



جناب آقای مهندس داریوش گل محمدی مدیر عامل محترم شرکت خودروسازی زامیاد

در گذشت مادر گرامیتان را به جنابعالی و خانواده محترم تسلیت عرض نموده، برای آن مرحومه غفران الهی و علودرجات، برای حضر تعالی و سایر بازماندگان صبر و اجر جزیل از خداوند متعال تقاضای نمایم. از طرف مهندس مبین حسینی مدیر کانون جامعه مهندسين صنايع حمل و نقل بسیج

مواهبی

«دنیای خودرو» گزارش می دهد:

پیشروی «پرشیا موبیلیتی» در مسیر سبز؛ خودروهای برقی در آستانه تحویل

پرشیا موبیلیتی با رویکردی آینده‌نگرانه و همسو با استانداردهای جهانی محیط‌زیست، سعی دارد نقش پررنگی در توسعه ناوگان خودروهای سبز در کشور ایفا کند. همچنین...

صفحه ۴

مصائب خودروسازان بزرگ تمامی ندارد

معایب گوناگون قیمت‌گذاری دستوری در بازار خودرو

صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:

اولویت پرداخت خسارت به خودروهای داخلی آسیب‌دیده در جنگ تحمیلی ۱۲ روزه

صفحه ۲

یک کارشناس صنعت خودرو

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

بازار قطعات استوک خودروهای وارداتی داغ شد

صفحه ۱۴

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»



آغاز تحویل خودروهای وارداتی ویژه جانبازان توسط «نگین تندیس الماس»

تویوتاهاى ساخت ژاپن در راه بازار هستند

صفحه ۸



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیا موبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM

www.persiakhodro.ir
Persiakhodro 021 4591



بهره می‌برد. این خودرو به رنگ‌های ۲۱۱ پنتی دورنگ چندپره، سقف مشکی، خط کمربندی پایین و دستگیره‌های مخفی درها مجهز است. در نمای جلو خودرو رادار موج میلی‌متری یکپارچه با ورودی هوا و حسگر لیدار روی سقف دیده می‌شود. لینک اند کو 10EM-P از ترکیب موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ با راندمان حرارتی ۴۶.۱ درصد و پیشران الکتریکی DHTEVO استفاده می‌کند. موتور بنزینی این خودرو ۱۶۱ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. موتور الکتریکی P4 در محور عقب قرار دارد و ۰.۱ ثانیه پس از لغزش چرخ‌های جلو فعال می‌شود تا چسبندگی خودرو را بهبود بخشد.

لینک اند کو 10EM-P، سدان پلاگین-هیبریدی جدید جیلی با قیمت ۲۸ هزار دلار و برد الکتریکی ۱۹۲ کیلومتری در سه‌ماهه سوم ۲۰۲۵ عرضه می‌شود. جیلی با معرفی رسمی تصاویر لینک اند کو 10EM-P، سدان پلاگین-هیبریدی جدید خود را پیش از عرضه در چین رونمایی کرد. این خودرو در واقع نسخه پلاگین-هیبریدی سسدان الکتریکی Z10 است. لینک اند کو EM-P 10 در تصاویر رسمی با رنگ بدنه Xirallie رونمایی شد که به دلیل استفاده از صفحات اکسید آلومینیوم بازتاب‌دهنده، درخشش چشمگیری دارد. این سدان پلاگین-هیبریدی از زبان طراحی متمایز لینک اند کو با چراغ‌های باریک و اسپویلر فعال

تلاش‌های بیشتر «لینک اند کو» در دنیای پی‌اچ‌پی‌وی



یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:

اولویت پرداخت خسارت به خودروهای داخلی آسیب‌دیده در جنگ تحمیلی ۱۲ روزه

او گفت: «طبق اعلام رسمی، این طرح در گام نخست، تنها شامل خودروهای داخلی می‌شود. خودروهای وارداتی که در همان شرایط دچار آسیب شده‌اند، فعلاً تحت پوشش این پرداخت ویژه قرار نمی‌گیرند و باید طبق روال عادی پیگیر پرونده خود باشند. با این حال، منابعی در صنعت بیمه از احتمال بررسی طرح‌های مکمل برای دارندگان خودروهای خارجی در آینده نزدیک خبر داده‌اند.»

این کارشناس بیمه گفت: «اجرای این طرح می‌تواند نقطه عطفی در تاریخ صنعت بیمه خودرو در کشور باشد و برای نخستین بار شاهد اقدام منسجم و فوری دولت برای جبران خسارات وارده به شهروندان هستیم؛ آن‌هم با تأکید بر سرعت، دقت و حذف بوروکراسی‌های معمول.»

وی با اشاره به تجربه سایر کشورها در مدیریت بحران‌های مشابه معتقد است: «این طرح اگر با شفافیت کامل و نظارت مستمر اجرا شود، می‌تواند الگویی برای اقدامات مشابه در حوادث طبیعی یا رخداد‌های غیرمنتظره آینده باشد.»

وی در پایان به مالکان خودروهای آسیب‌دیده توصیه کرد: «در اولین فرصت به شرکت بیمه خود مراجعه کرده و با ارائه مستندات کامل، پرونده خسارت تشکیل دهند. این فرصت، محدود و مشروط به بازه زمانی مشخص شده است و هر گونه تأخیر، ممکن است روند پرداخت را با مشکل مواجه کند.»



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

«در پی ناآرامی‌های اخیر موسوم به «دفاع مقدس ۱۲ روزه» که در برخی از مناطق شهری کشور رخ داد و خساراتی جدی به اموال شهروندان از جمله خودروهای شخصی وارد ساخت، وزارت صنعت، معدن و تجارت از اجرای طرحی فوری برای جبران این خسارات خبر داده است. محمد اتابک، وزیر صمت در گفت‌وگو با رسانه ملی اعلام کرده است: «در راستای حمایت از شهروندان آسیب‌دیده، مقرر شده است خودروهای ساخت داخل که در این مدت دچار آسیب شده‌اند، خارج از نوبت و ظرف مدت حداکثر ۱۲ روز، خسارت خود را دریافت کنند.» این تصمیم در هماهنگی با بیمه مرکزی و با همکاری شرکت‌های استوار باشد: ۱. تأمین مالی پایدار و هوشمندانه، نه فقط کمک‌های مقطعی. ۲. یکپارچگی سیاست‌گذاری میان وزارت صمت، بانک مرکزی و نهادهای مالی. ۳. بازتعریف رابطه خودروسازان با قطعه‌سازان در چارچوب قراردادهای منصفانه و شفاف. سرنوشت صنعت خودرو ایران در گرو تصمیماتی است که امروز درباره قطعه‌سازان اتخاذ می‌شود. بی‌تردید، توسعه صنعتی بدون نگاه بنیادین به زنجیره تأمین، صرفاً حرکتی روبه‌عقب است. اگر خواهان حفظ اشتغال، رشد تولید و ارتقای جایگاه صنعتی کشور هستیم، باید نقطه تمرکز را از ظاهر به عمق و ریشه‌ها ببریم. بر این اساس قطعه‌سازی، ریشه‌ای‌ترین بخش این درخت صنعتی است.

نجات صنعت خودرو از مسیر قطعه‌سازی

مالی از سوی نظام بانکی. اما در این میان، بیشترین آسیب از محل ناهماهنگی میان سیاست‌گذار، تولیدکننده و بازار شکل گرفته است. سیاست‌های جزیره‌ای و نبود راهبرد واحد برای توسعه این صنعت، زنجیره ارزش خودرو را در معرض گسست کامل قرار داده است. در چنین شرایطی سه مطالبه اصلی قطعه‌سازان از دولت و سیاست‌گذاران، برآمده از منطق اقتصادی و تجربه میدانی است: ۱. تأمین فوری تسهیلات ویژه برای دو خودروساز بزرگ جهت تزریق مستقیم به زنجیره تأمین. ۲. فریز موقت بدهی‌های دولتی (شامل مالیات، بیمه، انرژی) برای قطعه‌سازان به مدت حداقل سه ماه. ۳. آزادسازی نظام قیمت‌گذاری خودرو برای پایان دادن به شکاف قیمتی بین کارخانه و بازار آزاد.

برخورد انفعالی با این مطالبات می‌تواند ضربه‌ای جبران‌ناپذیر به اشتغال صنعتی کشور وارد کند. امروز که ظرفیت تولید وجود دارد اما نقدینگی نیست، ادامه سیاست‌های فعلی تنها منجر به کوچک‌سازی صنعت، خروج شرکت‌ها از بازار و گسترش واردات خواهد شد. از سوی دیگر، بومی‌سازی فناوری، نوآوری در طراحی قطعات و صادرات جز از مسیر توانمندسازی همین قطعه‌سازان ممکن نخواهد بود. اگر قرار است صنعت خودرو مدرن، رقابتی و صادرات‌محور شود، نمی‌توان بدنه اصلی آن یعنی قطعه‌سازی را در حاشیه نگاه داشت.

بنابراین، رویکرد آینده‌نگرانه در قبال این صنعت باید بر سه اصل استوار باشد: ۱. تأمین مالی پایدار و هوشمندانه، نه فقط کمک‌های مقطعی. ۲. یکپارچگی سیاست‌گذاری میان وزارت صمت، بانک مرکزی و نهادهای مالی. ۳. بازتعریف رابطه خودروسازان با قطعه‌سازان در چارچوب قراردادهای منصفانه و شفاف.

سرنوشت صنعت خودرو ایران در گرو تصمیماتی است که امروز درباره قطعه‌سازان اتخاذ می‌شود. بی‌تردید، توسعه صنعتی بدون نگاه بنیادین به زنجیره تأمین، صرفاً حرکتی روبه‌عقب است. اگر خواهان حفظ اشتغال، رشد تولید و ارتقای جایگاه صنعتی کشور هستیم، باید نقطه تمرکز را از ظاهر به عمق و ریشه‌ها ببریم. بر این اساس قطعه‌سازی، ریشه‌ای‌ترین بخش این درخت صنعتی است.

صنعت خودرو ایران در یکی از پرچالش‌ترین دوره‌های تاریخ خود قرار دارد. افزایش ۲۲ درصدی زبان انباشته سه خودروساز بزرگ، عبور این رقم از مرز ۳۰۵ هزار میلیارد تومان و افت کم‌سابقه تولید در فصل نخست ۱۴۰۴، همگی هشدارهایی جدی درباره آینده این صنعت

استراتژیک محسوب می‌شود. در این میان، صنعت قطعه‌سازی به‌عنوان ستون فقرات تولید خودرو، نقش تعیین‌کننده‌ای در احیا یا سقوط کامل این زنجیره دارد. قطعه‌سازی صنعتی است که کمتر در صدر اخبار قرار می‌گیرد؛ اما بخش اعظم ارزش افزوده صنعت خودرو را تأمین می‌کند. ظرفیت بالقوه قطعه‌سازان ایرانی برای تولید قطعات به‌میزان بیش از ۲ میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال تخمین زده شده، اما به دلیل اختلال در تأمین نقدینگی و عدم پرداخت مطالبات توسط خودروسازان، این توانمندی به پتانسیل معطل بدل شده است. براساس اظهارات دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، در حال حاضر بیش از ۵۰ هزار میلیارد تومان طلب معوقه زنجیره تأمین از خودروسازان وجود دارد؛ در حالی که تنها ۲۰ هزار میلیارد تومان آن وصول شده است. این شرایط نه تنها ادامه فعالیت برای بسیاری از قطعه‌سازان را دشوار کرده، بلکه موجب تعطیل در پرداخت حقوق کارکنان، توقف خطوط تولید و خطر بیکاری هزاران نیروی انسانی در این بخش شده است.

عوامل متعددی در شکل‌گیری بحران کنونی دخیل هستند: از تحریم‌های اقتصادی و محدودیت‌های ارزی گرفته تا قیمت‌گذاری دستوری، کمبود انرژی، فرسودگی ناوگان و نبود حمایت موثر



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

خود را به فراری آملفی جدید خواهد داد. خودرویی که نام خود را از شهر زیبای آملفی در استان سالرنو ایتالیا گرفته است. باین حال، برخی معتقدند فراری در طراحی این مدل از DNA اصلی خود فاصله گرفته است. الهام‌گیری از مدل‌های F80 و دودیچی چیلیندری در بخش جلویی خودرو توسط برخی به‌عنوان تفسیری نادرست از هویت فراری تلقی شده است. این طراحی باعث شده آملفی در نمای جلو شباهت زیادی به خودروهای تویوتا مثل پریوس و کمری داشته باشد. این شباهت به‌قدری زیاد است که کوپه جدید فراری با چند تغییر جزئی می‌تواند به‌عنوان نسل بعدی تویوتا سوبرا به‌بازار عرضه شود.

فراری آملفی که به‌تازگی به‌عنوان جایگزین روما معرفی شده، طراحی بحث‌برانگیزی دارد و شبیه نسل بعدی تویوتا سوبرا به‌نظر می‌رسد. زبان طراحی تویوتا و فراری در برخی مدل‌ها بسیار شبیه به هم شده و به‌عنوان مثال، تویوتا کراون اسپرت شباهت زیادی به فراری پوروساگونه دارد. حال این موضوع در جدیدترین محصول فراری هم خود را نشان داده است. منظور ما فراری آملفی است؛ کوپه‌ای ۲+۲ که به‌تازگی به‌عنوان جایگزین روما معرفی شده و ارزان‌ترین محصول فراری خواهد بود. روما که اواخر سال ۲۰۱۹ با مدل ۲۰۲۰ معرفی شده بود، پس از تنها نیم‌دهه حضور در بازار جهانی، جای



نسل آینده سوبرا شبیه فراری «آملفی»



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

آزادسازی واردات خودرو؛ راه‌حلی برای کاهش التهاب بازار



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

واردات خودرو، به‌ویژه خودروهای اقتصادی و کم‌مصرف، طی سال‌های اخیر یکی از بحث‌برانگیزترین موضوعات صنعت خودرو کشور بوده است. در حالی که دولت و مجلس بارها تلاش کرده‌اند با تصویب لایح و طرح‌هایی، مسیر واردات خودرو را تسهیل کنند، اما عملاً بسیاری از این تصمیمات هنوز به‌مرحله اجرا نرسیده‌اند. انحصار بازار، مشکلات ارزی و ضعف در ساختارهای کارشناسی، موانع جدی پیش روی این سیاست‌ها بوده‌اند. در این میان، نارضایتی مصرف‌کنندگان و تقاضای سرکوب‌شده بازار خودرو به‌ویژه برای خودروهای اقتصادی روز به‌روز بیشتر شده است. علیرضا قربانی‌نژاد، فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی ریشه‌های این ناکامی‌ها، چالش‌های پیش‌رو و راهکارهای عملی برای بازگشایی هدفمند بازار واردات خودرو پرداخته است. وی در ابتدا عنوان کرد: «در شرایطی که بازار خودرو کشور با کمبود تنوع محصول و قیمت‌های غیر واقعی دست و پنجه نرم می‌کند، آزادسازی واردات خودروهای اقتصادی می‌تواند کلید خروج از بحران تقاضای سرکوب‌شده و ناوگان فرسوده باشد. اما آیا بدون اصلاح زیرساخت‌های ارزی، نظام تعرفه‌ای مناسب و شبکه خدمات پس از فروش کارآمد، این هدف قابل تحقق است؟» قربانی‌نژاد معتقد است: «علاوه بر موانع سیاسی و اقتصادی، نبود سازوکارهای دقیق و هماهنگ در حوزه ارز و خدمات، بزرگ‌ترین چالش‌های پیش‌روی واردات خودرو هستند که واردات کنترل‌شده خودروهای کم‌مصرف و کارکرده، نه تنها یک گزینه

اقتصادی بلکه یک ضرورت ملی برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور است.»

دولت و مجلس در سال‌های اخیر لایح مختلفی برای تسهیل واردات خودرو مطرح کرده‌اند؛ اما عملاً بسیاری از آن‌ها اجرایی نشده‌اند. ریشه این ناکامی را در چه می‌دانید؟ ملاحظات سیاسی، فشار ذی‌نفعان داخلی یا ضعف در ساختار کارشناسی؟

مجموعه‌ای از این عوامل نقش داشته‌اند؛ اما واقعیت این است که فشار گروه‌های ذی‌نفع که از انحصار در بازار خودرو سود می‌برند، تاثیر مستقیمی بر توقف اجرای قوانین واردات داشته است. این گروه‌ها با نفوذ در بدنه اجرایی یا از طریق لابی با برخی نهادها، مانع از شکسته شدن انحصار و رقابتی شدن بازار شده‌اند. از سوی دیگر، ملاحظات ارزی و نگرانی‌های سیاسی هم موجب احتیاط دولت در گشایش واردات شده؛ چرا که واهمه از تبعات تورمی یا کمبود منابع ارزی هنوز بر نگاه سیاست‌گزار غالب است. ضعف کارشناسی هم در برخی مراحل نگارش و اجرای لایح وجود داشته؛ از جمله نبود سازوکار مشخص برای تامین ارز، خدمات پس از فروش و تعرفه‌گذاری منطقی.

در صورت آزادسازی هدفمند واردات، به‌ویژه در حوزه خودروهای اقتصادی، چه چارچوب‌های نظارتی و تعرفه‌ای باید تعریف شود تا هم به تولید داخلی

امن وجود داشته باشد. در غیر این صورت، واردات واقعی شکل نمی‌گیرد و فقط صف تقاضا طولانی‌تر می‌شود.

با توجه به وضعیت فعلی بازار ارز، چه راهکارهایی را برای تامین منابع ارزی واردات خودرو پیشنهاد می‌دهید؟ آیا استفاده از ارز صادرات غیرنفتی یا تهاتر می‌تواند راهگشا باشد؟

ارز حاصل از صادرات غیرنفتی به‌ویژه صادرات پتروشیمی، فولاد، مواد معدنی یا محصولات کشاورزی، ظرفیت مهمی برای تامین ارز واردات خودروهای اقتصادی یا حتی برقی است. همچنین سازوکار تهاتر با کشورهای همکار منطقه‌ای با استفاده از ارزهای ملی در توافقات دوجانبه می‌تواند بخشی از مشکل را حل کند. نباید همه چیز را به دلار یا یورو محدود کرد. در شرایط تحریم و نوسانات شدید ارزی، استفاده از روش‌های غیراستاندارد اما عملیاتی مثل تهاتر اجتناب‌ناپذیر است.

چالش خدمات پس از فروش و شبکه تامین قطعات برای خودروهای وارداتی تا چه حد مانع تحقق اهداف واردات خواهد بود؟

اگر از ابتدا الزام به ایجاد شبکه خدمات پس از فروش و تامین قطعات در شرایط واردات لحاظ نشود، قطعاً تجربه‌های تلخی مثل خودروهای بدون گارانتی، بدون قطعه و بدون تعمیرکار در سال‌های قبل تکرار می‌شود. واردکننده‌ای که توان خدمات‌دهی ندارد، نباید مجوز واردات بگیرد. تجربه

کشورهای دیگر نشان داده است بدون نظام نمایندگی رسمی، بازار خودرو به حیات‌خلوت سودجویان تبدیل می‌شود. بنابراین، باید از ابتدا الزامات فنی، آموزشی و تامین قطعه در مجوز واردات لحاظ شود.

نبود تنوع در سبد محصول خودروسازان داخلی و عدم پاسخ‌گویی به نیاز اقشار کم‌درآمد، چقدر بر نارضایتی عمومی و رشد تقاضای کاذب در بازار تاثیر داشته است؟

یکی از مهم‌ترین دلایل افزایش التهاب در بازار خودرو، نبود خودرو قابل اتکا با قیمت اقتصادی واقعی است. دهک‌های پایین جامعه دستشان از بازار کوتاه شده و این سرکوب، باعث تقاضای انباشته و رشد بازارهای موازی شده است. تازمانی که خودروساز داخلی صرفاً روی خودروهای ۵۰۰ تا ۷۰۰ میلیونی تمرکز کند، اقشار ضعیف یا به بازار دست‌دوم روی می‌آورند یا به واردات چشم می‌دوزند. نبود خودرو زیر ۴۰۰ میلیون تومان، عملاً بخش بزرگی از جامعه را حذف کرده است.

با توجه به روند جهانی حذف خودروهای پر مصرف و پراپایند، واردات مدل‌های کارکرده کم‌مصرف یا برقی در نوسازی ناوگان کشور چه نقشی می‌تواند ایفا کند؟ آیا این مسیر به یک ضرورت ملی تبدیل نشده است؟

درست است؛ واردات خودروهای کارکرده با شرایط فنی مشخص و عمر محدود، به‌ویژه مدل‌های هیبریدی یا کم‌مصرف، می‌تواند جایگزین مناسبی برای ناوگان فرسوده، پر مصرف و آلاینده فعلی باشد. تجربه ترکیه، لبنان و حتی کشورهای شرق اروپا نشان می‌دهد واردات کنترل‌شده خودروهای دست‌دوم، هم به کاهش هزینه مصرف‌کننده و هم کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا کمک کرده است. با شرایط اقتصادی امروز، نوسازی ناوگان تنها از مسیر واردات هدفمند کارکرده‌ها یا مدل‌های برقی ممکن است، نه تولید داخل. این نه فقط یک راهکار، بلکه یک «ضرورت ملی» است.



فونیکس





اولین پلاگین هیبرید مونتاژی



جهت اطلاعات بیشتر من را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

www.fownix.com
fownix.official



پیش‌رانه بنزینی «فیات ۵۰۰» برگشت



«فیات نسخه هیبریدی ۵۰۰ را با پیش‌رانه یک لیتری ۳ سیلندر تنفس طبیعی معرفی‌واژ تصمیم قبلی خود برای عرضه انحصاری مدل به‌صورت الکتریکی عقب‌نشینی کرده است. فیات ۵۰۰، خودرو نمادین ایتالیایی، دقیقاً ۶۸ سال پیش در چنین روزی رونمایی شد. حالا فیات برای گرامیداشت این سالگرد، نسخه بنزینی ۵۰۰ را با پیش‌رانه هیبریدی خفیف معرفی کرده‌واژ تصمیم قبلی خود برای عرضه انحصاری مدل به‌صورت الکتریکی عقب‌نشینی کرده است. زیر کاپوت کوناه این خودرو شهری، یک پیش‌رانه یک لیتری ۳ سیلندر تنفس طبیعی قرار دارد که با فناوری هیبرید ملایم ۱۲ ولتی و سیستم استارت-استاپ همراه است. این

سیستم از یک ژنراتور استارت یکپارچه بهره می‌برد و به گیربکس دستی ۶ سرعته متصل می‌شود. این پیش‌رانه قبلاً در نسل قبلی فیات پاندا و ۵۰۰ استفاده شده بود و معمولاً کمتر از ۱۷۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کرد. با این حال، فیات هنوز اطلاعات دقیق قدرت، عملکرد یا مصرف سوخت این مدل را اعلام نکرده است. فیات ۵۰۰ جدید در سال ۲۰۲۰ معرفی شد و تا امروز فقط به‌صورت الکتریکی عرضه می‌شد که این موضوع فروش آن را محدود کرده بود. در نتیجه، مهندسان راهی برای نصب موتور بنزینی پیدا کردند. برای این کار، فیات معماری الکتریکی ۵۰۰ را بازطراحی کرد تا پیش‌رانه هیبریدی نسل قبلی را در آن جای دهد.

ویژه‌ها

هیچ مشکلی برای ترخیص خودروهای وارداتی وجود ندارد



«رئیس کل گمرک ایران با بیان این که با اجرای مصوبه مجلس هیچ مشکلی برای ترخیص خودروهای وارداتی وجود ندارد، گفت: «جانبازان و تجار و بازرگانان می‌توانند با ثبت سفارش در وزارت صمت بدون هیچ محدودیتی نسبت به واردات خودرو اقدام کنند.» فرود عسکری تصریح کرد: «در ارتباط با واردات خودروهای نو و کار کرده با عمر ۵ سال برای جانبازان، تجار و بازرگانان محدودیتی وجود ندارد.»

دیگه چه خبر؟

بنگاه‌های فروش خودرو شامل قانون مالیات بر سوداگری نیستند



«میثم ظهوریان، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: «رفتارهای عادی اقتصادی خانوارها از مصوبه مالیات بر سوداگری معاف هستند و تنها دلالتی که صرفاً هدفشان در بازارهای غیرمولد کسب سود باشد مشمول طرح مالیات بر سوداگری می‌شوند. این موضوع نیز باید بیان شود که املاک‌ها، بنگاه‌های فروش خودرو، طلافروشی‌ها و صراف‌ها اصلاً شامل این مصوبه نیستند؛ چرا که این‌ها واسطه فروش هستند.»

توئیتر!

ثبت‌نام ۷ هزار و ۴۰۰ نفر در طرح جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده



«مدیر پروژه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور گفت: «از زمان آغاز ثبت‌نام طرح جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده تاکنون ۷ هزار و ۴۰۰ نفر در این طرح ثبت‌نام کردند.» احسان سالاری گفت: «برای موتورسیکلت‌های ۶ تا ۱۰ ساله، نیم‌گواهی اسقاط معادل ۱۷.۵ میلیون تومان و برای موتورسیکلت‌های بالای ۱۰ سال، ۸.۷۵ میلیون تومان پرداخت می‌شود.»

مصائب خودروسازان بزرگ تمامی ندارد!

معایب گوناگون قیمت‌گذاری دستوری در بازار خودرو



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir



برای کسب سود از آن استفاده می‌کنند. قرعه‌کشی‌های پر تعداد و نبود دسترسی مصرف‌کننده واقعی به خودرو با قیمت مصوب، موجب نارضایتی عمومی شده است. در چنین شرایطی، صنعت خودرو کشور از رقابت‌پذیری منطقه‌ای و جهانی فاصله گرفته است. تداوم سیاست قیمت‌گذاری دستوری، ضمن کاهش انگیزه تولیدکنندگان برای سرمایه‌گذاری و ارتقا، امکان رقابت با خودروهای وارداتی را نیز از بین برده است. در واقع، دولت به‌جای ایفای نقش حمایتی، تنظیم‌گر، با دخالت‌های مستقیم و قیمت‌گذاری غیر واقعی، مانعی جدی بر سر راه بهبود صنعت خودرو ایجاد کرده است. در مجموع، سیاست قیمت‌گذاری دستوری نه تنها به‌هدف اصلی خود یعنی حمایت از مصرف‌کننده دست نیافته، بلکه با تشدید زیان تولیدکننده، افزایش رانت، کاهش کیفیت و برهم‌زدن تعادل عرضه و تقاضا، به بحرانی مزمن در صنعت خودرو دامن زده است. در این میان، اصلاح ساختار قیمت‌گذاری، آزادسازی تدریجی قیمت‌ها همراه با نظارت موثر و فراهم‌سازی زمینه رقابت سالم در بازار خودرو، راهکارهایی است که می‌تواند به تدریج کارآمدی را به این صنعت بازگرداند. با توجه به پیامدهای گسترده قیمت‌گذاری دستوری، باید به این

«قیمت‌گذاری دستوری خودرو که سال‌هاست توسط شورای رقابت با هدف کنترل تورم و حمایت از مصرف‌کننده اعمال می‌شود، اکنون به یکی از موانع اصلی توسعه صنعت خودرو تبدیل شده است. شرکت‌های ایران خودرو و سایپا به عنوان دو خودروساز بزرگ کشور، به شدت از این سیاست آسیب دیده‌اند. فروش محصولات با قیمتی پایین‌تر از هزینه تمام‌شده، این شرکت‌ها را در وضعیت زیان‌انباشته مداوم قرار داده و عملاً مسیر سودآوری پایدار و سرمایه‌گذاری برای توسعه را مسدود کرده است. با تداوم فروش زیر قیمت واقعی، جریان نقدی خودروسازان مختل شده و آن‌ها برای جبران زیان‌ها به استقراض و فروش دارایی‌های غیرمولد روی آورده‌اند؛ رویکردی که به جای حل مسأله، ساختار مالی شرکت‌ها را فرسوده‌تر کرده و وابستگی به حمایت‌های دولتی را افزایش داده است. از سوی دیگر، نبود سود واقعی، انگیزه‌ای برای ارتقای کیفیت، نوآوری در طراحی یا توسعه فناوری‌های نوین در محصولات باقی نگذاشته است. این وضعیت نه تنها تولیدکننده را دچار بحران کرده، بلکه تبعات قابل توجهی برای مصرف‌کننده نیز به همراه داشته است. مهم‌ترین نتیجه این سیاست، دو رخ شدن بازار خودرو و شکل‌گیری رانت گسترده در فاصله میان قیمت کارخانه و قیمت بازار آزاد است. با توجه به محدودیت عرضه و تقاضای انباشته‌شده، خودرو به کالایی سرمایه‌ای تبدیل شده است که بسیاری از خریداران نه به قصد مصرف، بلکه

نکته توجه داشت که این سیاست نه تنها به زیان خودروسازان و مصرف‌کنندگان است، بلکه تأثیرات عمیق‌تری نیز بر ساختار کلان اقتصادی و صنعتی کشور می‌گذارد. یکی از این تبعات، اختلال در زنجیره تامین صنعت خودرو است. وقتی خودروساز توان پرداخت به‌موقع به قطعه‌ساز را ندارد، تولید قطعات نیز با تأخیر، افت کیفیت یا حتی توقف مواجه می‌شود. در نتیجه، زنجیره تامین کشور که شامل صدها شرکت قطعه‌ساز و ده‌ها هزار شغل وابسته است، دچار بی‌ثباتی مزمن می‌شود. به‌ویژه در دوره‌هایی که نوسانات نرخ ارز یا تحریم‌ها فشار مضاعفی بر صنعت وارد می‌کنند. در این میان، دولت با سیاست‌هایی نه تنها مشکل را برطرف نکرده، بلکه بر آن افزوده است. از یک سو قیمت خودرو را سرکوب می‌کند. در سوی مقابل ارز را گران در اختیار خودروسازان می‌گذارد که این موضوع هزینه تولید را افزایش داده است. این وضعیت، نوعی دور باطل برای صنعت خودرو به‌وجود آورده که در آن تولیدکننده همیشه در حال زیان‌دهی، مصرف‌کننده ناراضی و بازار در وضعیت بی‌ثبات است. در چنین فضایی، نه امکان برنامه‌ریزی وجود دارد و نه چشم‌انداز روشنی برای توسعه می‌توان متصور بود. همچنین باید در نظر گرفت که ادامه قیمت‌گذاری دستوری، پیام منفی به سرمایه‌گذاران مخابره می‌کند. سرمایه‌گذار نیازمند فضای ثبات، سودآور و پیش‌بینی‌پذیر است؛ اما زمانی که حتی در تعیین قیمت محصول نهایی نیز اختیار از تولیدکننده سلب شده، نمی‌توان انتظار داشت بخش خصوصی وارد این صنعت شود. در نهایت باید ادعا کرد که راه‌حل مشکلات صنعت خودرو، نه در تثبیت قیمت‌ها و نه برگزاری قرعه‌کشی، بلکه در اصلاح و شفاف‌سازی فرآیند قیمت‌گذاری، واگذاری مسئولیت به تولیدکننده در چارچوب رقابت سالم و افزایش نظارت کیفی و خدماتی بر بازار است.



زنده يك

First gear

علی زاراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

نقاط قوت پراید ۱۱۱ برای مشتریان و جوانان ایرانی. «حاضر جواب: این که کسی بتواند برای پراید ۱۱۱ نه نقطه‌قوت که نقاط قوت پیدا کند، خودش کم نقطه‌قوتی نیست.

کاهش تقاضا در بازار خودرو؛ زنگ خطر رگود برای خودروسازان.

«حاضر جواب: از حالا نگران روزی شدیم که در سال، حدود یک میلیون خودرو داخلی تولید شود، ولی سر جمع ۲۰۰ هزار ایرانی هم قدرت مالی و تمایل برای خرید خودرو نو داخلی را نداشته باشند!

نیسان، ماشین‌های ضد آفتاب تولید می‌کند.

«حاضر جواب: اگر خودروهای ضد مهتاب هم تولید کند، از فردا مردم می‌افتند دنبال تهیه خودروهای آفتاب - مهتاب ندیده!

عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس: واردات باید به سمت خودروهای اقتصادی هدایت شود.

«حاضر جواب: اگر این واردات خودرو هدایت‌پذیر بود و مرغش یک پاندا داشت که الان وضع بازار خودرو این نبود.

قیمت‌گذاری دستوری، واژه‌ای فریبنده برای پنهان کردن سوءمدیریت!

«حاضر جواب: البته الان مدتی است که حتی واژه‌اش هم فریبندگی خاصی ندارد و مصرف‌کنندگان بازار خودرو با شنیدن این واژه، دو تا پا دارند، دو تا دیگر هم قرض گرفته و فرار را برقرار ترجیح می‌دهند.

همایش بزرگ قطعه‌سازان؛ تلاش برای بقای تولید داخلی «حاضر جواب: یادش بخیر ... زمانی دغدغه قطعه‌سازان داخلی به جای بقا، صادرات قطعه به اقصی نقاط عالم بود!

ایلان ماسک، میلیاردر معروف آمریکایی و مدیرعامل تسلا، اعلام کرد این شرکت خودروسازی یک قرارداد ۱۶,۵ میلیارد دلاری برای تامین تراشه با شرکت سامسونگ امضا کرده است.

«حاضر جواب: چه عجب... سهمی هم از تولید خودروهای تسلا به غیر چینی‌ها رسید!

مدیر پروژه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور گفت: «از زمان آغاز ثبت‌نام طرح جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده تاکنون ۷ هزار و ۴۰۰ نفر در این طرح ثبت‌نام کردند.» حاضر جواب: البته در مقابل میلیون‌ها موتورسیکلت فرسوده، حکم همان ضرب‌المثل معروف: «کاجی بهتر از هیچی!» را دارد.

شرکت خودروسازی FAW چین از یکی از ارزان‌ترین خودروهای برقی سال ۲۰۲۵ رونمایی کرد. این خودرو با قیمت پایه حدود ۴ هزار و ۸۰۰ دلار در بازار چین به‌فروش می‌رسد و بهترین نسخه آن ۶ هزار و ۳۰۰ دلار قیمت دارد. حاضر جواب: خودرو الکتریکی اقتصادی هم از راه رسید و ما هنوز اندر خم کوچه اول وعده خودرو اقتصادی احتراق داخلی هستیم.

انجمن واردکنندگان خودرو با صدور بیانیه‌ای خواستار تداوم عرضه خودروهای وارداتی در سامانه شرکت‌های واردکننده با نظارت سازمان حمایت شد.

«حاضر جواب: این‌طور عرضه‌ها توسط شرکت‌های واردکننده از این جهت خطرناک است که ممکن است کم‌کم، زیرآب عرضه و قیمت‌گذاری دستوری خودرو را بزنند!



درآمد تیرماه

1.492

میلیارد تومان

میزان رشد درآمد

۴ ماهه

216%

درآمد ۴ ماهه

4.862

میلیارد تومان

شرکت «بهمن دیزل» در ۴ ماهه منتهی به مردادماه ۱۴۰۴، درآمدی بالغ بر ۴ هزار و ۸۶۲ میلیارد تومان کسب کرد.

برای چه؟

بازار خودرو نیازمند بازنگری در سیاست‌گذاری است



«کارشناسان معتقدند پایان دورای که مردم بدون نگاه اقتصادی و صرفاً برای کسب سود، در طرح‌های فروش خودرو ثبت‌نام می‌کردند فرا رسیده است. اکنون بازار خودرو برای خروج از رگود، نیازمند بازنگری در سیاست‌گذاری، افزایش اعتماد عمومی و توجه به قدرت خرید واقعی مردم است.

چرا؟

عمده دلایل افت تقاضا



«از دید کارشناسان از جمله دلایل کاهش تقاضا برای خودرو این است که شکاف قیمتی بین کارخانه و بازار آزاد به میزان زیادی کاهش یافته است. از سویی، خودرو دیگر برای مردم یک کالای سودآور و سرمایه‌ای محسوب نمی‌شود. همچنین مردم نگاه اقتصادی دقیق‌تری دارند و خرید هیجانی را کنار گذاشته‌اند.

چند تلخ؟

کاهش تقاضا در بازار خودرو



«بازار خودرو کشور که تا همین یکی دو سال گذشته با صف‌های میلیونی در طرح‌های فروش خودروسازان مواجه بود، اکنون با افت شدید و بی‌سابقه تقاضا روبه‌رو شده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد استقبال مردم از پیش‌فروش خودروها به طرز محسوسی کاهش یافته است.



خواهد بود. این خودرو فقط با یک پیشرانۀ عرضه می‌شود که از نوع موتور ۱.۲ لیتری بنزینی ۳ سیلندر توربو با ۱۱۰ اسببخار قدرت و ۲۰۰ نیوتون متر گشتاور است. این موتور می‌تواند خودرو را در ۴.۶ ثانیه به سرعت ۶۰ کیلومتر بر ساعت برساند و با گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک نسل سوم آپسین همراه است. به گفته مایهندرا، این کراس‌اوور برای شرایط رانندگی استرالیا آزمایش شده و آرزوهای ملیتی از بزرگراه‌های داغ گرفته تا جاده‌های پر پیچ‌وخم ساحلی را تجربه کرده است. این کراس‌اوور هندی در ایمنی هم حرف‌هایی برای گفتن دارد و از ساختار بدنه با ۴۵ درصد فولاد فوق‌مقاوم، ۱۶ ایربگ، سیستم کنترل پایداری، و ترمزهای دیسکی در هر چهار چرخ و سیستم‌های کمک‌راننده پیشرفته سطح دو به صورت استاندارد بهره می‌برد.

مایهندرا XUV 3XO که بر اساس سانگ یانگ تیوولی ساخته شده، در بازارهای خارج از هند مثل آفریقای جنوبی و استرالیا با قیمت پایه ۱۵ هزار دلار عرضه می‌شود. مایهندرا کراس‌اوور جدید XUV 3XO را برای بازارهای صادراتی مثل استرالیا معرفی کرده است. این مدل که نسخه به‌روز شده XUV300 محسوب می‌شود، بر پایه پلت‌فرم X100 سانگ یانگ تیوولی ساخته شده است. در استرالیا، XUV 3XO با قیمت ۲۳۰ هزار و ۴۹۰ دلار استرالیا معادل ۱۵ هزار و ۵۰۰ دلار آمریکا برای نسخه AX5L و ۱۷ هزار و ۴۰۰ دلار آمریکا برای نسخه AX7L عرضه می‌شود. به گفته مایهندرا، XUV 3XO با طراحی جسور و اسپرت که نمای جلویی خاص و چراغ‌های عقب LED سراسری دارد، جذاب‌ترین شاسی‌بلند این برند برای بازار استرالیا



«مایهندرا» برای «تیوولی» رقیب ساخت

نسخه اژدها از جی‌ای‌سی «GS8»



نسل دوم جی‌ای‌سی GS8 در سال ۲۰۲۳ به روسیه وارد شد. در اوایل ۲۰۲۵، تیپ آفرودر GX Traveller هم معرفی شد و حالا نوبت به سومین تیپ از این خودروی هفت نفره یعنی دراگون (Dragon) رسیده است. بنابر گمانه‌زنی سایت‌های خبری، به‌نظر می‌رسد جی‌ای‌سی GS8 در آگوست در بازار روسیه با قوای محرکه هیبرید و سامانه چهار چرخ محرک عرضه شود. چهره جی‌ای‌سی GS8 در آگوست به‌واسطه طراحی جلوپنجره با اجزای الهام گرفته از پوست بدن اژدها و همچنین بخش پایینی سپر جلو، از سایر تیپ‌ها متمایز می‌شود. طول ۵.۰۱۵ متری بدنه جی‌ای‌سی GS8 در آگوست نسبت به مدل استاندارد، ۲۵ میلیمتر کاهش نشان می‌دهد. خریدار می‌تواند یکی از چهار رنگ مشکی، سفید، نقره‌ای یا خاکستری را انتخاب کند. بنابر اعلام سازنده، این مدل به‌صورت استاندارد به روکش چرم با کیفیت و سوراخ‌دار، صفحه‌نشان دهنده ۱۲.۳ اینچ و نمایشگر لمسی ۱۴.۶ اینچ مجهز شده است. البته در مدل استاندارد نیز همین نمایشگرها نصب می‌شود بنابر این برای آگاهی از مشخصات خاص تیپ دراگون باید تا معرفی رسمی این مدل، منتظر بمانیم. می‌دانیم که نسل دوم جی‌ای‌سی GS8 در بازار چین هم مدتی پیش مورد به‌روزرسانی قرار گرفت، البته بدون آن که لقب خاصی به انتهای نام آن اضافه شود.

«میتسوبیشی» برند سوم محصولات «رنو» در قاره سبز خواهد شد

افزایش سهم خودروساز محبوب ژاپنی در بازار اروپا



سپید سیواشی

s.siavashi@autoworld.ir

میتسوبیشی با همکاری رنو و عرضه مدل‌های ری‌بج شده مانند کلت و ASX به اروپا بازگشته اما فقدان یک خودرو شهری ارزان قیمت، چالش بزرگی برای این برند است. بازگشت میتسوبیشی به بازار اروپا به شکلی غیرمنتظره اما هوشمندانه در حال شکل‌گیری است. این برند که در سال ۲۰۲۰ به دلیل ضررهای مالی اعلام کرده بود از اروپا خارج می‌شود، حالا با تغییر استراتژی، حضور خود را با استفاده از همکاری با رنو گسترش می‌دهد و به‌جای توسعه داخلی، روی بهره‌وری استراتژیک تمرکز کرده است. این همکاری با معرفی میتسوبیشی کلت و ASX آغاز شد که در واقع مدل‌های رنو کلیو و کچپر با نشان میتسوبیشی هستند. به‌تازگی هم مدل خانوادگی گردن‌دیس بر پایه رنو سیمپوز معرفی شده و مرحله بعدی در سپتامبر ۲۰۲۵ با جانشین تمام‌الکتریکی الکلیس کراس فرامی‌رسد که از پلتفرم رنو مگان E-Tech استفاده می‌کند

مهندسی ری‌بج

استفاده از مهندسی نشان همواره با انتقادهایی همراه است اما میتسوبیشی به این موضوع توجه دارد. فرانک کرول، مدیرعامل میتسوبیشی موتورز اروپا، در گفت‌وگو با اتونیز اظهار داشت که الکلیس کراس الکتریکی جدید نسبت به مدل‌های ری‌بج شده قبلی به‌مراتب بیشتر روح میتسوبیشی را خواهد داشت. او همچنین تأکید کرد که این برند قصد دارد مدل‌های بیشتری با طراحی داخلی خود به اروپا بیاورد. در حال حاضر، تنها خودروی این چینی، اولتندر پلاگین هیبریدی است. کرول همچنین به مرحله بعدی همکاری با رنو اشاره کرد که ممکن است شامل مدل جدیدی بر پایه نسل بعدی رنو کلیو باشد که انتظار می‌رود تا پایان سال ۲۰۲۵ رونمایی شود. هدف میتسوبیشی، افزایش فروش سالانه در اروپا به ۷۵ تا ۸۰ دستگاه است در حالی که در سال ۲۰۲۴ فروش آن به ۶۰ هزار و ۸۷۹ دستگاه رسید که رشدی ۴۴ درصدی نسبت به سال

خبر News

معرفی بزرگترین «سدان PHEV» چری

سدان پلاگین-هیبرید چری با نام فالوین A9L PHEV به‌زودی وارد بازار می‌شود. چری فالوین A9L با طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۰۱۸، ۱،۹۶۵ و ۱،۵۰۳ متر، در رده سدان‌های میان تا بزرگ سایز قرار می‌گیرد. بدنه این خودرو با ضریب ائرو‌دینامیک ۰.۲۳، بسته به تجهیزات بین ۲۰۸۵ تا ۲۲۳۰ کیلوگرم وزن دارد. خریدار می‌تواند یکی از رنگ‌های سبز، خاکستری، قرمز، نقره‌ای، بنفش یا مشکی را انتخاب کند. سامانه خودروان چری فالوین A9L با قابلیت پارک خودکار، مسیریابی خودکار در سرعت بالا و ترمز خودکار تا سرعت ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت، به یاری لیدار سقفی، سه رادار موج میلی‌متری، ۱۱ دوربین وضوح بالا و ۱۲ رادار فراصوت فعالیت می‌کند. چری فالوین A9L به‌صفحه



نشان دهنده ۱۰.۲۵ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۵.۶ اینچ با رابط کاربری Lingxi Smart Cabin ۲.۰، نورپردازی ۲۵۶ رنگ، ۹ کیسه هوا، تپویه خودکار، دستیار صوتی هوش مصنوعی، کنترل ریموتی -برخی موارد از طریق تلفن همراه و گرمکن، -سردکن و ماساژور صندلی‌ها، مجهز شده است. در تیپ چهار نفره، یک کنسول با قابلیت کنترل امکانات رفاهی نیز در بخش میانی صندلی قرار دارد. چری فالوین A9L در دو تیپ محرک -جلو و چهار چرخ محرک عرضه می‌شود. هر دو تیپ به سامانه هیبرید C-DM ۶.۰ چری مجهز شده‌اند، که از پیشرانۀ ۱.۵ لیتر توربوشارژر ۱۵۴ اسببخار قدرت و ۲۲۰ نیوتون متر گشتاور، مجموعه باتری ۳۳.۶۷ کیلووات ساعت و سیستم انتقال قدرت DHT Pro تشکیل می‌شود. در تیپ محرک -جلو، یک موتور برقی با ۲۱۵ اسببخار قدرت و ۳۱۰ نیوتون متر گشتاور برای چری فالوین A9L نصب شده است. برد حرکتی برقی و هیبرید این مدل ۲۶۰ چرخ محرک، یک موتور برقی دیگر با ۱۹۵ اسببخار قدرت و ۲۲۴ نیوتون متر گشتاور به محور عقب اضافه می‌شود. برد حرکتی برقی و هیبرید این تیپ، ۲۰۰ و ۱۶۰۰ کیلومتر اعلام شده است. چری در ۲۶ ژوئن، فالوین A9L را با قیمت پایه ۱۶۰ هزار یوان (۲۲ هزار دلار) پیش‌فروش کرد.

مدل Colt وارد قاره سبز شد و دهه ۸۰ معرفی شاسی‌بلند Pajero جایگاه مطلوبی کسب کرد. در دهه ۹۰ و اوایل ۲۰۰۰، پیروزی‌های Lancer Evo-۹ در مسابقات رالی جهانی اعتبار برند را به‌طرز چشمگیری افزایش داد و میتسوبیشی را ترغیب کرد سبد محصولات خود را به کلاس‌های کوچک، کامپکت و شاسی‌بلندهای شهری گسترش دهد. با این حال، با شدت گرفتن رقابت از سوی خودروسازان کره‌ای و ژاپنی، فروش مدل‌های چون ASX، Colt و Space Star پس از ثبت نزدیک به ۶۰ هزار دستگاه در سال ۲۰۱۹، به کمتر از ۴۰ هزار دستگاه در سال ۲۰۲۳ تنزل یافت. این افت ناگزیر، میتسوبیشی را واداشت تا در سال ۲۰۲۰ تولید مدل‌های دیزلی -سوارای را متوقف کند و روی فناوری‌های پاک تمرکز شود؛ استراتژی‌ای که با موفقیت اولتندر PHEV، به فروش‌ترین کراس‌اوور هیبریدی اروپا منتهی شد. اکنون این تجارب تلخ و شیرین، زمینه‌ار برای بازنگری در رویکرد شرکت فراهم کرده و با اتحاد میتسوبیشی با رنو-نissan و عرضه نسخه‌های بازسازی شده رنو تحت نشان E-Tech، این خودروساز ژاپنی بار دیگر شانس خود را برای احیای سهم بازار اروپایی امتحان می‌کند.

کرول در این باره گفت: «این می‌تواند ابزار خوبی برای توسعه صنعت در زمینه الکتریکی‌سازی باشد». با این حال، او بلافاصله افزود که آوردن کی کارها به اروپا سخت‌تر از چیزی است که به‌نظر می‌رسد و به موانع قانونی و بازار اشاره کرد.

میتسوبیشی در حال حاضر در ۲۰ بازار اروپایی فعال است و دو بازار دیگر در دست بررسی هستند. این تعداد در مقایسه با ۳۲ بازار تحت پوشش در سال ۲۰۱۹ کاهش قابل توجهی نشان می‌دهد که عمدتاً به خاطر خروج پیک‌آپ 200 از این منطقه است. به گفته کرول، بازگشت این وانت میان‌سایز به اروپا نیازمند پیشرانۀ الکتریکی است که با توجه به پتانسیل فروش محدود این بخش، از نظر تجاری مقرون‌به‌صرفه نیست. این در حالی است که اوایل سال جاری، میتسوبیشی برنامه توسعه دو خودرو الکتریکی داخلی را لغو کرد و تصمیم گرفت روی هیبریدی‌ها و پلاگین-هیبریدی‌ها تمرکز کند.

تجربه تلخ سابق

میتسوبیشی موتورز با سابقه‌ای بیش از نیم قرن فعالیت در بازار اروپا، نخستین بار در اواسط دهه ۱۹۷۰ با عرضه

۲۰۲۳ نشان می‌دهد. این موفقیت به‌خاطر فروش خوب کلت و ASX بر پایه رنو رقم خورد. با وجود این پیشرفت‌ها، مدل‌های مبتنی بر رنو نتوانسته‌اند زبان‌های اخیر را جبران کنند. بین ژانویه تا می ۲۰۲۵، فروش میتسوبیشی در اروپا ۲۹ درصد کاهش یافت. بخش عمده این افت به توقف تولید مدل‌های میراز و الکلیس کراس‌بازی می‌گردد که به‌دلیل عدم انطباق با مقررات ایمنی جدید از بازار کنار گذاشته شدند. خروج میراز اهمیت ویژه‌ای دارد زیرا در سال ۲۰۲۴ نزدیک به ۴۰ درصد از فروش میتسوبیشی در اروپا را تشکیل می‌داد و جایگاه کلیدی در رده خودروهای شهری ارزان قیمت داشت. بدون جایگزینی در این بخش، میتسوبیشی با خلایی آشکار در سبد محصولات خود مواجه است.

گزینه‌هایی اصیل تر

یکی از راه‌حل‌های احتمالی می‌تواند عرضه نسخه‌ای اروپایی از کی کارهای ژاپنی باشد، ایده‌ای که توسط جان الکان، رئیس استراتژی و لوکادی متو، مدیرعامل سابق رنو، مطرح شده است. میتسوبیشی از این طریق می‌تواند بدون نیاز به سرمایه‌گذاری سنگین در مدل‌های اختصاصی اروپا از تجربه عمیق خود در تولید کی کارها بهره ببرد.

معرفی بزرگترین و لوکس‌ترین محصول برند اختصاصی «فولکس واگن» در چین

با توجه به محبوبیت فولکس واگن جتادر چین، خودروساز آلمانی تصمیم گرفت که نام این سدان اقتصادی را به یک برند مجزا تبدیل کند. محصولات این برند در تاسیسات فاو فولکس واگن تولید می‌شود و علاوه بر چین، در چند بازار صادراتی شامل روسیه و ایران هم به‌فروش می‌رسد. جتا پس از دو سدان VA3 و VA7 و دو کراس‌اوور VS5 و VS7، قصد دارد به‌زودی پنجمین محصول خود یعنی کراس‌اوور VS8 را در جایگاه مدل پرچمدار، عرضه کند. در می ۲۰۲۵، وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) چند تصویر از جتا VS8 را منتشر کرد و حالا تصویری از بدنه و کابین این خودرو توسط سازنده منتشر شده است. همچون سایر محصولات جتا، VS8 هم براساس پلتفرم MQB گروه فولکس واگن شکل گرفته است. ابعاد بدنه این خودرو با طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب





۱۰ هزار سفارش در یک روز!

آینه بغل

شاسی‌بلندهای آفرودی در چین است؛ به‌ویژه وقتی قیمتی رقابتی مانند M817 داشته باشند. قیمت این مدل از حدود ۴۶ هزار دلار شروع می‌شود و به حدود ۵۰ هزار دلار می‌رسد. تمام نسخه‌ها به یک قوای محرکه پلاگین-هیبریدی مجهز هستند که شامل یک پیش‌سرا نه ۱.۵ لیتری توربوشارژر در جلو و دو موتور الکتریکی است. مجموع قدرت این سیستم به ۹۱۲ اسببخار و گشتاور آن به ۱۲۸۰ نیوتون‌متر می‌رسد که M817 را قادر می‌سازد ظرف ۴.۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. همچنین یکج باتری بزرگ آن امکان پیمایی ۲۰۰ کیلومتر را به‌صورت تمام‌الکتریکی فراهم می‌کند.

شاید نام دانگ‌فنگ M817 M-Hero به‌گوشتان آشنا نباشد، اما این شاسی‌بلند خشن و آفرودی میان خریداران چینی طرفداران زیادی پیدا کرده است. M817 M-Hero که چند ماه پیش رونمایی شد، حاصل همکاری دانگ‌فنگ با هوآوی است و کمی کوچک‌تر از مدل M-Hero 917 این برند است. دانگ‌فنگ اخیراً پذیرش سفارشات خرید این خودرو را آغاز و در کمتر از یک روز، ۹ هزار و ۷۱۳ سفارش دریافت کرد. البته مبلغ پیش‌پرداخت برای این سفارش‌ها قابل‌استرداد است و در نتیجه احتمال دارد بسیاری از سفارش‌دهندگان خرید خود را نهایی نکنند. با این حال، استقبال بالا از این خودرو نشان‌دهنده جذابیت بالای

پیشنهاد رسمی فعالان واردات خودرو به وزیر صمت؛

پیش‌فروش و عرضه خودروهای وارداتی رفع توقف شود

با نظارت سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به عنوان رکن ناظر انجام پذیرد.

■ مجوز پیش‌فروش شرکت‌های واردکننده نیز از طریق اداره کل خودرو و نیرومحرکه یا مدیر پروژه واردات خودرو صادر شود.

ضمن ابلاغ مراتب تشکر، یقیناً تصمیم به موقع آن مقام عالی منجر به گره‌گشایی، تسریع در موضوع و افزایش بهره‌وری و نهایتاً رضایت مردم خواهد بود.

بر اساس مفاد نامه مذکور، ادامه تعلیق عرضه می‌تواند به تضعیف اعتماد عمومی، افت سرمایه‌گذاری و کاهش رضایت خریداران بیانجامد. بنابراین از وزیر صنعت، معدن و تجارت خواسته شده با موافقت پیشنهادهای مطرح‌شده، مسیر شفافیتی جهت تسریع در ساماندهی بازار خودروهای وارداتی تعیین کند و با احیای روند صدور مجوزها و حذف بوروکراسی زائد، از مشکلات پیش‌روی واردکنندگان و مصرف‌کنندگان بکاهد.

فعالان این حوزه امیدوارند با تدبیر و تصمیم به‌موقع وزارت صمت، بن‌بست فعلی بر طرف و زمینه بهره‌مندی مردم از خودروهای وارداتی و بهبود فضای رقابتی فراهم شود.

۵۴۳ را اصلاح و اعلام کرد که از این پس صرفاً بازار خودروهای سواری تولیدی و مونتاژی انحصاری تشخیص داده شده و مشمول قیمت‌گذاری دستوری خواهند بود و خودروهای وارداتی دیگر مشمول این بند نیستند ولیکن با ورود ستاد تنظیم بازار مجدداً عرضه خودرو وارداتی را منوط به عرضه در سامانه یکپارچه عرضه خودرو و مشمول قیمت‌گذاری تحت نظارت سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان نموده؛ از آنجایی که عرضه خودرو و صدور مجوز پیش‌فروش منوط به تصمیم کمیته خودرویی آن وزارت‌تخانه معظم بوده و تشکیل این کمیته تاکنون به علت عدم امکان تشکیل جلسه با حضور سه معاون محترم فراهم نشده است، از اسفند سال گذشته تاکنون سامانه عرضه متوقف و مجوزهای پیش‌فروش نیز معلق است که منجر به اتلاف و حبس سرمایه‌های بخش خصوصی، بلاتکلیفی مردم و عدم ثبات در بازار خودرو وارداتی گردیده است.

بدینوسیله با توجه به شرایط خاص کشور و نیاز به تسهیل در فضای کسب و کار پیشنهاد می‌نماید اجازه فرمایند

■ همانند گذشته عرضه خودرو در سامانه شرکت‌های واردکننده و



در پی تداوم بلاتکلیفی عرضه و پیش‌فروش خودروهای وارداتی و ایجاد بحران برای بخش خصوصی و مصرف‌کنندگان، فعالان صنعت خودرو طی نامه‌ای رسمی خطاب به وزیر صنعت، معدن و تجارت ضمن تشریح مشکلات پیش آمده، پیشنهاداتی را برای تسهیل در روند واردات و عرضه خودرو مطرح کردند.

این نامه که به شماره ۵۰۶۰۱۴۰۴/م‌خ و تاریخ ۱۴۰۴/۰۵/۰۶ تنظیم شده است، با اشاره به مصوبات و تصمیمات اخیر شورای رقابت و ستاد تنظیم بازار، خواستار رفع موانع موجود و بازگشت روند واردات و فروش خودروهای خارجی به‌روال معمول پیشین شده است.

در متن نامه آمده است؛

«جناب آقای اتابک

مقام عالی وزارت صنعت، معدن و تجارت

موضوع: ارائه پیشنهاد به منظور جلوگیری از توقف عملیات واردات و عرضه خودرو

باسلام و احترام

همان‌گونه که مستحضرد شورای محترم رقابت طبق جلسه ۷۳۰ شورا در ۲۱ اسفندماه، دستورالعمل تنظیم بازار خودرو سواری مصوب جلسه

ارزانی ۳۰ میلیون تومانی فیدلیتی پرستیز ۵ نفره در بازار

سود کاهش تعرفه واردات خودرو به جیب چه کسی می‌رود؟



مفهوم می‌دارد؟ آیا جز فشار بر قطعه‌ساز و زنجیره تامین داخلی، افت توان رقابتی خودروساز و میدان دادن به واردات بی‌ضابطه نخواهد بود؟

نگاهی دقیق‌تر به تجربه کشورهایی چون آمریکا، کره جنوبی، چین و هند یا حتی اعضای اتحادیه یاروپا به خوبی نشان می‌دهد این کشورها با ابزار تعرفه یا مشوق داخلی از صنایع استراتژیک خود حمایت کردند و طی دوره‌هایی خاص، با اعمال تعرفه‌های هدفمند، فرصت بازسازی و توانمندسازی به صنایع خود دادند تا زمانی که محیط کسب و کار رقابتی و بهره‌ور شود.

در بسیاری از این کشورها از جمله کره، چین و هند، دولت‌ها با درک اهمیت استراتژیک صنعت خودرو و قطعه‌سازی، حمایت‌های تعرفه‌ای و مالی بزرگی را اجرا کردند و در کنار آن، سرمایه‌گذاری عظیمی در تحقیق و توسعه، زنجیره تامین داخلی و توسعه زیرساخت‌ها انجام داد تا وابستگی به خارج کاهش یابد؛ اما هم‌زمان با آزادسازی تدریجی بازار و حمایت از نوآوری، از بروز انحصار جلوگیری کردند.

یکی از مهم‌ترین آثار مثبت حمایت از تولید داخل، به‌ویژه در حوزه قطعه‌سازی، تقویت جریان نقدینگی و پایداری در زنجیره تولید است.

واردات قطعات، علاوه بر هزینه‌های ارزی بالا، نیازمندان زمان طولانی برای ترخیص و تامین است. در مقابل، همکاری با قطعه‌سازان داخلی مزایای قابل توجهی از جمله امکان تامین سریع‌تر و جلوگیری از هرگونه توقف در خطوط تولید خودروساز، کاهش وابستگی به ارز خارجی و مهم‌تر از همه امکان انتقال دانش فنی و توسعه آن در کشور و حفظ اشتغال داخلی را به دنبال دارد.

در کنار این مزایای اقتصادی و امنیتی، امکان پرداخت اقساطی به قطعه‌ساز داخلی از دیگر مزیت‌های سرعت‌بخشی به تولید است؛ در حالی که وقتی خودروساز می‌خواهد قطعه‌ای را از خارج تهیه کند، باید حداقل یکی دو ماه زودتر کل پول را با سختی به صورت ارزی پرداخت کند؛ اما این تنها مدت انتظار برای خرید قطعه خارجی نیست و حداقل ۴ ماه زمان برای تولید و ترخیص و حمل و

نقل باید در نظر گرفته شود تا قطعه سفارش داده شده پس از ماه‌ها به خط تولید برسد.

اما در مقابل این پروسه ۶ ماهه برای واردات، قطعه‌ساز ایرانی، سفارش خودروساز را به سرعت تولید و تحویل می‌دهد؛ در حالی که پول خود را حدود ۱۲۰ روز بعد دریافت می‌کند. در واقع با این شیوه، سرمایه در گردش تولیدکنندگان داخلی حفظ می‌شود و اختلالات ناشی از تاخیر در تامین قطعات کاهش می‌یابد.

نوسان در بازار خودرو همچنان ادامه دارد

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش (۸۶۰ میلیون تومان، سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان کاهش ۹۶۰ میلیون تومان، نیسان آپشنال (درجه برقی) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش ۷۹۱ میلیون تومان، شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان کاهش ۹۵۹ میلیون تومان و دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش ۹۴۲ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۵ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۷ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، کی‌اس‌سی X5 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، هایما ۷X (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۱۵۵ میلیون تومان، هایما S8 (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۲۴۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در گروه خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش تویوتا b24X ۶۱۵ پرو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، تویوتا کروالا-۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان و آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان رسید.

قدردانی دادستان تهران از مدیران و کارکنان سایپا

دادستان تهران در راستای حمایت از تولیداز «سایپا» بازدید کرد

«به گزارش «سایپانیوز» به نقل از خبرگزاری میزان، علی صالحی، دادستان عمومی و انقلاب تهران صبح روز گذشته به همراه جمعی از معاونان دادستانی و مسئولان دستگاه‌های اجرایی از بخش‌های مختلف شرکت خودروسازی سایپا بازدید کرد. این بازدید با هدف حمایت از تولید، نظارت بر ارتقای کیفیت محصولات، ارزیابی ظرفیت‌های موجود، بررسی چالش‌های پیش‌رو و صیانت از حقوق عامه و پیشگیری از وقوع جرم انجام شد.

دادستان تهران در این بازدید اظهار داشت: «در راستای تحقق منویات مقام معظم رهبری که سال جاری را با عنوان «سرمایه‌گذاری برای تولید» نام‌گذاری فرموده‌اند و همچنین تکالیفات ریاست قوه قضائیه بر لزوم حمایت موثر از بخش تولید، بازدیدهای میدانی از واحدهای تولیدی به‌صورت مستمر در دستور کار دادستانی تهران قرار دارد.» وی با تأکید بر این که هدف اصلی این بازدید، حمایت از تولید داخلی با کیفیت است، افزود: «دستگاه قضایی نقش مهمی در پشتیبانی از صنایع اشتغال‌زادار و دادستانی تهران این مسئولیت را با جدیت دنبال می‌کند. در شرایطی که شمار زیادی از مردم در صنعت خودرو مشغول به کار هستند یا معیشت آن‌ها به واسطه خودرو و تامین می‌شود، حمایت از این صنعت در واقع حمایت از یکی از ارکان اصلی زندگی اقتصادی و اجتماعی مردم است.»



صالحی یکی دیگر از اهداف این بازدید را صیانت از حقوق عامه برشمرد و تصریح کرد: «دادستانی تهران به‌عنوان مدعی‌العموم، به مطالبات مردم در خصوص نحوه تحویل خودرو، کیفیت محصولات، شفافیت در قراردادهای و رعایت زمان‌بندی تحویل خودرو توجه ویژه دارد. ما ضمن حمایت از تولیدکنندگان، موظفیم بر حسن اجرای تعهدات آن‌ها نیز نظارت کنیم تا اعتماد عمومی نسبت به این صنعت افزایش یابد.» وی با اشاره به لزوم پیشگیری از جرائم مرتبط با صنعت خودروسازی اظهار کرد: «بخشی از تصادفات جاده‌ای ناشی از نواقص فنی خودروهاست. همچنین، ضعف در سیستم ایمنی خودروها موجب افزایش سرقت و خسارت مالی برای مردم شده است. دادستانی با همکاری پلیس و سایر نهادهای مسئول، در راستای ارتقای ایمنی خودروها و کاهش جرائم مرتبط، اقدامات نظارتی و هشدارهای لازم را ارائه خواهد کرد.» صالحی همچنین گفت: «مشکلاتی که در گذشته در حوزه سرعت خودروها و محتویات داخل آن وجود داشت، تا حدی با اقدامات اصلاحی خودروسازان کاهش یافته است. با این حال، لازم است آسیب‌شناسی دقیق‌تری در این زمینه انجام شود و خودروسازان با دقت نظر بیشتری به هشدارها و توصیه‌های پلیس و دستگاه قضایی توجه کنند.»

دادستان تهران ضمن اشاره به هماهنگی موثر دستگاه‌های مختلف در رفع موانع تولید افزود: «در جریان این بازدید مشاهده شد که بانک مهر کزی، گمرک وزارت صمت، اداره امور مالیاتی، اداره کار و سایر نهادهای با همکاری یکدیگر در تلاشند مشکلات واحدهای تولیدی را برطرف کنند. این هماهنگی بین‌بخشی نوام‌مدلی در خدمت به نظام و مردم است.»

وی با تأکید بر جایگاه راهبردی صنعت خودروسازی در معیشت و رفاه مردم گفت: «خودرو از نیازهای اساسی زندگی امروز است و کیفیت، ایمنی و قیمت آن تأثیر مستقیم بر زندگی روزمره مردم دارد. به همین دلیل، صنعت خودرو بخشی از حقوق عمومی محسوب می‌شود و لازم است هم در جهت حمایت از تولید و اشتغال و هم در راستای تامین مطالبات بحق مردم مورد نظارت و حمایت قرار گیرد.» دادستان تهران ادامه داد: «مردم از ما گله دارند که چرا خودروها با تاخیر تحویل داده می‌شود یا در باره نحوه پرداخت و قیمت نهایی ابهاماتی وجود دارد. مادر دادستانی به این مسائل ورود کرده‌ایم و نظارت‌های لازم را برای صیانت از حقوق مردم اعمال خواهیم کرد. خودروسازان باید به تعهدات قراردادی خود، هم از حیث زمان تحویل و هم از نظر قیمت، پایبند باشند.»

صالحی با اشاره به تأثیر کیفیت خودروهای داخلی در کیفیت خودروی بازمی‌گردد. لازم است با همکاری سازمان استاندارد، پلیس و سازمان پادفاند غیرعامل، نسبت به تولید خودروهای ایمن و با کیفیت اقدام شود.» وی با تأکید بر اهمیت استفاده از ظرفیت‌های داخلی و نیروی انسانی متخصص برای تقای صنعت خودرو گفت: «توجه به کیفیت می‌تواند در کنار افزایش اشتغال، ضایعتمندی مردم و در نتیجه ارتقای جایگاه تولید داخلی در رقابت با خودروسازان خارجی رانیز به همراه داشته باشد.»



شیشه عقب و چندین ویژگی دیگر دیده می‌شود. منصوری برای داخل کالینان سری ۱۱ رویکرد متفاوتی را در پیش گرفته و به جای خاکستری، رنگ غالب داخل کابین سفیداست و قطعات نارنجی زیادی نیز به چشم می‌خورد. این خودرو همچنین از عناصر مشکی براق و تزئینات فلزی براق بهره می‌برد و مجهز به سقف ستاره‌ای، سیستم سرگرمی برای صندلی‌های عقب، جام‌های شامپاین و مجموعه وسیعی از آپشن‌های اضافی است. قیمت کالینان تیونینگ منصوری ۱۰۴ میلیون یورو اعلام شده که سه برابر قیمت کالینان استاندارد صفر کیلومتر مدل ۲۰۲۵ با قیمت پایه حدود ۴۰۰ هزار دلار است.

منصوری در جدیدترین پروژه خود سراغ فیس‌لیفت رولزرویس کالینان رفته که با نام سری ۱۱ شناخته می‌شود. تغییرات بیرونی این خودرو از نام منصوری شروع می‌شود که روی تمام بخش‌های آن نقش بسته است. این تیونر جنجالی بخش جدیدی به سیر جلویی اضافه کرده که شامل چراغ‌های LED کشیده برای دی‌لایت است. ترم ویزه‌روی گلگیرهای جلو، کاب‌های کناری با طراحی منصوری، گلگیرهای عریض‌تر و تزئینات جدید روی ستون‌های عقب نیز از دیگر ویژگی‌های این خودرو به‌شمار می‌روند. در بخش عقب، دی‌فیوژر جدید با پرش‌هایی در وسط برای دو خروجی آگزوز بزرگ، اسپویلر روی سقف، قطعه‌ای شبیه دم اردکی زیر



رولزرویس «کالینان» سری ۱۱ منصوری

آغاز تحویل خودروهای وارداتی ویژه جانبازان توسط «نگین تندیس الماس»

تویوتا‌های ساخت ژاپن در راه بازار هستند

تویوتا‌های اصیل

می‌توان گفت از زمان آزادسازی واردات خودرو از شهر یور ۱۴۰۱ تاکنون شاهد عرضه محصولات کمپانی‌های مطرح در بازار ایران هستیم که البته بیشتر آن‌ها مونتاژ کشور چین هستند. اما خبر خوش این است که شرکت «نگین تندیس الماس» دو محصول تویوتا، یعنی کمری XV80 (نسل نهم) هیبریدی و رافور نسل پنجم XA50 هیبریدی ساخت ژاپن را به کشورمان آورده است. البته کمری هیبریدی، کروکراس و لوین در حال حاضر در سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی عادی حضور دارد. ناگفته نماند که اخیراً شرکت «نگین تندیس الماس» واردات خودروهای مرسدس‌بنز رانیز به‌سبب محصولات خود افزوده و در دستور کار قرار داده است.

خودروهای جانبازان آماده تحویل است



عکس: روزنامه «دنیای خودرو» / سپهر سایلنسی

شرکت «نگین تندیس الماس» به عنوان یک واردکننده فعال و مطرح، به تمام وعده‌های خود در مورد واردات خودروهای جانبازان عمل کرده است. این شرکت موفق شده است خودروهایی مانند تویوتا کمری XV80 (نسل نهم) هیبریدی ساخت ژاپن، تویوتا رافور هیبریدی ساخت ژاپن و مرسدس‌بنزهای C200L و GLB200 را که مختص جانبازان است، به کشور وارد کند. به گفته مدیر بازاریابی شرکت نگین تندیس الماس، این شرکت آمار بالاترین میزان واردات خودروهای جانبازی را به‌خود اختصاص داده است. از سوی دیگر این شرکت خدمات پس از فروش مناسبی را به‌همراه تأمین قطعات به‌موقع، برای مشتریان خود فراهم کرده است.

تویوتا کمری XV80 هیبریدی ساخت ژاپن

تویوتا کمری XV80 نسل نهم، یک سدان محبوب ژاپنی است که از نظر استایل به لطف زبان جدید طراحی تویوتا، استایلی کوپه و فست‌بک‌مانند دارد. فضای داخلی این سدان، بسیار لوکس، باکیفیت و مدرن است. در عین حال سقف پانورامیک در این خودرو و بسیار دلنشین و زیباست. تویوتا کمری XV80 هیبریدی ساخت ژاپن از کیفیت بسیار بالایی برخوردار است. این خودرو از نظر مشخصات فنی دارای یک موتور ۴ سیلندر ۲٫۵ لیتری اتمسفریک هیبریدی است. این موتور ۲٫۵ لیتری اتمسفریک (موسوم به A25A-FXS) قدرتی برابر با ۲۳۲ اسب‌بخار و گشتاوری برابر با ۲۸۰ نیوتون‌متر تولید می‌کند. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس E-CVT به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. این سدان میان‌سایز ژاپنی از سطح امکانات رفاهی و ایمنی بسیار بالایی برخوردار است. واردات کمری XV80 هیبریدی برای جانبازان ۷۰ درصد در نظر گرفته شده است.

تویوتا رافور ساخت ژاپن

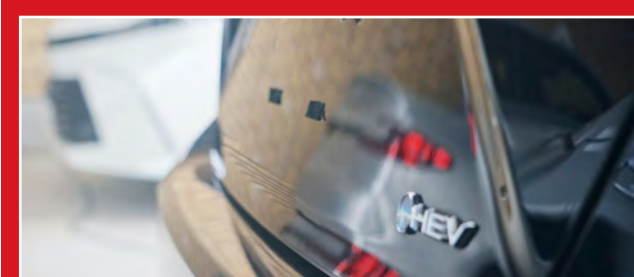
رافور از جمله کراس‌اوورهای باکیفیت کامپکت جذاب و محبوب تویوتا است. رافور نسل پنجم هیبریدی وارد شده به کشورمان توسط «نگین تندیس الماس» در نسخه ۲٫۵ لیتری ساخت کشور ژاپن بوده و مختص جانبازان ۷۰ درصدی است. این خودرو به لطف استفاده از خطوط تیز و شکسته روی بدنه، از استایل بسیار جذاب و اسپرتی برخوردار است. همچنین چراغ‌های کشیده در جلو و جلوپنجره ۶ ضلعی به سبک تویوتا، نمای بسیار جسورانه و تهاجمی فراهم کرده است. در نمای عقب، چراغ‌های کشیده مزین به LED، نمای زیبا و شیک به این کراس‌اوور جسور سامورایی بخشیده است. کابین رافور نسل پنجم مشابه کروکراس نسل دوازدهم بوده و بسیار شیک و مدرن است. از نظر مشخصات فنی، نسخه ۲٫۵ لیتری هیبریدی مجهز به موتور ۴ سیلندر ۲۴۹۸ سی‌سی تنفس طبیعی موسوم به A25A-FXS است. این پیش‌ران ضمن هماهنگی با موتور الکتریکی، توان ۲۶۰ اسب‌بخاری و گشتاور ۲۷۵ نیوتون‌متری تولید می‌کند. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس E-CVT به چهار چرخ منتقل می‌شود.

مرسدس‌بنز C200L

مرسدس‌بنز C200L وارد شده توسط «نگین تندیس الماس» نسل پنجم این خودرو و موسوم به W206 است. W206 از نظر طراحی مشابه برادر بزرگ‌ترش، یعنی S کلاس W223 است که استایل بسیار زیبا و اسپرتی دارد. این سدان کامپکت لوکس اشتوتگارتی مزین به موتور ۴ سیلندر ۱۴۹۶ سی‌سی توربوشارژ است که حداکثر ۱۷۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک اسپیدشفت به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. C200L در سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی جانبازی ۷۰ درصد قرار گرفته است. این خودرو از نظر امکانات رفاهی در سطح بسیار بالایی قرار داشته و این ویژگی، آن را به یک سدان لوکس کامپکت بدل می‌کند.



عکس: روزنامه «دنیای خودرو» / سپهر سایلنسی



ادامه مسیر با قدرت بیشتر



در پایان، مدیرعامل «نگین تندیس الماس» ضمن قدردانی از همراهی رسانه‌ها، نهادهای اجرایی و تیم داخلی شرکت خاطر نشان کرد: «تعهد ما به جانبازان تنها محدود به واردات خودرو نیست؛ بلکه فراهم کردن تجربه‌ای آرام، شفاف و بدون دغدغه در فرآیند تحویل نیز جزو اولویت‌های ماست. با قدرت در مسیر ادامه می‌دهیم و امید داریم این پروژه‌الگویی موفق در حوزه واردات هدفمند و مسئولانه باشد.»

شرکت «نگین تندیس

الماس» به عنوان یکی از شرکت‌های واردکننده خودرو به کشورمان، طی یک سال اخیر توانسته با واردات محصولات

تویوتا، سیاست‌های روبه‌جلو خود را در این بخش به اثبات برساند. این شرکت فعالیت رسمی خود را از سال ۱۳۹۴ با هدف ارائه خدمات برتر در زمینه واردات و فروش خودروهای سواری، کشنده‌های نو و کارکرده آغاز کرد. این شرکت با بهره‌گیری از تیم مدیریتی با بیش از ۲۰ سال تجربه در صنعت خودرو، از همان ابتدای راه توانست جایگاه ویژه‌ای در بازار ایران پیدا کند و رضایت مشتریان خود را به‌دست آورد. بر این اساس روز گذشته «نگین تندیس الماس» مراسمی با حضور اصحاب رسانه برای تحویل خودروهای وارداتی این شرکت برگزار کرد که مدیرعامل این مجموعه، آقای مهندس محمد موسوی نیز در این مراسم حضور داشت.

آمار تحویل و وضعیت موجودی خودروها



در این مراسم که در محل اداره تحویل شرکت «نگین تندیس الماس» برگزار شد، مهندس موسوی (مدیرعامل مجموعه) گزارشی از روند تحویل خودروهای وارداتی ویژه جانبازان ارائه و بر قدرت این مسیر تأکید کرد. مهندس موسوی که به‌تازگی و با سابقه‌ای ۲۴ ساله سکان مدیریت این شرکت را در دست گرفته است، گفت: «در مدت زمان کوتاه حضورم در این مجموعه، هدف اصلی‌ام تمرکز بر نهایی‌سازی پروژه واردات خودرو، ویژه جانبازان بوده است؛ پروژه‌ای که با مسئولیت‌پذیری کامل از سوی شرکت «نگین تندیس الماس» و هدایت دقیق مالکان و تیم مدیریت‌ارشد در حال اجراست. تا این لحظه عملکرد شرکت در این حوزه، فراتر از انتظارات بوده و همچنان مصمم به ارتقای آن هستیم.» وی در ادامه افزود: «تا امروز، تعداد ۱۵۰ دستگاه خودرو به جانبازان عزیز تحویل داده شده است و هم‌اکنون نیز ۱۵۰ دستگاه دیگر آماده تحویل داریم. این عدد، نشان از حرکت دقیق و برنامه‌ریزی شده دارد. در حال حاضر، ۲۰۰ خودرو در محوطه گمرک دپو شده‌اند که در مرحله انجام تشریفات گمرکی قرار دارند و ۳۰۰ دستگاه دیگر نیز در مسیر حمل و نهایی‌سازی برای ورود به گمرک هستند.»

برنامه تحویل نهایی در دوماه آینده

مدیرعامل «نگین تندیس الماس» ضمن تشریح جدول زمان‌بندی تحویل خودروها اظهار کرد: «تمام خودروهای این پروژه در بازه زمانی دوماه آینده تحویل خواهند شد و پروژه در همین چارچوب زمانی به پایان خواهد رسید. در حالی که در سطح ملی و در سایر شرکت‌ها، اجرای این پروژه با تاخیرهایی همراه بوده است، ما با افزایش سرعت فرآیندها و پیگیری مستمر، تلاش کرده‌ایم با جلب حمایت نهادهای حاکمیتی، سرعت اجرای این تعهد ملی را افزایش دهیم.» وی در بخش دیگری از سخنان خود با احترام ویژه خطاب به جامعه جانبازان گفت: «با وجود تلاش‌های گسترده برای تسریع در اجرای پروژه، تاخیرهای محدودی در روند تحویل خودروها وجود آمده است که از این بابت، صمیمانه از جانبازان عزیز عذرخواهی می‌کنیم. همچنین از صبوری، همراهی و اعتماد این عزیزان در طول مسیر قدرانی می‌کنیم. اطمینان داریم که با همکاری نهادهای مسئول، روند تحویل خودروهای باقی‌مانده نیز با سرعت و دقت بیشتری دنبال خواهد شد تا این خودروها در کوتاه‌ترین زمان ممکن به‌دست صاحبانشان برسند.»

خودرو و هماهنگ شده‌اند. همچنین ر کاب‌های جانبی که گویی از اواخر دهه ۹۰ یا اوایل ۲۰۰۰ الهام گرفته شده‌اند به همراه سپرهای جدید جلو و عقب هم از دیگر ویژگی‌های این کیت بدنه به‌شمار می‌روند. علاوه بر این، روی ستون‌های عقب ورودی هوا و در عقب یک اسپویلر دم‌اردکی دیده می‌شود. این خودرو و همچنین به لطف باز طراحی سیستم تعلیق، بسیار به زمین نزدیک تر است. تیونر مذکور رینگ‌های جدیدی را هم برای سایبر تراک در نظر گرفته؛ اما کیت وایدبادی طوری طراحی شده که بارینگ‌های استاندارد سازگار باشد تا کسانی که علاقه‌ای به رینگ‌های جدید ندارند هم بتوانند کیت بدنه را خریداری کنند.

حتی با وجود طراحی غیر معمول سایبر تراک که در خیابان‌ها کاملاً از دیگر خودروها متمایز است، برخی خریداران این خودرو می‌خواهند خودرو خاص‌تری داشته باشند و به همین دلیل، تیونرهای مختلفی دست به کار شده و انواع تغییرات ظاهری را برای این پیکاپ ارائه دادند. اکثر تیونینگ‌های سایبر تراک تنها رینگ‌ها و لاستیک‌های جدیدی دارند و با این حال اما برخی مدل‌ها پارافرا تر گذاشته و کیت‌های بدنه مختلفی به تن کرده‌اند. یکی از عجیب‌ترین این کیت‌ها، ساخت شرکتی به نام Stars.in the ceiling است. این سایبر تراک سفید رنگ به فلپ‌های گلگیر مجهز شده است که با طراحی زاویه‌دار



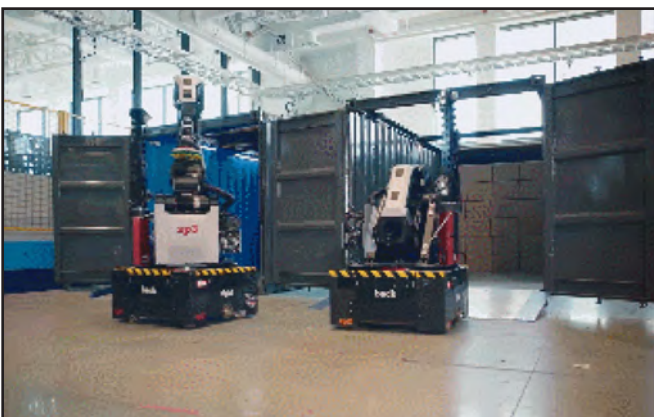
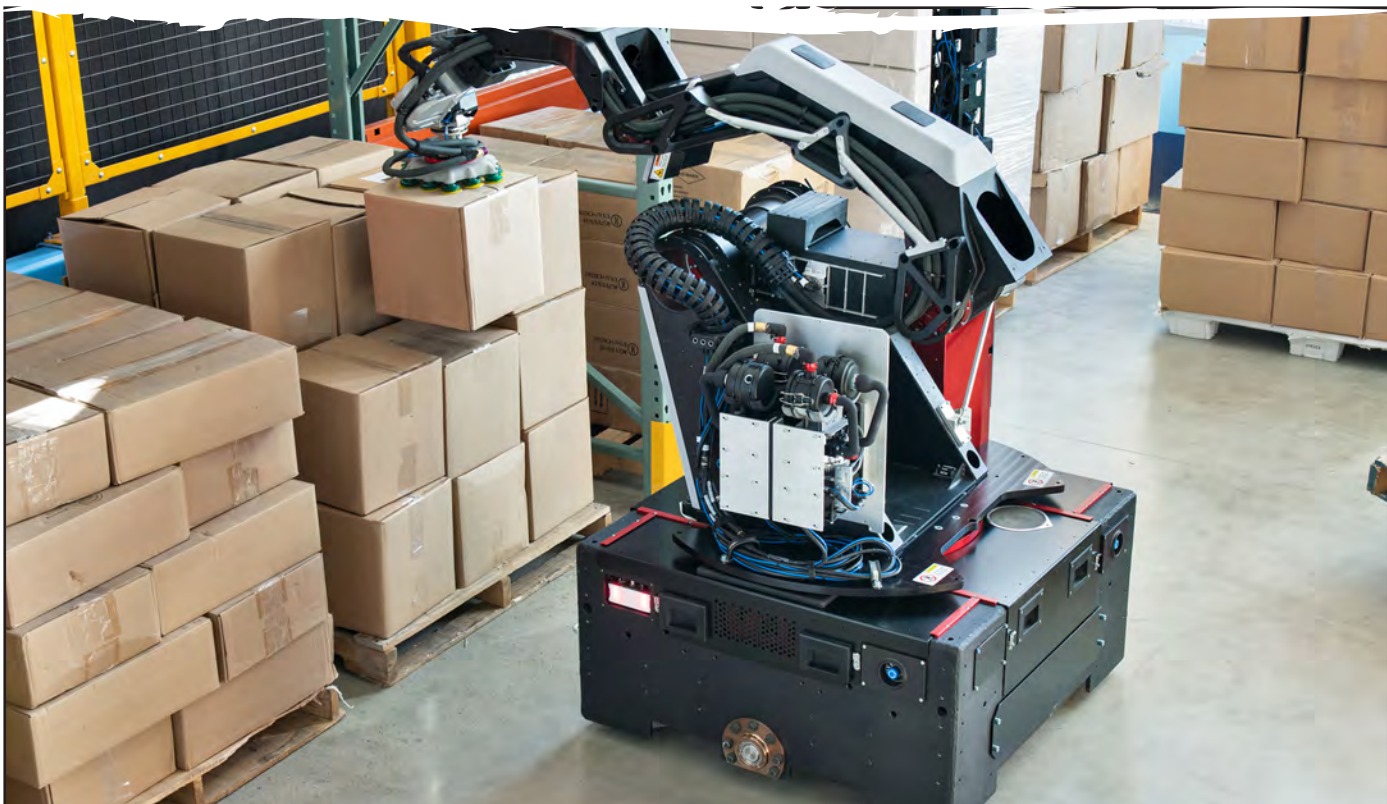
کیت بدنه عجیب برای «سایبر تراک»



ربات‌ها وارد عملیات شدند؛

تحول در لجستیک سنگین بار ربات‌های تخلیه کامیون

ربات Stretch، ساخته Boston Dynamics حالا به جای نیروی انسانی عملیات سخت و فرساینده تخلیه بار کامیون را انجام می‌دهد؛ رویدادی که می‌تواند چهره انبارداری و حمل‌ونقل جهانی را دگرگون کند



در جهان پرشتاب امروز، زنجیره تامین نیازمند سرعت، دقت و تداوم عملیاتی بی‌وقفه است. در این میان، فناوری به کمک لجستیک آمده تا یکی از دشوارترین مراحل انبارداری یعنی «تخلیه کامیون» را نیز به ربات‌ها بسپارد. گزارشات بین‌المللی از به کارگیری گسترده ربات‌های هوشمند در عملیات بارگیری و تخلیه خبر می‌دهد؛ اتفاقی که هم نویدبخش بهره‌وری بالاتر است و هم نگرانی‌هایی تازه درباره آینده نیروی انسانی ایجاد کرده است.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad.Javad@autoworld.ir

ربات‌ی با چشم سه بعدی و بازوی مکنده
Stretch نام رباتی است که توسط شرکت مشهور Boston Dynamics توسعه یافته و حالا توسط شرکت‌هایی مانند DHL برای تخلیه مستقل و خودکار کامیون‌ها به کار گرفته می‌شود. این ربات برخلاف بازوهای صنعتی سنتی، مجهز به چرخ، بازوی قابل مانور، دوربین‌های دید عمق و سیستم یادگیری ماشین است که به آن امکان می‌دهد در محیط نامنظم داخل یک کامیون حرکت کرده، جعبه‌ها را شناسایی کرده و با دقت بالا تخلیه کند. طبق گزارش‌ها، Stretch در برخی انبارهای DHL توانسته روزانه بین ۸۰۰ تا ۱۰۰۰ جعبه را در هر شیفت کاری جابه‌جا کند؛ رقمی که تقریباً دو برابر ظرفیت نیروی انسانی معمولی در همین شرایط است.

تخلیه بار: کار ساده‌ای نیست
تخلیه بار از یک کامیون، برخلاف تصور عموم، کاری پیچیده و طاقت‌فرسا است. جعبه‌هایی با ابعاد و وزن‌های مختلف، چیدمان فشرده، گرمای داخل اتاق بار و نیاز به دقت بالا، همه باعث می‌شوند این وظیفه یکی از دشوارترین بخش‌های عملیات لجستیک باشد.

تا پیش از ورود ربات‌ها، این کار عمدتاً توسط کارگرانی انجام می‌شد که با دستمزدها نسبتاً پایین، در معرض آسیب‌های جسمی و فشار کاری بالا قرار داشتند. به همین دلیل، بسیاری از شرکت‌ها تلاش داشتند این بخش را نیز مانند سایر مراحل انبارداری، خودکار و هوشمند کنند.

چرا اتوماسیون تخلیه بار این همه زمان برد؟
اگرچه ربات‌های صنعتی سال‌هاست در خطوط تولید خودرو و کارخانه‌ها به کار گرفته می‌شوند، اما تخلیه کامیون پیچیدگی‌هایی دارد که فرآیند اتوماسیون آن را به تأخیر انداخته است. از جمله این چالش‌ها می‌توان به شناسایی بسته‌های آسیب‌دیده، چیدمان نامنظم، بارهای بدون لیبل مشخص و کف کامیون‌های غیراستاندارد اشاره کرد. Stretch و ربات‌های مشابه مانند AmbiStack که توسط شرکت AmbiRobotics ساخته شده‌اند، حالا با بهره‌گیری از هوش مصنوعی، دید سه بعدی و الگوریتم‌های یادگیری، توانسته‌اند بر بخش عمده‌ای از این موانع فائق آیند.

صرفه جویی در زمان، کاهش خطا
شرکت DHL در بیانیه‌ای اعلام کرده استفاده از Stretch نه تنها سرعت عملیات را بالا برده بلکه میزان خطا، آسیب به کالا و مشکلات ناشی از خستگی نیروی انسانی را نیز کاهش داده است. همچنین برخلاف کارگر انسانی، این ربات می‌تواند بدون وقفه و در ساعات مختلف شبانه‌روز فعالیت کند. از سوی دیگر، میزان نیاز به آموزش برای کار با این ربات نسبتاً پایین است؛ اپراتورها بیشتر نقش نظارت، تنظیمات و رفع ایرادات احتمالی را بر عهده دارند.

اشتغال؛ سایه سنگین یک دغدغه
با وجود تمام مزایای فنی و اقتصادی، یک پرسش مهم مطرح است: آیا این ربات‌ها شغل انسان‌ها را می‌گیرند؟ پاسخ این پرسش ساده نیست. مدافعان اتوماسیون معتقدند چنین فناوری‌هایی جایگزین شغل‌هایی می‌شوند که پر زحمت، کم درآمد و پر خطر هستند. در مقابل، فرصت‌های تازه‌ای در حوزه نگهداری، برنامه‌ریزی و نظارت فنی ایجاد خواهد شد.

اما منتقدان می‌گویند این انتقال ناگهانی، بدون آموزش و بازآموزی گسترده نیروی انسانی، می‌تواند موجب افزایش بیکاری ساختاری، نارضایتی اجتماعی و تعمیق شکاف طبقاتی شود؛ به‌ویژه در شهرها و مناطق صنعتی که کارآیدی سهم‌بزرگی از اشتغال دارد.

آیا Stretch بی‌نقص است؟
نه دقیقاً. با وجود موفقیت اولیه، ربات‌هایی مانند Stretch هنوز با برخی چالش‌ها مواجه هستند. برای مثال، در شناسایی کارتن‌هایی که لیبل‌شان مخدوش یا قابل خواندن نیست، یا بارهایی که روی هم افتاده‌اند، عملکرد آن‌ها دچار اختلال می‌شود. همچنین فعالیت در محیط‌های بسیار گرم یا مرطوب، یا شرایطی که کامیون استاندارد نباشد، ممکن است باعث کندی یا توقف عملکرد ربات شود. افزون بر این، هزینه خرید اولیه Stretch بالاست و تنها برای شرکت‌های بزرگ با سرمایه بالا توجیه اقتصادی دارد.

آینده لجستیک؛ ترکیبی از انسان و ماشین؟
به نظر می‌رسد آینده صنعت لجستیک نه حذف کامل انسان و نه سلطه بی‌چون و چرای ربات، بلکه ترکیبی هوشمند از همکاری انسان و ماشین خواهد بود. در این مدل، ربات‌ها وظایف فیزیکی، تکراری و خطرناک را انجام می‌دهند و نیروی انسانی بر رهابری، تحلیل، تصمیم‌گیری و تعمیرات نظارت دارد. این آینده البته نیازمند سرمایه‌گذاری هم‌زمان در زیرساخت‌های فناوری و آموزش نیروی انسانی

و به کارگیری ربات‌هایی مانند Stretch دشوار می‌کند. از سوی دیگر، تحریم‌های بین‌المللی، انتقال فناوری و واردات تجهیزات پیچیده را با مانع‌هایی جدی مواجه کرده است. با این حال، تجربه نشان داده است که مهندسان ایرانی در حوزه‌هایی چون رباتیک، هوش مصنوعی و اتوماسیون صنعتی توانایی چشم‌گیری دارند. این قابلیت می‌تواند زمینه‌ساز طراحی نمونه‌های بومی و بومی‌سازی فناوری مانند Stretch شود؛ مشروط بر این که حمایت‌های لازم از سوی دولت، دانشگاه‌ها و بخش خصوصی فراهم شود.

در عین حال، اجرای موفق چنین طرح‌هایی نیازمند تحول در سیاست‌گذاری اشتغال نیز هست. بدون برنامه‌ریزی برای بازآموزی نیروهای انسانی و جایگزینی مشاغل از بین رفته با مشاغل نو ظهور در حوزه فناوری، ورود ربات‌ها می‌تواند به بیکاری گسترده در طبقات کم‌درآمد منجر شود. دولت و نهادهای آموزشی باید از هم‌اکنون روی طراحی دوره‌های فنی، مهارتی و نرم‌افزاری برای نیروهای انبارداری، حمل‌ونقل و کارگران ساده تمرکز کنند تا آن‌ها به اپراتورهای فردای اقتصاد تبدیل شوند فرصت طلایی برای ایران، ترکیب هوشمندانه از سرمایه‌گذاری فناوریانه، آموزش نیروی کار، اصلاح ساختار انبارها و تدوین استانداردهای لجستیکی است. اگرچه ممکن است ورود ربات Stretch در ایران به صورت مستقیم فعلاً ممکن نباشد، اما استفاده از آن به عنوان الگو و انگیزه برای توسعه داخلی می‌تواند راه را برای تحول صنعت حمل‌ونقل و انبارداری کشور هموار کند.

است. کشورهایی که چنین سیاست‌هایی را با foresight و برنامه‌ریزی تدوین کنند، در این رقابت جهانی پیروز خواهند بود. ربات Stretch اکنون نه یک پروژه تحقیقاتی، بلکه بخشی واقعی از عملیات شرکت‌های بزرگ همچون DHL است. با وجود این که هنوز چالش‌هایی در مسیر اتوماسیون کامل لجستیک باقی مانده، اما گام‌های بزرگی برداشته شده است. شاید در آینده نزدیک، تخلیه بار از کامیون دیگر نه زیرساختی انسانی، بلکه با چشم‌های سه بعدی و بازوهای مکنده انجام شود؛ دنیایی که در آن انسان و ربات نه رقیب، بلکه همکار خواهند بود.

چالش‌ها و فرصت‌های بومی‌سازی فناوری‌هایی مانند Stretch در ایران
اکنون که فناوری‌هایی چون ربات Stretch وارد مرحله بهره‌برداری صنعتی در کشورهای توسعه یافته شده‌اند، این پرسش اساسی مطرح می‌شود که کشورها در حال توسعه مانند ایران چه جایگاهی در این تحول خواهند داشت؟ آیا ورود چنین فناوری‌هایی به بازار داخلی ممکن است و اگر بله، با چه زیرساخت‌ها و الزامات قانونی، صنعتی و اقتصادی؟ یکی از چالش‌های جدی در ایران، نبود زیرساخت‌های یکپارچه لجستیکی و استانداردهای لازم در حوزه حمل‌ونقل و انبارداری است. بسیاری از ناوگان حمل‌ونقل کشور فرسوده‌اند و ابعاد، نوع بارگیری و شرایط بار اغلب از الگوهای استاندارد بین‌المللی پیروی نمی‌کند. این موضوع کار را برای بومی‌سازی



دامن برندهای دیگری همچون هوندا را نیز گرفته و همان طور که گفته شد تداوم این روند می تواند به خودی خود افت تقاضا در این بخش از بازار خودرو کشور را به همراه داشته باشد.

تعداد شرکت های عرضه کننده محصولات تویوتا در ایران به بیش از ۲۰ شرکت رسیده و این مساله موجب سردرگمی خریداران و متقاضیان محصولات این خودرو ساز محبوب زاپتی در بازار کشور شده است. متأسفانه این رویه نادرست



سرنوشت مشترک «تویوتا» و «هوندا» در بازار داخلی

تحلیل

analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

افت چشمگیر تقاضا در بازار خودرو کشور

توجه به کاهش روزافزون قدرت خرید مصرف کننده، همچنان مدل های دست دوم خودرو در مقایسه با نسخه های صفر کیلومتر، از تقاضای بیشتری در سطح بازار برخوردار است.

از سایر بخش ها احساس می شود. زیرا تا پیش از این، مشتریان این دسته از خودروها عموماً سرمایه گذارانی بودند که صرفاً با هدف حفظ ارزش سرمایه شان، وارد بازار خودرو کشور شده بودند. حال آن که با

هم زمان با افت تقاضای چشمگیر در بازار خودرو کشور طی هفته های اخیر، حالا فعالان بازار از تداوم این روند اظهار نگرانی می کنند. این مساله به خصوص در بخش مرتبط با خودروهای صفر کیلومتر بیشتر

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	۰	
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۲۰	▼
کی ام بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۸۹۰	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	۰	
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)	۴ میلیارد و 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 ۵۱۰	۲۰	▲
دیدگیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۸۷۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۳۰	▼
فیدلیتی پرستیز 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 ۱۵۵	۱۵	▼
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیارد و ۲۴۰	۵	▼
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 GGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا bz4X ۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
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 قشقایب 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 ۵۰۰	۵۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۵ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
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	
بی وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بی وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	۰	

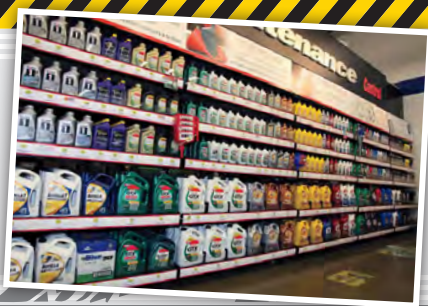
نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۱۸	۰	
پراید ۱۵۱ بالایتز پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۲۳	۱	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۳۲	۱	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۵۸۸	۲	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۰۰	۲	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۰۵	۳	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۷۶	۴	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۹۵	۴	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۵۹۰	۶	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۲۹	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	۵۳۰	۷	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۱۰	۳	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۱۳	۳	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۷۷	۵	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۶۰	۱۰	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	۹۵۹	۶	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	۹۸۵	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۲۳۰	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۷۹۱	۲	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۴۵	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۲۰	۲	▼
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۳۵	۰	
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۴۱	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۷۱	۰	
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۶۰	۸	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۵۱	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۸۱	۲	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۴۲	۱	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۲۹	۴	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۸۹۵	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۱۶	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۲۶۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۱۶۷	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۴۲	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	۹۸۰	۷	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۱۹۰	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۴۶	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۱۴۷	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۶۱	۴	▼
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۵۶۰	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۵۸۰	۳	▼

معاون بازرسی و نظارت اتاق اصناف از کاهش عرضه روغن موتور برخی از شرکت های تولیدکننده خبر داد و نسبت به تخلیفات برخی واحدهای صنعتی در فروش این کالا هشدار داد. معاون بازرسی و نظارت اتاق اصناف در مصاحبه با خبرنگار خبرگزاری صدا و سیما گفت: «مدتی است تعدادی از شرکت های تولیدکننده روغن موتور، میزان عرضه

محصولات خود به بازار را کاهش داده اند. برخی واحدهای صنعتی نیز با سوءاستفاده از شرایط فعلی و به بهانه کمبود کالا، اقدام به فروش روغن موتور با قیمت هایی بالاتر از نرخ مصوب کرده اند.» نیکمنش تاکید کرد: «نظارت ها بر بازار با جدیت ادامه دارد و با واحدهای متخلف برخورد قانونی خواهد شد.»



علت کاهش عرضه روغن موتور در بازار



بهترین روغن برای موتورسیکلت «هوندا ۱۲۵» چیست؟

روانکاری برای ارزان ترین وسیله حمل و نقل موتوری در بازار

انتقال قدرت موتور می شود. شرکت فرانسوی موتول یکی از معتبرترین تولیدکنندگان موتورسیکلت در جهان است که روغن هایی بسیار باکیفیت برای انواع و اقسام موتورسیکلت تولید می کند. روغن نیمه سنتتیک ۵۱۰۰ این شرکت با گرانی ۱۰W-40 و استاندارد JASO MA2، یکی از بهترین روغن ها برای موتورسیکلت هوندا ۱۲۵ به شمار می رود. این روغن با بهره گیری از فناوری روز و افزودنی های پاک کننده، سلامتی و عملکرد مناسب قلمپ تنیده هوندا ۱۲۵ را تضمین می کند. البته روغن های شرکت موتول به دلیل کیفیت بالا، قیمت بالاتری نسبت به نمونه های ایرانی دارند. پتروناس یکی از باکیفیت ترین و گران ترین روغن های موتورسیکلت در بازار است. این روغن که توسط شرکت نفت مالزی تولید می شود، تمامی استانداردهای بین المللی را داراست و یکی از بهترین مارک های روغن برای موتورسیکلت هوندا ۱۲۵ محسوب می شود. البته با توجه به قیمت بالا، تنها کسانی که واقعا عاشق موتور هوندای شان هستند، از این روغن استفاده می کنند. زمان تعویض روغن هوندا ۱۲۵ به عوامل مختلفی مانند نوع و برند روغن، آب و هوای محل زندگی و شیوه استفاده شما از موتور بستگی دارد. با این حال اگر از روغن معدنی استفاده می کنید، بهتر است هر ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ کیلومتر یا هر ۲ تا ۳ ماه روغن را تعویض کنید. اگر از روغن نیمه سنتتیک استفاده می کنید، هر ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ کیلومتر یا هر ۳ تا ۴ ماه روغن را تعویض کنید. اگر از روغن تمام سنتتیک استفاده می کنید هر ۳۰۰۰ تا ۴۰۰۰ کیلومتر یا هر ۶ ماه روغن را تعویض کنید. یافتن بهترین روغن برای موتورسیکلت هوندا ۱۲۵ نیازمند داشتن اطلاعات و آگاهی از ویژگی های مختلف روغن هاست. مهم ترین ویژگی های روغن موتورسیکلت عبارتند از: نوع ماده پایه سازنده، گرانی و استاندارد های عملکردی. روغن مناسب برای هوندا ۱۲۵ باید گرانی ۱۰W-40 یا 20W-50 داشته و از استانداردهای SL یا SJ و JASO MA2 یا M2 برخوردار باشد. همچنین تمام انواع روغن های معدنی، نیمه سنتتیک و تمام سنتتیک برای این موتور مناسب هستند.



انگلیسی بعد از حرف G می آید. همان طور که در ابتدای مقاله نیز اشاره کردیم، در بیشتر موتورسیکلت های روزمره و شهری مانند هوندا ۱۲۵، روغن موتور علاوه بر حفاظت و خنک کاری موتور، وظیفه روان کاری و کاهش دمای سیستم کلاچ و گیربکس را نیز برعهده دارد. به همین دلیل سازگاری روغن با سیستم کلاچ و گیربکس موتورسیکلت نیز حائز اهمیت است. استاندارد JASO معیاری برای اندازه گیری میزان محافظت و سازگاری روغن از کلاچ و گیربکس موتورسیکلت است که درجه بندی آن آبی رنگ است، به هیچ عنوان برای هوندا ۱۲۵ مناسب نیست و استفاده از آن موجب لرزش کلاچ و وارد آمدن آسیب به سیستم

کرده اند که مهم ترین آن ها استاندارد API و JASO هستند. استاندارد API برای ارزیابی سطح کیفیت و تکنولوژی روغن خودرو و موتورسیکلت تعریف شده است و به صورت گسترده در سراسر جهان مورد استفاده قرار می گیرد. در این استاندارد از دو حرف انگلیسی برای تعیین سطح کیفی روغن استفاده می شود. حرف اول، S است که برای تمام وسایل نقلیه بنزینی ثابت است. حرف دوم بسته به کیفیت روغن تغییر می کند و هر چه در الفبای انگلیسی جلوتر باشد، کیفیت روغن بالاتر خواهد رفت. برای مثال روغنی با درجه SM کیفیت بالاتری از روغن با درجه SG دارد؛ زیرا حرف M در الفبای

بی شک هوندا ۱۲۵ یکی از خطرناک ترین موتورسیکلت ها در کشور به شمار می رود. قیمت مناسب، قطعات یدکی ارزان و اعتبار برند هوندا از جمله دلایل محبوبیت و ماندگاری هوندا ۱۲۵ در شهر و روستاهای ایران هستند. روغن موتور در CG125 مانند بسیاری دیگر از موتورسیکلت های شهری، هم زمان وظیفه روان کاری و خنک کنندگی موتور، سیستم کلاچ و گیربکس را برعهده دارد. به همین دلیل انتخاب بهترین روغن برای موتورسیکلت هوندا ۱۲۵ و تعویض به موقع آن، بسیار مهم و حیاتی است. در این مطلب از بلاگ ترپ، علاوه بر بررسی ویژگی های فنی روغن مناسب برای هوندا ۱۲۵، تعدادی از بهترین برندهای روغن CG125 مانند موتول، پتروناس، ایرانول و کاسپین را معرفی خواهیم کرد. میزان غلظت روغن را با معیاری به نام گرانی (ویسکوزیته) اندازه گیری می کنند. هر چه میزان گرانی روغن بیشتر باشد، سخت تر جریان می یابد و اوایل پمپ موتورسیکلت باید نیروی بیشتری برای به حرکت درآوردن آن صرف کند. در طرف مقابل روغن هایی با گرانی کمی کمتر راحت تر جاری می شوند؛ اما در حفاظت از موتور کمی ضعیف تر عمل می کنند. گرانی روغن موتور را با استاندارد SAE به نام نشان می دهند. از آن جا که ویسکوزیته روغن تاثیر چشم گیری بر عملکرد آن در دماهای مختلف دارد، در استاندارد SAE از دو عدد برای نمایش گرانی روغن در هوای سرد و گرم استفاده می شود. برای مثال یک روغن با گرانی SAE 20W-50 را در نظر بگیرید. عدد قبل از W، گرانی روغن در هوای سرد را نشان می دهد. هر چه این عدد کوچک تر باشد، روغن در هوای سرد روان تر خواهد بود و موتورسیکلت را از آسیب های استارت سرد حفظ خواهد کرد. عدد بعد از W، نشان دهنده گرانی روغن یا غلظت روغن در دماهای بالا و هوای گرم است. هر چه این عدد بالاتر باشد، غلظت روغن در دماهای بالا کمتر تغییر می کند و روغن در هوای گرم غلظت مناسب خود را حفظ می کند. انجن ها و موسسات مختلف در سراسر جهان، استانداردهای متنوعی را برای ارزیابی کیفیت عملکرد روغن موتورسیکلت ارائه

نشرکت تویوتا					
محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	
 یاریس پرادو کرولا کمری لندکروز رافور CH-R هایلوکس	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)		
نشرکت لکسوس					
محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	
 ES350-2013 IS300 RX350 IS250 NX200 NX300h CT200h ES250 LX570	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)		
نشرکت فولکس واگن					
محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	
 پاسات تیگوان گلف	5W40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	5W40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
	5W40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN (سوپر روئیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	



دیگر از طریق قرعه‌کشی برای عموم عرضه می‌شود. اگر چه پیناکل در درجه اول یک نسخه تزئینی است، اما لکسوس و یژگی‌های منحصر به فردی برای هر دو مدل کوپه و کانور تیبل در نظر گرفته است. نسخه کوپه تنها با رنگ نقره‌ای اختصاصی اوبورو عرضه می‌شود؛ در حالی که نسخه کانور تیبل با رنگ خاکستری نو ترنوارانه شده است. هر دو مدل از پوشش مات جدید لکسوس بهره می‌برند که به گفته لکسوس، خاصیت دفع آلودگی دارد. هر دو خودرو روی رینگ‌های ۲۱ اینچی آلومینیومی فورج کاری شده مشکی حرکت می‌کنند.

لکسوس نسخه‌ای ویژه LC500 را با نام پیناکل ادیشن (Pinnacle Edition) معرفی کرده که ممکن است آخرین نسخه ویژه این خودرو باشد. این مدل در دو نسخه کوپه و کانور تیبل، هر کدام تنها در ۱۰۰ دستگاه، برای بازار ژاپن عرضه خواهد شد و قیمت آن از ۱۷.۸ میلیون یین (حدود ۱۲۱ هزار و ۵۰۰ دلار آمریکا) شروع می‌شود. هنوز مشخص نیست که آیا این نسخه به بازارهای خارج از ژاپن هم راه خواهد یافت یا خیر؟ البته خرید این نسخه برای همه ممکن نیست. لکسوس اعلام کرده است نیمی از نسخه‌های پیناکل تنها برای مالکان فعلی LC در دسترس خواهد بود و نیمی



معرفی لکسوس
«LC500 پیناکل»

دیگنیتی پرستیژ

دیگنیتی جدید را با ۲۰ ماهه اقساط بخريد

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



قیمت: ۲ میلیارد و ۸۳۰ میلیون تومان

اموی ام ایکس ۵۵ پرو

شرایط فروش محصولات اموی ام در بازار آزاد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ام‌وی‌ام X55 پرو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۸۴۰ میلیون تومان

تیگو ۷ پریمیوم هیبرید

تیگو ۷ با اقساط ۱۲ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تیگو ۷ پریمیوم هیبرید گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان

دنا پلاس توربو

شرایط اقساطی قابل توجه خودروهای داخلی

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



قیمت: یک میلیارد و ۲۶۰ میلیون تومان

کوییک اس آر سفید مشکی

محصولات داخلی با شرایط اقساط در بازار

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کوییک SR سفید مشکی گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ تا ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این خودرو در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۵۲۰ میلیون تومان

هیوندای کرا تا ۲۰۲۳

وارداتی های جدید هم شرایط فروش دارند

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هیوندای کرا تا ۲۰۲۳ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد قیمت خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۳۶ تا ۱۸ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان

شاهین اتومات

پرطرفدار ترین خودرو داخلی با شرایط ۳۶ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو شاهین اتومات سال گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان

پژو ۲۰۷ تی‌یو ۳

خودروهای پرطرفدار در بازار قسطی بخريد

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



قیمت: ۷۵۹ میلیون تومان

هایما ۸ اس

هایما جدید ولوکس ایران خودرو با اقساط ۱۸ ماهه

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



قیمت: ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان

فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره

عرضه محصولات بهمن موتور به صورت اقساطی

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای فیدلیتی ۵ نفره گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان

کی‌ام‌سی ایکس ۵

جدیدترین کراس‌اوور کرمان موتور با اقساط ۲۴ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کی‌ام‌سی K5 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۸۸۰ میلیون تومان

ساینا اس

محصولات سایپا را با تحویل به روز اقساطی بخريد

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



قیمت: ۵۳۸ میلیون تومان

کی‌ام‌سی جی ۷

اقساط بدون ضامن محصولات کرمان موتور

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کی‌ام‌سی جی ۷ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط یک تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۸۸۰ میلیون تومان



قیمت: ۵۸۴ میلیون تومان



قیمت: ۳ میلیارد و ۵۹۰ میلیون تومان

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

هشدار!



قاچاق میلیارد ریالی لاستیک در کنگاور کرمانشاه



مدیر کل تعزیرات حکومتی استان کرمانشاه از کشف تخلفات گسترده اقتصادی در انبارهای استان همچون قاچاق لاستیک‌های خارجی همراه جرمه‌های سنگین و ضبط کالاهای قاچاق خبر داد. قهرمان شاهی، مدیر کل تعزیرات حکومتی استان کرمانشاه در گفت‌وگو با «پسنا» اظهار داشت: «با تلاش پلیس آگاهی و همکاری تعزیرات حکومتی شهرستان کنگاور، پرونده قاچاق

۱۰ حلقه لاستیک خارجی خودرو به ارزش یک میلیارد و ۲۰۸ میلیون ریال مورد بررسی قرار گرفت.» وی افزود: «این پرونده در شعبه اول بدوی و ویژه تخلفات قاچاق کالا و ارز رسیدگی شد و پس از بررسی‌های دقیق، تخلف محرز شناخته شد. شعبه علاوه بر ضبط لاستیک‌های کشف شده، متخلف را به پرداخت جزای نقدی معادل ارزش کالا محکوم کرد.»

نیمی از آلودگی‌های میکروپلاستیک از لاستیک خودروها ناشی می‌شود

تهدید جدی تایرها برای محیط زیست



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

آلودگی میکروپلاستیک یکی از جدی‌ترین تهدیدات زیست‌محیطی عصر حاضر است. تحقیقات جدید نشان می‌دهد تقریباً ۴۵ درصد از ذرات میکروپلاستیک موجود در محیط زیست، چه روی خشکی و چه در منابع آبی، از طریق ساییدگی و فرسایش لاستیک خودروها وارد طبیعت می‌شوند. این آلودگی نه تنها زندگی آب‌زیان را تهدید می‌کند، بلکه سلامت انسان‌ها را نیز به‌خطر می‌اندازد. به گزارش مقالات علمی، هر خودرو در طول سال‌ها حرکت روی جاده‌ها، به تدریج لاستیک‌های خود را فرسوده می‌کند و لایه‌هایی از مواد تشکیل‌دهنده لاستیک که عمدتاً شامل پلیمرهای مصنوعی و ترکیبات شیمیایی خطرناک هستند، کنده می‌شود. ذرات میکروپلاستیک حاصل از این فرسایش، معمولاً با هر بار بارش باران وارد جوی‌ها و آبگیرها شده و از آن‌جا به سیستم‌های رودخانه‌ای،

دریاچه‌ها و نهایتاً اقیانوس‌ها راه پیدا می‌کنند. در طول این مسیر، جانوران آبزی مانند ماهی‌ها، خرچنگ‌ها و صدف‌ها با جذب این ذرات، در معرض مواد سمی مختلفی از جمله ترکیبات آروماتیک و افزودنی‌های شیمیایی ویژه لاستیک‌ها قرار می‌گیرند. یکی از نگرانی‌های عمده، وجود ترکیب شیمیایی 6PPD و مشتق آن به نام 6PPD-Q در این ذرات است. این ترکیب به لاستیک افزوده می‌شود تا از تخریب آن جلوگیری کند؛ اما تحقیقات نشان داده، این ماده می‌تواند برای انواع ماهی‌های آزاد (مانند قزل‌آلای رنگین‌کمان و سالمون کوه) بسیار سمی و مرگبار باشد. مطالعات انجام‌شده در ایالت واشنگتن آمریکا نشان داد بیش از نیمی از ماهی‌های سالمون کوه، پیش از تخم‌گذاری در اثر مواجهه با 6PPD-Q تلف می‌شوند. آلودگی ناشی از میکروپلاستیک لاستیک‌ها فقط به محیط‌های آبزی محدود نمی‌ماند. ذرات ریز معلق در هوا از طریق تنفس نیز وارد بدن انسان و جانوران شهری می‌شوند؛ به‌ویژه برای افرادی که در نزدیکی بزرگراه‌ها یا مسیرهای پرتردد زندگی می‌کنند. گرچه پژوهش‌ها در زمینه تاثیر مستقیم این مواد بر بدن انسان همچنان ادامه



دارد، مطالعات اولیه بیانگر آسیب‌های جدی به اندام‌هایی مانند کبد، ریه و کلیه است. برای مثال، در شهر آکسفورد ایالت می‌سی‌سی‌پی، بیش از ۳۰ هزار ذره سایش لاستیک از ۲۴ لیتر روان‌آب جمع‌آوری‌شده پس از دو بارندگی شناسایی شد. این مقدار، به‌ویژه در مناطق با ترافیک بالا قابل توجه است و نشان می‌دهد میزان آلودگی واقعی می‌تواند بسیار بیشتر باشد. راهکارهای پیشنهادی جامعه علمی نیز کنترل و کاهش ورود این ذرات به محیط زیست

است. شورای بین‌دولتی فناوری و مقررات (ITRC) در آمریکای شمالی در سال ۲۰۲۳ پیشنهاد داد صنایع خودروسازی به دنبال جایگزین‌های بی‌خطرتر برای 6PPD در فرمولاسیون لاستیک‌ها باشند. اما خودروسازان هنوز جایگزین مناسبی معرفی نکرده‌اند و این موضوع نیازمند پژوهش‌های ادامه‌دار است. در همین راستا، دانشگاه ایالت می‌سی‌سی‌پی تحقیقات پیشرو و تجربی را برای جداسازی ذرات سایش لاستیک از آب‌های سطحی با مواد طبیعی و مقرون‌به‌صرفه آغاز کرده است. ایده محوری این است که با استفاده از بقایای کشاورزی همانند تراشه‌های چوب کاج و بیوپلاستیک (نوعی ذغال زیستی حاصل از فرآیند بیرولیز پوسته برنج) بتوان پیش از ورود این ذرات به اکوسیستم‌های آبی، بخش اعظم آن‌ها را جذب و حذف کرد. بیوپلاستیک‌ها با داشتن سطح تماس فوق‌العاده بالا، قابلیت جذبی قوی و پایداری شیمیایی، یک گزینه ایده‌آل برای جذب آلاینده‌ها از جمله میکروپلاستیک محسوب می‌شود. تراشه‌های چوب به دلیل محتوای بالای ترکیبات آلی طبیعی نیز عملکرد مناسبی در جذب آلودگی‌ها دارند. حتی با این‌که ماسه هم در برخی مطالعات به عنوان فیلتر استفاده شده، اما راندمان حذف ذرات میکروپلاستیکی توسط بیوپلاستیک بسیار بالاتر گزارش شده است. در یک آزمایش میدانی، نمونه‌هایی از آب روان‌آب قبل و بعد از عبور از فیلترهای ترکیبی بیوپلاستیک و تراشه چوب در نقاط تخلیه خروجی آب باران جمع‌آوری‌شد، تجزیه و تحلیل‌ها نشان داد این سیستم تا ۹۰ درصد ذرات لاستیکی را از جریان حذف می‌کند. ساختار شیارها و خلل و فرج

گسترده در این مواد، به دام افتادن حتی ریزترین ذرات را تسهیل می‌کند. استفاده از فیلترهای زیستی بر پایه زیست‌توده نه تنها مقرون‌به‌صرفه و در دسترس جوامع محلی است، بلکه باعث کاهش چشمگیر آلودگی‌های میکروپلاستیکی حاصل از سایش لاستیک در هنگام بارندگی می‌شود. با این حال، برای ارزیابی عملی بودن این راهکار در مقیاس کلان و بررسی دوام آن در مناطق پرتردد، مطالعات بلندمدت ضروری است. همچنین باید دقت کافی صورت گیرد تا مواد آلوده فیلتر (در صورت خام بودن و پیش از انجام فرآیند بیرولیز) منجر به آزادسازی آلاینده‌های ثانویه نشوند. همانند سایر فناوری‌های تصفیه، بیوفیلترها به‌مرور زمان مستهلک می‌شوند و نیاز به تعویض دارند تا از تجمع آلاینده‌ها در خود فیلتر جلوگیری شود. دفع صحیح فیلترهای استفاده‌شده نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. بحران میکروپلاستیک‌های ناشی از لاستیک خودرو اکنون به‌عنوان یک تهدید چندوجهی برای محیط زیست و سلامت جامعه انسانی شناخته شده است. نوآوری‌های اخیر در استفاده از فیلترهای زیستی و مواد بازیافتی کشاورزی، امید تازه‌ای برای کاهش این آلودگی‌ها ایجاد کرده است. با توجه به آثار مخرب این ذرات بر زیست‌بوم‌های آبزی و حتی بدن انسان، رویکردهای مبتنی بر علوم محیط زیست، تولید فیلترهای زیست‌پایه و کنترل منابع تولید آلودگی می‌تواند نقطه عطفی در مدیریت آلودگی پلاستیکی جهان باشد. به‌نظر می‌رسد راه‌حل‌هایی نظیر بیوفیلترهای گیاهی، نه تنها مقرون‌به‌صرفه بلکه دوستدار محیط زیست و قابل گسترش در سطح جوامع مختلف است.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت- ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	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	دانگ 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 وینارا-BYDS6	
	KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7	
	KB444	245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا	
	KB900	265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو- پیکاپ فوتون-آسنا(آمیکو)	
	KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
	KB300	215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX- ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4	
	KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا	
	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 کولیس-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 راو۴-سورنتو SX	
KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL		
KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX		
KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون		



تهران را پاک بگردیم





ترمزهای بی نظیر
آئودی «RS7»

اگر علاقه‌مند به درگ خودرو باشید، می‌دانید که آئودی RS7 یک سوپر سدان فست‌بک بوده که با هر سوپراسپرتی که مسابقه برگزار کرده، برنده میدان بوده است. RS7 در بخش مشخصات فنی به یک موتور ۸ سیلندر ۴ لیتری توین-توربو با تکنولوژی TFSI مجهز است که می‌تواند حداکثر ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور فراهم آورد. این خودرو از شتاب اولیه ۳.۳ ثانیه‌ای بهره‌مندی برد و حداکثر سرعت آن به ۳۰۶ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. برای چنین سرعت و شتابی، سیستم فوق‌العاده ترمز چهار چرخ دیسکی تعبیه شده است.

زیرادر محور جلو از دیسک‌های سوراخ‌دار خنک‌شونده به قطر ۴۳۹.۴ میلی‌متر و در محور عقب از دیسک‌های سوراخ‌دار خنک‌شونده ۳۷۰.۸ میلی‌متری بهره گرفته شده است. همچنین در محورهای جلو و عقب این مدل کالیپر ترمز ۱۰ پیستونه به کار رفته است. این ساختار کالیپر به کمک لنت‌های گرین سرامیکی می‌تواند در مسافت ۴۳.۵ متر، سرعت خودرو را از ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت تا مرحله توقف کامل کاهش دهد. این عدد برای چنین سوپرسدان ژرمنی بی‌نظیر است.

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو»؛

بازار قطعات استوک خودروهای وارداتی داغ شد

تجربه و پیشینه مهندسی در خودروسازان چینی هنوز به پای برندهایی با سابقه ۵۰ یا ۱۰۰ ساله نمی‌رسد



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

بازار لوازم یدکی خودرو در ایران امروز به صحنه‌ای پر تنش و پیچیده تبدیل شده است؛ بازاری که در آن نوسانات ارزی، واردات غیر رسمی، نبود نظارت کافی، رشد کالاهای بی کیفیت و ضعف زیرساخت‌های خدمات پس از فروش، همزمان بر کیفیت و امنیت خودروهای موجود در ناوگان حمل‌ونقل کشور سایه انداخته‌اند. این بازار نه تنها یکی از ارکان مهم صنعت خودرو به‌شمار می‌آید، بلکه مستقیماً با حفظ سرمایه‌های ملی و ایمنی روزمره شهروندان در ارتباط است. در یک سو، افزایش مداوم نرخ ارز و سخت‌گیری‌های گمرکی، تأمین قطعات اصلی را دشوار کرده و واردکنندگان رسمی را با بحران موجودی و قیمت‌گذاری مواجه ساخته است. در سوی دیگر، بازار آزاد با هجوم قطعات تقلبی، استوک‌های بدون شناسنامه و تولیدات کارگاهی زیرزمینی، به شدت بی‌ثبات و بی‌اعتماد شده است. این بی‌ثباتی، نه تنها مصرف‌کننده نهایی، بلکه تعمیرکار، واردکننده، توزیع‌کننده و حتی خودروساز را در وضعیت بغرنجی قرار داده که خروج از آن مستلزم یک بازنگری ساختاری و ملی در حوزه سیاست‌گذاری، نظارت و تولید است.

از سوی دیگر، تغییر الگوی خودروها در ایران، به‌ویژه با ورود گسترده محصولات چینی با فناوری‌هایی مانند گیربکس‌های CVT و دوکلاچه، موتورهای توربوشارژ و سامانه‌های الکترونیکی پیچیده‌تر، وضعیت را دشوارتر کرده است. این خودروها نیازمند قطعات دقیق‌تر، تعمیرکاران آموزش‌دیده‌تر و خدمات پشتیبانی هوشمندتری هستند، اما در نبود زیرساخت‌های لازم، به منبعی مکرر از دردسر برای مالکان خود تبدیل شده‌اند. برای بررسی وضعیت تأمین قطعات و خدمات پس از فروش با «رضا برنابادی» کارشناس صنعت خودرو به گفت و گو پرداختیم؛

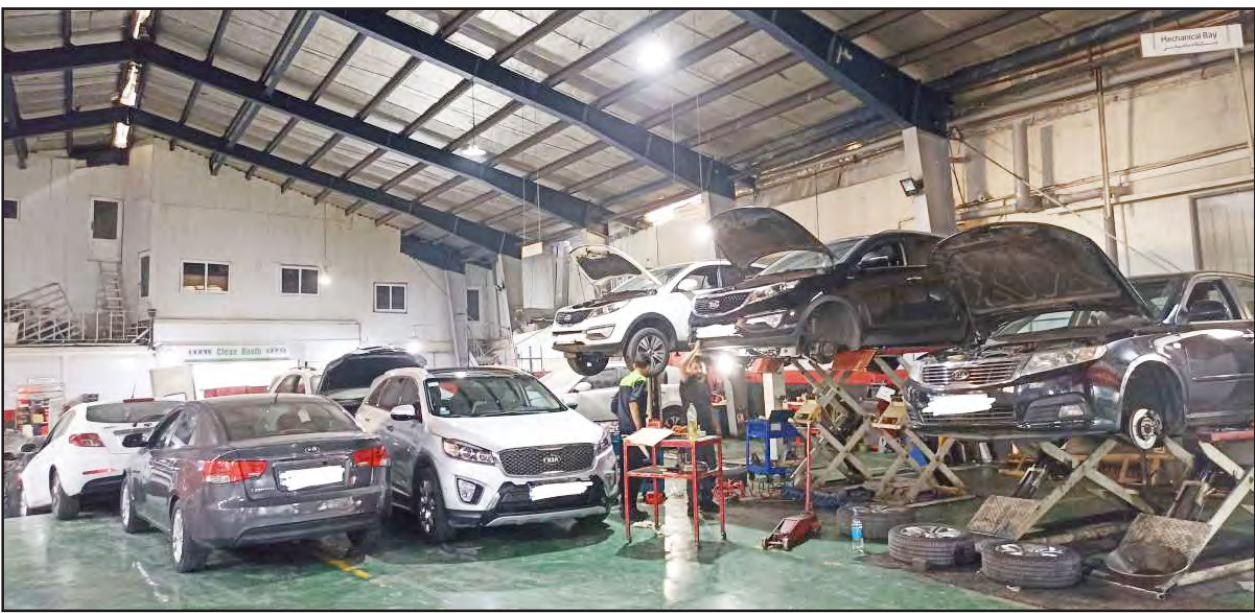
باتوجه به این که بازار لوازم یدکی خودرو برای محصولات وارداتی و داخلی با چالش‌هایی مواجه است، به عنوان فعال صنعت خودرو آیا کمبودی در بازار لوازم یدکی فعلی وجود دارد؟

به‌طور مشخص کمبود قطعه‌ای که باعث زمین‌گیر شدن خودروها شود، در حال حاضر نداریم. اما مسأله اصلی، کیفیت پایین قطعات موجود در بازار است. متأسفانه شرایط به گونه‌ای شده که قیمت‌ها بسیار افسارگسیخته بالا رفته‌اند و در عین حال، تولیدکنندگان بی‌هویت و کارگاه‌های زیرپله‌ای خیلی راحت می‌توانند قطعات بی کیفیت وارد بازار کنند. همین مسأله باعث ایجاد خطر جدی در حوزه ایمنی خودروها شده است. اگر سیاست‌گذاران برای حل این شرایط اقدامی عاجل انجام ندهند، وضعیت ایمنی خودروها روزانه کاهش خواهد یافت.

باتوجه به این که تأمین قطعات خودروهای وارداتی از خارج کشور انجام می‌شود، عمده مبادی تأمین قطعات از کجا است؟

امروز عمده قطعات لوازم یدکی خودروهای وارداتی از کشورهای حوزه خلیج فارس تأمین می‌شود؛ هم قطعات استوک و هم آکبند. با کاهش شدید قدرت خرید مردم، استفاده از قطعات استوک (دست دوم) رشد چشمگیری داشته، چرا که مردم توان خرید قطعات نو ندارند.

شما پیشتر به این مسأله اشاره کردید که قطعات استوک در خودروهای وارداتی استفاده می‌شود، بیشتر این قطعات در کدام یک از خودروهای خارجی استفاده می‌شود؟ بیشتر قطعات استوک برای خودروهای وارداتی ژاپنی،



در بسیاری از موارد بله؛ وقتی گیربکس را باز می‌کنید، در فرآیند تعمیرات گیربکس و بررسی قطعات داخلی آن بارها دقت کردیم که قطعات آن به هم نمی‌خورد یا اصلاً بسته نمی‌شود. در چنین شرایطی، تعمیر یا تعویض بخشی از گیربکس عملاً ممکن نیست و باید کل مجموعه تعویض شود.

خرابی توربوشارژر هم در برخی از خودروهای داخلی و چینی رایج شده، آیا قطعاتی برای تعمیر وجود دارد یا باید کل مجموعه را تعویض کرد؟ توربوشارژر شامل یک هسته مرکزی است که مهم‌ترین بخش آن محسوب می‌شود. اگر خرابی در همان مراحل ابتدایی شناسایی شود، می‌توان با تعویض کارتریج (هسته مرکزی) مشکل را حل کرد. اما اگر محور پروانه از حالت بالانس خارج شود و باعث خرابی پوسته‌ها هم شود، دیگر راهی جز تعویض کل توربوشارژر نیست. قیمت توربوشارژر ها هم در شرایط فعلی سرسام‌آور است. برای نمونه، در سال ۱۳۹۸ یک کارتریج را با ۲۲ میلیون تومان خریداری کردیم، در حالی که حالا برای یک خودروی جک، قیمت ۷۰ تا ۸۰ میلیون تومان شده است.

شما پیشتر اشاره کردید که استفاده از قطعات استوک رشد داشته است، آیا قیمت این نوع قطعات نیز با افزایش مواجه شده است؟

بله، قیمت این قطعات به شدت وابسته به درهم‌ود دلار است؛ افزایش نرخ ارز و سختی‌های ورود کالا چه از طریق قانونی و چه غیرقانونی، هزینه واردات را چند برابر کرده است. به عنوان نمونه، موتور یک دستگاه خودرو را که دو سال پیش با قیمت ۵۰ میلیون تومان خریداری می‌کردیم، امروز ۲۴۰ میلیون تومان قیمت دارد. البته همه این مبلغ معادل درهم نیست؛ بخش زیادی از آن مربوط به هزینه حمل، گمرک، قاچاق و ریسک انتقال است.

در حال حاضر بیشترین خرابی‌ها در خودروهای داخلی و چینی مربوط به چه بخش‌هایی است؟

متأسفانه هم قطعات مکانیکی و هم قطعات الکترونیکی در خودروهای داخلی و چینی بیشترین ضربه خرابی را دارند، اما در دسر اصلی برای محصولات مذکور، بخش الکترونیکی است، چون زیرساخت تعمیراتی مناسبی برای سیستم‌های الکترونیکی در کشور وجود ندارد. لازم به ذکر است که در خودروهای جدید وارداتی که عمدتاً مونتاژ چین هستند نیز همین مشکلات وجود دارد. به عنوان مثال، چندی پیش برای راه‌اندازی کولر یک دستگاه خودرو چینی، حدود یک ماه زمان صرف کردیم. چرا که قطعات، نقشه مدارات و تجهیزات عیب‌یابی مخصوص این خودروها هنوز در کشور وجود ندارد.

وضعیت فعلی خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی و مونتاژی جدید را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

متأسفانه بیشتر شرکت‌های واردکننده و تعداد اندک مونتاژکاران چالش شبکه خدمات پس از فروش را دارند؛ خدمات پس از فروش صرفاً مربوط به تأمین قطعات نیست. عدم آموزش مناسب نیروی فنی، نبود دستگاه‌های عیب‌یابی مدرن و وابستگی شدید به واردات قطعات باعث شده بسیاری از خدمات اولیه و ساده، مثل تعمیر کولر یا ECU، به معضل بزرگی تبدیل شوند. در موارد زیادی، مصرف‌کننده ناچار می‌شود خودرو را مدت طولانی کنار بگذارد یا هزینه چند برابری پرداخت کند.

به نظر شما برای بهبود شرایط فعلی تأمین قطعات و خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی باید چه اقدامی انجام شود؟ نخستین گام، ساماندهی واردات و نظارت دقیق بر کیفیت قطعات است. باید از ورود قطعات بی کیفیت جلوگیری شود و زیرساخت‌های آموزشی و فنی برای تعمیرکاران به‌روز شود. همچنین لازم است شرکت‌های واردکننده موظف به تأمین خدمات پس از فروش واقعی باشند، نه فقط واردات و فروش قطعه.

این محصولات را داشته باشند.

کیفیت قطعات در خودروهای چینی چگونه است؟ باتوجه به این که تلاش شده با سیستم‌های پیشرفته‌تری مثل گیربکس دوکلاچه مشکلات کمتر شود، این موضوع تحقق یافته است؟

بله، اخیراً برخی خودروسازان چینی به سمت استفاده از گیربکس‌های دوکلاچه (DCT) رفته‌اند که عملکرد بهتری نسبت به CVT دارند. با این حال، کیفیت ساخت پایین همچنان پابرجاست. در واقع، چینی‌ها پیشتر روی مهندسی معکوس و کپی‌برداری تکیه کرده‌اند و گیربکس را از روی یک خودرو دیگر می‌سازند، بدون توجه دقیق به هماهنگی آن با وزن، حجم موتور یا شناسایی خودروی می‌توان یک گیربکس با کیفیت تولید کرد.

شنیده‌ها حاکی از آن است در صورت خرابی گیربکس‌های چینی، باید کل گیربکس تعویض شود؛ این موضوع صحت دارد؟

نیروی کار

بیشتر قطعات استوک برای خودروهای وارداتی ژاپنی، کره‌ای و تا حدودی آلمانی استفاده می‌شود. البته در خودروهای چینی هم استفاده از قطعات استوک در حال رشد است

یکی از مواردی که مالکان خودروهای چینی زیاد در باره آن گلایه دارند، خرابی مکرر گیربکس این محصولات است. علت اصلی چیست؟ استفاده گسترده از گیربکس‌های CVT در خودروهای چینی یکی از دلایل اصلی این خرابی‌هاست. این نوع گیربکس‌ها اگرچه سبب کاهش مصرف سوخت خواهند شد، اما برای استفاده در شرایط خاص مثل آب‌وهوای گرم، بار زیاد یا رانندگی سنگین، مناسب نیستند. تجربه و پیشینه مهندسی در خودروسازان چینی هنوز به پای برندهایی با سابقه ۵۰ یا ۱۰۰ ساله نمی‌رسد. به همین دلیل، خرابی‌های زود هنگام در سیستم گیربکس و دیگر اجزای فنی کاملاً رایج است. از همین رو شاید بهتر باشد که به مشتریان این خودروها توصیه کرد که نهایت دقت در نگهداری از گیربکس

اظهار داشت: «در تیر ماه سال جاری، بیش از ۲۲ هزار دستگاه وسیله نقلیه به دلیل تخلفات مرتبط با آلاینده‌گی و نقص‌های فنی در پایتخت اعمال قانون شدند. از این تعداد، حدود ۱۳ هزار دستگاه خودرو به علت نقص فنی، ۶ هزار دستگاه به دلیل نداشتن گواهی معاینه‌فنی معتبر و ۳ هزار دستگاه وسیله نقلیه نیز به علت دودزا بودن حین رانندگی در پایتخت، مشمول جریمه و برخورد قانونی شدند.» وی در پایان گفت: «معاینه‌فنی دور‌مای نه تنها الزامی قانونی است، بلکه مسئولیتی اجتماعی در قبال حق شهروندان برای هوای پاک و عبور و مرور ایمن است.»

مهر: سردار سیدابوالفضل موسوی پور، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ گفت: «بر اساس قوانین جاری، خودروهای سواری شخصی صفر کیلومتر تا چهار سال پس از تولید از انجام معاینه‌فنی معاف هستند. پس از این دوره، مالکان وظیفه دارند سالانه نسبت به تمدید گواهی معاینه‌فنی اقدام کنند.» رئیس پلیس راهور تهران بزرگ در ادامه افزود: «چنانچه وسیله نقلیه‌ای به رغم داشتن گواهی معاینه‌فنی معتبر، دارای نقص فنی موثر یا آلاینده‌گی مشهود باشد، پلیس راهور بنا بر ضوابط و اختیارات قانونی می‌تواند نسبت به ابطال موردی گواهی معاینه‌فنی آن اقدام کند.» سردار موسوی پور



اعمال قانون ۲۲ هزار وسیله نقلیه به دلیل آلاینده‌گی



مدیرعامل تاکسیرانی در حاشیه افتتاح سامانه تاکسی بر خط:

رقابتی با پلتفرم‌های اینترنتی جابه‌جایی مسافر نداریم



مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران افزود: «پروژه‌ای که چهارم مرداد شاهد رونمایی آن بودیم، حاصل برنامه‌ریزی بیش از یک سال پژوهش، آزمون و خطا، تعامل با نخبگان فناوری و گروه‌های استارت‌آپی و مهم‌تر از همه، بهره‌گیری از تجربه ارزشمند رانندگان تاکسی بود. بنابراین، با توجه به مطالبات شهروندان، به سمت راه‌اندازی این پلتفرم حرکت کردیم.» مالکی اظهار داشت: «راه‌اندازی این سامانه منجر به افزایش رضایتمندی شهروندان از خدمات دریافت‌شده و بهبود معیشت و کرامت شغلی رانندگان خواهد شد. هدف اصلی از راه‌اندازی این سامانه، ارتقای کیفیت خدمات است و مزیت‌های این سامانه شفافیت در پرداخت نرخ کرایه، نظارت هوشمند بر تاکسی‌ها، پیمایش و رصد آنلاین آن‌ها، تکریم رانندگان، تامین امنیت شغلی برای راننده و امنیت سفر برای شهروند است.»

تاکسی؛ نماد اعتماد عمومی در حوزه حمل و نقل

مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی در مورد تاریخچه این طرح توضیح داد: «سال گذشته در اسفندماه، سازمان تاکسیرانی با اولویت هوشمندسازی، سامانه «تاکسی بر خط» را برای تاکسی‌های خطی راه‌اندازی کرد. از نتایج مهم طرح تاکسی بر خط، پیاده‌سازی نرخ شناور کرایه بود تا در ساعات اوج ترافیک (زمانی که رانندگان تمایلی به فعالیت در خطوط ندارند و ترجیح می‌دهند در تاکسی‌های اینترنتی فعال شده یا مسافر درستی ببرند)، پیاده‌سازی نرخ شناور کرایه باعث شد مدت‌زمان سفر بر نرخ کرایه تأثیر گذار باشد.» وی ادامه داد: «این امر برای راننده جذابیت



علی زاندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

چهارم مرداد، سرانجام در مراسمی از اپلیکیشن رسمی تاکسی اینترنتی شهرداری تهران رونمایی شد. با رونمایی رسمی از پلتفرم تاکسی اینترنتی شهرداری توسط شهرداری تهران، رقابت در میدان حمل و نقل هوشمند وارد فاز تازه‌ای شد. پلتفرمی که به گفته مدیران شهری، نه برای رقابت با بخش خصوصی بلکه برای تکمیل پوشش خدمات، ارتقای معیشت رانندگان و تحقق عدالت خدمات‌رسانی در تهران طراحی شده است. اگرچه این نخستین تجربه شهرداری در زمینه تاکسی اینترنتی نیست و کارپینو با ساختاری مشابه در سال‌های گذشته شکست خورده بود، اما مدیران شهری امروز بر این باور هستند که شهرداری در س گرفته از همان تجربه است. آن‌ها می‌گویند امروز، هم ظرفیت فنی افزایش یافته، هم تجربه مدیریتی پخته‌تر شده و هم مسیر توسعه از ابتدا با تعاملات کارشناسی، پژوهش میدانی و نیازسنجی دقیق طراحی شده است. مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران در این باره گفت‌وگویی انجام داده است که در ادامه بخش‌هایی از آن را می‌خوانید.

از تجربه ارزشمند رانندگان تاکسی بهره گرفتیم شادی مالکی درباره پروژه تاکسی‌های بر خط گفت: «با ۹ میلیون نفر جمعیت ساکن و جمعیت شناور قابل توجه پایتخت، در حوزه حمل و نقل و سایر بخش‌های مدیریت شهری، نیازمند بهره‌گیری از ابزارهای هوشمند، انعطاف‌پذیر و کارآمد هستیم تا پاسخگوی نیازهای روزافزون مردم در بخش‌های مدیریت شهری، از جمله حوزه حمل و نقل باشیم.»

مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی با تأکید بر وظایف شهرداری افزود: «شهرداری بر بسیاری از سفرهای درون‌شهری که توسط ناوگان غیر تاکسی و غیر حمل و نقل عمومی انجام می‌شود، نظارتی ندارد و این شاید یک ضعف در حوزه حمل و نقل باشد.»

کرایه تاکسی اینترنتی شهرداری تابع مصوبات شورای شهر است

وی ادامه داد: «شهرداری به عنوان بخش حاکمیتی، بنابر قوانین بالادستی، باید وظیفه رگولاتوری خود را در حوزه حمل و نقل بر عهده گیرد و البته فعالیت‌های اجرایی باید با همکاری و مشارکت بخش خصوصی اتفاق بیفتد. هم‌اکنون نیز به تمام شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات حمل و نقل مسافر اعلام کرده‌ایم که امکان تعامل دوسویه وجود دارد و برای ارائه مطلوب‌تر خدمات، آماده گفت‌وگو با آن‌ها هستیم.» مالکی

ایجاد کرد تا در اوج ترافیک نیز فعال باشد. بنابر گزارش‌های مردمی و مطالعات انجام‌شده و بازدیدهای میدانی، پس از اجرای این طرح، ۲۰ درصد (و در برخی خطوط تا ۳۰ درصد) افزایش تعداد تاکسی‌ها را شاهد بودیم.» مالکی با تأکید بر این که تاکسی نماد اعتماد عمومی در حوزه حمل و نقل است و مقررات سخت‌گیرانه‌ای برای فعالیت تاکسیرانان وجود دارد، گفت: «درخواست مردم، راه‌اندازی خدمات مشابه پلتفرم‌های اینترنتی توسط شهرداری تهران بود تا در صورت نیاز، امکان درخواست تاکسی از مبدا مورد نظر فراهم شود.» وی در ادامه اظهار داشت: «سازمان تاکسیرانی و شهرداری تهران به هیچ وجه با بخش خصوصی و پلتفرم‌های اینترنتی رقابتی ندارند و نگاه درآمذایی در این حوزه ندارند. راه‌اندازی پلتفرم صرفاً برای ارائه خدمات بهتر به مردم است؛ کاری که باید سال‌ها پیش توسط شهرداری (به عنوان متولی حمل و نقل) انجام می‌شد و به واقع کمی هم دیر شده است.»



فونیکس



2.0 Lit TGDI - AWD



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۳۴۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
© fownix official



Autoworld.ir

چهارشنبه ۸ مرداد ۱۴۰۴، سال دهم، شماره ۲۳۶۶

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

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



«این استیونگر است»

«کمپانی کیا سال ۲۰۱۷ میلادی نخستین سدان فست‌بک خود را با نام استیونگر معرفی کرد. استیونگر در حقیقت قرار بود رقیب سدان‌های اسپرت اروپایی باشد. بر این اساس سال ۲۰۲۲ میلادی یعنی یک‌سال پیش از تولید آخرین مدل این سدان فست‌بک، کیا در یک اقدام خلاقانه در کشور لهستان یک دستگاه استیونگر GT را در قالب یک بیلبورد به نمایش گذاشت که در بالای این تبلیغ نوشته بود «این استیونگر است» و در زیر آن به‌شعار برند کیا با عنوان «حرکتی که الهام‌بخش است» اشاره شده بود.

لزوم تاکید بر تولید خودرو با رنگ‌های شاد

مجله خودرو اواخر سپتامبر سال ۲۰۲۲ میلادی مطلبی را منتشر کرد با این مضمون که امروزه محصولات خودروسازی در سراسر جهان، معمولاً با رنگ‌های سفید، خاکستری، مشکی یا نقره‌ای راهی بازار می‌شوند. مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده در این باره که نتایج آن در مقاله مذکور نیز آمده، رنگ بدنه حدود ۸۰ درصد خودروها در سراسر جهان سفید، خاکستری، مشکی و در صد ناچیزی هم نقره‌ای است و حدود ۲۰ درصد نیز با رنگ‌های آبی، قرمز، سبز و... به‌دست متقاضیان می‌رسند. این در حالی است که رنگ بدنه غالب خودروهای تولید داخل سفید، مشکی و خاکستری است و خودروسازان از رنگ‌های نیز کمتر برای محصولاتشان استفاده می‌کنند. در عین حال با توجه به میزان و نوع تقاضا، رنگ‌های آبی، قرمز، سبز و زرد نیز در بازار خودرو کشورمان فراوانی بسیار اندکی دارد و شاید بتوان گفت تولید خودرو با چنین رنگ‌هایی، از دستور کار خودروسازان خارج شده است. این در حالی است که تحقیقات علمی در سراسر دنیا از لزوم رنگارنگ بودن خودروها به‌عنوان مختصات شهری با هدف تزریق حس شادی و سرزندگی به شهروندان خبر می‌دهد. در عین حال بسیاری از شهروندان بر این باور هستند که تعمیر بدنه خودروهای دارای رنگی به‌جز سفید، سیاه و خاکستری و ساخت رنگ بدنه آن‌ها در صورت بروز تصادف، بسیار مشکل و زمان‌بر است و با توجه به‌افت کیفیت رنگ بدنه، فروش خودرو نیز با مشکلاتی همراه خواهد بود. به‌همین دلیل ترجیح می‌دهند حین خرید خودرو، به‌سراغ گزینه‌هایی بروند که رنگ بدنه آن‌ها سفید یا مشکی یا طیفی نزدیک به این دو باشد. در این خصوص فرهنگ‌سازی نقش عمده و قابل توجهی در تصحیح باور شهروندان دارد و در صورتی که بر فواید استفاده از رنگ‌های شاد توسط خودروسازان تاکید شود، بی‌تردید به‌مرور شاهد تغییر نگاه مردم به‌این مساله نیز خواهیم بود.



حرف آخر

The Last Word
حمید محمدی

روزنامه نگار

خودروهای داخلی و موتناژ دیروز در بازار ارزش‌گذاری شدند



لاماری ایما
با ۵ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۲۷۰
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



رِسپکت ۲
با ۵ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار ۱ میلیارد و ۶۲۰
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



ساینا اتوماتیک
با دو میلیون تومان کاهش قیمت
در بازار ۵۹۸ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



پژو ۲۰۷ موتور TU3
با دو میلیون تومان کاهش قیمت
در بازار ۷۴۱ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد

NEW
M2631 D

289 KW=400 HPAT 1900 RPM



WWW.AMICOIR.COM