تولید و انتقال بتن با کیفیت بالا محسوب می‌شود.

کاربردها و مزایای عمل

کامیون میکسر آمیکو M2631DNEW به‌طور خاص برای صنایعی طراحی شده که به حمل بتن با کیفیت و در زمان‌بندی دقیق نیاز دارند. از ساخت‌وسازهای شهری گرفته تا پروژه‌های زیرساختی در مناطق دورافتاده، این کامیون با توانایی حرکت در مسیرهای ناهموار و تحمل بارهای سنگین، کارایی خود را به اثبات رسانده است. مصرف سوخت بهینه و استاندارد، یورو ۵، هزینه‌های عملیاتی را کاهش داده و از سوی دیگر، دوام قطعات و طراحی مقاوم، نیاز به تعمیر و نگهداری را به حداقل می‌رساند. این ویژگی‌ها، کامیون را به انتخابی اقتصادی و پایدار برای شرکتهای عمرانی تبدیل کرده است.

خدمات پس از فروش و پشتیبانی: پشتوانه‌ای برای اطمینان

یکی از نقاط قوت آمیکو در ارائه کامیون M2631DNEW، شبکه گسترده خدمات پس از فروش و پشتیبانی آن است. این شرکت با ایجاد مراکز خدمات در سراسر کشور، دسترسی مالکان به تعمیرات و نگهداری را تسهیل کرده است. تیم‌های فنی آموزش‌دیده و تامین قطعات یدکی اصلی در کوتاه‌ترین زمان ممکن، از توقف طولانی مدت کامیون در پروژه‌ها جلوگیری می‌کند. آمیکو همچنین برنامه‌های نگهداری پیشگیرانه را ارائه می‌دهد که با بررسی دوره‌ای کامیون، عمر مفید

شرکت ارس خودرو دیزل، با نام تجاری آمیکو به‌عنوان یکی از نام‌های شناخته‌شده در صنعت خودروهای سنگین ایران، همواره بر ارائه محصولات با کیفیت و کارایی بالا تمرکز داشته است. کامیون میکسر آمیکو M2631D



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad.Javad@autoworld.ir

NEW، جدیدترین دستاورد این شرکت به‌عنوان نسل چهارم جدید سری ۲۶۳۱ معرفی شده که با بهره‌گیری از فناوری‌های روز و طراحی هدفمند، نیازهای متنوع پروژه‌های عمرانی و صنعتی را برآورده می‌کند. این کامیون با ساختار مستحکم، عملکرد قابل اعتماد و امکانات پیشرفته، گزینه‌ای ایده‌آل برای حمل و انتقال بتن در شرایط کاری سخت و پروژه‌های بزرگ ساختمانی به‌شمار می‌رود.

طراحی و ساختار فنی: استحکام در خدمت کارایی

کامیون M2631DNEW با طراحی مهندسی‌شده‌ای ارائه شده که ترکیبی از قدرت و دوام را به‌نمایش می‌گذارد. شاسی این کامیون از نوع نردبانی و دولا به ساخته شده که مقاومت بالایی در برابر فشارهای سنگین و شرایط ناهموار ارائه می‌دهد. ابعاد کلی کامیون شامل طول ۷۶۰۳ میلی‌متر، عرض ۲۵۵۰ میلی‌متر و ارتفاع ۳۲۸۵ میلی‌متر است که به آن امکان مانور پذیری مناسب در محیط‌های کاری مختلف را می‌دهد. وزن خالص کامیون بدون اتاق بار ۹۴۶۰ کیلوگرم بوده و حداکثر جرم مجاز فنی ترکیبی آن به ۲۶ تن می‌رسد که نشان‌دهنده ظرفیت باربری قابل توجه آن است.

پیشرفته‌ترین کامیون توسط شرکت و پچای طراحی و تولید شده و با حجم ۱۱۵۹۶ سی‌سی، قادر است ۴۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۹۲۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. این موتور که استاندارد آلپدگی یورو ۵ را داراست، با مصرف بهینه سوخت و کاهش اثرات زیست‌محیطی، هم‌راستا با الزامات مدرن صنعت حمل و نقل عمل می‌کند. ظرفیت باک سوخت ۵۵۰ لیتری نیز امکان فعالیت مداوم در پروژه‌های طولانی مدت را فراهم می‌سازد. جعبه‌دنده نسل چهارم آمیکو از نوع FAST GEAR با چهار دنده سرعت (۱۲ دنده جلو و ۲ دنده عقب) نصب شده که تعویض دنده‌های نرم و دقیق را تضمین می‌کند. مکانیزم تعویض دنده کابلی و کلاچ تک‌صفحه‌ای خشک با فنر دیافرامی نیز از دیگر ویژگی‌های فنی این کامیون است که رانندگی ایمن و راحت را ممکن می‌سازد.

سیستم تعلیق کامیون شامل فنر پارابولیک و میل موج‌گیر به‌همراه کمک‌فنر تلسکوپی در محور جلو و فنر تخت فولادی چندلایه در محور عقب است. این ترکیب، تعادل و پایداری کامیون را در مسیرهای ناهموار حفظ کرده و فشار وارد بر بار را به حداقل می‌رساند. اکسل‌های به‌کاررفته از نوع HANDE هستند که شامل یک اکسل جلویی با ظرفیت ۸ تن و دو اکسل میانی و عقب با ظرفیت ۶ تن برای هر یک از آن‌هاست. حداکثر سرعت کامیون به ۹۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده که با توجه به کاربری آن، ایمنی و کنترل پذیری را در اولویت قرار می‌دهد.

سیستم ترمز و ایمنی: محافظتی برای هر شرایط

ایمنی در کامیون M2631DNEW با بهره‌گیری از سیستم‌های ترمز پیشرفته تضمین شده است. ترمز اصلی این کامیون از نوع KNORR است که با فناوری‌های مدرن مانند ترمز ضدقفل ABS، سیستم پایداری الکترونیکی ESC، ترمز اضطراری پیشرفته AEB و ترمز کمکی EVB همراه می‌شود. این مجموعه، کامیون را قادر می‌سازد تا در شرایط مختلف جوی و جاده‌ای، از جمله شیب‌های تند و سطوح لغزنده، عملکردی ایمن و پایدار داشته باشد. طراحی اتاق کامیون که در چین انجام شده، با ساختار مستحکم و ارگونومیک، محافظت از راننده و سرنشینان را در برابر حوادث احتمالی افزایش می‌دهد.

امکانات رفاهی و کاربری: راحتی در کنار عملکرد

کامیون M2631DNEW با در نظر گرفتن نیازهای رانندگان در مسیرهای طولانی، امکانات رفاهی متعددی را ارائه می‌دهد. صندلی راننده از نوع پنوماتیک و قابل تنظیم است که به راننده امکان می‌دهد بهترین وضعیت نشستن را برای خود انتخاب کند. صندلی کمک‌راننده نیز مجهز به سنسور وزن بوده و راحتی بیشتری را فراهم می‌سازد. سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، کروز کنترل، بخاری در جای خواب از جمله ویژگی‌هایی هستند که سفرهای کاری را دلپذیرتر می‌کنند. صفحه کیلومتر شمار با قابلیت دیاگ اتوماتیک و مانیتور شناور، اطلاعات ضروری را به‌صورت شفاف در اختیار راننده قرار داده و مدیریت کامیون را ساده‌تر می‌کند. همچنین چراغ‌های روز و چراغ‌های اتوماتیک، دید بهتری در شرایط نوری مختلف فراهم می‌آورند.

میکسر، قلب تپنده پروژه‌های بتنی

یکی از برجسته‌ترین ویژگی‌های کامیون M2631DNEW، میکسر نصب‌شده روی آن است که به‌عنوان هسته اصلی عملکرد آن در حمل و انتقال بتن طراحی شده است. این میکسر با ظرفیت ۷ تا ۱۰ متر مکعب و طراحی مهندسی‌شده، امکان جابه‌جایی حجم قابل توجهی از بتن تازه را در مسافت‌های مختلف فراهم می‌کند.

ابعاد مخزن میکسر با طول ۶۶۰۰ میلی‌متر، عرض ۲۲۵۰ و ارتفاع ۲۸۰۰ میلی‌متر بهینه‌سازی شده تا تعادل کامیون با وزن خالص ۹۴۶۰ کیلوگرم حفظ شود و در عین حال، حداکثر بهره‌وری را ارائه دهد. سیستم هیدرولیکی قدرتمند با سرعت چرخش صفر تا ۱۶ دور در دقیقه، مخلوط کردن یکنواخت مواد را تضمین و از جدا شدن بتن جلوگیری می‌کند که برای حفظ کیفیت بتن در پروژه‌های حساس حیاتی است. زاویه تخلیه میکسر به‌نحوی تنظیم شده که بارگیری و تخلیه را در شرایط مختلف، از جمله شیب‌های ملایم تا سطوح ناهموار، تسهیل می‌کند.

جنس بدنه میکسر از فولاد با کیفیت بالا ساخته شده که در برابر سایش و خوردگی مقاوم است و طول عمر طولانی را با تحمل حداکثر جرم مجاز ۲۶ تن تضمین می‌کند. سیستم آب‌بندی پیشرفته آن، نشتی مواد را به حداقل رسانده و نگهداری آن را ساده‌تر می‌کند. همچنین، امکان تنظیم سرعت چرخش مخزن با توجه به نوع پروژه، انعطاف‌پذیری بیشتری به کاربر با حداکثر سرعت ۹۰ کیلومتر بر ساعت می‌دهد.

این میکسر با طراحی ارگونومیک و دسترسی آسان به بخش‌های تعمیراتی، به‌ویژه برای عملیات



مقابل سدان جذاب و جوان پسند کامپکت گروه خودرو سازی سایپا یعنی شاهین G دارای سانروف در نسخه دنده دستی با رشد قیمت ۱۰ میلیون تومانی مواجهه و با قیمت ۹۶۰ میلیون تومان عرضه شد. با توجه به تغییرات قیمتی شاهین G، رانا پلاس و تارا دستی به عنوان سه سدان کامپکت نسبتاً به روز، بازار خودروهای صفر کیلومتر روز گذشته با رشد پهای ۵ تا ۱۰ میلیون تومانی مواجهه شد.

بازار سدان های داخلی روز گذشته با تغییرات نسبتاً زیادی مواجهه شد. به طوری که قیمت رانا پلاس با ۵ میلیون تومان افزایش در بازار به ۷۶۵ میلیون تومان رسید. همچنین سدان کامپکت دیگر گروه صنعتی ایران خودرو یعنی تارا دستی ۷۱ همانند رانا پلاس افزایش قیمت ۵ میلیون تومانی را تجربه کرد. بر این اساس تارا دستی ۷۱ با قیمت ۹۴۵ میلیون تومان خرید و فروش شد. در



رشد قیمت ۵ تا ۱۰ میلیونی سدان های داخلی

رکود بی سابقه در بازار خودرو

انتظارات تورمی نیز از جمله دلایل آن به شمار می رود. بسیاری از خریداران به امید کاهش بیشتر قیمت ها یا ورود مدل های جدید، از خرید خودداری می کنند که این امر نیز به تعمیق رکود کمک کرده است.

در مجموع، بازار خودرو در یک وضعیت بلاتکلیف به سر می برد. با توجه به تداوم ابهامات در حوزه سیاست های وارداتی و نبود چشم انداز روشن برای عرضه، فعالان بازار چشم انتظار تصمیم های جدید از سوی دولت هستند. باز شدن سامانه واردات و تسهیل ورود خودروهای خارجی می تواند نخستین گام برای خروج بازار از این رکود عمیق باشد.

سامانه ثبت سفارش و محدودیت های ارزی، از مهم ترین عوامل تداوم رکود به شمار می روند. در همین حال، بسیاری از فعالان بازار امیدوارند که با باز گشایی سامانه واردات خودرو و تسهیل در فرایندهای ثبت سفارش، عرضه خودروهای وارداتی بهبود یابد. در چنین شرایطی می توان به ایجاد تحرک در بازار و کاهش رکود موجود امیدوار بود. به باور کارشناسان، تنها با ایجاد تعادل میان عرضه و تقاضا و ورود خودروهای جدید با قیمت های رقابتی، می توان انتظار داشت بازار از وضعیت فعلی خارج شود.

از سوی دیگر، برخی تحلیل ها تاکید دارند که رکود فعلی صرفاً ناشی از مشکلات ساختاری و سیاست گذاری نیست، بلکه افت محسوس توان خرید مصرف کننده و

بازار خودرو در شرایطی کم سابقه از رکود قرار گرفته و نه تنها تقاضا کاهش یافته، بلکه قیمت ها نیز برای مدت قابل توجهی ثابت مانده اند. به ویژه در بخش خودروهای وارداتی که برندهای مختلف از زاپنی و کرهای گرفته تا اروپایی همچنان ثابت قیمت را تجربه می کنند. این وضعیت در مورد خودروهای برقی و هیبریدی نیز صادق است و قیمت این گروه از خودروها نیز متأثر از رکود قابل توجه خرید و فروش، همچنان ثابت مانده است.

بررسی ها و تحلیل های کارشناسان بازار خودرو حاکی از آن است که این وضعیت همچنان ادامه خواهد داشت. نبود سیاست مشخص در حوزه واردات، عدم باز گشایی

تحلیل

analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی ام بی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۵	یک میلیارد و ۸۴۰	۰	
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۲	یک میلیارد و ۸۷۰	۱۰	▼
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۴۰	۱۰	▲
کی ام بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۸۸۰	۱۰	▼
ام وی ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	
ام وی ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۵۰	یک میلیارد و ۳۱۵	۵	▼
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 ۵۸۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵۰۶	۵ میلیارد و ۲۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۴۹۰	۰	
دیگنی پی رستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۸۷۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۲۳۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۶۳۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۴۷	۲ میلیارد و ۱۷۰	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیارد و ۲۴۵	۱۵	▼
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۶۱۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۵۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی سی اتوماتیک GLT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلستوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا bz4X ۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۴ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۵۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۴ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	
آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۸۵۶	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
بی‌وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
بی‌وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۱۸	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۲۴	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۳۳	۲	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۵۹۰	۳	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۰۶	۲	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۱۰	۱	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۸۲	۳	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۰۶	۴	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۵۹۰	۶	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۳۰	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۲۰	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۲۰	۱	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۳۳	۴	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۱۰	۳	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۱۵	۲	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۸۰	۲	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۶۴	۱۰	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	۹۶۶	۲	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	۹۸۱	۷	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۲۳۵	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۷۹۸	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۳۷	۳	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۱۰	۶	▼
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۳۰	۰	
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۴۰	۲	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۷۵	۰	
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۷۰	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۵۰	۱	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۸۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۳۶	۷	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۳۰	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۸۹۴	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۰۹	۶	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۲۸۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۱۷۱	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۴۴	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	۹۹۰	۲	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۸۰	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۱۹۳	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۴۴	۵	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۱۴۹	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۶۷	۰	
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۵۹۵	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۵۸۰	۰	



کشف ۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در مراغه

به ازای هر سهم ۱۰۵ تومان سود در نظر گرفته شد

برگزاری مجمع عمومی سالیانه شرکت نفت «بهران»

«مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت نفت تهران در تیرماه ۱۴۰۴ با حضور بیش از ۶۸ درصد سهامداران برگزار و گزارش عملکرد مالی و عملیاتی سال ۱۴۰۳ توسط مدیرعامل این شرکت ارائه شد. در این مجمع ۷۰ درصد از سود کل شرکت به میزان ۱۰۵ تومان به‌ازای هر سهم تصویب شد. به گزارش انرژی پرس، مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت نفت تهران منتهی به ۳۰ اسفند ۱۴۰۳، روز ۲۰ تیرماه ۱۴۰۴ در تهران با حضور بیش از ۶۸ درصد از سهامداران، مدیران ارشد و نهادهای نظارتی برگزار شد. کاتظمی، مدیرعامل شرکت نفت تهران در ابتدای این مجمع به‌اشعاره و به‌وجود چالش‌های جدی صنعت و روانکار، از جمله سهمیه‌بندی خوراک توسط نهادهای حاکمیتی عنوان کرد: «در سال گذشته، شرکت ۵۱۳ هزار تن خوراک دریافت کرد و با تولید ۳۵ هزار تن انواع روغن پایه، نقش موثری در تأمین نیاز بازار ایفا کرده است.» مدیرعامل نفت تهران افزود که این شرکت توانسته با پیگیری‌های مکرر، در دو مرحله مجوز افزایش قیمت برای محصولات خودرویی را دریافت کند؛ و در دومین مرحله سهم ۱۴۰۴ را افزایش سال ۱۴۰۳ در ۱۵ درصدی دنگی، در درازدیهشت‌ماه ۱۴۰۴ لحاظ شده است. وی که به‌ادامه افزود: «برای بود مرحله سوم افزایش قیمت نیز در خردادماه اجرا شود که به‌دلیل شرایط اجتماعی و

اقتصادی، اجرای آن به تعویق افتاد؛ اما مصوبه کماکان پابرجاست و در حال پیگیری برای اجرا در ماه آینده هستیم.» علی کاظمی با ارائه آمار عملکرد تولید گفت: «در سال ۱۴۰۳ حدود ۶۲۷ هزار تن انواع محصول تولید کردیم که در سال ۱۴۰۴ به برنامه داریم آن را به ۶۶۹ هزار تن برسانیم. رکورد تولید روغن پایه با ۳۰۵ هزار تن شکسته شد و امیدواریم امسال آن را به ۳۱۲ هزار تن برسانیم. در زمینه فروش نیز مجموع فروش شرکت نفت بهران در سال ۱۴۰۳ به ۱۳ میلیون لیتر رسید که این رقم شامل فروش در بازار داخلی و صادراتی بوده است. از این میزان، ۲۴ درصد مربوط به روانکارهای خودرویی داخلی و ۷۶ درصد مربوط به صادرات بوده است.» وی همچنین از وضعیت مالی شرکت سخن گفت و افزود: «تراز ارزی شرکت منفی است و در سال ۱۴۰۳ حدود ۲۰۰ میلیون دلار واردات ثبت شده؛ این در حالی است که ارزش فروش دلار شرکت معادل ۱۲۶ میلیون دلار بوده است.» در حوزه صادرات نیز کاظمی از ۲۵۱ هزار تن محصول با ارزش تقریبی ۶۷۲ میلیون دلار خبر داد و افزود: «به رغم تحریم‌ها و محدودیت‌های لجستیکی، توانستیم به بازارهای مانند ایتالیا، بریتانیا، بلغارستان و آفریقای جنوبی راه یابیم.» وی با افتخار از وضع عوارض صادراتی گفت: «در پودجه سال گذشته، عوارض صادراتی ۱۵

فرمانده انتظامی مراغه از کشف ۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۳۰۰ میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبر کار، سردار وحید باقری، فرمانده انتظامی مراغه، در جریان بازدید از یک واحد صنعتی در این شهرستان، متوجه کشف ۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۳۰۰ میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال شد. باقری افزود: این روغن موتور قاچاق، به نام «مراغه» و «مراغه» در این شهرستان کشف شد. باقری افزود: این روغن موتور قاچاق، به نام «مراغه» و «مراغه» در این شهرستان کشف شد.

میتروغن و منور قاقاج به ارزش یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون ریال را کشف کردند.
سرهنگ فارسی با بیان این که در این زمینه یک متهم دستگیر و خودرو مذکور نیز توقیف شد، ادامه داد: «متهم از آن تشکیل پرونده جهت سیر مراحل قانونی
و مراجع قضایی برادره داد. فرماندهان امنیتی شهرستان سرپاچه را همراه خود روان
خاستند در صورت مشاهده هرگونه فعالیت مجرمین، موضوع را از طریق شماره تلفن ۱۹۰
توزیع کلاههای ققاج قاتل افراد سوچو، جوجو، رموز را از طریق شماره تلفن ۱۹۰
به پلیس گزارش دهند» در نسبت به شناسایی و دستگیری متخلفان اقدام شود.



درصد وضع شد. پیگیری‌هایی انجام دادیم و در انتظار تصویب هیات وزیران برای حذف این عوارض هستیم.» در ادامه مجمع، مدیر عامل شرکت با اشاره به محدودیت منابع مالی اظهار داشت: «با توجه به محدود بودن منابع و افزایش هزینه‌ها، تلاش شده است هزینه‌های غیر ضرور کاهش یابد. با وجود سقف تعیین شده برای تامین مالی (۱۰ هزار میلیارد تومان)، شرکت نیازمند اهرم مالی قابل توجهی برای ادامه مسیر توسعه‌ای خود است. تاکنون مذاکراتی جهت استفاده از ظرفیت نهادهای توسعه‌ناهمه‌ها و تسهیلات بانکی انجام شده است؛ کما اینکه اقداماتی در «هدف گذاری» صورت گرفته و بازارهای حاشیه‌سود بالاتر از حدی اگرچه اندازه برخی بازارها کوچک است، اما سود حاصل از آن‌ها می‌تواند زبان ناشی از برخی دیگر از محصولات را جبران کند. در حال حاضر، ۸۵ درصد بازار روانکار در اختیار شرکت است و با هدف گذاری جدید، ورود به ۱۹ بازار هدف در دست اقدام است. سیاست جدید ما حذف واسطه‌ها در تامین کالاست. این اقدام موجب کاهش قابل توجه هزینه‌ها شده است و در گزارش‌های آتی به‌وضوح تدقیق ارائه خواهد شد.» در پایان مجمع، با تایید صورت‌های مالی صورت حسابرسان قانونی، خود هدف تخصیص به سهم ۱۰۵ تومان (۲۰ درصد از کل سود) تعیین و به‌صورت نقدی میان سهامداران تقسیم خواهد شد.

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	نشرکت تویوتا
پارس سوپر پيشرو (5W30)	پارس سوپر پيشرو (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	پارس	
پارس سوپر پيشرو (5W30)	پارس سوپر پيشرو (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	پرادو	
پارس سوپر پيشرو (5W30)	پارس سوپر پيشرو (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	کرولا	
پارس سوپر پيشرو (5W30)	پارس سوپر پيشرو (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	کمری	
پارس سوپر پيشرو (5W30)	پارس سوپر پيشرو (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	لندکروز	
پارس سوپر پيشرو (5W30)	پارس سوپر پيشرو (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	رافور	
پارس سوپر پيشرو (5W30)	پارس سوپر پيشرو (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	0W20SN	CH-R	
پارس سوپر پيشرو (5W30)	پارس سوپر پيشرو (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	هایلوکس	

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانیروی	محصول	نشرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)

روغن پیشنهادی شرکت ابراتول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	شرکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W40SN/5W30SN	گلف	



TITAN UNIVERSAL CI-4

شرکت روغن فوکس ایرانیان

شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور دیزلی

با سطح کیفی CI-4

10W-40, 15W-40, 20W-50

روغن موتور دیزلی با کارآیی فوق العاده بالا (SHPD)

- استارت سریع در هوای سرد
- حفظ گرانیروی روغن در دمای بالا
- افزایش راندمان موتور و کاهش مصرف سوخت






LUBRICANTS.
TECHNOLOGY.
PEOPLE.

FUCHS

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir

استارت سریع در هوای سرد

حفظ گرانیروی روغن در دمای بالا

افزایش راندمان موتور و کاهش مصرف سوخت



امتیاز Good یا خوب را کسب کرده که منجر به، به‌دست آوردن چنین عملکرد در خوشانی شده است. غالب است بدین‌در جزئیات این تست به‌خوبی آمده که سازه شاسی و بدنه GLC نسل دوم، به‌لطف به‌گیری از آلمینیوم و فریم فولاد سبک‌وزن پهنه‌سازی شده، به‌کمک این بلندفعاات اشتوگرانی آمدن به‌بناوند چنین جایگاه بالایی را از آن خود کنند. ناگفته نماند که نصب ایربگ‌های نسل جدید به‌میان که در میان سرشتمیان تعبیه شده، به‌خوبی سطح ایمنی GLC نسل دوم را ارتقا بخشیده است.

موسسه بینیه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IHS نسل دوم مرسدس بنز GLC را از اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی مورد بررسی قرار دارد. دومین نسل GLC در اواسط سال ۲۰۲۲ میلادی به جهان معرفی شد، مبتنی بر زبان جدید طراحی مرسدس بنز پلتفرم EEA. بر این اساس با استایل بسیار جذاب تر و ویژگی‌های سول اول آن مواجه هستیم. در تست‌های تصادف از وی‌او، ویر، نیم جانی، استیکام تست، تست عابر پیاده و سیستم‌های ایمنی ایمنی شرفه، مرسدس بنز GLC نسل دوم توانست به بالاترین سطح ایمنی یعنی TOP SAFETY PICK دست پیدا کند. برادر تمام نسل‌های



**بالاترین ایمنی «IHS»
برای بلند قامت
«مرسدس بنز»**

[illegible]

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

هشدار!



کشف ۳ میلیارد تومان لاستیک قاچاق در شاهرود



«جانشین فرمانده انتظامی استان سمنان از کشف نزدیک به یک هزار حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۳ میلیارد تومان در شهرستان شاهرود خبر داد. به گزارش «مهر»، سرهنگ سید علی میر احمدی در جمع خبرنگاران در ستاد فرماندهی انتظامی سمنان، از کشف محموله قاچاق لاستیک در شاهرود خبر داد و ابراز کرد: «این محموله از یک دستگاه تریلی کشف و ضبط شده است.» وی با بیان این که مأموران انتظامی شاهرود در پی بازرسی‌های میدانی به یک دستگاه تریلی فرمان

ایست داده و بعد از بازرسی متوجه محموله لاستیک بدون مجوزهای قانونی می‌شوند، تاکید کرد: «از این تریلی ۹۸۸ لاستیک کشف و ضبط شد.» جانشین فرمانده انتظامی استان سمنان ارزش این لاستیک‌های کشف‌شده را ۳ میلیارد تومان دانست و گفت: «این لاستیک‌ها فاقد هر گونه مدارک مثبت گمرکی و قانونی بودند و در نتیجه طبق قانون، مصداق قاچاق محسوب می‌شوند.» میر احمدی بیان کرد: «در این ارتباط یک نفر دستگیر و پرونده به دستگاه قضائی ارجاع داده شد.»

سال گذشته یک میلیارد یورو لاستیک وارد کشور شده است

چالش بیشتر برای تولید داخلی تایر



سپهر سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«مدیرعامل گروه صنعتی بارز با اشاره به چالش‌های مالی پروژه ارگ کرمان گفت: «متأسفانه سال گذشته یک میلیارد یورو تایر وارد کشور شد که ۲۰۰ میلیون یورو آن مربوط به تایرهای معدنی فوق سنگین بود. این در حالی است که کل سرمایه‌گذاری مورد نیاز این پروژه ۱۵۰ میلیون یورو است و ظرف ۱۷ تا ۱۸ ماه به بهره‌برداری می‌رسد.»

به گزارش «اقتصاد ایران» وی تاکید کرد: «اجرای این طرح علاوه بر تامین کامل نیاز داخلی، برای یک‌هزار نفر اشتغال مستقیم و برای ۳ هزار نفر به‌طور غیرمستقیم اشتغال ایجاد می‌کند و بازگشت سرمایه آن تنها ۳ سال و نیم است.» مدیرعامل گروه صنعتی بارز کشور از وزارت صمت خواست در تامین ارز و تسریع در صدور مجوزها

همت بیشتری نشان دهد.

میرزایی در ادامه به افزایش سرمایه پروژه از ۱۰ به ۴۰۰ میلیارد تومان اشاره کرد و افزود: «همه سهامداران به‌جز شرکت ملی صنایع مس سهام خود را پرداخت کرده‌اند که امیدواریم این موضوع در هفته‌های آینده حل شود؛ ضمن اینکه زیرساخت‌های آبی و تاسیساتی پروژه ارگ کرمان نیز در حال تکمیل و مذاکرات با تامین‌کنندگان تجهیزات در جریان است.»

وی در پایان هشدار داد: «تاخیر در تامین مالی این پروژه علاوه بر تحمیل هزینه‌های هنگفت واردات، چالش تامین تایر برای پیمانکاران معدنی را تشدید می‌کند. ضمن این که برای سهامداران عمده معدنی مانند مس، گل‌گهر، چادرملو و گهرزمین تضمین زنجیره تامین تجهیزات حیاتی‌تر از محاسبات صرفاً اقتصادی است.»

خبر واردات یک میلیارد یورو تایر در سال گذشته، بازتابی از چالش‌های ساختاری و سیاست‌گذاری در صنعت لاستیک کشور است. این حجم عظیم واردات در حالی صورت گرفته که اجرای پروژه تایر سازی «ارگ کرمان»



با سرمایه‌گذاری کمتر، می‌تواند نه تنها نیاز داخلی را کاملاً تامین کند بلکه زمینه اشتغال مستقیم برای یک‌هزار نفر و غیرمستقیم برای ۳ هزار نفر را فراهم آورد. این تناقض، ضرورت بازنگری در سیاست تخصیص ارز و صدور مجوزهای صنعتی را برجسته می‌کند.

از سوی دیگر، ورود ۲۰۰ میلیون یورو تایر معدنی فوق سنگین، وابستگی شدید بخش معدن به واردات را آشکار می‌سازد؛ موضوعی که با تکمیل زیرساخت‌ها و تسریع تامین مالی پروژه‌های داخلی می‌تواند کاهش یابد هشدار مدیرعامل گروه صنعتی بارز درباره تاخیر در تامین مالی، تلنگری جدی برای سهامداران عمده مانند شرکت ملی صنایع مس و سایر فعالان معدنی است.

تضمین زنجیره تامین تایر برای پیمانکاران معدنی، موضوعی حیاتی‌تر از صرف محاسبات اقتصادی بوده و نیازمند نگاه بلندمدت و استراتژیک است. در مجموع، خبر فوق نه تنها وضعیت بحرانی واردات را نشان می‌دهد، بلکه فرصتی برای همگرایی تصمیم‌گیران در حمایت از تولید ملی و تقویت خودکفایی صنعتی محسوب می‌شود

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو 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-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دائگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام 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-سویا 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	اسپورتیج-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-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-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-تویوتا راو ۴-سورنئو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





تهران را پاک بگردیم



گرفته شده است. به گفته مجله «توکار» بریتانیا، چراغ‌های جلو OLED این سدان فول‌سایز که با نام چراغ‌های ماتریسی معرفی می‌شود، ایمنی خودرو را به صورت کامل متحول ساخته است. این چراغ‌های جدید خستگی و استرس در رانندگی شب را تا حد زیادی کاهش داده و حتی می‌تواند با سایر راننده‌ها نیز در ارتباط باشد. مکانیزم این چراغ این گونه بوده که در آن از مجموعه‌ای آینه ریز منعکس کننده بهره گرفته شده که از طریق لنزهای پروژکتوری پر نور را ارسال می‌کند. ابعاد این آینه‌ها یک‌دهم عرض تار موی انسان است.

آنودی A8 سدان فول‌سایز پرچمدار این کمپانی ژرمنی محسوب می‌شود. آنودی همواره سعی کرده است در این سدان فول‌سایز لاکچری بالاترین سطح فناوری و تکنولوژی را به کار گیرد تا در این زمینه یکه‌تاز باشد. نسل چهارم A8 که سال ۲۰۱۷ میلادی روی خط تولید این کمپانی قرار گرفته، از چراغ‌های بسیار هوشمندی برخوردار است. در حقیقت آنودی چراغ‌های LED این سدان فول‌سایز را با نام OLED معرفی می‌کند؛ اما تکنولوژی آن بسیار منحصر به فرد و خاص است. زیرا از ۱.۳ میلیون آینه ریز برای تغییر الگو در چراغ‌های جلو دیجیتال A8 بهره



تکنولوژی خاص آنودی در چراغ‌های LED

یک قطعه‌ساز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

قطعی برق قطعه‌سازان به روزی چند بار رسید

قطعی برق، کاهش تولید و عدم تامین قطعه توسط زنجیره تامین به تنهایی برای نابودی یک صنعت کافی است



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

در روزگاری که صنایع کشور با انبوهی از مشکلات ساختاری و مدیریتی دست و پنجه نرم می‌کنند، قطعه‌سازی به عنوان یکی از ارکان حیاتی زنجیره تامین خودروسازی، زیر بار شدیدترین فشارها کمر خم کرده است. خاموشی‌های پی‌درپی و قطعی برق، نبود ثبات در سیاست‌های ارزی، عدم تخصیص تسهیلات بانکی، تورم پنهان و ناترازی‌های عجیب و غریب در شبکه انرژی، همگی دست به دست هم داده‌اند تا حیات تولید را به خطر بیندازند. در این میان قیمت‌گذاری دستوری به عنوان بلای جان صنعت خودرو منجر به ذوب نقدینگی در چرخه مالی این صنعت شده و فشار تامین مالی به زنجیره تامین از گذشته بیشتر شده است.

امداد این میان، پرسش مهم‌ترین است که آیا سیاست‌گذاران و نهادهای مسئول واقعا متوجه عمق بحران هستند یا هنوز در روزمرگی‌های خود غوطه‌ورند؟ بسیاری از فعالان صنعت خودرو معتقدند که زنگ خطر توقف تولید یا مونتاژ خودرو به صدا در آمده و هنوز برنامه‌ای مبتنی بر این شرایط جهت کنترل بحران در این صنعت تدوین و تهیه نشده است. از همین رو با «علی چنگی»، مدیرعامل گروه پژوهش صنعت مدرن به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده چراغ خودرو در کشور به گفت‌وگو پرداختیم که شرح آن در ادامه می‌آید؛

در حال حاضر شاهد قطع گسترده برق و افت شدید انرژی در بخش‌های مختلف تولیدی هستیم. این بحران چقدر روی تیراژ تولید و زیرساخت‌های صنعت قطعه‌سازی تأثیر گذاشته است؟ آیا ناترازی انرژی سبب افت تولید می‌شود؟

من معمولا خوش‌بین هستم و سعی می‌کنم به مسائل امیدوارانه نگاه کنم. اما واقعیت این است که عمق مشکلات آن قدر زیاد شده که نمی‌شود با نگاه سطحی آن‌ها را بررسی کرد. کاهش بهره‌وری سازمان‌ها و واحدهای تولیدی بین ۳۰ تا ۵۰ درصد است که در حقیقت این یک فاجعه است. ما دستگاه‌های بسیار پیشرفته‌ای در خطوط تولید خود داریم؛ از حدود ۵۰ ربات گرفته تا ۱۰۰ دستگاه تزریق و همچنین سیستم‌های آبکاری خلأ که همه آن‌ها با سیستم‌های PLC کار می‌کنند. این PLC‌ها به شدت نسبت به نوسانات برق حساس هستند؛ روزانه گاهی تا ۱۰ بار قطعی برق بدون اطلاع قبلی داریم.

مادر یکی از بدترین مناطق جغرافیایی از نظر ناترازی برق قرار داریم. این نوسانات و قطعی‌ها خسارات سنگینی به زیرساخت‌ها وارد می‌کند و بهره‌وری را به شکل خطرناکی پایین می‌آورد. عمق این فاجعه را هیچ‌کس جدی نمی‌گیرد و تداوم این شرایط به صنایع و واحدهای تولیدی آسیب غیرقابل بازگشت وارد خواهد کرد.

اگر این نوسانات به تجهیزات و دستگاه‌های تولید آسیب وارد کند، آیا نهادهایی مثل بیمه یا اداره برق پاسخگو هستند؟

به هیچ عنوان؛ نه بیمه و نه اداره برق هیچ مسئولیتی در قبال قطع برق نمی‌پذیرند. سوختن دستگاه به خاطر نوسان برق جزو پوشش بیمه‌ای نیست و شرکت برق هم حتی حاضر نیست صدای ما را بشنود؛ چه برسد به پاسخ‌گویی. برخوردی که دارند این گونه است؛ «وظیفه‌ای برای تامین برق نداریم، همین که برق می‌دهیم، باید راضی باشید.» چنین نگاهی و چنین رفتاری، تولید را از بین می‌برد. تداوم این شرایط می‌تواند سبب کاهش تولید و افت درآمد واحدهای تولیدی شود که نتیجه آن مطلوب نیست.



نویسنده

نویسنده

با توجه به این که ناترازی انرژی وضعیت را برای تولید چالش برانگیز کرده است، آیا خودروسازان همکاری لازم را دارند یا این که همچنان جریمه‌ها پابرجاست؟

خودروسازان هم از این شرایط آسیب دیده‌اند، کاهش تولید در واحدهای تولید خودرو بسیار مشهود است. نه فقط قطعه‌سازان، بلکه خودروسازها هم با مشکلات خاص خودشان درگیرند. قطعی برق، کاهش تولید، عدم تامین قطعه توسط زنجیره تامین، وجود اختلاف میان قطعه‌ساز، خودروساز و دولت؛ این‌ها شرایطی را به وجود آورده که به تنهایی برای نابودی یک صنعت کافی است. ولی ما در کنار همه این موارد همچنان مشغول تولید محصول هستیم.

در شرایط فعلی وضعیت نقدینگی زنجیره تامین چگونه است؟ آیا شرایط پرداخت خودروسازان به قطعه‌سازها بهبود پیدا کرده؟

بهبودی در شرایط حاصل نشده است؛ در واقع زنجیره تامین در بدترین شرایط نقدینگی طی چند

سال اخیر قرار دارد. خودروسازها به دلیل کاهش فروش، مشکلات قیمت‌گذاری دستوری و عدم توانایی در تامین منابع مالی به قطعه‌سازان بدهکار مانده‌اند.

بسیاری از تولیدکنندگان نسبت به وضعیت تخصیص ارز گلايه دارند. آیا این مساله در مورد قطعه‌سازان نیز صادق است؟ آیا بانک مرکزی با صنعت خودرو همکاری و تعامل مناسبی دارد؟

در زمینه تخصیص ارز، بر اساس اولویت‌هایی که خودروسازها به وزارتخانه اعلام می‌کنند، بانک مرکزی همکاری می‌کند. اما مشکل اصلی جای دیگری است؛ ما پرونده‌هایی داریم که تایید شده‌اند، اما به دلیل نبود نقدینگی، خودروسازها نمی‌توانند پیش پرداخت داشته باشند و در نتیجه کل پروژه می‌سوزد.

صنعت خودرو و با بحران نقدینگی مواجه است؛ به نظر تان آیا تزریق منابع مالی از طرف دولت می‌تواند به صنعت خودرو و قطعه‌سازی کمک کند؟

ما با «امپول تقویتی» نمی‌توانیم فعالیت و تداوم تولید داشته باشیم؛ صنعت باید پویا و درونی توانمند باشد. نمی‌توان با صدقه و کمک هزینه صنعت را نگه داشت. دولت اگر می‌خواهد کمک کند، باید شرایط را منطقی کند. برق را جهانی قیمت‌گذاری کند، حقوق و سوخت و خدمات را نیز با نرخ‌های روز دنیا محاسبه کند. در حال حاضر ما ارزان‌ترین سوخت دنیا را داریم، ولی بدترین ترافیک و حمل‌ونقل را هم داریم. چرا؟ چون اصول خردگرایی در تصمیم‌سازی‌ها نادیده گرفته شده و روزمرگی جای آن را گرفته است.

پیش‌تر شما به بحران‌هایی مانند ناترازی انرژی و چالش مالی اشاره کردید؛ با این شرایط آیا قیمت‌قطعات افزایش پیدا خواهد کرد؟

وقتی بهره‌وری پایین می‌آید، تأثیر مستقیم روی صورت‌های مالی شرکت‌ها می‌گذارد. اگر سازمان‌ها ۳۰ تا ۵۰ درصد بهره‌وری‌شان را از دست بدهند، وارد حاشیه زیان می‌شوند. بنابراین افزایش قیمت قطعات اجتناب‌ناپذیر است.

بسیاری از تولیدکنندگان و فعالان صنعت خودرو نسبت به وضعیت تامین مواد اولیه انتقاداتی دارند؛ آیا برای شما در این زمینه مشکلی وجود دارد؟

خوشبختانه در تامین مواد اولیه مشکل حادی نداریم. اگر مشکلات نقدینگی و برق حل شود، در بخش مواد اولیه تقریبا در وضعیت خوبی هستیم. با تخصیص ارز نیز فعلا مساله خاصی نداریم.

بانک‌ها به عنوان کمک‌کننده‌های مالی باید صنایع را حمایت کنند؛ آیا بانک‌ها تسهیلات خاصی را برای صنایع خودروسازی در نظر گرفته‌اند یا سیاست‌ها انقباضی است؟

تقریبا هیچ حمایتی نیست. بانک‌ها عملا تبدیل شده‌اند به بنگاه‌های خصوصی که فقط به نفع خودشان بازی را پیش می‌برند. می‌گویند پولت را بیاور این جا، رسوب بده، بعد شاید بهت وام بدهیم. این رویکرد نه حرفه‌ای است، نه بانکی. این فقط سودجویی است.

پرسش آخر این که با این شرایط، کیفیت قطعات و خودرو در سال جاری رو به افزایش خواهد بود یا کاهش می‌یابد؟

سیاست‌های جدید ایران خودرو روی کیفیت تمرکز زیادی دارد. تیم جدید واقعا تلاش می‌کند کیفیت را ارتقا دهد و در این زمینه صداقت دارد. اما زیرساخت‌ها و تجهیزات ما فرسوده هستند. ماشین‌آلات ما عمر ۳۰ ساله دارند. با این وضعیت، حتی اگر اراده هم باشد، کیفیت در حد کره‌ای و ژاپنی نخواهد بود. باید تکنولوژی و ماشین‌آلات جدید وارد شود و این نیاز به دخالت وزارت صنعت و حمایت مستقیم دارد. متأسفانه فعالان این اتفاق نمی‌افتد.

بر خط توسط وزارت کشور سامانه‌ای به نام سامانه پایش ناوگان دانش آموزی «سپند» به نشانی www.irtusepand.ir ایجاد شده است. وی با بیان این که تاکنون بیش از ۱۴۰ هزار نفر از اولیاء دانش آموزان درخواست سرویس مدارس خود را در سامانه سپند ثبت کرده‌اند، خاطر نشان کرد: «اولویت تخصیص سرویس مدارس با والدینی است که در زمان مقرر ثبت درخواست کرده‌اند.» کاظمی همچنین گفت: «در سامانه سپند، اطلاعات مربوط به ۶۵۰ شرکت حمل و نقل دانش آموزی ثبت شده که در حال حاضر ۲۲۳ شرکت تأیید و الباقی توسط شهرداری‌ها در حال ارزیابی، اعتبار سنجی و تأیید هستند.»

ایستنا: مدیر عامل اتحادیه حمل و نقل مسافر شهری کشور گفت: «با توجه به درخواست‌های بی‌شمار والدین دانش آموزان و شهرداری‌های کشور، زمان ثبت درخواست والدین جهت سرویس مدرسه در سامانه (سپند) از ۴ الی ۱۰ مردادماه برای سال تحصیلی ۱۴۰۵-۱۴۰۴ تمدید شد.» مسعود کاظمی با اشاره به بند ۱۰ ماده یک آئین‌نامه اجرایی حمل و نقل دانش آموزی مصوب هیات وزیران عنوان کرد: «به منظور اجرا، ساماندهی، مدیریت و نظارت یکپارچه و مستمر بر عملکرد تمامی دستگاه‌های متولی، شرکت‌ها و رانندگان دارای مجوز برای حمل و نقل دانش آموزی، اولیاء متقاضی حمل و نقل (سرویس) و همچنین جمعیت و به روز رسانی و پایش اطلاعات مربوط به صورت



تمدید مهلت ثبت نام سرویس مدارس تا جمعه



شماره گذاری خودروها با پلاک ویژه معلولین در کارخانه‌های خودروسازی ممنوع است

مزایای پلاک ویژه افراد دارای معلولیت چیست؟



مجاز، با وسایل و امکانات ویژه رانندگی این افراد تجهیز کند. معلولان جسمی حرکتی شدید و خیلی شدید و معلولان جسمی حرکتی متوسط مشمول دریافت پلاک ویژه خودرو هستند. اما معلولین جسمی حرکتی متوسط تنها در صورتی واجد شرایط دریافت پلاک ویژه شناخته می‌شوند که آسیب در اندام تحتانی متقاضی باشد.

روند تخصیص پلاک ویژه افراد دارای معلولیت چگونه است؟ مدیر کل پیشگیری از معلولیت‌ها و تلفیق اجتماعی سازمان بهزیستی کشور در این باره می‌گوید: «افراد دارای معلولیت جسمی حرکتی با شدت متوسط، شدید و خیلی شدید واجد شرایط دریافت پلاک خودرو ویژه معلولین هستند.»

افروز صفاری‌فر در ادامه افزود: «افراد دارای معلولیت ذهنی با شدت شدید و خیلی شدید واجد دریافت این خدمت هستند.» وی گفت: «خدمت پلاک خودرو ویژه افراد دارای معلولیت، به منظور تسهیل در تردد گروه‌های هدف و ایجاد نشانه‌ای برای سایر رانندگان در سفرهای شهری و برون‌شهری ارائه می‌شود؛ از این رو شامل افراد با سایر انواع معلولیت نمی‌شود. اما آن‌ها با توجه به نیاز تردد، می‌توانند از مجوز تردد در محدوده طرح ترافیک شهر تهران بهره‌مند شوند.» اما روند تخصیص پلاک ویژه افراد دارای معلولیت در استان‌ها چگونه است؟ پس از ارائه درخواست کتبی از سوی معلولان متقاضی به واحدهای مددکاری، در صورت برخورداری از شرایط اولیه در یافت پلاک ویژه (نوع و شدت معلولیت مطابق با دستورالعمل) موارد به کمیته توانبخشی ارجاع و در صورت تأیید نهایی توسط مدیر شهرستان به استان مربوطه ارجاع داده می‌شود. ادارات بهزیستی استان‌ها پس از جمع‌آوری تقاضاهای شهرستان‌های تابعه، آن‌ها را در قالب فهرست واحدی به بهزیستی کل کشور اعلام می‌کنند. در نهایت دفتر توانمندسازی معلولان سازمان بهزیستی کشور مشخصات تمام معلولان واجد شرایط را در قالب یک لوح فشرده به صورت محرمانه و مهر شده به معاونت فنی-مهندسی و خدمات ترافیک پلیس راهور ناجا ارسال می‌کند که پس از طی مراحل اداری، بارگذاری اطلاعات روی سایت راهور ناجا صورت می‌گیرد و معلولان می‌توانند با در دست داشتن مدارک شناسایی و معرفی‌نامه استان به واحدهای تعویض پلاک مراجعه و پلاک خود را تعویض کنند.

توجه به چند نکته مهم

همچنین اگر فرد جانباز یا معلول از قبل خودرویی با پلاک عادی دارد یا یک خودرو دست‌دوم با پلاک عادی خریداری کرده، باز هم می‌تواند برای گرفتن پلاک ویژه اقدام کند. به‌طور کلی به هر فرد معلول فقط یک زوج پلاک ویژه معلولین و فقط برای خودرو سبوزی تعلق می‌گیرد. از طرفی شماره گذاری پلاک ویژه و خدمات پس از شماره گذاری مربوط به آن، فقط در واحدهای شماره گذاری راهور مراکز استان‌ها انجام می‌گیرد. این موضوع به این معنی است که شماره گذاری خودروها با پلاک ویژه معلولین در کارخانه‌های خودروسازی ممنوع است. نصب پلاک ویژه معلولین روی خودرو مربوط به هم باید در مراکز تعویض پلاک انجام شود. در زمان فروش خودرو هم فرد می‌تواند به واحد شماره گذاری یا مراکز تعویض پلاک استان مراجعه کند و کارهای ثبت انتقال مالکیت خودرو و فک پلاک ویژه را در سیستم راهور انجام دهد.



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

برخی افراد دارای معلولیت می‌توانند برای خودروهای سواری، پلاک ویژه دریافت کنند؛ اما این پلاک‌ها چه مزایایی دارند و روند تخصیص پلاک ویژه افراد دارای معلولیت به چه صورت است؟ در ادامه به این پرسش‌ها پاسخ داده می‌شود.

کدامیک از معلولان می‌توانند پلاک ویژه خودرو در یافت کنند؟ پلاک خودرو ویژه معلولان به منظور دسترسی فرد دارای معلولیت به اماکن عمومی مانند مراکز آموزشی، درمانی و محل کار و نیز مشخص شدن خودرو او برای مأموران راهنمایی و رانندگی طراحی شده است و این نوع پلاک به خودرو افراد واجد شرایط مطابق دستورالعمل به منظور تسهیل تردد فرد، اختصاص پیدا می‌کند. استفاده از جایگاه‌های ویژه پارک خودرو ویژه معلولین و ورود به محدوده‌های طرح ترافیک از مزایای پلاک ویژه معلولین است و نشانه‌ای برای سایر رانندگان به شمار می‌رود تا هنگام رانندگی با فرد معلول همکاری داشته باشند. همکاری و کمک پلیس راهنمایی و رانندگی در شرایطی که فرد دارای معلولیت نیاز به کمک داشته باشد از دیگر مزایای پلاک ویژه معلولین به شمار می‌رود. این نوع پلاک‌ها از لحاظ رنگ و ابعاد، تفاوتی با پلاک‌های عادی ندارد و تنها تفاوت‌های این پلاک ویژه با عادی، شماره‌های اختصاصی و علامت مخصوص آن است. در وسط پلاک‌های عادی برای تفکیک مناطق، از حروف الفبا استفاده می‌شود که در این پلاک ویژه، به جای حروف الفبا علامت ویلچر قرار دارد. پلیس راهور برای تفکیک افراد دارای شرایط خاص که احتیاج به چنین پلاک‌هایی دارند، آن‌ها را به دو دسته افراد جانباز و افراد معلول تقسیم کرده است. در واقع شماره گذاری پلاک ویژه شامل یک عدد ۲ رقمی در سمت چپ و یک عدد ۳ رقمی در سمت راست آرم صندلی چرخ‌دار است. نکته مهم درباره سریال و عدد‌های پلاک ویژه این است که هر سریال پلاک مرکز استان به دو قسمت تقسیم می‌شود: ۱- شماره‌های انتظامی ۱۱۲-۱۱۱ ایران تا ۹۹۹-۴۹۹ ایران ۱۱ برای جانبازان شماره گذاری می‌شوند. ۲- شماره‌های



فونیکس



2.0 Lit TGDI - AWD



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۳۲۲۶۵۱

WWW.FOONIX.COM
© founix official



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

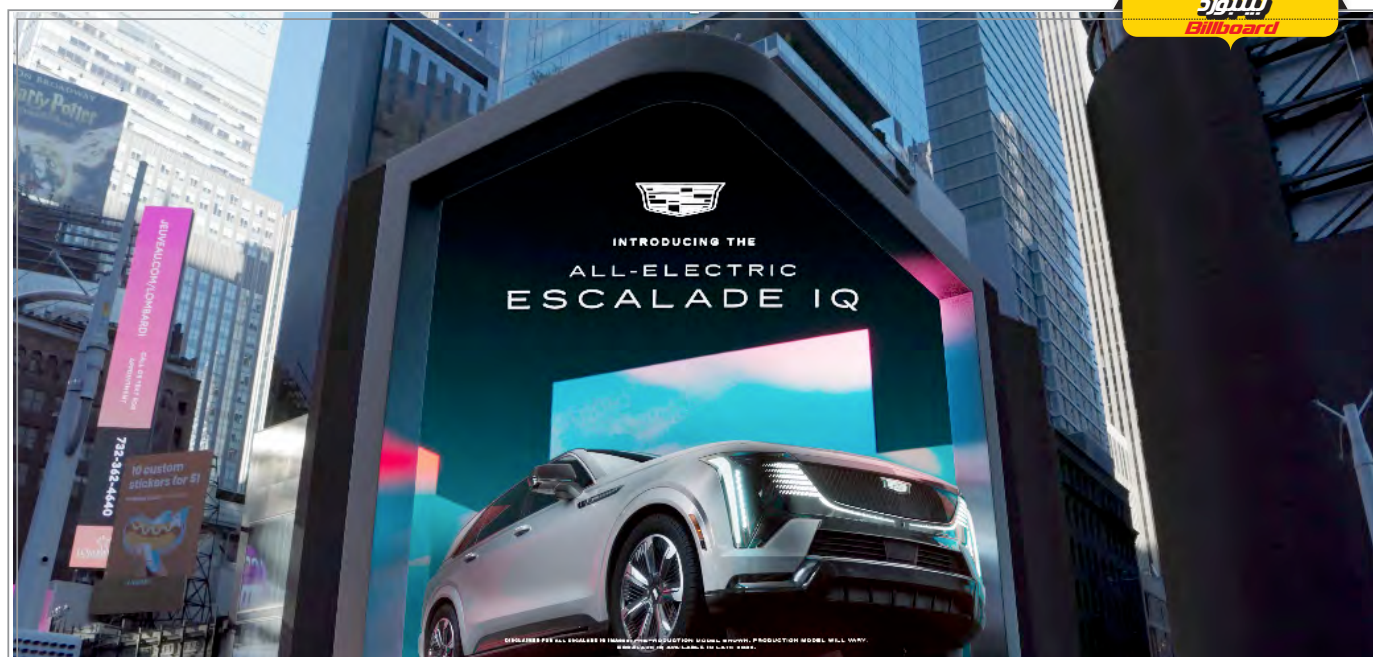
جای: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

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

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

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

بیلپورد
Billboard

«کادیلک اسکالید IQ معرفی می شود»

«اواخر سال ۲۰۲۰ میلادی بود که کمپانی کادیلک نسل پنجم اس یووی فول ساینز لوکس خود یعنی اسکالید را معرفی کرد. نسل پنجم این خودرو به حدی موفق ظاهر شد که کادیلک به منظور ورود به یک رقابت جدی در این کلاس از خودرو، سال ۲۰۲۳

میلادی از نسخه تمام برقی اسکالید موسوم به IQ رونمایی کرد. بر این اساس سال ۲۰۲۴ میلادی این خودرو ساز امریکایی با هدف معرفی هر چه بیشتر این خودرو طی یک تبلیغ خلاقانه، از یک بیلپورد سه بعدی (3D) در شهر نیویورک بهره برد که روی آن عبارت «کادیلک اسکالید IQ جدید برقی معرفی می شود» درج شده بود.

خطرات ذخیره سازی بنزین

حرف آخر



علی زاندوز

روزنامه نگار



«در ایام جنگ ۱۲ روزه شاهد ذخیره سازی بنزین از سوی برخی شهروندان در خودروها یا منازل بودیم؛ اتفاقی که شاید همچنان در جریان باشد، بدون آن که افرادی که دست به این اقدام می زنند، نسبت به خطرات این کار آگاهی کافی داشته باشند. با توجه به این که برخی ترکیبات بنزین در دمای ۳۷ درجه سانتی گراد تبخیر می شود، بنابراین حجم سوخت ذخیره شده در زمان ذخیره سازی با زمان سوخت گیری به شدت متفاوت است. به بیان ساده تر مقدار ذخیره سوخت پس از مدتی دچار کسری می شود. همچنین بنزین به دلیل ماهیت و خواص فیزیکی و شیمیایی خود، به ویژه در فصل گرما خیلی زود به صورت بخار در محیط منتشر می شود. در عین حال بخارات بنزین و بنزین مایع، قابلیت اشتعال سریع داشته و در صورت افزایش دما و مجاورت با منبع اشتعال، سبب آتش سوزی و انفجار می شود.

از طرفی به گفته کارشناسان، بنزین ذخیره سازی شده به شیوه نادرست بعد از ۳ تا ۴ هفته دچار افت کیفیت می شود و می تواند زمینه لازم برای رسوب کربن در سیلندر موتور خودرو را فراهم کند. در نهایت هشدار کارشناسان آتش نشانی در خصوص خطرات و ریسک بالای نگهداری و ذخیره بنزین بسیار جدی و قابل توجه است؛ چرا که تجربه نشان داده حتی مصارف نسبتا ناچیز بنزین در خانه، کارگاه و تعمیرگاه ها به عنوان حلال یا پاک کننده برای رفع آلودگی، گاه سبب آتش سوزی و بروز انفجار شده و خسارت های جانی و مالی سنگینی را به جا گذاشته است. از این رو به نظر می رسد به جای ذخیره غیر اصولی بنزین، اندکی صبر و تحمل بیشتر برای سوخت گیری خودرو حتی در شرایط خاص، خطرات بسیار کمتری برای شهروندان به لحاظ جانی و مالی به همراه خواهد داشت.

نکته آموزشی

در اطراف دریچه تجمع می یابند و حرکت روان آن را مختل می کنند. پیشنهاد می شود هر ۳۰ تا ۴۰ هزار کیلومتر، دریچه گاز با مواد مخصوص و به صورت اصولی توسط مکانیک مجرب تمیز شود. همچنین هنگام تعویض باتری یا قطع برق، ممکن است موقعیت اولیه دریچه گاز برقی به هم بخورد. در این صورت، نیاز به «ریست» یا کالیبراسیون مجدد از طریق دستگاه دیاگ است تا عملکرد آن به حالت اولیه باز گردد.

«دریچه گاز برقی یکی از قطعات مهم در سیستم کنترل موتور خودروهای مدرن است که وظیفه تنظیم میزان هوای ورودی به موتور را بر عهده دارد. برای عملکرد صحیح این قطعه و جلوگیری از بروز مشکلاتی مانند کاهش شتاب، نوسان دور موتور یا خاموش شدن ناگهانی، رعایت چند نکته ساده اما حیاتی در نگهداری از آن ضروری است. نخست این که تمیز نگه داشتن دریچه گاز اهمیت زیادی دارد. با گذشت زمان، رسوبات ناشی از بخار روغن و گرد و غبار

نکات کلیدی در نگهداری از دریچه گاز برقی خودرو

